

DÉBAT PUBLIC

EUROPACITY



VERBATIM

Atelier « Accès au site et enjeux de circulation,
desserte du site par les transports collectifs »
à Garges-lès-Gonesse

Jeudi 19 mai 2016 - 19h00-22h00
Espace associatif « Les Doucettes »

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Si vous voulez bien vous installer, nous allons pouvoir commencer nos travaux, parce qu'il est 19 h 20. Si nous ne voulons pas terminer trop tard, cela peut être une réunion assez dense avec beaucoup d'interventions. Monsieur le Maire de Garges vous dit quelques mots d'accueil dans cette belle salle, au milieu de ce beau quartier.

Maurice LEFÈVRE, Maire de Garges-lès-Gonesse

Je suis très heureux de vous accueillir à Garges-lès-Gonesse pour débattre d'un grand projet sur le secteur, EuropaCity pour ne pas le citer. Un projet pour lequel il y a énormément d'interrogations par chacun d'entre nous. Moi-même, parfois, je me pose quelques questions. Et une réunion comme celle de ce soir permettra peut-être d'avoir un éclaircissement sur l'objectif recherché, notamment par les promoteurs, et d'avoir une bonne vision de ce qui peut être réalisé dans une ville qui se trouve effectivement à 5 km de Garges-lès-Gonesse et qui, pour une commune comme la mienne, trouve son importance, que ce soit au niveau commercial, que ce soit au niveau loisirs.

Je ne prendrai pas position sur la faisabilité ou non. C'est votre travail, l'écoute et les personnes qui sont en charge de recevoir et de percevoir vos observations. Je vous souhaite un bon débat et une excellente soirée à tous.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Merci Monsieur le Maire. Cette réunion est celle qui inaugure un peu la deuxième partie de ce débat public, puisque dans toute la première partie, nous avons parlé plus particulièrement du programme du projet, de ses aspects programmatiques. Là, nous abordons une deuxième phase où nous allons parler des problèmes des déplacements et des problèmes d'environnement.

Assez paradoxalement, la question des déplacements n'est pas apparue comme étant en haut des préoccupations des citoyens. C'est assez étrange. En tout cas, pas d'une manière directe quand on leur posait la question : est-ce que la question des transports et des déplacements vous préoccupe ? Cela venait assez en bas de liste. Par contre, pendant les réunions, nous avons beaucoup entendu dire que l'accès aux emplois était très difficile, que c'était un des freins pour l'accès aux emplois, l'accès physique tout simplement. Aller à Roissy était très compliqué. Aller d'une commune à l'autre était très compliqué. Il y a donc énormément de demandes qui sont autour d'une organisation, y compris d'une organisation locale des transports. Je crois que tout le monde a bien compris le principe de la Ligne 17, mais manifestement pour les populations de ce secteur, cela ne résoudra pas tout. Il y a donc plusieurs échelles d'approche. Bien que ce soir il y ait relativement peu de public, en tout cas moins que dans les autres ateliers, il faudra que ce sujet soit tout à fait traité.

Ce sera une réunion assez dense. Il y a beaucoup de présentations, parce que nous ne pouvons pas tellement parler de ces questions-là simplement sur des postulats ou sur des principes. Il faut bien expliquer en détail. C'est Christian de FENOYL, qui est un des membres de la Commission du débat qui animera cette réunion. Pour ceux qui ne le sauraient pas, mais je crois que maintenant tout le monde le sait, la Commission est indépendante. Elle n'a pas d'avis. Elle n'a pas de position. Notre travail consiste à préparer ce débat, à trouver les experts ou ceux qui sont en responsabilité d'un certain nombre de domaines de venir s'exprimer pour éclairer le public. Notre objectif est de faire progresser la connaissance, de croiser ces connaissances. Ce n'est pas d'obtenir un consensus, ni même d'ailleurs des propos absolument définitifs. Mais c'est effectivement d'être assez exigeants sur la qualité de l'information qui est donnée. Pour nous, l'objectif est aussi que tous ces maîtres d'ouvrage, toutes ces personnes qui sont en responsabilité entendent ce que dit le public. C'est clair. La communication est dans les deux sens. Nous parlons souvent de pédagogie et j'ai l'habitude de dire que dans un débat public la pédagogie se fait dans les deux sens. Il y a effectivement à expliquer un projet. Mais de l'autre côté, il y a aussi une pédagogie de l'usager vis-à-vis de maîtres d'ouvrage. Je vous souhaite un bon débat et je passe la parole à Christian de FENOYL qui va expliquer le déroulement de cette réunion. À toi.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Bonsoir à tous. Je dirai quelques mots d'introduction sur ce débat pour expliquer comment il est supposé se dérouler. D'abord, je voudrais rappeler que compte tenu de l'ampleur du problème de déplacement et d'accès au site, il est prévu de le traiter en deux épisodes. Aujourd'hui, c'est un atelier qui est voué au transport collectif, à l'accès par les transports collectifs et ce que l'on appelle les modes doux ou actifs, c'est-à-dire le vélo ou autres modes du même genre. Puis, il y aura une réunion le 31 mai qui sera, elle, consacrée à l'accès par la route. Il faut donc ne pas poser de questions sur la route aujourd'hui, s'il vous plaît, parce que ce n'est pas le jour, même si ces

deux ateliers sont complémentaires et s'il faut s'attendre à ce que des aller-retour se fassent entre les deux ateliers.

Le présent atelier sert à apporter toute l'information nécessaire sur ce sujet, qui est lourd, complexe. Ce problème d'accessibilité par les transports collectifs n'est pas forcément très connu. Et d'autre part, ce que nous attendons de cette soirée, c'est surtout de susciter le questionnement. Parmi les questions que le projet soulève, il y a la question de la capacité. Je vais prendre quelques questions qui me paraissent importantes. La question de la capacité du système envisagé à répondre aux besoins de tous ordres générés par un projet considérable. Considérable par les déplacements qu'il génère, qu'il s'agisse des visiteurs et des employés prévus, qu'il s'agisse des déplacements qui sont lointains ou des déplacements les plus proches, des territoires proches. Je peux dire que l'accessibilité de proximité est quelque chose qui est essentiel. C'est un point qui a été soulevé quand nous avons parlé d'emploi. Il est évident que l'emploi passe par une bonne accessibilité. C'est un point qui est essentiel aussi, parce que ce territoire est marqué par les grandes coupures et nous savons très bien que c'est un sujet qui est important. Si nous pouvons, à l'occasion de ce projet, contribuer à réduire un peu cet aspect coupure, cet aspect enclavement, nous aurons réussi quelque chose. Le succès du projet repose sur une bonne insertion dans le territoire et cette capacité à rompre l'isolement des communes avoisinantes.

Un autre sujet est important à voir aujourd'hui. C'est celui du niveau particulièrement élevé, très ambitieux prévu à la fois par l'aménageur de la ZAC et par le promoteur du projet, qui est attribué aux transports collectifs, puisque ce niveau approche les 50 %. Il serait donc utile que le débat de ce soir permette d'éclairer un peu ce sujet et d'avancer dans la justification de ce niveau qui est très élevé et de préciser ce qui est la part du volontarisme et ce que cela suppose aussi comme engagement de la part des parties prenantes pour le réussir.

Sur le déroulement même de la soirée, quelques mots. D'abord, elle se déroulera en deux parties. Une première partie que je qualifierais un peu d'institutionnelle. Cette partie est destinée à permettre à l'EPA (Établissement public d'aménagement) de Plaine de France, au STIF, à la SGP et au département – je les remercie tous d'être là ce soir – de présenter le système de transport au niveau global et également au niveau local. Il est prévu de diviser cette partie de présentation que je qualifie d'institutionnelle en deux temps : un temps pour le global et un temps pour la proximité. Puis, une deuxième partie sera celle de la présentation par le maître d'ouvrage de son rôle dans la desserte. Nous lui demanderons de se cantonner un peu à ce rôle, ce qui n'est pas facile, mais à cette présentation de son rôle dans la desserte du projet par les transports collectifs et par les modes actifs, de justifier bien sûr ses propres hypothèses de répartition modale, de dire les mesures qu'il propose pour atteindre l'objectif et favoriser le recours aux transports collectifs, puis les mesures qu'il envisage plus spécifiquement pour les salariés. Cette présentation sera complétée par une présentation du schéma de desserte interne à EuropaCity. Et également une présentation des modalités prévues pour l'accès des utilitaires et des approvisionnements, qui est un sujet qui, pour un centre de cette ampleur, a une certaine importance.

Je demanderai de reporter les questions relatives à cette répartition transports collectifs part modale, transports collectifs route postérieurement à la présentation par le maître d'ouvrage de façon à ce que nous ayons ses justifications. Je vous propose d'engager maintenant la partie institutionnelle du débat par la présentation par l'établissement public d'aménagement Plaine de France, de sa stratégie globale d'accessibilité au Triangle de Gonesse multimodale. Je donne la parole à Monsieur Roland ANEMIAN, chef de projet développement des transports à l'EPA. Monsieur ANEMIAN, vous avez la parole.

Roland ANEMIAN, chef de projet développement des transports, EPA Plaine de France

Bonsoir à tous. Effectivement, je vous présente la stratégie multimodale d'accessibilité du Triangle de Gonesse sur l'opération d'aménagement complète du Triangle de Gonesse. En termes d'objectifs, comme précisé par Monsieur de FENOYL, les objectifs sont assez ambitieux. L'objectif affirmé est de limiter la part modale de la voiture particulière à 50 % des déplacements, pour les déplacements concernant la totalité du triangle de Gonesse. Ces objectifs-là sont inscrits dans le contrat de développement territorial (CDT) Val de France – Gonesse – Bonneuil. Le CDT stipule que le Triangle de Gonesse doit atteindre une part modale TC modes doux de 50 % pour les trajets principaux entre domicile et lieu de travail, et pour les visiteurs d'EuropaCity.

Ces objectifs s'inscrivent évidemment dans le cadre national et dans le cadre régional. Je rappelle deux orientations : une orientation long terme, qui est une orientation nationale, qui est incluse dans la loi de transition énergétique pour une croissance verte, qui a pour objectif de réduire de 50 % les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050. Je rappelle juste que les transports contribuent à environ un quart des émissions de gaz à effet de serre. Quand je parle de transport, c'est la totalité du secteur des transports et pas seulement les transports du quotidien. Par ailleurs, s'inscrit aussi dans les objectifs régionaux le plan de déplacement urbain d'Île-de-France. Cela nous pousse à encourager le report modal et à viser justement des objectifs ambitieux.

Pourquoi les objectifs sont-ils ambitieux ? Ils sont effectivement ambitieux lorsque nous les comparons à ce que nous constatons aujourd'hui avec les zones qui sont situées à proximité. Selon les chiffres et selon les secteurs que nous prenons en compte, la part modale actuelle de la voiture oscille entre 60 et 85 %. Vous voyez que nous sommes relativement au-delà des 50 %. Maintenant, pourquoi sont-ils réalistes ? Ils sont réalistes parce que, cela sera présenté tout à l'heure, nous avons un saut à la fois qualitatif et quantitatif important de l'offre de transport, et notamment et surtout de l'offre de transport en commun.

Pour remettre les choses en perspective, quand nous regardons les chiffres de l'enquête globale transport de 2001 et de 2010, nous voyons qu'à l'échelle de la région les renforts d'offre ont permis de diminuer la part modale de la voiture. Cela concerne les déplacements des actifs occupés. Cette part a été réduite d'une dizaine de points. Elle est passée de 54 % à 45 %. Nous voyons qu'à une échelle localisée, cela veut dire que nous pouvons atteindre des objectifs encore plus grands. Du coup, il est tout à fait possible, compte tenu du renfort d'offre, d'atteindre des reports modaux de l'ordre de 15, 20, 25 %.

Comment arrivons-nous justement à concrétiser ces objectifs ? En mettant en œuvre la stratégie multimodale qui est fondée sur 4 piliers : l'amélioration ; la diversification de l'offre de transport en commun ; l'organisation viaire qui va permettre l'accessibilité routière au Triangle de Gonesse, mais qui n'avantagera pas la voiture, qui favorisera au maximum la multimodalité en intégrant les modes actifs dans l'opération d'aménagement et en les prenant en compte de manière centrale ; et en optimisant l'offre de stationnement.

Premier pilier : la hiérarchisation de l'offre de transport et son renfort considérable. Je ne détaillerai pas, puisque les intervenants qui prendront la parole après moi, STIF, SGP et Conseil départemental du Val-d'Oise vont détailler ces créations. Je voudrais appuyer sur le fait qu'effectivement l'offre de transport en commun va être augmentée à la fois sur l'aspect longue distance et lien entre le Triangle de Gonesse et la métropole, mais aussi sur l'aspect de proximité. Je passe assez rapidement sur cette carte qui sera un peu plus détaillée en fonction des projets. En matière de transports en commun, une autre manière de favoriser l'usage est de l'intégrer dans l'opération d'aménagement. Vous voyez ici que l'opération d'aménagement est relativement compacte. Ici, c'est le grand cercle que vous voyez. C'est un cercle de 500 m autour de la gare du Triangle de Gonesse. En fait, la totalité de l'opération est incluse dans un rayon d'environ 1 km autour de la gare du Triangle de Gonesse. Par ailleurs, nous les devinons à peine, mais vous voyez que la presque totalité des îlots est située dans un rayon de 300 à 500 m d'un arrêt de bus ou d'un arrêt de transport en commun.

Deuxième pilier : l'aspect routier. Je ne détaillerai pas, mais vous voyez tout de même sur la carte qu'aujourd'hui le Triangle de Gonesse est déjà relativement desservi par des infrastructures existantes et que nous sommes plutôt dans l'idée d'une optimisation de ces infrastructures routières existantes pour assurer l'accessibilité. Par ailleurs, sur l'aspect routier, vous voyez que nous pouvons aussi envisager de faire place à différents modes. Aujourd'hui, vous voyez une photo actuelle, la RD 170 qui est une voie à caractéristique assez autoroutière et dont le projet d'aménagement prévoit de l'apaiser et de faire place à d'autres modes. Vous voyez sur la photo en dessous un site propre pour les bus, des trottoirs assez généreux, des pistes cyclables.

Troisième pilier : le soutien aux modes actifs. Là encore, l'intégration des modes actifs doit être pensée dès la conception de l'aménagement. L'idée est de favoriser la lisibilité et la continuité des itinéraires cyclables et piétons, et du coup de jouer sur les deux tableaux, c'est-à-dire à la fois le développement des infrastructures, des aménagements cyclables, pistes, bandes cyclables, mais aussi des services liés au vélo : stationnement, location de vélo en libre-service. Je vous le détaillerai un peu plus longuement dans la partie desserte de proximité.

Dernier pilier : l'optimisation de l'offre de stationnement. C'est très important. Le stationnement est un des leviers majeurs du report modal. Du coup, c'est très important de maîtriser et d'optimiser cette offre. Il y a trois principes pour dimensionner cette offre au plus juste. La limitation de l'offre de stationnement en pied d'immeuble, l'idée étant de faire en sorte que pour aller chercher sa voiture on doive sortir de son immeuble et aller au parking finalement en passant devant un arrêt de transport en commun, donc de mettre un peu sur un pied d'égalité l'usage de la voiture et l'usage du transport en commun. L'idée est évidemment d'optimiser le volume de parking. La mutualisation des places peut nous aider. Je ne sais pas si la mutualisation est claire pour tout le monde. C'est l'usage d'une même place de stationnement à des horaires différenciés. Et le troisième principe pour viser une offre de stationnement au plus juste est que l'opération d'aménagement va avancer progressivement et se construire petit à petit, et l'idée est d'anticiper la mutation progressive des pratiques de mobilité. C'est-à-dire que dans un premier temps, quand les transports en commun lourds ne sont pas encore là, sans doute que la part modale sera plus élevée, que nous aurons un besoin plus grand de places de stationnement, mais un certain nombre de places de stationnement pourra évoluer, voire disparaître au fur et à mesure de l'arrivée des projets de transport en commun. En termes d'aménagement, le stationnement est aussi important. L'idée est de prévoir plutôt de petits parkings disséminés dans toute l'opération, plutôt qu'un énorme parking.

Le dernier point que je voulais évoquer avec vous est la démarche de responsabilité sociale et environnementale. Mais comme je la développerai tout à l'heure, je vais peut-être laisser la parole tout de suite.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup Monsieur ANEMIAN. Ce récit est assez dense et très court. Mais je pense qu'il est tout de même très révélateur de cette volonté de favoriser la multimodalité. La densité doit vous effrayer un peu, je pense, mais cela veut dire que l'EPA a fait une analyse assez approfondie. Nous le sentons à cet exposé du sujet.

Je voudrais passer maintenant du projet stratégique à la présentation du système de transport en commun qui est prévu par les grands aménageurs que sont successivement le STIF, la SGP et le département du Val-d'Oise. Je demanderai à Monsieur Jean-Louis PERRIN de venir à la table nous exposer, pour le STIF, le système tel qu'il est envisagé. Monsieur Jean-Louis PERRIN, je le rappelle est directeur des projets d'investissement du STIF. À vous la parole.

Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement du STIF

Bonjour à toutes et à tous. Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement du STIF. Vous m'avez demandé de présenter le réseau structurant existant, ainsi que les futurs grands projets qui seront développés par les autres aménageurs au fur et à mesure de la présentation. Je vous présenterai les trois ou quatre premiers chapitres et nous y reviendrons après. Laurence DEBRINCAT, chargée des études générales au STIF qui m'accompagne, rentrera un peu plus dans le détail des projets de restructuration de bus, etc. Mais j'en dirai tout de même un petit mot, parce qu'il y a un lien avec les projets structurants et sur la façon dont nous travaillons.

Vous connaissez le réseau existant. Je le rappelle. RER D, RER B, avec ses deux branches, une branche qui va sur Mitry, une branche qui va sur Charles de Gaulle, et le Transilien K avec le métro Ligne 7 et le tram 5 Garges-lès-Gonesse. Je pense que vous connaissez bien le secteur.

Nous avons tendance à nous projeter dans le futur et ne pas regarder un peu ce qui s'est passé. Je voulais juste faire un petit commentaire sur RER B, RER D, parce que nous avons fait un très gros effort dans les années passées, que je voulais vous rappeler pour illustrer l'importance de ce qui a été fait et de ce qu'il nous reste à faire.

RER B, c'est pratiquement 900 000 voyageurs. C'est la deuxième ligne la plus fréquentée d'Europe. Ce que nous avons réalisé, nous l'avons distingué entre les infrastructures matériel roulant, la modernisation de ce que nous avons appelé RER B Nord plus, qui a consisté globalement à « métroiser » le RER B. Je passe sur le détail de toutes les opérations qui ont pu être conduites par la SNCF sous notre autorité, 260 millions d'euros mis en œuvre en septembre 2013. Cela consistait à dédier, sur les voies ferroviaires existantes, deux voies au système de RER et deux pour l'ensemble des autres liaisons, notamment TER, Francilien, etc. Avec la volonté d'avoir des temps de parcours plus fiables et d'avoir une limitation des incidents, en tout cas de la propagation de ces incidents sur l'ensemble du réseau ferroviaire. Aujourd'hui, c'est encore insuffisant pour ceux qui le pratiquent tous les jours, mais je voulais juste rappeler que depuis la mise en service, nous avons gagné 7 points de ponctualité, ce qui, pour des personnes qui s'occupent de transport, est absolument considérable. Donc, circulation omnibus toutes les 3 minutes en heure de pointe jusqu'à Aulnay, et toutes les 6 minutes sur les deux branches Mitry-Mory et Roissy.

Deuxième élément, ce qui est en cours, c'est que nous avons fait 260 millions d'infrastructures au nord. Nous avons déjà un programme qui fait 500 millions, qui est sur toute la ligne. Principalement au sud. Mais encore 120 millions d'euros d'investissement au nord. Nous avons cité quelques exemples, je ne les détaille pas : Mitry, retournement du Bourget, troisième voie de Mitry. Avec toujours cette volonté de fiabiliser, de sécuriser le fonctionnement du RER B. Sur le matériel roulant, pour ceux qui le pratiquent, vous l'avez déjà vu : nous allons finir de rénover 116 rames – la dernière sera fin 2016 – pour un peu moins de 400 millions d'euros et notre Conseil d'administration nouveau a demandé à ce que nous puissions travailler sur le renouvellement d'un certain nombre de rames, notamment en les remplaçant par des rames à deux étages. C'est un objectif qui a été assigné à la SNCF pour vérifier comment les choses vont pouvoir se dérouler.

Sur le RER D, 550 000 voyageurs. Les travaux sont un peu plus anciens. Modernisation qui nous a coûté 120 millions d'euros, avec une mise en service fin 2013, ce qui nous a permis de ramener la fréquence des RER de 8 à 12 trains par heure jusqu'à Villiers-le-Bel, avec un certain nombre d'autres investissements que je ne détaille pas. Cela nous a permis d'obtenir une amélioration aussi sensible de la ponctualité, un peu moins que le RER B, mais tout de même de 4 points sur l'ensemble de la ligne. Sur le matériel roulant, notre nouveau Conseil d'administration a manifesté au mois de mars une très grande exigence, puisqu'il est demandé de prévoir un renouvellement – l'objectif étant 2021, nous demandons maintenant à la SNCF de nous confirmer qu'elle sera en mesure de le faire – de l'ensemble des rames sur le RER D.

Les projets existants, je pense, ont déjà été évoqués. Évidemment, les projets qui seront détaillés par la Société du Grand Paris : la Ligne 17 qui monte jusqu'à l'aéroport de Charles de Gaulle ; la Ligne 16 également, qui est un projet majeur ; le BHNS qui sera évoqué par le Conseil départemental du Val-d'Oise ; le tramway. Nous sommes

en train de changer les noms. Je ne l'ai pas évoqué tout à l'heure parce que ce n'est pas le lieu, mais les RER s'appelleront des trains, les Tangentielles s'appelleront des trams, parce qu'en fait un tram-train est principalement un tram. Donc, la TLN que vous voyez ici est le Tram 11. Nous commençons à expliquer aux uns et aux autres que nous allons changer petit à petit les noms. Nous y reviendrons si des questions sont posées. Ceci est le CDG Express, qui va bientôt partir en enquête publique, selon mes informations. Il en manque un morceau ici, mais vous voyez qu'il est sur les lignes existantes, sur les voies utilisées par les Franciliens et le fret et qui, ensuite, dans un tracé propre, va rejoindre l'aéroport de Charles de Gaulle. Et également un autre projet, mais je pense que nous en reparlerons, qui est un projet de liaison entre le RER B et le RER D. Nous serons amenés à en reparler, c'est un sujet un peu difficile.

Restructuration bus : nous l'évoquerons tout à l'heure de façon plus détaillée. Je voulais juste vous dire que chaque fois que nous avons l'arrivée d'un mode lourd, par exemple ici l'arrivée de la Ligne 17, chaque fois que nous avons l'amélioration d'un mode lourd, dans notre cas le RER B, chaque fois que nous avons un projet urbain important, dans notre cas le Triangle de Gonesse et le projet d'EuropaCity, nous nous posons la question d'optimiser les moyens et d'adapter l'offre à la demande. C'est quelque chose que nous faisons en concertation continue avec les collectivités et les opérateurs. Il faut voir que nous ne faisons pas cela 10 ans ou 5 ans à l'avance. Nous essayons de faire ces opérations pour avoir la meilleure finesse possible. En général, les décisions sont prises deux ans avant la mise en place de la restructuration. La question nous est toujours posée sur ces grands projets. Quel bus, la ligne 183, le 91, qu'est-ce que cela deviendra ? Nous savons que nous nous poserons ces questions, mais au moment des opérations ferroviaires importantes ou des grands projets d'aménagement, nous n'avons pas forcément les réponses puisque c'est une mécanique, et nous y reviendrons tout à l'heure, qui se déroule et qui doit se conclure globalement deux ans avant la mise en place de la restructuration pour que nous puissions la contractualiser avec les opérateurs de transports.

Un travail aussi important qui a intéressé la desserte de proximité, en lien avec le projet du Grand Paris Express, c'est ce que nous avons appelé les études de pôle autour de la gare du Triangle de Gonesse. Évidemment, ce sera un lieu très important de correspondance de la Ligne 17 avec l'ensemble des bus. Évidemment, les enjeux majeurs sont de préserver de la place pour permettre de faire des choses demain. Il y a des choses que nous maîtrisons aujourd'hui. Il y a peut-être des choses que nous développerons dans les 5 – 10 ans. Donc, besoin d'espace autour des pôles de correspondance pour intégrer les besoins connus et les besoins futurs autour des pôles d'échange. Là, nous avons mis en place une méthode de travail sur l'ensemble des gares du Grand Paris Express en lien avec la Société du Grand Paris. Nous avons un comité de pôle – je passe sur la mécanique – avec une réflexion autour de l'aménagement de ce pôle, avec un pilote en charge de l'aménagement. Dans le cas qui nous intéresse, c'est l'EPA Plaine de France qui est évidemment en charge de ce pôle, avec une participation au financement des études par la Société du Grand Paris, à hauteur de 100 000 euros.

J'en viens maintenant à la capacité des réseaux face à la demande exprimée par le maître d'ouvrage. Nous avons repris les hypothèses de parts modales qui figurent dans le dossier du maître d'ouvrage, avec un objectif qui a déjà été qualifié tout à l'heure de volontariste, avec une part de transport collectif de 46 %. Voiture : 46 % ; transport collectif : 46 % ; cars : 5 % ; piétons, vélos : 3 %. Ce qui conduit le maître d'ouvrage a estimé que nous aurons 9 500 entrants et sortants par jour sur le pôle d'EuropaCity. Vous voyez les capacités des réseaux existants. Nous les avons représentées. La Ligne 17, c'est 20 000 au total, donc 10 000 dans chaque sens. Le BHNS, c'est 2 000. Déjà, avec ces deux projets, nous avons vérifié que nous avons la capacité d'emporter la part de transport collectif exprimée par le maître d'ouvrage. Nous avons tout de même rajouté le barreau ferroviaire de Gonesse avec les 20 000. Mais déjà, avec la Ligne 17 et avec le BHNS, nous aurons la capacité suffisante. En ce qui nous concerne, STIF, nous considérons que le projet d'EuropaCity ne pose pas de difficultés particulières par rapport aux transports existants et aux projets qui seront réalisés.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup Monsieur PERRIN. Vous allez très vite, c'est la loi du genre. Je pense que nous y reviendrons peut-être avec les questions. Je crois qu'il était intéressant de montrer ce qui a été fait sur le RER B et D. Tout était intéressant, mais sur le RER B et D il était intéressant de montrer aussi la méthode suivie par le STIF pour s'adapter aux projets nouveaux, restructurer ses lignes de bus, tout cela en liaison étroite avec l'EPA Plaine de France, avec les autres partenaires, SGP, etc. Vous avez montré aussi que sur la question de capacité, il n'y avait pas à votre avis de sujet en matière de desserte collective. Bien.

Je passe maintenant la parole à Monsieur DUCLAIROIR pour évoquer le Grand Paris Express et plus particulièrement la Ligne 17 bien évidemment et sa gare du Triangle de Gonesse. Monsieur Xavier DUCLAIROIR est directeur de projet à la SGP.

Xavier DUCLAIROIR, Directeur de projet, Société du Grand Paris

Merci. Bonsoir à tous. En quelques diapositives, je vais vous présenter le projet de Ligne 17, qui est en cours d'enquête publique. Tout d'abord, un rappel sur ce qu'est le Grand Paris Express. Ce projet a fait l'objet d'un débat public fin 2010, début 2011. Le schéma que vous avez à l'écran illustre un peu les conclusions qui ont été tirées de ce débat public à l'époque, qui ont fait notamment l'objet d'un décret en août 2011. Il prévoit un projet avec un total de près de 200 km de lignes nouvelles de métro automatique à créer, avec 4 lignes nouvelles. Au total, 68 gares dont les trois quarts seront en correspondance avec des lignes existantes, RER, Transilien ou métro. À terme, un trafic global de 2 millions de voyageurs par jour. Nous voyons le principe sur cette image-là : ce sont principalement des lignes en rocade, avec également des lignes plutôt radiales desservant les grands équipements que sont les aéroports de la région parisienne, l'aéroport d'Orly au sud et les aéroports de Bourget et de Roissy au nord.

Les bénéfices du Grand Paris Express qui ont motivé ce projet ont pu effectivement être confirmés lors du débat public. C'est tout d'abord de faciliter les déplacements à terme pour l'ensemble des habitants de l'Île-de-France, en offrant la possibilité de rejoindre la banlieue sans passer par le centre de Paris, puisque la plupart des déplacements par les lignes existantes se font actuellement en passant par Paris, faute de liaison en rocade. Des gains de temps très significatifs, notamment le fait d'être en correspondance avec des lignes existantes et d'éviter de passer à Paris permet globalement d'améliorer les temps de transport. Autre point important, c'est le fait de renforcer l'accès à tous les bassins d'emploi et bassins de vie, et aux équipements que sont les aéroports. Une des particularités de ce projet est de vouloir permettre de rapprocher tous les habitants de l'Île-de-France de leur zone de travail.

Ce projet permettra de créer des emplois. Tout d'abord, ceux qui seront liés à la création de ce nouveau réseau. Il y a déjà un certain nombre d'emplois liés aux études qui sont en cours. À partir du moment où les travaux démarreront, cela générera un regain d'activité qui permettra également de créer des emplois. Et au-delà de la création elle-même du projet, à terme, avec l'amélioration des capacités de transport en Île-de-France qu'apportera ce projet-là, nous considérons qu'il y aura une attractivité économique accrue de la région Île-de-France, qui sera également génératrice d'une croissance supplémentaire et par voie de conséquence de création d'emplois.

Les caractéristiques générales de ce métro sont d'avoir un métro moderne, confortable et sûr, avec des trains, pour ce qui concerne la Ligne 17, qui feront 54 m de long, 2,80 m de large, emportant environ 500 voyageurs. Avec un train en heure de pointe toutes les 3 à 4 minutes. C'est en gros le double de la fréquence du RER, par exemple sur la branche qui va à Roissy. Une vitesse moyenne de 65 km/h, ce qui est plus élevé que la moyenne de l'ensemble des lignes du Grand Paris Express, ce qui s'explique par le fait que nous avons des distances entre gares un peu plus importantes, qui permettent d'avoir une vitesse entre gares plus élevée, le matériel pouvant atteindre au moins 110 km/h. Nous parlons de métro, mais en termes de capacités, nous nous rapprochons plus du train. Donc, c'est le métro sur fer, un roulement sur fer. Tout ce système sera régulé à partir d'un poste de commandement centralisé qui, pour la Ligne 17, se situera au niveau du site de maintenance d'Aulnay, sur les anciens terrains PSA. Et dernier point important – c'est un sujet que nous traitons tout particulièrement dans la conception de nos gares et du futur matériel roulant –, c'est l'accessibilité à tous, notamment prévoir que toutes les gares puissent être accessibles dans les meilleures conditions aux personnes à mobilité réduite, avec notamment des quais équipés de 2 ascenseurs *a minima* pour permettre de garantir la disponibilité à tout moment.

Un zoom sur les infrastructures de la Ligne 17 Nord, qui est actuellement à l'enquête publique. Cette ligne va du Bourget RER jusqu'au Mesnil-Amelot. La Ligne 17 Nord est un morceau de la Ligne 17, bien entendu. La Ligne 17 Sud qui est le tronc commun avec la Ligne 16 entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER a déjà fait l'objet d'une enquête publique et même d'un décret d'utilité publique à la fin de l'an dernier. Actuellement, ce qui est à l'enquête publique, c'est la partie nord de cette Ligne 17, entre Le Bourget RER et Le Mesnil-Amelot. Donc, 6 gares, une ligne qui fait à peu près 20 km de long, dont environ 5,5 km de tracé en aérien dans le secteur qui va du Triangle de Gonesse jusqu'au secteur du Vieux-Pays de Tremblay-en-France où là nous repartons en souterrain pour passer sous la plateforme aéroportuaire. Donc, 6 gares. Nous recoupons plusieurs départements : la Seine-Saint-Denis, le Val-d'Oise et la Seine-et-Marne. Au centre de l'image, vous avez également le site de maintenance, comme je le disais précédemment, sur les anciens terrains PSA.

Un zoom particulier sur la gare du Triangle de Gonesse. Le schéma que vous avez à l'écran est bien entendu très théorique, mais il illustre l'idée de positionner cette gare au cœur de l'aménagement urbain du Triangle de Gonesse, porté par l'EPA Plaine de France, avec une accessibilité maximale, une gare qui s'ouvre à la fois au nord, au sud et vers l'ouest. Une gare qui est en correspondance directe avec le projet de lien RER D – RER B dont a parlé Jean-Louis PERRIN. Aussi, au nord de cette gare, l'idée d'un pôle d'échange. L'étude de pôle dont nous vous avons parlé pour cette gare-là a vraiment une importance majeure, puisque c'est là que nous pourrions trouver des solutions pour permettre une intermodalité optimale, notamment avec le projet de BHNS qui sera exposé juste après. Il a bien sûr une logique à ce que nous puissions assurer les meilleures correspondances possible entre le BHNS et le futur Grand Paris Express, mais également avec toutes les lignes de bus qui seraient

amenées à passer au sein de l'aménagement urbain. L'intermodalité également, avec tous les modes doux, en particulier les vélos. Nos gares, d'une façon générale sur l'ensemble du réseau du Grand Paris Express, intégreront une consigne Véligo qui permettra aux personnes de garer leur vélo dans un lieu sécurisé pour ensuite prendre le métro.

Je finis avec des éléments de planning. Comme je le disais, l'enquête publique est en cours. Elle se termine le 31 mai prochain. Elle devrait logiquement aboutir d'en un an environ à une déclaration d'utilité publique. Nous avons la maîtrise foncière qui a déjà démarré depuis l'an dernier. Nous aurons un certain nombre d'autorisations administratives à obtenir comme pour tout projet de transport, notamment pour tout ce qui est relatif à la sécurité, la protection de l'environnement, aux autorisations d'urbanisme, les permis de construire en particulier. Pour cela, nous avons des études de maîtrise d'œuvre qui ont démarré au début de ce mois et qui s'étaleront sur trois ans environ. L'objectif étant de pouvoir démarrer les travaux dès mi-2018 avec les premiers travaux préparatoires et les travaux plus lourds à partir de 2019. Avec un objectif qui est notamment de pouvoir ouvrir cette ligne jusqu'à l'aéroport de Roissy à l'horizon 2024 et au-delà jusqu'au Mesnil-Amelot à l'horizon 2030, avec un jalon intermédiaire qui est la mise en service du site de maintenance d'Aulnay qui, lui sera un site commun à la Ligne 16 et à la Ligne 17, la Ligne 16 ayant un objectif de mise en service en 2023. Donc, le site de maintenance, lui, devrait effectivement être opérationnel dès la fin de l'année 2023. Merci pour votre attention.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup Monsieur DUCLAIROIR. La Ligne 17 est en principe la ligne qui devrait représenter plus de 80 % des transports collectifs d'EuropaCity. C'est effectivement essentiel. Vous n'avez pas évoqué le sujet de la capacité de cette ligne au regard justement de ces déplacements d'EuropaCity et autres déplacements en transport en commun. Pouvez-vous nous dire un petit mot de cela ?

Xavier DUCLAIROIR, Directeur de projet, Société du Grand Paris

Sur le sujet de capacités, cela a effectivement été une des préoccupations depuis le début. À la fois l'EPA Plaine de France et EuropaCity nous ont questionnés sur ce sujet-là. Comme l'a exposé Jean-Louis PERRIN, nous nous sommes tout de même préoccupés, bien entendu, de nous assurer que le système de transport permettrait de répondre à la demande. Je ne l'ai pas dit, mais c'est vrai que cette Ligne 17 a aussi la particularité de desservir des sites qui sont un peu atypiques. Vous avez vu, il y a la gare du Parc des expositions. Cette gare est déjà desservie par le RER B, mais nous savons qu'actuellement il y a des problèmes de capacité. Ce site du Parc des expositions se développera à l'avenir. Forcément, il faut le prendre en compte également dans les prévisions de trafic. L'aéroport de Roissy, lui aussi est un site qui peut croître et nécessiter une augmentation de capacité d'emport. Et l'aéroport du Bourget ne va pas croître en capacité, mais il y a tout de même un musée qui, à ce jour, attire peu de monde parce qu'il est très mal desservi par les transports en commun. Nous pouvons imaginer que le jour où la Ligne 17 sera ouverte, il y aura beaucoup plus de visiteurs, puisque cela mettra ce musée à une vingtaine de minutes du cœur de Paris. Ce sera presque aussi accessible que d'autres musées parisiens qui sont situés dans Paris intramuros. Cette ligne-là a donc vraiment une particularité : elle draine des sites et des flux atypiques, qui ne sont pas répartis forcément dans la journée de la même manière que les trajets domicile – travail. Toutes nos études de trafic ont justement bien pris soin d'intégrer la particularité de ces flux pour s'assurer qu'à différentes périodes de la journée nous serions capables de traiter les flux. Pour les flux EuropaCity, nous avons fait nos estimations sur la base des hypothèses de trafic qui sont tout de même ambitieuses. Mais nous les avons prises en compte, puisque de notre côté il y a tout de même le souci de répondre en capacité, puisque derrière tout cela il y a tout de même le dimensionnement des gares elles-mêmes. Les quais des gares doivent être capables d'absorber les flux. Le matériel roulant doit être également en capacité. Tout cela a bien été pris en compte et à ce jour effectivement le résultat de nos études montre que nous pouvons traiter les flux qui seront générés par EuropaCity.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Très bien, merci. Nous allons terminer cette partie relative au système global par la présentation du BHNS, c'est-à-dire les bus à haut niveau de service, par Monsieur Jean-Claude POUTOUX, qui est le directeur général adjoint des services du département du Val-d'Oise.

Jean-Claude POUTOUX, Directeur général adjoint chargé de l'aménagement du territoire, Conseil général du Val-d'Oise

Merci beaucoup. Le BHNS est un projet en phase de réalisation, voire d'achèvement. C'est donc un projet concret, qui ne répond pas uniquement à l'objectif de desservir le Triangle, puisqu'il est plus ancien dans sa genèse et répondait à d'autres enjeux de liaison entre les zones d'habitation et les emplois.

Je vous présente les acteurs du projet, puisque la particularité est que le Conseil départemental du Val-d'Oise assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet par délégation du STIF, qui lui a demandé en 2012 de porter la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre de ces travaux, puisque nous les réalisons avec nos équipes de la Direction des routes. Le STIF reste bien sûr l'autorité organisatrice des transports. Vous avez vu dans la présentation que ce projet de BHNS faisait bien partie des projets de transport collectif opérant sur ce secteur. L'autre particularité est que le département ne finance pas ce projet. Il le réalise, mais c'est l'État et la région, à parité égale, qui, dans le cadre du plan Espoir banlieue, avaient décidé de réaliser ce projet en préfiguration du barreau de Gonesse, liaison RER D – RER B. Les délais de réalisation du projet ferré nécessitaient de manière plus rapide – et c'est ce qui est en train de se passer avec l'achèvement de ce bus cette année – de rapprocher les habitants des emplois que ces projets qui sont à une autre échéance.

L'origine du projet est ce manque de desserte du secteur Val-de-France – Gonesse, les emplois mitoyens. Cela a beaucoup été redit dans le cadre du débat d'EuropaCity. Le constat de ce territoire est que nous sommes dans un secteur du Val-d'Oise où les taux de chômage sont parmi les plus élevés du département. Donc, une population qui souffre de ce manque d'accès à l'emploi. Paradoxalement, nous avons juste à côté le secteur de Roissy qui, lui, est le secteur le plus créateur d'emplois de toute l'Île-de-France. La question du manque de transport n'est pas la seule raison. Il y a aussi des questions de formation ou d'autres raisons qui empêchent les accès à l'emploi. Cela a été évoqué à plusieurs reprises dans le cadre du débat. Mais le transport y contribue également, puisque nous sommes obligés de passer par Paris si nous voulons, en liaison ferrée depuis Gonesse ou Sarcelles, rejoindre la plateforme de Roissy et que les lignes de bus sont longues dans leur trajet. D'où la volonté de réaliser une liaison rapide, structurante, qui va donc suivant le plus court chemin entre Gonesse et le Parc des expositions de Villepinte. Comme je vous ai indiqué que c'était la préfiguration d'une liaison entre RER D et RER B, cela relie les gares de Gonesse – Villiers-le-Bel d'un côté sur le RER D au RER B de l'autre côté avec la gare du PEX – Villepinte.

Mieux desservir le territoire, faciliter les déplacements, proposer un mode de déplacement attractif, renforcer l'intermodalité. Le bus y contribue avec ses interconnexions avec le réseau ferré. Et il doit améliorer aussi le cadre de vie puisque, j'y reviendrai après, il s'agit d'un véritable aménagement de l'espace urbain, aménagement de la voirie avec des pistes cyclables, des plantations et un certain nombre de services tout au long de cette ligne.

Les bus sont des bus hybrides articulés, qui seront mis en service sur cette ligne. Le tracé reliant RER B – RER D vous est présenté là sur un schéma, comme si c'était vide tout autour, mais cela traverse bien sûr à gauche de la carte tout le centre urbain de Gonesse. Ensuite, cela traverse le Triangle de Gonesse. Et cela rejoint la zone d'activité du parc des expositions de Paris Nord II à l'est. La ligne est longue de 10 km. Elle couvre 2 départements, 6 communes, 8 stations, 30 minutes de parcours, des bus toutes les 6 minutes aux heures de pointe et 15 minutes en journée. C'est ce qui fait le terme « bus à haut niveau de service », c'est-à-dire la régularité comme un métro. Il n'y a pas besoin de connaître l'horaire, vous suivez la régularité du bus à intervalles réguliers. Et elle pourra emporter 7 200 voyageurs / jour, c'est-à-dire un trafic supérieur à ce qui a été donné pour desservir EuropaCity, puisque bien sûr elle intervient dans sa mise en service 9 ans avant la réalisation d'EuropaCity. Et comme je l'ai dit, elle répond à un besoin d'aller de la zone des emplois et de rejoindre le RER B et au-delà l'aéroport de ce secteur. Qu'EuropaCity se fasse ou ne se fasse pas, cette zone traverse au plus court et a son intérêt. C'est pour cela que nous la réalisons avant même le Triangle. Par contre, au-delà de 2024, elle trouvera évidemment une modification en fonction du plan d'aménagement mené par l'EPA, qui vous a été montré tout à l'heure. Et de la gare du Triangle de Gonesse pour desservir également et venir contribuer, pour une partie de son trafic, à la desserte d'EuropaCity, en plus des liaisons domicile – travail principalement, dont c'est sa destination.

Le calendrier de réalisation est déjà extrêmement engagé, puisque l'achèvement des travaux est prévu dès septembre 2016, et la mise en service à la fin de l'année 2016, puisqu'il y a des temps d'essai du matériel et de réglage entre les deux. Si vous êtes passés sur place, vous avez vu que les travaux sont très largement avancés. Il reste des travaux au niveau de la fontaine Cypièrre à Gonesse principalement, avec les bassins de retenue. Ce sont les derniers terrains qui ont pu être achetés. C'est donc dans cette partie-là que nous terminons sur Gonesse. Puis, les travaux de l'ouvrage de franchissement de l'A1 qui nécessitent des réparations et des remises en état, réfection d'étanchéité, qui sont également en cours pendant tout l'été.

La déclaration d'utilité publique avait été obtenue en janvier 2014. Les terrains ont pu être achetés dans le Triangle de Gonesse par l'Établissement public foncier du Val-d'Oise, qui avait pu anticiper sur cette maîtrise foncière, ce qui a permis un démarrage de travaux très rapide après la DUP. Je peux vous dire, pour comparer à d'autres

opérations de cette taille-là, que c'est vraiment une belle performance, en lien avec tous nos partenaires, d'avoir réalisé ce challenge d'une mise en service de ce bus qui contribuera au bon fonctionnement de la ligne.

Je n'ai pas passé la dernière image, vous illustrant mon propos, pour vous montrer les deux zones en jaune du pont autoroutier et de la fontaine Cypièrre. J'aurais plutôt dû vous montrer cette vue. On se rend mieux compte du tracé avec la traversée du Triangle dans les champs au centre et les zones d'activité de l'aéroport à droite de l'image, et la commune de Gonesse de l'autre côté avec, à l'extrémité, la gare RER D qui dessert également Villiers-le-Bel et Arnouville.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Vous ne l'avez pas dit, mais c'est un point important que nous rappellerons peut-être tout à l'heure lorsque nous parlerons des modes actifs. La création de ce BHNS permet entre autres la réalisation de pistes cyclables sur une bonne partie du parcours du BHNS. Je crois que c'est intéressant de le noter.

Jean-Claude POUTOUX, Directeur général adjoint chargé de l'aménagement du territoire, Conseil général du Val-d'Oise

Je l'ai évoqué au passage, effectivement. Pistes cyclables aménagées chaque fois que nous le pouvons. Il n'y a pas continuité des pistes cyclables tout le long du BHNS, mais plus de trois quarts du BHNS sont longés de pistes cyclables. Et en particulier la traversée de la RD 317. Le Triangle de Gonesse, dans sa liaison avec la ville de Gonesse, pourra privilégier cet itinéraire dans l'aménagement d'ensemble de l'EPA, pour se connecter sur cet aménagement de pistes cyclables qui permet de rejoindre Gonesse.

J'ai passé sous silence aussi la desserte de l'hôpital de Gonesse, nouvel hôpital agrandi qui sera mis en service dans les mois qui viennent. Je crois que l'achèvement de cette grande extension de l'hôpital de Gonesse est prévu pour juin. L'intérieur de l'hôpital est desservi, c'est-à-dire que le BHNS rentre et stationne dans l'hôpital. En termes de fréquentation, c'est un point extrêmement important qui joue son rôle déjà dans la liaison entre la gare et l'hôpital, et ensuite au-delà avec les deux gares RER D et RER B aux extrémités.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Nous sommes maintenant arrivés au moment des échanges et des questions, si vous voulez profiter de la présence de tous nos intervenants, très sachant et très bien positionnés chacun dans leur institution. Madame LORTHIOIS ?

Jacqueline LORTHIOIS, Collectif pour le Triangle de Gonesse

J'interviens au nom du Collectif pour le Triangle de Gonesse pour présenter trois exemples de villes déficitaires en emplois, que nous avons choisies exprès justement en raison de leur déficit et de leur grand besoin de déplacement domicile – travail. Nous présentons Sarcelles. Pourquoi ? Parce que c'est la plus grosse ville de l'est du Val-d'Oise : 60 000 habitants. Ensuite, nous présenterons Goussainville, parce que c'est la ville qui est le plus près de Roissy et de Gonesse. Et Villiers-le-Bel, parce que c'est la ville la plus déficitaire, puisqu'il y a un taux d'emploi de 0,44, c'est-à-dire 10 actifs pour 4 emplois.

Où travaillent les actifs de Sarcelles ? Nous voyons qu'en dehors d'un flux qui va vers Roissy, de 994 travailleurs, et d'un flux de 800 travailleurs vers Gonesse, nous avons essentiellement une destination vers le sud avec Plaine Commune et le pôle de Saint-Denis, et surtout 5 700 flux qui vont vers Paris. Nous avons pu détailler les pôles qui sont à l'intérieur de Paris. En premier, le QCA (quartier central des affaires), 2^e arrondissement, 8^e – 9^e, 16^e – 17^e, 2 000 personnes. Paris Nord, 18^e, 10^e et 11^e. Puis Paris Est, le Marais, centre Rive gauche, Montparnasse et Bercy. Pour Sarcelles, il y a très peu d'emplois sur place. Il y a 4 800 personnes. Sarcelles, qui pourtant est pôle d'un bassin de Sarcelles, n'a même pas assez d'emplois pour sa propre ville, et est donc centrée essentiellement sur Paris. Les besoins sont vers le sud et assez faiblement (six fois moins) vers le nord et l'est.

Carte suivante : où travaillent les actifs de Goussainville ? Goussainville est la ville la plus près de Roissy. 1 420 actifs travaillent à Roissy. 505 actifs travaillent à Gonesse. Et en dehors de cela, de grands flux vers Paris. Donc, nous nous apercevons que Goussainville n'a que moins de 10 % de sa main-d'œuvre qui travaille dans un pôle pourtant juste à côté. Nous voyons aussi que la Ligne 17 n'a pas d'importance puisque justement Roissy est tout à côté et qu'il y a un bus, qui fait Cergy-Pontoise – Roissy, qui s'arrête à Goussainville.

Ensuite, nous prenons la carte sur les actifs de Villiers-le-Bel. Là encore, nous nous apercevons que les flux pour Roissy sont de 852, Gonesse 515 et Paris essentiellement 2 331. Là encore, les flux sont vers le sud et le sud-ouest. Ils ne sont donc pas du tout dans la direction. Ils sont déportés par rapport à la Ligne 17.

La conclusion de ces trois cartes est de dire que le pôle de Roissy contribue faiblement à la demande locale, que les besoins de transport domicile – travail sont vers le sud et vers l'ouest, et pas vers l'est, et peu vers le nord, que Sarcelles n'est concernée par l'offre de Roissy que pour 4,7 % de sa main d'œuvre. 6,7 % pour Villiers-le-Bel et 9,9 % pour Goussainville. Finalement, assez à la marge. Nous constatons aussi que quand un pôle est desservi directement par un transport comme de l'autre côté de la frontière départementale, Aulnay-sous-Bois, nous avons exactement le même taux d'emploi sur Roissy. Aulnay-sous-Bois a le même taux que Villiers-le-Bel, et pourtant Villiers-le-Bel, mal desservie, desservie par le RER D, Aulnay desservie directement sur Roissy par le RER B, pas de différence. Nous attribuons donc cette question au fait que le pôle de Roissy tout comme le pôle d'EuropaCity sont des pôles extrêmement spécialisés. Il y a 12 000 métiers répertoriés en France. Il y en a 100 répertoriés sur Roissy, 80 sur EuropaCity. C'est moins de 1 % du champ. À cause de cela, cela correspond assez mal à la main-d'œuvre qui, elle, occupe des milliers de compétences, de métiers et de filières d'activité.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, Madame. Ce que vous questionnez en fait, c'est les transports entre ces trois villes que vous avez indiquées, et non pas Paris puisque les trois sont sur un axe parisien, mais sur les relations soit avec Roissy, pour beaucoup, soit avec toutes les communes environnantes. Je ne sais pas si nos intervenants veulent dire un mot sur ce sujet. Que pouvons-nous faire pour effectivement répondre à ce besoin qui est évident, puisqu'il a été identifié plusieurs fois dans nos débats ?

Laurence DEBRINCAT, Responsable de la division études générales au STIF

Bonsoir. Je suis Laurence DEBRINCAT, responsable de la division études générales au STIF. Nous avons fait le constat de manière peut-être un peu différente, dans le sens où si nous nous plaçons cette fois-ci par rapport aux emplois au niveau de la plateforme aéroportuaire et plus généralement des zones d'activité que nous trouverons sur Roissy-en-France sur Tremblay et sur les communes avoisinantes, nous nous apercevons que, pour le coup, la plupart des emplois de cette plateforme sont tenus par des actifs qui habitent à moins de 15 km de la plateforme, dans un cercle qui va aussi bien au nord, à l'est, à l'ouest et au sud évidemment. Une partie habite donc dans les communes que vous avez citées, Madame, à Sarcelles, à Goussainville, à Villiers-le-Bel. Mais il y a aussi des actifs qui résident par exemple dans le nord du Val-d'Oise, dans l'Oise ou en Seine-et-Marne. Tout cela nous fait une répartition relativement diffuse des lieux de résidence des actifs. Effectivement, nous avons fait le même constat que vous, qui est que le réseau de transport collectif ferroviaire, tel que Jean-Louis PERRIN l'a exposé avec les lignes de RER existantes ou les lignes futures, ne répond qu'imparfaitement et ne répondra qu'imparfaitement à ce besoin d'accès local. C'est pour cela évidemment que la desserte bus est essentielle. Essentielle, parce que nous sommes aussi sur des flux qui, chacun, pris individuellement, de point à point, ne sont pas considérables. Pour autant, le besoin de déplacement est là. Et donc, le mode bus est évidemment le mode le plus adapté. Nous verrons dans l'exposé qui viendra dans la deuxième partie de cette soirée la desserte bus actuelle et la manière dont nous l'avons fait évoluer déjà et dont nous allons continuer à la faire évoluer dans les années futures.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, Madame. Est-ce qu'il y a d'autres questions ? Oui, Monsieur, derrière ?

Carmelo PICCIOTTO

Bonsoir. Carmelo PICCIOTTO. Justement, je voulais rebondir sur ce qui venait d'être dit. Pour prendre un exemple, ce site-ci où le bus s'arrête à 18 h 30 le dimanche, 21 h 30 en semaine et 22 h 30 le samedi. En fait, les besoins d'horaires décalés ne sont absolument pas pris en compte, que ce soit bien sûr professionnel, mais également pour les loisirs ou tout ce qui concerne les activités hors emploi. Il y a effectivement une urgence par rapport à nombre de projets qui sont, pour toutes les personnes que j'ai interrogées en Île-de-France et spécifiquement dans ces communes, totalement irréalistes. Ceci était juste un témoignage.

Par contre, il était question dans le titre d'approvisionnement. Or, il y a une dimension qui a été complètement masquée, si l'on peut dire, c'est celle du fret.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Est-ce que je peux vous interrompre, Monsieur ? Parce que nous allons en parler tout à l'heure. C'est le maître d'ouvrage qui va l'évoquer.

Carmelo PICCIOTTO

D'accord. Il se trouve que je suis souvent précurseur, visionnaire. Donc, effectivement.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Et sur votre question sur les transports collectifs et bus, et horaires, nous en parlerons...

Carmelo PICCIOTTO

La question peut être de savoir si la méthode envisagée est pertinente, parce que finalement il est toujours question d'implanter un transport lourd pour ensuite satisfaire les besoins de proximité, alors que la cohérence serait davantage d'insister sur...

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Nous vous recevons 5/5 là-dessus. Je crois que Madame DEBRINCAT pour le STIF vous en reparlera tout à l'heure. Effectivement, le bus a un rôle spécifique à jouer dans ce domaine. Et c'est la deuxième partie. Nous voudrions parler un peu de la proximité et tout ce problème de liaison fine de commune à commune ou de commune à grand pôle comme Roissy. Là, nous en parlerons plus spécifiquement dans l'exposé qui suivra.

Madame, vous aviez une question ?

Sophie CHARCONNET

Oui, je suis une citoyenne. J'interviens à titre privé. Excusez-moi si je suis peut-être maladroite quand je formule mes questions. J'ai plusieurs questions. Il y a tout de même un point qui revient assez souvent. Ce sont les chiffres. Dans d'autres thématiques, mais aujourd'hui par exemple. Excusez-moi si je ne connais pas les intervenants qui sont venus après, si j'estropie un peu leur nom. Nous parlons de transport en commun, 45 %. Sauf que dans les 45 %, nous mettons la Ligne 17 et les bus. Ce qui serait bien, ce serait d'avoir aussi un détail dans ce qui est considéré bus, qui à mon sens est extrêmement vital puisque nous voyons que si nous considérons que les emplois d'EuropaCity serviront la région, il s'avère que beaucoup de personnes devraient venir de Garges-lès-Gonesse, Saint-Brice, peu importe. Des déplacements se feront et ce serait intéressant de savoir à la fois les bus, exactement quel est le pourcentage dans les 45 %. Deuxième chose : concernant les transports en bus, Monsieur le disait un peu tout à l'heure, ce sont des bus conduits par des personnes qui peuvent être en grève. En termes d'emplois, quelles sont les difficultés qui seront rencontrées ? Il y a aussi une chose importante : il serait vraiment temps que les transports en commun fonctionnent si vous voulez que les personnes les utilisent, en particulier la Ligne D du RER. Vous avez une association qui s'appelle SADUR, qui donne une météo. Je donne un chiffre : 36,8 % d'irrégularités au mois de mars. Cela veut dire que les transports qui sont en place déjà ne sont pas suffisamment efficaces. Là, nous allons mettre des bus. J'aimerais connaître aussi le trajet d'un employé lambda qui, de Saint-Brice, va faire le trajet jusqu'à EuropaCity. Quels seront ses transports ? Quel sera le temps qu'il emploiera pour ces transports ? Et dans l'année, combien de fois sera-t-il en retard, etc. ? Des choses très pratico-pratiques. Et en ce qui concerne les chiffres, j'aimerais qu'il y ait des informations... Enfin, quand nous recoupons, nous nous posons des questions parce que ce n'est pas toujours très clair.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Je ne sais pas si c'est maintenant que je pourrai répondre à votre question sur les chiffres et notamment les 45 à 50 % dans les transports collectifs, dont une partie est effectivement assurée par des bus. Ce que j'ai dit tout à l'heure, c'est qu'il y avait plus de 80 % des transports collectifs qui étaient assurés par la Ligne 17 quand même, pour ce qui est de l'accessibilité à EuropaCity. Cela figure dans le dossier, mais je pense que tout à l'heure, ou maintenant peut-être, le maître d'ouvrage pourra dire quelles sont ses propres hypothèses ou l'EPA, en matière de répartition entre la Ligne 17 et les autres transports.

Christophe DALSTEIN, Directeur du projet EuropaCity

Bonsoir Madame. Merci de cette question. Je crois que je vais rebondir sans occulter du coup le sujet, parce que c'est un vrai sujet pour nous de savoir comment les futurs collaborateurs de ce site, s'il se réalise, pourraient accéder à EuropaCity. C'est évidemment un vrai sujet, parce que nous le voyons bien : la Ligne 17 sera un mode de transport très performant pour aller de Paris à l'aéroport de Roissy en passant par Le Bourget, par Gonesse. C'est important. Mais concrètement, cela n'améliorera pas forcément la situation quand on habite à Garges ou à Villiers. Et bien sûr, c'est un vrai sujet. Alors, il y a le bus à haut niveau de service qui sera mis en service à la fin de l'année, qui sera un premier transport performant qui va, en tout cas depuis Garges, Sarcelles, aller jusqu'au Parc des expositions de Villepinte et desservir le site du Triangle de Gonesse. Après, c'est beaucoup ce qu'a dit Monsieur PERRIN du STIF, c'est-à-dire que, sous votre contrôle, le réseau de bus sera revu par rapport à l'arrivée du métro du Grand Paris en 2024 et, j'ai bien noté, deux ans avant. C'est-à-dire que le maillage fin, si c'est le bon terme, des bus qui desservent les villes avoisinantes sera revu pour trouver une intermodalité à la future station de métro de la Ligne 17, et donc donner accès au projet EuropaCity s'il se réalise, mais que finalement ce schéma sera défini, affiné, mis en place, deux ans avant l'ouverture.

Sophie CHARCONNET

Mais donnez-nous des chiffres. Soyez pratico-pratiques. Combien de temps mettra une personne qui travaille ? Aujourd'hui, c'est cela le souci. Là, vous nous dites de belles choses avec beaucoup de possibilités. Vous présentez les choses d'une façon merveilleuse. Aujourd'hui, est-ce que vous, maître d'œuvre, allez nous dire avant la fin de ce débat combien de temps un employé qui veut postuler et qui habitera Saint-Brice mettra pour venir travailler chez vous ? Donnez-nous les chiffres. C'est important. Allez dans le concret.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Nous allons en parler tout à l'heure. Nous verrons comment traiter de la proximité valablement à ce stade, 8 ans avant que le projet...

Sophie CHARCONNET

Et juste une dernière question. Je suis surprise qu'en ce qui concerne la Ligne 17 aujourd'hui nous n'ayons aucune certitude sur EuropaCity – et je ne sais si quelqu'un peut le donner dans cette salle. Nous allons créer une station de métro pour EuropaCity, alors que nous ne savons pas si nous verrons ce projet. J'induis la responsabilité des élus de valider cette station alors qu'EuropaCity n'a aucune certitude.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Je pense que sur cette question-là, il faut que la SGP vous réponde. Sur cette gare du Triangle de Gonesse et sa relation avec l'urbanisation, qu'elle soit EuropaCity ou autre chose. C'est à Monsieur DUCLAIROIR de vous répondre là-dessus.

Xavier DUCLAIROIR, Directeur de projet, Société du Grand Paris

Comme je l'ai dit tout à l'heure, le projet du Grand Paris Express a fait l'objet d'un débat public en 2010 – 2011, suivi d'un décret en août 2011. À l'époque, nous ne parlions pas du projet EuropaCity. Si une gare a été décidée à cet endroit-là, c'est pour desservir la zone d'aménagement urbain du Triangle de Gonesse, qui est une zone qui est déjà prévue depuis plus de 20 ans au schéma directeur régional d'Île-de-France. Qu'il y ait EuropaCity ou pas, ce n'est pas le problème pour nous. Il y a une gare prévue pour desservir cette zone d'aménagement urbain, qui permet également, puisque c'est la seule gare du Val-d'Oise, de bénéficier à tous les habitants du secteur, qui pourront bénéficier de rabattement en bus ou avec le BHNS, voire en voiture. C'est l'objectif de cette gare. La gare n'est pas faite pour EuropaCity. EuropaCity est une des composantes du projet du Triangle de Gonesse. Mais la gare est là pour desservir un secteur tel que c'est sorti du débat public de 2010 – 2011.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Il y avait une question, je crois, Monsieur.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Nous vous apporterons des réponses plus précises tout à l'heure peut-être au niveau de la proximité. Monsieur ?

Frédéric MEYNARD, DGA aménagement de l'Établissement public territorial Paris Terres d'envol

Bonsoir. Frédéric MEYNARD, je suis DGA aménagement de l'Établissement public territorial Paris Terres d'envol. Je souhaitais profiter du débat de ce soir pour parler d'un petit souci que nous avons actuellement. Nous menons une étude de notre côté sur la question qui nous préoccupe ce soir. Et sauf démenti qui viendra peut-être aujourd'hui, nous n'obtenons pas de rendez-vous ni auprès de la DRIEA, ni auprès du STIF, ni auprès de l'IAU, pour mener à bien cette étude. Je voulais savoir si c'était un problème d'incompréhension.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

La question est posée et je pense que les trois institutions vous ont entendu. Merci d'avoir posé la question.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Je voudrais poser une question à Madame LORTHIOIS. Et je voudrais un peu comprendre le sens de votre intervention. Est-ce que vous voulez dire que finalement il n'y a pas besoin de transport pour aller desservir les gros emplois parce que les personnes sont condamnées à aller travailler à Paris, parce que c'est là qu'il y a des emplois qui correspondent à leurs qualifications ? Ou voulez-vous simplement dire que ce qui est prévu n'est pas fait pour eux, mais pour d'autres choses ? Je n'ai pas bien compris. D'abord, vos statistiques datent de 2008, ce n'est pas tout à fait d'hier. Il y a tout de même de nouveaux emplois qui sont prévus. Que voulez-vous dire à travers cette démonstration ? Là, nous sommes sur un constat. Mais nous pouvons en tirer des conclusions extrêmement différentes. Quelles conclusions tirez-vous ?

Jacqueline LORTHIOIS, Collectif pour le Triangle de Gonesse

Sur les statistiques 2008, ce sont les dernières statistiques migration alternante du recensement INSEE. Je n'ai rien de plus frais.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Cela ne portait pas sur une critique sur la date, mais enfin...

Jacqueline LORTHIOIS, Collectif pour le Triangle de Gonesse

Nous n'avons rien de plus frais. Et pour les chiffres de l'emploi, j'ai pris 2009 pour être en accord avec l'étude Sémaphores qui est l'étude présentée par EuropaCity. Ce que nous remarquons, c'est que la Ligne 17 relie des pôles d'emploi entre eux, c'est-à-dire Le Bourget, 7 000 emplois, pôle d'emploi, dessert seulement les habitants à la marge de Blanc-Mesnil. Ensuite, Triangle de Gonesse, pas d'habitants, des emplois. Parc des expositions de Villepinte, 3 000 emplois loin des habitants de Villepinte. Ensuite, Roissy, 0 habitant, 85 000 emplois, 2 gares. Mesnil-Amelot, 800 habitants. En fait, la Ligne 17 est constituée uniquement de liaisons de pôles d'emplois entre eux. Or, l'enquête globale des transports a démontré que les flux qui vont d'un pôle d'emploi à un autre pôle d'emploi, c'est 3 % des besoins. En fait, les besoins, c'est d'aller d'un pôle d'habitat à un pôle d'emploi. C'est pour cela que nous avons proposé dans notre cahier d'acteur un tracé justement qui relie des pôles d'habitat à des pôles d'emploi. Ce que j'ai voulu expliquer, c'est que nous avons peut-être intérêt à réfléchir à améliorer les liaisons vers le sud – cela ne veut pas dire vers Paris, parce qu'il y a la Tangentielle Nord qui est très intéressante. Nous disons toujours : « Ah, mais il n'y a qu'une seule gare dans le Val-d'Oise », mais ce n'est pas vrai. Il y a la Tangentielle Nord et il y a deux gares dans le Val-d'Oise qui desservent la plus grosse commune du Val-d'Oise, en plein cœur urbain. Et donc, nous pouvons imaginer, par exemple, prolonger le tramway Saint-Denis – Sarcelles vers Villiers-le-Bel, puisque les personnes vont vers le sud. Si elles vont vers le sud, c'est parce que cela correspond à leur métier, à leurs activités et que l'offre qui est proposée correspond à leur savoir-faire et à leurs compétences. C'est très joli de vouloir à tout prix emmener les personnes vers l'est, mais cela ne correspond pas à

leurs compétences, leurs métiers et leurs savoir-faire. Je ne comprends pas. Je pense qu'il faut aussi réfléchir à la demande, pas seulement se mettre en situation d'offre. C'est-à-dire que nous sommes tout le temps en train de proposer une offre qui ne correspond pas aux habitants, et après nous essayons de caser les habitants dans l'offre qui est faite par de gros employeurs.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie, Madame. Je crois que c'est effectivement plus clair. Deux choses. Un, la Ligne 17 n'est pas la réponse à tout, c'est évident. Ce n'est pas la réponse à la liaison domicile – travail essentiellement. Deuxièmement, vous soulevez le problème des transports en commun, tramway et autres en Île-de-France. Je crois que c'est un vaste sujet dont nous pourrions parler longuement. C'est le travail quotidien du STIF d'essayer de relier l'habitat au travail.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Il n'empêche pour autant que nous avons entendu, et à plusieurs reprises au cours d'une dizaine de séances de travail que nous avons déjà eues sur ce projet, beaucoup de personnes dire : « De toute façon, nous n'accédons pas aux emplois qui sont sur le site ». Cela a été dit, dit et redit. Ce n'est pas nous qui l'avons inventé. Peut-être est-ce faux. Je n'en sais rien. Il y avait probablement des questions d'accès à ces emplois pour des questions de qualification. Mais il y avait des personnes qui s'exprimaient très clairement sur le temps trop long pour se déplacer pour des emplois relativement peu qualifiés et assez mal payés. Donc, ils n'acceptaient pas de faire 1 h 30 aller et 1 h 30 retour pour être très mal payé et quelques fois pour des emplois à temps partiel. Nous ne pouvons pas dire que l'aspiration de toutes les personnes – enfin, ce n'est en tout cas pas ce que nous avons entendu –, que l'aspiration générale des personnes que nous avons entendues s'exprimer est d'aller travailler vers Paris ou vers l'ouest. Cela ne correspond pas à ce que nous avons entendu. Peut-être que vos statistiques disent autre chose, mais quand les personnes s'expriment, ce n'est pas ce qu'elles disent, Madame LORTHIOIS.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Nous allons finir pour passer à la suite. Peut-être une dernière question ou un commentaire.

Pascal DOLL, Maire d'Arnouville

Pascal DOLL, maire d'Arnouville. Plusieurs choses parce que là nous sommes aux confins de deux discussions, EuropaCity et les transports, pour resituer un peu le débat. J'ai déjà eu l'occasion de le dire à plusieurs reprises. Je pense que l'opportunité de l'aménagement du Triangle de Gonesse, et en particulier d'EuropaCity, est une véritable chance pour notre territoire et pour les emplois que cela créera, malgré les difficultés que nous voyons surgir. Deuxièmement, j'ai eu l'occasion, pas plus tard qu'en début de semaine, d'être au Mesnil-Amelot pour la discussion sur la Ligne 17, qui est bien entendu à l'assentiment complet de l'ensemble des élus du secteur. La seule chose que nous regrettons un peu, c'est l'objectif de 2030 pour Le Mesnil-Amelot, parce que cela permet tout de même, même si cette ligne peut faire l'objet de critique – et je me fais le porte-parole ici du Maire de Mesnil-Amelot – de désenclaver la partie nord de la Seine-et-Marne au passage. Il faut tout de même en tenir compte.

J'ai bien apprécié l'exposé qui nous a été fait sur l'intérêt d'avoir des rocade. Cela a été repris soit par les représentants de la SGP, soit par les représentants du STIF. Bien entendu, je ne referai pas une insertion sur la liaison RER B – RER D, qui est attendue par les élus du secteur. Je pense parler pour l'ensemble des élus de Roissy Porte de France qui, unanimement, sont favorables à ces trois projets que sont la Ligne 17, l'implantation d'EuropaCity et la création du barreau RER B – RER D. Merci.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Peut-être Monsieur, au fond ?

Alain BOULANGER, coprésident du Collectif pour le Triangle de Gonesse

Alain BOULANGER. Je suis coprésident du CPTG. La présentation et le débat de ce soir me posent problème, parce que c'est un débat contraint au regard de ce qu'apportent les transports en commun, au regard des déplacements globaux qui nous ont été indiqués. En l'occurrence, nous pouvons nous demander si ce à quoi

répondent les aménageurs, le STIF, la SGP, est bien suffisant par rapport aux réels besoins de déplacement, parce que nous allons parler dans une autre réunion des déplacements routiers, mais pour autant quand nous parlons de la BHNS, bien souvent c'est en site propre et cela prend la place de la voiture. Là, en l'occurrence, j'ai l'impression que c'est un peu la même chose. Nous ne voulons pas en parler ce soir, mais cela a forcément un impact. Nous en parlerons la prochaine fois peut-être, mais de saucissonner un peu le débat tel que cela a été fait, cela pose tout de même un vrai problème par rapport à l'accès à ce site. Et en fait, cela reporte forcément les problèmes qui semblent être réglés ce soir par rapport à la demande du maître d'ouvrage. Mais pourquoi 50 % des déplacements et pas 60 ou 70, au regard de ce que la circulation routière permettra, en fonction des structures routières actuelles, de résoudre ? Et si ce n'est pas le cas, il faut peut-être demander un pourcentage qui soit plus élevé. Et là, nous serons peut-être dans des contraintes que nous n'avons pas regardées ce soir.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Je voudrais dire un mot sur le saucissonnage que vous évoquez. Si ces séances pouvaient durer 6 h, nous pourrions tout traiter. Ce n'est pas le cas. Manifestement, au bout de 3 h, 3 h 30, les personnes sont épuisées, ont envie de rentrer chez elles, et c'est bien normal. Et si nous essayons de tout traiter dans un délai très court, cela crée énormément de frustrations parce que tout n'a pas été dit. Il n'y a donc pas de solution idéale. Nous faisons le moins mal possible. Après, nous ramasserons l'ensemble, nous créerons des connexions bien évidemment. Nous n'allons pas complètement créer des dichotomies totales entre les différents sujets. Mais ce sont les contraintes d'un débat, quand nous voulons aller au fond des choses, nous sommes obligés de consacrer un temps assez long à des thèmes. Et ensuite, nous avons des espèces de briques que nous essayons d'assembler pour faire quelque chose qui est un ensemble. Ce n'est pas complètement satisfaisant, mais je ne sais pas faire autrement, sauf si nous nous mettons tous en séminaire continu pendant un mois, ce qui n'est pas très vraisemblable.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Quand nous parlerons de routes, nous reviendrons peut-être sur les transports collectifs. Comme je l'ai dit tout à l'heure, les deux choses sont un peu indissociables et nous y reviendrons. Monsieur LOUP, vous vouliez poser une question.

Bernard LOUP, coprésident du Collectif pour le Triangle de Gonesse

Bonsoir. Bernard LOUP, coprésident du Collectif pour le Triangle de Gonesse. Je veux dire un certain nombre de choses, mais je ne dirai pas tout. Et nous ne pourrions pas tout dire parce que c'est un sujet excessivement compliqué et dont il y a eu déjà un grand nombre de débats depuis la liaison Picardie – Roissy, le barreau ferré de Gonesse, etc. Il y a tout de même deux sujets. Il y a le sujet des transports qui existe pour desservir Roissy. À savoir si ce sont les habitants du territoire qui vont y aller, et comment. Est-ce parce qu'il n'y a pas de transports qu'ils ne peuvent pas y aller ? Je crois que ce n'est pas aussi simple que cela. Ce n'est pas parce que nous mettrons un barreau ferré qu'ils seront embauchés à Roissy. La grosse difficulté pour se déplacer vers Roissy en transport en commun, c'est la compétitivité. Pour que le transport en commun pour les habitants du territoire soit compétitif, c'est compliqué. C'est compétitif pour aller vers Paris. Cela ne l'est pas pour aller à Roissy, parce qu'à Roissy on n'a pas le problème de parking en général. Ceux qui ont une voiture dans ce territoire-là iront en voiture. Et ceux qui n'ont pas de voiture – nous ne l'avons pas dit – c'est tout de même Filéo le plus pratique. Même le bus à haut niveau de service arrive au Parc des expositions. Il y a donc le sujet de la desserte des pôles d'activité qui existent et il y a le sujet du pôle d'activité futur qui est le Triangle de Gonesse. Bien évidemment, si nous urbanisons le Triangle de Gonesse, mais j'ai bien apprécié que nous avons plus souvent écrit EuropaCity que ZAC du Triangle de Gonesse. Et nous voyons bien que c'est EuropaCity qui est déterminant pour la ZAC du Triangle de Gonesse. Si EuropaCity ne se fait pas, et c'est bien l'objet du débat public, l'opportunité d'EuropaCity, bien évidemment le SDRIF a prévu que la conditionnalité pour l'urbanisation est le transport en commun. Et c'est logique, on n'urbanise pas sans transport en commun. Nous sommes tous d'accord là-dessus. Sauf que si cela ne se fait pas, je ne suis pas sûr que les responsables des équipements de transport feront les équipements de transport tant qu'il n'y aura rien de sûr pour l'urbanisation. Nous verrons ce que donnera EuropaCity. Nous voyons très bien que ces équipements sont tout de même prévus, toujours comme pour Roissy, pour un pôle d'activité régionale, un pôle d'activité métropolitain, même si Roissy et le Triangle de Gonesse sont hors de la métropole. Et quand on nous dit que 46 % dans l'objectif de l'EPA Plaine de France pour le Triangle de Gonesse par voie ferrée, ne mettons pas dans cette part-là... C'est essentiellement la Ligne 17 qui desservira par voie ferrée. Ce n'est pas le barreau ferré de Gonesse, je suis désolé. Ce qui desservira pour les habitants du territoire la ZAC du Triangle de Gonesse, c'est le bus à haut niveau de service. Ce n'est pas la branche du RER D. La branche du RER D amènera des personnes extérieures au territoire. Donc, c'est le bus à haut niveau de service qui emmènera le peu

de personnes qui travailleront sur le Triangle de Gonesse. Nous sommes toujours sur un pôle qui n'est pas à caractère local. L'emploi à caractère local, c'est aussi sur les zones de Tissonvilliers qu'il faudrait le développer. Or, depuis le temps qu'elle existe, cette zone d'activité est loin d'être occupée. Je ne sais même pas si cela a commencé.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Monsieur, je vais vous interrompre. Nous allons répondre en donnant la parole à Madame DEBRINCAT. Nous allons nous arrêter là si vous voulez bien.

Bernard LOUP, coprésident du Collectif pour le Triangle de Gonesse

Je voudrais quand même terminer. Pour être clair sur cette question du barreau ferré, le bus à haut niveau de service nous dira clairement les choses. Il sera utilisé, selon moi, très fortement jusqu'à l'hôpital de Gonesse. Il faudra nous donner les chiffres de l'hôpital de Gonesse au Parc des expositions de Villepinte, pour voir la réalité de ces transferts. Je crois que les salariés qui sont sur le RER B ne sont pas plus embauchés dans les emplois du territoire que ceux qui sont sur le RER D. Nous sommes bien sur des pôles d'emploi métropolitains. Et pour l'instant, rien ne nous dit que nous transformerons ces pôles d'emploi en pôles d'emploi locaux pour mettre des investissements locaux. Les habitants du territoire utilisent Filéo pour aller travailler sur la plateforme, quand ils n'ont pas de voiture. Et quand ils ont une voiture, je suis désolé Monsieur POUTOUX, mais pour aller à Roissy dans le territoire il n'y a pas besoin de passer par la gare du Nord. Je vais souvent à Roissy et je suis plus loin dans le territoire. Je ne prends pas la gare du Nord. Je prends le bus pour aller à Roissy.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Monsieur LOUP, si vous permettez, je crois qu'il faut que...

Bernard LOUP, coprésident du Collectif pour le Triangle de Gonesse

Je sais bien que je n'arriverai pas à dire tout ce qu'il y a à dire. Il y a énormément de choses. Mais arrêtons de dire des idées fausses.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Nous allons déjà essayer de savoir ce que le STIF imagine faire pour améliorer l'existant dans le sens que nous souhaitons, c'est-à-dire de rapprocher l'habitat et l'emploi, dans un esprit de proximité. Madame DEBRINCAT, montrez-nous un peu ce qu'envisage le STIF. Je crois que c'est assez éclairant.

Laurence DEBRINCAT, Responsable de la division études générales au STIF

Merci. Effectivement, je vais compléter le propos de Jean-Louis PERRIN en vous parlant de la desserte de proximité, et donc de la desserte bus. Vous avez sur cette carte le réseau de ligne de bus qui existe aujourd'hui en 2016 sur le territoire, territoire que nous avons défini par la plateforme aéroportuaire, le Triangle de Gonesse, et nous allons jusqu'à Aulnay-sous-Bois, Sarcelles, Villiers-le-Bel. Goussainville est un peu caché au nord sur cette carte. Aujourd'hui, il y a donc de très nombreuses lignes de bus, comme en témoigne cette carte, qui desservent le territoire et qui vont surtout desservir les pôles urbains. Notamment, nous aurons le réseau des Courriers d'Île-de-France, qui dessert le bassin de Goussainville. Nous aurons le réseau Transvéo, qui desservira le bassin de Villiers-le-Bel. Nous aurons le réseau TRA, plus sur Aulnay et des lignes qui apparaissent en rose sur cette carte, qui sont les lignes RATP quand nous nous rapprochons du cœur de la métropole. Ces lignes assurent la desserte quotidienne vers les équipements, vers les lycées, vers les collèges, vers les centres commerciaux. Elles assurent aussi le rabattement vers les gares du réseau de lignes, notamment le RER B et le RER D. Elles desservent les zones d'emploi, puisque vous pouvez constater notamment la densité de desserte par exemple sur la plateforme aéroportuaire. Et effectivement, quand nous regardons entre les quartiers résidentiels et la plateforme aéroportuaire ou le Parc des expositions, les secteurs où nous avons aujourd'hui des emplois puisque nous n'en avons pas sur EuropaCity, il y a quelques lignes de bus, mais cela reste pour le moment embryonnaire.

Il faut quand même avoir les distances à l'esprit sur cette carte, puisque tout à l'heure nous avons dit qu'il y avait 10 km sur le BHNS. Ce sont des distances relativement longues entre ces territoires. Monsieur a cité Filéo. Filéo

est une particularité de la desserte du territoire de Roissy, qui existe depuis maintenant de nombreuses années. Nous avons fait le constat que ces emplois sont en horaires décalés pour un certain nombre d'entre eux, et que le réseau de bus est déjà sans doute insuffisant en journée et est fortement insuffisant évidemment sur les embauches tôt le matin ou tard le soir. Donc, Filéo, c'est 10 lignes qui fonctionnent à la demande, c'est-à-dire qu'elles sont déclenchées s'il y a une demande. Et l'on réserve sa place dans Filéo par un système de réservation. Et cela permet d'assurer quand même ce lien à l'emploi pour les personnes qui n'ont pas accès à la voiture.

L'avantage du réseau de bus est qu'il est souple et que nous pouvons facilement l'adapter, c'est-à-dire que quand nous parlons, nous voyons le temps que nous mettons pour pouvoir réaliser le métro du Grand Paris Express ou même les améliorations sur les lignes de RER. Le réseau de bus est tout de même beaucoup plus souple. Tant que nous n'avons pas d'aménagement à faire, comme pour le BHNS, nous achetons un bus, nous trouvons un conducteur. Cela a un coût, mais c'est tout de même facilement évolutif.

Nous nous sommes interrogés au STIF, et c'est un travail que nous avons mené en lien avec l'EPA Plaine de France. Nous nous sommes intéressés dès le début des années 2010 à l'évolution de la desserte bus sur ce territoire. Nous avons mené une étude où nous avons commencé par nous demander, finalement, ce qui n'était pas assuré comme besoin de déplacement par le réseau ferré. Et effectivement, nous avons constaté ce que vous constatez tous ce soir, que le réseau ferré, certes, a un accès en lien avec Paris qui est très bon. Les choses vont s'améliorer, parce que nous aurons aussi la Ligne 15 et la Tangentielle qui vont apporter des liaisons de rocade, mais cela ne répondra pas à la question du lien de proximité. C'est certain. Et donc, c'est bien le réseau de bus qui sera le support de ce lien de proximité.

Nous avons aussi fait cette étude que nous avons terminée en 2013 en lien avec les collectivités locales, avec Aéroport de Paris notamment. Nous nous sommes projetés à 2020 et même à 2030. Nous avons regardé comment les zones d'activité allaient se développer, comment les équipements allaient se développer et quels étaient les besoins qu'il allait falloir assurer.

Ces constats nous ont permis d'identifier un certain nombre de liaisons qui figurent sur cette carte. Ce que vous ne voyez pas bien, c'est qu'il y a le BHNS qui est en pointillés, parce que nous avons considéré que c'était en référence dans l'étude puisqu'il était en cours de travaux. Vous voyez toutes les liaisons structurantes. Certaines existent déjà et sont à renforcer. Quelques-unes sont à créer. Elles ne sont pas toutes à créer, il y a déjà beaucoup de choses qui existent, sur ces lignes de couleur multicolore. Mais elles vont toutes assurer justement cette desserte entre les zones d'habitat, qui sont situées de tous les côtés de la plateforme et le pôle d'emploi au niveau de tous les emplois que nous pouvons trouver sur la plateforme aéroportuaire, qui sont plutôt situés sur sa façade ouest en fait. Au niveau des zones d'activité existantes ou futures du Parc des expositions ou au niveau des zones d'activité que nous trouverons entre Goussainville et Roissy ou au niveau du Triangle de Gonesse.

La difficulté est qu'il faut effectivement assurer toutes ces lignes. Ce n'est pas parce que nous en faisons une que nous avons résolu le problème. Nous avons résolu le problème de ceux qui se déplaceront de cet endroit-là à ces emplois. Mais nous n'avons pas résolu le problème de ceux qui habitent Sarcelles ou de ceux qui habitent Villiers-le-Bel. Et donc, c'est bien cette multitude de réponses qu'il faudra mettre en œuvre pour assurer une desserte correcte du territoire, assurer ce lien habitat – emploi. Il y a également une difficulté sur ce territoire au niveau des zones d'emploi : nous sommes pour beaucoup sur de l'emploi logistique, sur de l'emploi peu dense, ce qui veut dire que les emplois ne sont pas au pied des gares. Cela veut dire qu'il faut en plus faire ce dernier kilomètre, qui parfois est largement plus qu'un kilomètre. Si c'était encore 1 km, nous pourrions le faire à pied, mais lorsque cela commence à être 2 km, évidemment cela devient radicalement impossible à pied. On peut être sportif, mais tout de même. C'est donc à la fois ce lien habitat – emploi et cette diffusion depuis les gares vers les zones d'emploi, les équipements. C'est tout cela qu'il faudra développer.

Nous nous tenons à ce schéma au STIF. Nous le mettons en place au fur et à mesure des développements d'offre. Je vous donne quelques exemples de choses qui ont été faites récemment. Nous avons beaucoup renforcé l'offre dans le cadre de la mise en place du projet RER B Nord plus. Nous avons restructuré le réseau. Sur les lignes qui ont été améliorées, nous avons fait +50 % d'offres, ce qui est tout de même très important. Par exemple, à l'ouverture du centre commercial Aéroville, nous avons refondu certaines lignes. Je vous donne l'exemple de la Ligne 32, qui relie Goussainville au Parc des expositions et à Roissy pôle. Cette ligne avait une amplitude horaire limitée et ne desservait pas toujours la zone fret à Roissy, là où se trouvent beaucoup d'emplois à Roissy. Elle s'arrêtait au niveau de Roissy pôle. À l'occasion de l'ouverture du centre commercial Aéroville, nous avons prolongé la plupart des missions de cette ligne et avons augmenté son amplitude horaire. Donc, cela fait à la fois le lien entre Goussainville, le centre commercial Aéroville et le lien vers les emplois. C'est quelque chose que nous décidons quelques mois avant la mise en service du centre commercial. C'est fait et cela améliore évidemment directement les trajets.

Nous avons beaucoup évoqué le projet de Ligne 20. Je n'y reviendrai pas. Nous avons aussi d'autres exemples locaux de choses qui sont à l'étude, par exemple une liaison entre Villepinte et Tremblay-en-France ou une

amélioration de la ligne Filéo entre Villiers-le-Bel et la gare de Villiers. Ce sont des exemples, mais nous sommes vraiment dans la logique des liaisons structurantes que je vous ai indiquées sur le *slide* précédent.

In fine, à quoi est-ce cela servira ? C'est tout de même la question. Nous avons beaucoup parlé de temps de parcours. Cette carte ne représente pas les temps de parcours aujourd'hui. Elle serait moins bien. Ce sont les temps de parcours après la mise en service de la Ligne 20 du BHNS, fin de l'année 2016. Ce sont les temps de parcours à l'heure de pointe vers le point EuropaCity – puisque nous sommes dans le débat public EuropaCity, nous avons choisi ce point. Quand nous sommes situés dans un point qui est par exemple en orange, nous mettrons 15 à 30 minutes pour se rendre à EuropaCity à l'heure de pointe. Si nous sommes dans le bleu clair, que nous voyons dans une grande partie de Paris, nous mettons entre 60 et 75 minutes, ce qui commence à être très long. Ce que montre cette carte, c'est qu'il y a malgré tout des territoires de Paris qui, fin 2016, pourront accéder plus facilement à EuropaCity que des territoires environnants qui sont situés moins loin en distance. Cette situation n'est pas acceptable à terme, ni même à court terme. Il va donc falloir y remédier, comme le BHNS. S'il n'y avait pas le BHNS, inutile de vous dire qu'il n'y aurait pas de rouge ni d'orange foncé sur la carte. Il n'y aurait que du pâle.

Que se passera-t-il en 2030 ? Je ne vous ai pas fait les cartes intermédiaires, parce que sinon je pense que nous nous serions fait couper avant la fin de l'exposé. Je me projette donc tout de suite en 2030, mais l'important est que tout cela va évidemment s'améliorer au fur et à mesure notamment des zones d'activité sur le territoire. En 2030, vous voyez que la situation est tout de même bien meilleure, évidemment. Elle est bien meilleure sous l'effet de deux choses qui sont indissociables. La première, c'est tous les projets dont nous avons parlé dans la première partie de l'exposé, avec la Ligne 17, avec le BHNS, avec le Tram Express 11. Et évidemment, la deuxième, c'est qu'il faudra continuer à améliorer la desserte bus locale pour arriver à ce résultat où finalement les secteurs d'habitat vont se retrouver dans du orange, c'est-à-dire dans des parcours qui seront d'environ 30 minutes, un peu plus, un peu moins suivant l'endroit où l'on est. Et c'est évidemment vers cela qu'il faut tendre.

Tout cela a un coût. Je voudrais tout de même vous donner un exemple, parce que nous pouvons penser que le bus ne coûte rien. Vous allez me dire que je parle de « gros sous ». Oui. Par exemple, la Ligne 20 aura un coût d'exploitation annuelle, financé par le STIF, de 4,5 millions d'euros. À comparer aujourd'hui au coût du réseau de bus local, qui est de 3,5 millions d'euros par an. C'est une offre supplémentaire conséquente qui coûtera plus cher, à elle toute seule, que le réseau existant actuellement. Vous voyez, ce sont tout de même des dépenses importantes et récurrentes. Chaque année, ce sont des coûts d'exploitation qu'il faut payer.

Je terminerai par une modélisation que nous avons faite. Nous nous sommes demandé, entre 2010 et 2030, comment la part des transports collectifs allait évoluer dans les déplacements du territoire. En l'occurrence, c'est toute l'Île-de-France, mais vous voyez que votre territoire est aussi concerné. Il s'agit de la part modale des transports collectifs, de son évolution sur les déplacements émis à la journée par chacun des secteurs de l'Île-de-France. Vous voyez que nous nous situons, dans les territoires qui sont vers la plateforme aéroportuaire de Roissy, dans des gains de part modale qui vont de +15 à presque +30 points. Nous partons de très bas, nous l'avons dit. C'est aussi pour cela que nous avons ces gains vraiment importants. Malgré tout, là nous sommes dans des gains de part modale qui sont tout de même très significatifs. Maintenant, il faut que nous ayons fait tous ces projets. Cela ne viendra donc pas tout de suite. C'est bien quelque chose qui se passera dans la durée. Mais je crois que cela donne une vision peut-être plus positive de ce que pourront être les transports. Et croyez bien que nous cherchons vraiment à ce que ces améliorations se fassent aussi vite que possible pour répondre aux besoins du territoire. Je vous remercie.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, Madame. C'est très intéressant. Cette carte 2030 correspondant à un certain nombre d'investissements importants ou de coûts d'exploitation supplémentaires correspond-elle à quelque chose qui est au schéma du STIF, à un engagement ?

Laurence DEBRINCAT, Responsable de la division études générales au STIF

Non, cela ne correspond pas à un engagement, puisqu'il s'agit en fait de toutes les infrastructures qui sont au schéma directeur de la région Île-de-France. Donc, des projets en termes de planification. Une partie est déjà financée, comme le Grand Paris Express. Nous voyons que la plupart des améliorations sont tout de même situées le long du Grand Paris Express, mais d'autres projets viendront concourir à cette évolution. Nous nous sommes placés aussi avec une urbanisation 2030, c'est-à-dire des hypothèses de développement urbain en termes de population, en termes d'emplois, qui sont plutôt plus positifs pour l'usage des transports collectifs. Dans les 10 – 15 ans qui viennent, nous continuerons à aller vers un peu plus de densité, ce qui est plus favorable à l'usage des transports en commun que sur des territoires peu denses.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Tous ces éléments seront sur le site du débat, j'imagine. Voulez-vous intervenir maintenant ? Je veux bien. J'avais prévu que nous continuions sur les transports de proximité, en descendant vers les modes actifs de façon à terminer.

Intervenant

Juste pour préciser une chose, c'est que nous sommes ici à Garges-lès-Gonesse. Je vous écoute. On parle de Villiers-le-Bel, on parle de toutes les villes, on ne parle pas de Garges-lès-Gonesse. Sauf que la population de Garges-lès-Gonesse aussi a besoin d'aller vers l'emploi. Il y avait des propositions qui avaient été faites au STIF de BHNS pour, à partir de Villiers-le-Bel, rejoindre la zone de Villepinte, et un autre BHNS de Garges – Sarcelles pour se rendre sur les sites d'emploi. Garges-lès-Gonesse souhaitait le prolongement du tramway T5 et le souhaite toujours, pour répondre effectivement à votre réponse « en direction de l'emploi, en direction de l'économie et en direction de l'intérêt général ». Lorsque le choix a été fait sur le BHNS de Villiers-le-Bel pour aller sur Villepinte, j'ai posé la question. On m'a dit : « C'est normal que l'on fasse ce choix, puisque vous, vous aurez effectivement le T5 pour aller sur Le Bourget. » Aujourd'hui, nous sommes toujours dans la perspective plutôt non pas d'un T5, mais d'un BHNS, et de la grande difficulté à obtenir une étude, ne serait-ce que de savoir par où nous pouvons passer pour aller rejoindre la gare RER du Bourget.

Je vous écoute sur les transports. J'entends Madame dire que nous allons sur Paris. Pourquoi ? Simplement, parce que c'est beaucoup plus facile d'aller à Paris que d'aller à Roissy, que notre population en termes de formation spécifique trouve davantage de possibilités d'emploi sur Paris que sur Roissy. Nous savons très bien que dans la zone aéroportuaire, c'est très compliqué. En termes de sécurité, il faut que vous ayez un casier judiciaire vierge, etc. Il y a d'énormes difficultés. Concernant EuropaCity, je suis d'accord pour que nous ayons un pôle qui nous permettra d'avoir de l'activité, donc de l'emploi, tout comme vous avez sur Le Bourget la zone aéroportuaire qui fait un développement extraordinaire. Vous avez Eurocopter qui s'installe, l'EADS qui augmente ses capacités, la zone industrielle aéroportuaire qui prend une extension énorme. Nous parlions du musée tout à l'heure, mais le musée va se développer encore davantage comme vous le disiez, et nous n'avons effectivement pas les moyens d'aller sur le musée. Je ne comprends pas ce soir, dans le débat, que nous n'ayons pas parlé des difficultés des Gargeois pour aller vers les zones d'emploi. Voilà ce que je voulais vous dire.

Laurence DEBRINCAT, Responsable de la division études générales au STIF

Est-il possible de repasser ma présentation ? Nous avons effectivement bien noté cette question. Je reviens un peu en arrière, parce que je suis passée très vite et n'ai pas commenté cette carte dans le détail. Je m'en excuse. Effectivement, la liaison dont vous parlez, c'est au niveau de la gare de Garges – Sarcelles. Il y a aujourd'hui une ligne Mobilien – une ligne Mobilien, c'est une ligne forte du réseau de bus, donc une ligne fréquente – qui effectue ce trajet. Ce que je n'ai pas dit, c'est que dans le cadre de l'étude, nous avons à la fois débouché sur des liaisons structurantes existantes, à renforcer ou à créer, et aussi sur des aménagements à réaliser en faveur des bus, parce qu'au fur et à mesure que ce territoire s'urbanise, la congestion routière risque d'arriver, notamment parce que nous savons qu'il y a tout de même une forte utilisation de la voiture. Nous avons donc aussi identifié des aménagements en faveur des bus, qui sont à réaliser. Clairement, sur cette liaison, sur cette ligne de bus, ce sont des aménagements que nous avons classés en prioritaire. La difficulté est que le STIF n'est pas maître d'ouvrage des aménagements de voirie. Il faut donc maintenant convaincre – c'est un travail que nous menons aussi avec le soutien de l'EPA Plaine de France – les maîtres d'ouvrage de voirie de nous proposer des projets qui peuvent bénéficier de financements ad hoc. Il faut aussi noter que cette ligne de bus permettra d'accéder au futur Tram 11 Express, la Tangentielle, et donc d'améliorer considérablement, globalement l'accessibilité.

Et concernant la zone Eurocopter, je m'excuse, je ne sais pas exactement où elle est. Je sais qu'elle est à peu près par là, mais je ne saurais pas la situer exactement sur la carte.

Quant à la liaison entre Garges, le Triangle de Gonesse et la plateforme aéroportuaire, nous avons identifié une liaison comme cela qui allait depuis Stains – La Cerisaie. Tout cela est un peu schématique. Et c'était plutôt pour dire qu'il faudra aussi faire des aménagements au nord de la plateforme aéroportuaire du Bourget. Après, nous pouvons très bien avoir une ligne de bus qui évidemment fait ce trajet qui n'a pas été assuré par le BHNS, puisque le choix était de le faire plus au nord.

Vous avez raison, il faut tout faire. Parce que sinon nous ne répondons pas à toute la question. Nous allons donc utiliser la souplesse du réseau de bus pour l'adapter au fur et à mesure. Il est clair que le développement du Triangle de Gonesse sera un facteur déclenchant de l'amélioration de ce réseau de bus, puisqu'aujourd'hui il n'y a pas forcément grand-chose à desservir d'un côté et de l'autre. Il y a bien le lien actif emploi, mais c'est compliqué

quand il n'y a pas grand-chose à desservir sur une ligne de bus pendant une partie de son tracé. Tout cela va se renforcer. Je comprends. La patience, c'est compliqué. Et les besoins sont là aujourd'hui. Mais c'est bien notre vision à terme.

Intervention hors micro

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Nous allons écouter quelques autres questions. Je pensais passer aux modes doux et à autre chose, mais là nous sommes partis pour parler du bus. Continuons sur le bus.

Olivier BOISSY, maire adjoint à Gonesse

Bonsoir. Olivier BOISSY, maire adjoint à la ville de Gonesse, et également citoyen. J'ai plusieurs choses. D'abord, je voudrais dire que nous aussi, dans le secteur nord-est, avons droit à la lumière. Pas seulement Paris et toutes les autres communes alentour. Nous n'allons tout de même pas renier sur le Triangle, parce que dans le Triangle de Gonesse, il n'y a pas qu'EuropaCity. EuropaCity n'est qu'un tiers du Triangle. Il y a d'autres choses. Je parle là évidemment par rapport à la gare. D'abord, cette gare n'est pas venue toute seule. Cet arrêt n'est pas venu tout seul. Je ne rappellerai pas la bataille qui a été menée par la ville, par le Grand Roissy et par la chambre de commerce et d'industrie, parce que si nous avons cette gare, c'est grâce à tout le monde, à l'ensemble des habitants, du monde salarié et des patrons également. Pourquoi allons-nous chercher l'emploi ? Il n'y a pas d'habitation, parce que nous sommes sous l'emprise de Roissy et ne pouvons pas construire. Alors que cela construit du côté de Louvres. C'est aussi pour répondre un peu aux questions que j'ai entendues.

Moi, j'interviens surtout sur le transport. J'ai un *package* un peu lourd, auquel j'aimerais avoir des réponses peut-être ce soir, mais tout au moins dans le futur. Parce qu'il y a des choses qui sont présentes, que nous pouvons faire toute de suite, d'autres qui sont sur le moyen terme, et d'autres sur le long terme. Je passerai d'abord sur l'immédiat et le court terme. Au regard des 35 millions qui ont été dépensés par rapport à la Ligne 20, ce que l'on appelle le BHNS, nous sommes sur le jour, mais il y a également de la vie nocturne pour les salariés, pour les noctambules, également pour les habitants de la ville. Là, nous avons des lignes de bus qui s'appellent les Noctiliens. Il y en aurait une qui nous concernerait immédiatement : la Ligne 43 qui fait Gare de l'Est – Sarcelles-Lochères. Je fais une proposition : à partir de Garges, nous la ramenons sur le BHNS. Ainsi, cela dessert nos noctambules du secteur qui veulent revenir de Paris et les salariés. Et là, au moins, sur la nuit, il est utilisé. Deuxième chose, nous avons aussi une ligne de bus, la Ligne 619, Vert-Galant, qui s'arrête actuellement à Tremblay-en-France. Je fais la proposition de la ramener jusqu'au Parc des expositions. Au regard d'AéroLyon, qui est en train de se monter également, ce qui est aussi un vecteur d'emploi, nous aurions une continuité d'un côté comme de l'autre du territoire nord-est.

La troisième proposition est également la Tangentielle Nord, le barreau ferré que nous appelons le barreau de Gonesse. Certes, le BHNS dessert un certain nombre de territoires, mais la Tangentielle Nord, c'est la ligne Sartrouville qui s'en va jusqu'à Noisy-le-Sec. Donc, la Tangentielle Nord a aussi son rôle à jouer et a aussi un vecteur.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Est-ce que je peux vous interrompre ?

Olivier BOISSY, maire adjoint à Gonesse

Je n'ai pas fini, j'en ai encore trois autres.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Je sais, mais dans ce cas-là, le mieux serait tout de même, Monsieur, si vous permettez, que vous puissiez les écrire sur le site. Il y a un site du débat. Toutes ces idées sont intéressantes et à regarder. Et je pense qu'il faut que tout le monde les connaisse. Mais je crois que c'est sur le site qu'elles seront les mieux exprimées. Parce que ce soir, nous ne pouvons pas y répondre, parce que je pense qu'il y aurait beaucoup de questions comme cela. Je vous suggère de les mettre sur le site, de les écrire.

Olivier BOISSY, maire adjoint à Gonesse

Il y a une chose importante. Nous n'avons pas parlé de CDG Express.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Voulez-vous que nous parlions de CDG Express ?

Olivier BOISSY, maire adjoint à Gonesse

Non, mais moi je vais en parler, parce que je suis évidemment contre.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Posez votre question.

Olivier BOISSY, maire adjoint à Gonesse

Ce n'est pas une question. C'est une affirmation. Je suis totalement contre, parce que l'on nous dit que c'est une ligne nouvelle, mais elle prend des lignes existantes, notamment sur le réseau B, qui est déjà saturé. Alors, effectivement j'écrirai tout cela sur le site.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Je crois que c'est ce qu'il y a de plus simple. Et ce sera porté à la connaissance du STIF.

Olivier BOISSY, maire adjoint à Gonesse

Et dans un monde un peu lointain, mais pas si lointain que cela, il faudrait, peut-être sur le principe des Autolib et des Vélib, à l'échelle du Grand Roissy, la même chose.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Vous faites la transition. C'est très bien, parce que nous avons pris beaucoup de retard. Vous faites la transition avec ce que je voulais que nous regardions maintenant, si Roland ANEMIAN pouvait venir nous parler un peu de tous ces moyens alternatifs, de tout ce que l'on appelle une politique d'entreprise, des choses qui permettent effectivement de favoriser l'intermodalité et de sortir de la pure voiture, et de diminuer le trafic voiture. Je voudrais que vous puissiez nous en dire un mot maintenant.

Roland ANEMIAN, chef de projet développement des transports, EPA Plaine de France

Je vais vous présenter les réflexions qui sont en cours dans le cadre de la démarche de responsabilité sociale et environnementale sur le Triangle de Gonesse, l'aspect mobilité étant un des éléments de cette démarche. C'est celui que je vous détaillerai ce soir.

Nous vous avons présenté les renforts d'offre qui ont eu lieu et qui vont avoir lieu dans le futur. La question est aussi justement comment nous pouvons maximiser l'usage de ces transports en commun. En termes de renfort d'offre par exemple, nous entendons encore beaucoup parler sur le territoire de personnes qui préfèrent faire des trajets plus longs pour aller récupérer un transport lourd, le RER, plutôt que d'utiliser le bus en bas de chez elles. Et c'est notamment lié à des problématiques d'information. C'est tout simplement que les personnes ne connaissent pas le réseau de bus. Aujourd'hui, il y a beaucoup d'exploitations et de réseaux qui ont été présentés par Laurence DEBRINCAT tout à l'heure. Et c'est assez difficile à lire pour certaines personnes qui ne sont pas forcément très habituées à la lecture de cartes ou à obtenir ces informations. Tout l'enjeu de l'information est donc absolument important sur le territoire.

Par ailleurs, il y a toutes les questions qui sont liées à l'encouragement de l'utilisation de véhicules propres, bas carbone évidemment ; toute la question du développement de l'usage des modes actifs ; toutes les questions aussi de mutualisation de l'usage de la voiture, évidemment : l'augmentation du taux d'occupation en développant le

covoiturage ; la question de l'autopartage ; et le dernier point est la prise en compte des modes actifs, et notamment dans la conception des espaces publics.

Quels sont les outils à disposition pour essayer de favoriser ces éléments-là ? Nous pouvons imaginer créer à l'échelle du Triangle des points d'information multimodale qui diffuseraient des cartes du réseau de bus, mais aussi de tous les services, des services vélos, des endroits où l'on peut stationner son vélo, des endroits où il y a des services type réparation, etc. Donc, avoir des cartes assez importantes qui permettent aux personnes qui ne sont pas forcément à l'aise avec l'offre de transport de la connaître mieux. Évidemment, l'idée serait d'utiliser tous les supports qui existent et qui existeront en 2030 : papier, site internet, applications mobiles aujourd'hui. Demain, nous pouvons imaginer beaucoup de choses.

Par ailleurs, nous parlions des plans de déplacements interentreprises tout à l'heure. C'est pareil. Le plan de déplacements interentreprises peut faire énormément de choses. Aujourd'hui, c'est une application de la loi de transition énergétique pour une croissance verte, qui fixe des seuils. Du coup, c'est une obligation pour un grand nombre d'entreprises. Parmi les actions, elles peuvent participer au développement du covoiturage, organiser des animations pour justement faciliter le conseil en mobilité, aider les personnes à se déplacer, évidemment aussi favoriser toute l'offre alternative à la voiture carbone solo. Je vous ai mis des exemples de plans de déplacements interentreprises qui existent à proximité du Triangle de Gonesse aujourd'hui. Vous avez les fiches d'information qui ont été faites par l'association R'Pro'Mobilité, qui pilote le plan de déplacements interentreprises de la plateforme de Roissy. Et aussi ce que propose le PDIE du Bourget, avec une application de covoiturage dynamique.

Vous avez également des services, là aussi, illustrés par des choses qui se font à proximité. Des services de location de vélo, de vélo à assistance électrique, de voiture électrique aussi. Vous voyez qu'à Aulnay ont été inaugurées 6 stations d'Autolib. Nous pouvons imaginer aussi utiliser ce système Autolib. Vous avez aussi une image de la gare du Vert-Galant à Tremblay, où nous avons un petit parking sécurisé où l'on peut garer son vélo et aussi louer son vélo.

En matière de modes actifs, les zones de proximité, finalement, sont aussi la cible de l'usage des modes actifs. Nous sommes à quelques kilomètres, 5, 7 ou 8 km. Du coup, le vélo devient pertinent, qu'il soit à assistance électrique ou non d'ailleurs. Nous en avons déjà parlé tout à l'heure. La compacité de l'opération d'aménagement, le maillage fin, les porosités entre îlots, etc., ce sont des choses qui doivent être gérées. Il faut particulièrement soigner la continuité et la lisibilité des itinéraires. Nous avons aussi un enjeu très fort de facilitation des cheminements piétons et modes actifs vers les arrêts de transport en commun. Aujourd'hui, il y a certains arrêts de transport en commun qui sont un peu disséminés, en tout cas qui sont situés en face de l'entreprise qu'ils desservent, mais si nous n'allons pas à l'entreprise, mais un peu plus loin, c'est extrêmement difficile de cheminer. Par ailleurs, il y a la question de l'animation du quartier à toute heure. EuropaCity, par rapport aux quartiers d'affaires, offre une complémentarité intéressante, puisque du coup il permet une animation, y compris le soir, et aussi les week-ends, et offre donc une certaine sécurisation de la pratique des modes actifs.

En matière de conception des espaces publics, il y a l'enjeu de la continuité, mais l'enjeu de la lisibilité est également important. Je voudrais donner un exemple : la gare du RER B du Stade de France. Elle est située à 600 m de la porte la plus proche de la gare. Personne ne se rend compte, en arrivant à la gare du RER B, qu'elle marche 600 m pour arriver au Stade de France. Pourquoi ? Parce que quand on sort de la gare, on a des espaces généreux, un alignement d'arbres qui nous guide naturellement. Et toute cette question du soin apporté au cheminement est capitale pour favoriser l'usage des modes actifs.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Peut-être pour compléter ce qu'a dit Monsieur Roland ANEMIAN pour l'EPA, je pense qu'il serait intéressant d'entendre les personnes de la CCI 95. Pouvez-vous nous dire un mot de R'Pro'Mobilité. Comment les entreprises peuvent-elles aider à l'intermodalité et au développement de ces pratiques RSE ?

Damien WALKER, Chambre de commerce et d'industrie du Val-d'Oise

Bonsoir. Je m'appelle Damien WALKER, je travaille à la Chambre de commerce et d'industrie du Val-d'Oise. Je suis responsable de la Direction Projets de territoires et collectivités locales. En tant qu'acteurs du développement économique majeur du département, nous devons être présents sur les sujets de mobilité auprès des entreprises. C'est pour cela que nous accompagnons un certain nombre d'entreprises aujourd'hui dans leurs plans de déplacements interentreprises.

Je l'illustrerai par deux plans de déplacements interentreprises que nous avons réalisés et que nous animons à l'est du Val-d'Oise. Il s'agit de R'Pro'Mobilité. C'était 6 entreprises qui se sont engagées en 2010. Nous avons réalisé le diagnostic, le plan d'action et nous animons ce groupement d'entreprises depuis 2010, dans la mise en

place de leurs actions. En 2013, elle s'est statué sous forme d'association, ce qui lui permet aussi de dégager et de soulever des fonds et des subventions au niveau du Conseil régional, pour mener à bien l'ensemble de ses actions. Pour donner quelques exemples rapides des actions que nous pouvons mettre en place autour de cette association qui s'appelle R'Pro'Mobilité, c'est des rencontres avec le STIF, pour échanger avec eux sur les différentes solutions que nous pouvons proposer aux salariés. C'est également de l'information sur la semaine de la mobilité, la semaine du développement durable pour les salariés. C'est un challenge que nous lançons fin juin auprès des salariés sur les transports, pour évaluer leurs modes de transport aujourd'hui et pour essayer de favoriser le transfert modal. Il y a un ancrage territorial fort, puisqu'ils peuvent gagner des lots et des cadeaux pour les encourager à utiliser l'application. C'est un site de covoiturage qui devrait voir le jour fin 2016. C'est l'ensemble de ces actions, très concrètes, que nous essayons de mener, que les 6 entreprises de 2010 qui ont été rejointes récemment par d'autres entreprises. Je pense à Bolloré et à Hub One qui viennent de rejoindre l'association. Une vraie dynamique est en train d'être engagée. Nous parlons de ce projet parce que le plan de déplacement interentreprises est intéressant dans la mesure où il peut être duplicable totalement ou partiellement sur le Triangle de Gonesse et sur EuropaCity à terme.

L'autre exemple récent est que nous avons réalisé le diagnostic pour l'hôpital de Gonesse, avec quelques entreprises autour. Et nous avons créé une synergie, une mutualisation des différentes enquêtes que nous avons menées auprès des salariés pour connaître aujourd'hui leur mode de déplacement domicile – travail, travail – domicile, et que nous puissions imaginer avec l'hôpital de Gonesse, qui est un pôle d'emploi important, et l'ensemble des entreprises qui se sont greffées à cette dynamique-là un certain nombre d'actions. Et là, nous sommes plus partis sur des actions de modes doux, pistes cyclables, achats de vélos groupés, achats de vélos électriques, etc. Il y a donc une vraie dynamique autour de ces deux exemples-là.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Je pense qu'il était intéressant d'entendre cette forme d'illustration de ce que nous pouvons faire dans ce domaine. Comme nous avons pris beaucoup de retard et comme je pense qu'il est nécessaire de laisser du temps au maître d'ouvrage et que nous pourrions ensuite poser les questions et avoir un échange avec le maître d'ouvrage, je vous propose de donner maintenant la parole à Monsieur DALSTEIN, pour qu'il nous présente, de son regard de maître d'ouvrage, et notamment sur les points que nous avons évoqués comme étant très importants, comme la part du transport collectif, ce qu'il propose de faire pour cela. Nous l'écoutons sur ce point. Ensuite, nous aurons encore un débat où vous pourrez poser toutes les questions, parce que tout se tient dans ce domaine. Monsieur DALSTEIN, vous avez la parole.

Christophe DALSTEIN, Directeur du projet EuropaCity

Merci. Bonsoir, Mesdames, Messieurs. Je vais vous faire une présentation en trois parties, d'abord bien sûr sur les questions d'accessibilité. Il nous a également été demandé de traiter – c'est Adrien FORT, ici présent, responsable des études techniques qui complètera mon propos – la mobilité interne du site d'EuropaCity et des premiers éléments sur la gestion des flux logistiques, même si bien sûr ce sont des sujets sur lesquels nous aurons l'occasion de revenir lors du prochain atelier sur la question de l'accessibilité par la route.

S'agissant de l'accessibilité du projet par les transports en commun, les bureaux d'études Egis et Systra nous accompagnent. Et en particulier, ce soir, Madame ARBOUET du cabinet Systra, complètera mon propos pour présenter la méthode qui a permis d'aboutir à ces hypothèses de répartition des flux de visite entre les transports en commun et la voiture.

S'agissant du projet, beaucoup de choses ont été dites, je me permettrai donc d'aller vite. Le projet d'EuropaCity est un projet d'initiative et de financement privé qui s'inscrirait dans l'opération d'aménagement du Triangle de Gonesse, que l'on voit en jaune, et qui serait rendu possible par l'arrivée du métro 17 du Grand Paris. Nous voyons bien sur cette carte – nous sommes à Garges ce soir – que cette Ligne 17 présente un intérêt réel pour améliorer les temps de transport à l'échelle de l'Île-de-France. Et c'est vrai que notre projet est aussi un projet qui a cette ambition à l'échelle de la région francilienne, avec une transformation importante de temps de transport à la grande échelle. 7 minutes pour aller à l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle depuis Gonesse. 12 minutes pour aller à Saint-Denis Pleyel, qui a vocation à devenir un pôle de transport très important, plus important encore qu'il n'est aujourd'hui. Et 24 minutes, avec un changement à Pleyel, pour aller à la gare Saint-Lazare. C'est évidemment dans le cadre de ce projet du métro du Grand Paris qu'un projet comme le nôtre pourrait se développer. Pour autant, il y a une importance réelle sur le fait de travailler à l'échelle de proximité. Des choses ont été dites mieux que moi par le Syndicat des transports d'Île-de-France. Il y a bien sûr ce qui apparaît en vert clair, le bus à haut niveau de service avec sa mise en service fin 2016 pour aller à Villiers-le-Bel. Il y a ce que Madame DEBRINCAT indiquait, le projet de bus allant à Stains et qui passerait, dans son tracé tel qu'il est aujourd'hui projeté ici, aux

Doucettes. Il y a effectivement ces projets de transport. Et pour que ce projet soit attractif, attractif pour ses visiteurs, mais aussi accessible par les personnes qui y travailleraient, pour répondre à la question initiale de Madame, c'est effectivement la nécessité de s'inscrire dans ce schéma de transport, notamment de bus fins à venir. Il y a déjà des choses qui existent aujourd'hui, qui sont projetées tant par le STIF que par l'aménageur, l'Établissement public d'aménagement du Triangle de Gonesse.

S'agissant des parts modales, les visiteurs qui viendraient à EuropaCity d'une part, et les employés qui viendraient à EuropaCity d'autre part. Vous voyez les modélisations qui ont été partagées avec la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement, avec le Syndicat des transports de l'Île-de-France, avec la Société du Grand Paris, avec le Conseil départemental du Val-d'Oise bien sûr. Sur cette catégorie des transports en commun, si nous restons sur l'hypothèse qui a permis les modélisations qui vous ont été présentées précédemment, nous aboutissons à ce que 25 % des collaborateurs de ce site viendraient par les transports en commun et que 48 % des visiteurs qui viendraient dans le projet EuropaCity viendraient par les transports en commun, ce qui aboutit à cette hypothèse prise de 46 %. Bien sûr, nous avons compris qu'il y a des questions par rapport à cela. Je propose de passer la parole à Madame ARBOUET qui présente la méthodologie mise en place par Systra pour aboutir à ces hypothèses.

Marie ARBOUET, Cabinet d'étude Systra

La question que nous nous posons tous est comment nous nous rendrons demain à EuropaCity. En transport en commun, en voiture, ou avec un autre mode de transport ? Que ce soit pour aller y travailler ou pour profiter des activités offertes par le site, il faudra d'abord faire ce choix en amont. Aujourd'hui, je vous présente la méthode que nous avons mise en place pour connaître et pour prévoir les parts modales d'accès au site d'EuropaCity à l'horizon du projet.

EuropaCity a fait appel à une expertise externe, à la fois Egis qui supervise l'ensemble des études de mobilité et Systra qui travaille plus spécifiquement sur l'accessibilité en transport en commun. En phase de planification, de nombreux acteurs nous ont déjà fait confiance, que ce soit des collectivités ou des institutions, comme de nombreuses villes que vous pouvez voir, telles que Rennes, Nîmes, Grenoble ou la ville de Paris. Nous avons également travaillé pour des autorités organisatrices de transport et pour des exploitants, tels que le STIF, la SNCF, la RATP et bien évidemment la Société du Grand Paris. Notre expertise et notre expérience nous ont permis de mettre en place une méthode adaptée pour prévoir les parts modales d'accès à EuropaCity à l'horizon du projet.

Pour prévoir les parts modales d'accès, nous avons mis en place un modèle. C'est un modèle simplifié. Comme tout modèle, il faut mettre en place une simplification de la réalité. Nous avons segmenté la population qui se rendra à EuropaCity en trois catégories : d'un côté, nous aurons les employés qui auront un comportement spécifique puisqu'il s'agira de se déplacer de leur domicile à leur travail quotidiennement. Nous avons également les visiteurs, dont les temps d'accès sont inférieurs à 2 heures, c'est-à-dire qui habitent globalement en Île-de-France et un peu autour de l'Île-de-France, et qui pourront accéder sur une journée à EuropaCity. Et nous avons les touristes qui, eux, n'ont pas un accès direct à EuropaCity, mais qui peuvent par exemple venir en Île-de-France pour y passer la nuit et en profiter pour aller à EuropaCity. Nous avons également une sous-segmentation de ces catégories. Nous avons considéré, par exemple pour les visiteurs inférieurs à 2 heures, qu'il n'y aura pas les mêmes comportements pour les résidents, c'est-à-dire ceux à moins de 15 minutes d'EuropaCity ; et les Franciliens proches, entre 15 et 30 minutes ; les autres Franciliens de 30 minutes à 1 heure ; et les excursionnistes de 1 heure à 2 heures. Dans l'exemple ci-dessous, à Garges-lès-Gonesse, nous nous situons dans la zone résidents, puisque nous avons un temps d'accès en voiture qui est actuellement inférieur à 15 minutes.

À chaque segmentation et à chaque catégorie de population, nous avons des méthodes différentes, car nous avons des comportements différents. Le principe de la méthodologie est de se baser sur des faits observés et sur une base factuelle. Nous allons d'abord observer comment les personnes se rendent aujourd'hui à Gonesse. Nous regardons ensuite comment l'offre de transport va s'améliorer et du coup l'effet que cela aura sur le choix du mode de transport. Nous considérons en effet que si nous améliorons l'offre de transport en commun, il y aura un basculement des conducteurs de voiture vers les transports en commun.

Trois segments de population, cela veut donc dire trois méthodes différentes. Pour les employés, nous nous baserons principalement sur l'observation des déplacements domicile – travail et appliquer ce que l'on appelle un modèle à élasticité, sur lequel je reviendrai dans quelques instants. Pour les visiteurs, c'est une méthode relativement similaire, mais nous adaptions quelque peu la méthodologie parce que nous avons un caractère un peu plus occasionnel des déplacements. Il ne s'agit pas de trajets quotidiens, mais bien de visites qui se feront peut-être plusieurs fois par an, mais en tout cas pas nécessairement tous les jours. Enfin, pour les touristes, c'est basé sur l'observation des modes d'accès à l'Île-de-France parce que nous considérons qu'ils sont plus ou moins

captifs, si jamais ils sont arrivés en avion ou en voiture ils n'auront pas le même comportement face aux transports qui sont offerts en Île-de-France.

Autre simplification de la réalité. Nous avons découpé le territoire en différentes zones géographiques. Pourquoi ? C'est pour considérer que des personnes, par exemple, qui appartiennent à une même zone géographique, auront un comportement relativement similaire. Si nous prenons une zone qui sera accessible par la Ligne 17 du Grand Paris au sud, par exemple les habitants de Saint-Denis et les habitants du Bourget bénéficieront tous deux de cette Ligne 17 et auront donc un comportement relativement similaire face à l'accessibilité à EuropaCity. Dans le cas de Garges-lès-Gonesse, l'accès direct à la Ligne 17 n'est pas évident. Nous avons un accès plus direct au RER D, ce qui n'est pas forcément évident pour se rendre à EuropaCity. Ils auront donc un comportement différent face à l'offre de transport qui sera présente sur le territoire à l'horizon du projet.

Pour être un peu plus dans le concret, nous avons pris quelques exemples d'évolution des temps d'accès en transport en commun entre aujourd'hui et demain. Si nous nous situons au cœur de Paris, à Châtelet-les-Halles, aujourd'hui pour arriver jusqu'au Triangle de Gonesse, il faut 1 h 13. Demain, avec entre autres l'offre du Grand Paris et les autres offres disséminées sur le territoire, il ne faudra que 26 minutes. L'offre de transport permet aussi aux villes du Val-d'Oise et de Seine-Saint-Denis d'améliorer leur temps de parcours. Nous avons vraiment des gains assez considérables entre ce que nous avons aujourd'hui à disposition et ce qu'il sera possible de faire demain.

Pour rentrer un peu plus dans le vif du sujet, nous allons nous concentrer sur la méthode que nous avons employée pour les employés et les visiteurs. Les visiteurs qui ont un accès moins de 2 heures d'EuropaCity. Nous nous sommes basés sur des faits que nous pouvons observer aujourd'hui. Nous travaillons sur la même base de données dont vous parliez précédemment, qui s'appelle les migrations alternantes que fournit l'INSEE, issue du recensement de la population et qui nous dira dans quelles communes habitent les personnes, où elles vont travailler et quels modes de transport ils vont utiliser. Par exemple, nous pouvons connaître à Garges-lès-Gonesse le pourcentage de personnes qui prennent les transports en commun pour se rendre à Gonesse aujourd'hui, ceux qui prennent la voiture, ceux qui prennent les deux roues motorisées par exemple. Nous observons cette base de données et nous nous concentrons sur les déplacements en direction de Gonesse. Nous partons donc d'une base qui existe et qui est adaptée à l'offre de transport que nous connaissons aujourd'hui. Cependant, cette offre évolue. Aujourd'hui, nous avons des temps d'accès en transport en commun qui sont plus ou moins bons jusqu'au Triangle de Gonesse. Demain, nous aurons une nette amélioration. Le gain de temps de parcours est calculé et à la suite de ce calcul, nous supposons qu'il y aura donc un gain en termes d'accessibilité TC et donc un report des conducteurs et des passagers de voitures particulières vers les transports en commun. Ce report modal est calculé avec ce que l'on appelle un modèle à élasticité que je vous présenterai juste après.

Nous avons de petites différences entre employés et visiteurs, puisque comme je vous le disais pour les employés nous avons un trajet quotidien. Ils ne sont pas localisés au même endroit non plus que les visiteurs, puisque pour les employés nous avons pris la localisation que nous connaissons jusqu'à Gonesse. C'est-à-dire que nous ne changeons pas, nous considérons que les employés de demain d'EuropaCity habitent au même endroit que les employés aujourd'hui qui vont travailler à Gonesse. Alors que pour les visiteurs, ils viendront de l'ensemble de l'Île-de-France et des régions alentour. Nous n'avons pas exactement le même procédé. Nous avons également un caractère plus facile de changement de mode pour les déplacements occasionnels.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Je vais peut-être vous demander, Madame, d'accélérer un peu, parce que la question est très technique malgré tout et je crains qu'à cette heure du soir nous ayons du mal à vous suivre totalement. Je pense que les grandes lignes devraient suffire.

Marie ARBOUET, Cabinet d'étude Systra

Très bien. Dans le détail, juste pour vous expliquer le modèle à élasticité, l'idée est que lorsque nous améliorons l'offre de transport en commun, nous aurons un report des voitures vers l'offre de transport en commun. C'est calculé à partir de données issues de la littérature, de données de modèles de trafic que nous utilisons actuellement en Île-de-France, par exemple le modèle du trafic développé par la DRIEA.

Nous obtenons des gains sur toutes les zones dont je vous ai parlé tout à l'heure. Par exemple, nous obtenons des gains compris entre 1 et 9 points de part modale par rapport à aujourd'hui. Ce n'est pas négligeable. Ce ne sont pas les gains qui sont obtenus par le STIF et qui vous ont été présentés précédemment, mais ce sont des gains de part modale TC qui nous semblent accessibles au vu de l'offre de transport qui sera établie sur le territoire, que ce soit l'offre finale de bus ou l'offre forte d'axes structurants, du métro du Grand Paris par exemple.

En termes de résultats, nous vous les avons présentés précédemment. C'est peut-être la question que vous vous posiez. Avec cette méthode, nous aboutissons donc à un total d'utilisation des TC de 46 % de la part des visiteurs et de 26 % de la part des employés, car nous sommes conscients que, sur un territoire autour de Gonesse, les personnes qui ont une voiture sont tout de même assez enclines à continuer à l'utiliser pour arriver au Triangle de Gonesse.

Pour les touristes, une autre méthode totalement différente : nous avons regardé comment les touristes arrivent en Île-de-France, que ce soit en voiture, en train, en avion ou en car. Et nous avons considéré des hypothèses de changement de mode assez conservatrices pour dire que les personnes qui sont arrivées en voiture seront plus favorables à utiliser leur voiture pour se rendre à EuropaCity, alors que celles qui seront arrivées en train auront plus difficilement accès à la voiture et seront plus favorables à l'utilisation des transports en commun. Nous aboutissons donc à une répartition entre les voitures, les transports en commun et les cars qui sont importants pour l'aspect touristique, avec une part modale de 55 % pour les transports en commun.

Dernière diapositive avant de repasser la parole à EuropaCity. Nous avons bien ici de prévisions de parts modales en transport en commun, qui vont dans le sens des objectifs qui ont été placés sur le territoire autour de Gonesse. Ces prévisions donnent bien le fait que plus de 50 % des personnes, à la fois employés et visiteurs, qui vont se rendre à EuropaCity le feront avec un mode alternatif à la voiture particulière.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Simplement une petite question avant que Monsieur DALSTEIN reprenne le micro. Comment intégrez-vous dans cette analyse la contrainte liée au stationnement dans EuropaCity ? Là, vous n'en avez pas parlé, elle est étrangère à l'étude. Comment intégrez-vous ce sujet du stationnement ? Nous avons du mal à stationner, que se passe-t-il ?

Marie ARBOUET, Cabinet d'étude Systra

Il est évident qu'une des mesures phares pour limiter l'utilisation de la voiture est la limitation du stationnement. Aujourd'hui, dans cette étude, il n'y a pas eu de prise en compte spécifique de la difficulté de stationnement. En quelque sorte, nous considérons que la difficulté de stationnement à Gonesse est la même aujourd'hui qu'à l'horizon du projet. Et nous avons pris en compte particulièrement l'amélioration de l'offre de transport, mais il est évident que si nous mettons en place des contraintes de stationnement, nous pouvons gagner...

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Nous pouvons gagner quelque chose, en tout cas consolider ce que vous dites. D'accord. Nous y reviendrons peut-être après. Monsieur DALSTEIN, vous avez la parole.

Christophe DALSTEIN, Directeur du projet EuropaCity

Merci Marie. Je termine sur cette partie-là pour effectivement indiquer que les engagements du maître d'ouvrage reposent évidemment sur l'arrivée des transports en commun, le métro du Grand Paris, mais aussi cette desserte fine et une politique forte, volontariste sur un certain nombre de points. Vous avez parlé de la politique de stationnement. Deux exemples. C'est ce qu'a dit le représentant de l'EPA Plaine de France : une mutualisation des places de stationnement d'une part, avec l'ensemble du quartier d'affaires qui va se développer, parce que les besoins liés au projet EuropaCity, s'il se réalise, ne seront pas forcément au même moment que la vie du quartier d'affaires. Je dirais que c'est aussi une action mécanique sur le nombre de places de stationnement, parce que le projet EuropaCity s'inscrit aussi – nous ne l'avons pas dit – dans une évolution profonde de la façon dont nous nous déplacerons en Île-de-France, aussi liée à l'évolution de nos modes de vie. Il est aussi lié à la nature de l'offre de ce projet. Nous ne viendrons pas dans ce projet d'abord pour faire ses courses. C'est bien pour les équipements culturels et de loisirs qui seraient développés dans ce projet. Donc, évidemment, un moteur de visite qui n'est pas lié à un besoin de consommation et de remplir un caddie, qui nous permet donc d'avoir une capacité de stationnement qui serait limitée à 9 000 places pour les visiteurs. En complément, s'agissant des employés, évidemment un plan de déplacements interentreprises permettant, au-delà des questions de transport en commun de maillage fin de permettre aussi aux collaborateurs du site sur un territoire à définir entre la Seine-Saint-Denis et le Val-d'Oise, de bénéficier de ce PDIE pour les habitants. Et, là encore c'est à construire parce que nous sommes très en amont, mais dès lors que les exploitants du futur métro du Grand Paris seront désignés, sans doute un système de pass permettant par exemple de coupler une visite à la grande halle d'exposition avec un billet de

métro, permettant de coupler une demi-journée en famille au parc à thème avec le billet de transport, pour être très incitatifs et reporter vers l'usage des transports en commun.

Il y a évidemment des propositions complémentaires. Nous en sommes au début parce que nous nous inscrivons dans un temps long sur ce projet. Il y a tous les nouveaux usages – cela a été beaucoup dit : Autolib, tous les systèmes de covoiturage, peut-être aussi les services de voitures sans chauffeur, etc. Il faut évidemment s'inscrire dans ce temps long. Cela a été dit par le représentant de la CCI, par Monsieur ANEMIAN bien sûr, l'équipe mobilité dédiée à ce projet pour permettre notamment d'informer en temps réel les visiteurs sur les moyens de transport notamment, et travailler en interaction avec l'ensemble des acteurs compétents. Et bien sûr, notre souhait, si le projet se poursuit, est de pouvoir travailler avec les décideurs publics sur un pôle d'échange. C'est-à-dire que nous voyons bien le caractère très structurant de cette future station de métro de la Ligne 17 et donc qu'avec cette station de métro – il y a évidemment le bus à haut niveau de service, les autres lignes qui ont été mentionnées par le STIF – nous puissions avoir à cet endroit-là ce pôle d'échange très structurant. De la même façon, nous l'avons peu développé, mais les modes doux figuraient dans une diapositive précédente. Mais que demain nous puissions aller à pied d'Aulnay à Gonesse en passant par EuropaCity, c'est aussi très clé, à pied ou bien sûr par le vélo. Sous le contrôle de l'EPA, il y a beaucoup de schémas qui existent aujourd'hui pour pouvoir permettre cette mobilité douce qui, c'est le moins que l'on puisse dire, existe peu sur cette partie-là de l'Île-de-France.

Si vous en êtes d'accord, je passe la parole à Adrien FORT pour parler de la mobilité interne. Comment un projet de 80 hectares s'organiserait pour pouvoir avoir des systèmes de déplacement à l'intérieur ? Et ensuite quelques éléments sur les questions de logistique.

Adrien FAURE, EuropaCity

Merci. Bonsoir à tous. Comme Christophe DALSTEIN vient de le présenter, et comme Roland ANEMIAN l'a dit tout à l'heure, il est important que le projet puisse s'inscrire dans la perspective un peu plus large du Triangle de Gonesse avec ces nouveaux aménagements qui sont en mode doux, que ce soit des pistes cyclables ou des aménagements piétons, pour relier à la fois le Triangle de Gonesse à l'intérieur de ce projet, mais aussi au quartier environnant, que ce soit le centre-ville de Gonesse ou vers Aulnay-sous-Bois. Donc, des aménagements à la fois à l'intérieur du site, à connecter aux quartiers environnants. Nous voyons ici la perméabilité entre le quartier développé par notre architecte Bjarke INGELS, et le quartier du Triangle de Gonesse, dans ses liens très directs avec les rues d'EuropaCity qui seraient reliées directement aux rues radiales qui partent vers l'intérieur du quartier du Triangle de Gonesse.

Un autre point très fort est bien sûr la connexion avec la gare du Triangle de Gonesse ici, via un parvis devant la gare, qui relie au projet d'EuropaCity, et ensuite une liaison qui permet d'atteindre le point central du projet. Bien sûr, nous réfléchissons également, vu les distances qui sont à l'intérieur du projet, environ 400 m depuis la gare pour atteindre ce point central, à une solution de transport interne. Tout cela est encore à l'étude. Vous avez pu le voir dans les visuels du projet. Environ la moitié des accès – nous en avons parlé tout à l'heure – viennent depuis la gare. Il y a tout de même un enjeu de capacités à pouvoir attirer les visiteurs qui viendraient depuis la gare. Il y a des solutions pour permettre aux personnes à mobilité réduite d'atteindre toutes les fonctions du projet. Cela pourrait remplir aussi une fonction d'aide à la mobilité pour ces personnes-là. Enfin, cela pourrait permettre une double fonction logistique que je présenterai ensuite, de pouvoir gérer l'approvisionnement, point par point, pour les fonctions commerciales, les fonctions de loisirs, tout au sein du projet.

Enfin, et nous l'avons dit hier et tout à l'heure, cette offre de transport internet pourrait permettre de connecter la gare du Triangle de Gonesse aux autres polarités aux alentours, du côté de la Seine-Saint-Denis, avec le futur développement sur le quartier de l'ex-usine de PSA, O'Parinor et Paris Nord 2, au nord de ce projet.

Je passe rapidement. Les offres de transport interne à l'étude peuvent aller de tout ordre, d'un trottoir roulant qui permette d'accélérer la mobilité pour les piétons ou une offre un peu plus structurée de transport collectif, que ce soit un tramway ou des véhicules autonomes, tel que nous le voyons ici dans des parcs comme Vulcania, comme l'aéroport de Londres, avec ce transport de personnes.

Voilà rapidement ce que nous pouvons dire aujourd'hui sur la mobilité interne. Cette offre de transport sera étudiée plus finement dans les années à venir.

Sur la gestion des flux logistiques maintenant, tout d'abord en phase de construction il y a un enjeu fort sur la phase de construction avec la simultanéité des chantiers que ce soit sur la ZAC du Triangle de Gonesse, sur le métro du Grand Paris et sur ce projet d'EuropaCity. La chance que nous avons sur ce projet est que nous avons une coordination qui sera faite par l'EPA Plaine de France. Et nous en avons parlé sur les transports en commune en phase d'exploitation. Ce sera forcément le cas aussi en phase de construction, puisque la gare est au cœur de ce projet. Cela sera rendu possible par des accès spécifiques depuis les voies existantes que sont le boulevard

international du Parisis au nord du projet et la route départementale 370 au sud qui relie Gonesse à Aulnay-sous-Bois. Ces deux voies permettent de relier directement le site du projet EuropaCity au réseau primaire, donc l'autoroute A1, l'autoroute A3, afin de limiter l'impact sur le réseau local, éviter les centres-villes de Gonesse, d'Aulnay-sous-Bois. Et cela passerait par la mise en place d'une charte de chantier vert à destination des entreprises de construction pour inclure dans cette charte tous ces éléments-là. Nous pouvons noter également dans cette charte la réutilisation des remblais sur place ou la mutualisation des remblais au niveau du Triangle de Gonesse afin justement de limiter l'évacuation de ces déchets de chantier.

En phase d'exploitation maintenant, deux objectifs. Le premier est d'avoir une infrastructure dédiée à la logistique. Cela répond à un besoin fonctionnel de notre part. Et enfin, que les flux logistiques soient séparés des circulations de visiteurs afin de limiter la gêne par rapport aux visiteurs, mais aussi l'encombrement ensuite sur le réseau routier. Afin de mettre en place cette organisation logistique, plusieurs solutions opérationnelles, c'est-à-dire organiser des livraisons en dehors des heures de pointe du réseau routier. Et, parce que nous serons en 2024, parce que les pratiques auront évolué au niveau commercial et nous le voyons aujourd'hui, pourquoi ne pas offrir des services de livraison qui permettraient à certains des produits de ne pas passer par EuropaCity et de transiter directement par les entrepôts de telle et telle entreprise afin d'aller directement chez les personnes qui auront acheté leur produit à EuropaCity ?

Voici le principe d'organisation logistique développé par notre architecte. Assez simple, mais très fonctionnel, avec sous cette grande rue piétonne circulaire qui dessert l'ensemble des programmes une rue souterraine logistique qui permet justement l'approvisionnement de tous ces programmes, du commerce, du loisir, de la culture. Et à l'intérieur du projet, un certain nombre de cours logistiques qui permettent ensuite de desservir les plus petits éléments de programmes. Là aussi, puisque nous sommes à une échelle de plus long terme, nous pouvons réfléchir à des solutions plus innovantes que le schéma traditionnel, c'est-à-dire l'utilisation du réseau ferroviaire pour ensuite le déporter sur le dernier kilomètre, parce que le Grand Paris Express pourrait être envisagé sur cette solution, parce que nous avons le site de gare au nord et le site de PSA qui sont d'importants réseaux ferrés, et notamment au niveau du fret et logistique.

Enfin, sur le site, nous pouvons envisager des services de mutualisation, que ce soit au niveau de la mutualisation des marchandises qui seraient ensuite approvisionnées aux différents preneurs du site, puisque nous pouvons imaginer une espèce d'entrepôt qui comprendrait l'ensemble de ces approvisionnements, qui seraient ensuite redistribués par un opérateur commun à tous les opérateurs sur place. Nous pouvons réfléchir, comme je l'ai dit tout à l'heure, à une mutualisation avec le service de transport pour les visiteurs, puisque nous répondons à des horaires totalement différents, avec une mutualisation la journée pour les visiteurs et le matin tôt pour la logistique ou le soir. Enfin, mutualisation possible avec le service de gestion de déchets, puisque comme vous le savez nous avons une ambition très forte de 75 % de recyclage sur site. Nous pouvons donc envisager que les solutions pour la logistique puissent permettre de gérer également ensuite, derrière, les déchets dans un principe d'économie circulaire.

Pour finir, deux exemples de ce qui existe ou existera à très court terme en termes innovants sur les solutions logistiques. C'est le projet d'hôtel logistique à Chapelle International à Paris, avec l'utilisation du réseau ferré et qui serait ensuite déporté par ce centre de distribution urbaine ici, qui permet ensuite de distribuer avec pourquoi pas des véhicules propres aux entreprises environnantes. Et à Berlin, un site de restructuration urbaine assez récent, qui permet de mutualiser, au sein d'un site d'un entrepôt de gestion commun à toutes les entreprises au sein de ce pôle, la livraison ensuite par ces véhicules ici, où nous voyons que les déchets bénéficient également de ce service de livraison.

Voilà ce que nous pouvons dire assez rapidement sur la mobilité interne et sur la logistique. Vous voyez qu'il nous reste bien sûr du travail, puisque ces solutions-là seront analysées et encore étudiées dans les années qui viennent, pour s'intégrer aux évolutions du plan d'EuropaCity. Merci à tous.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Nous allons avoir maintenant un temps d'échange, si vous voulez bien poser vos questions. Monsieur, vous aviez souhaité parler. Il y a un micro.

Francis REDON, Association Environnement 93

Francis REDON, association Environnement 93. Je voudrais revenir sur les calculs que vous nous avez présentés, concernant la part à 48 % de transports collectifs. Il nous a été expliqué depuis le début de ce débat qu'EuropaCity était exceptionnel, que les commerces ne seraient pas comme tous les commerces que nous rencontrons ailleurs, que les visiteurs seraient différents, que les pratiques seraient différentes et qu'en 2024 même les changements de

comportements seraient différents. Les hypothèses prises pour calculer cette moitié des visites par les transports en commun me semblent complètement erronées. Nous partons sur des bases actuelles, et nous ne raisonnons pas sur des bases qui nous sont aujourd'hui expliquées comme étant tout à fait novatrices. De mon point de vue, nous sommes un peu à côté de la plaque. Et nous sommes d'autant plus à côté de la plaque avec la gare du Triangle de Gonesse qui, en fonction de ce qui nous est proposé aujourd'hui, accueillerait 85 000 visiteurs par jour. À la rigueur, les employés sont un flux marginal. Les calculs qui ont été faits par Egis démontraient qu'il y aurait à peu près 7 100 employés qui viendraient sur le site tous les jours. Ce sont donc bien les visiteurs qui seront la clé de voute de ces transports. Il nous a été dit que s'il n'y avait pas la gare, EuropaCity n'était pas possible. Nous en revenons à ce que nous disions tout à l'heure, c'est-à-dire que nous faisons un saucissonnage de débats. Aujourd'hui, le débat de la Ligne 17 devrait être inclus dans le débat d'EuropaCity. S'il n'y a pas EuropaCity, il ne peut pas y avoir de gare de Triangle de Gonesse. Et s'il n'y a pas de gare de Triangle de Gonesse, il ne peut pas y avoir EuropaCity. Nous sommes donc aujourd'hui sur un débat complètement faussé. C'est bien le rôle de la CNDP de poser tout ce qui est dit dans la salle, mais il faut tout de même prendre en compte tout cela.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Sur cet aspect que vous appelez le saucissonnage, nous sommes les premiers à reconnaître et à déplorer, parce que les textes sont ainsi, qu'il aurait été bien plus opportun de faire un débat qui porte sur l'ensemble de la ZAC du Triangle de Gonesse, dont EuropaCity, que de faire une concertation au titre du Code de l'urbanisme sur la ZAC, et ensuite un zoom, assez lourd, il faut le dire, pour traiter d'EuropaCity.

S'agissant de la Ligne 17, est-ce que nous pouvions isoler la question de la gare de la Ligne 17 ? La Ligne 17 ne dessert tout de même pas qu'EuropaCity, vous en conviendrez. Qu'il y ait eu un débat public d'abord sur le réseau express général, c'est vrai. Que les concertations se soient faites en détail sur la Ligne 17, c'est vrai. Peut-être qu'effectivement la capacité de la gare aurait pu être incluse dans le débat public sur EuropaCity. Mais c'est vrai que nous sommes aussi dans des projets dont la maturation pour arriver au niveau de la concertation se situe dans des temporalités différentes, et c'est ainsi. Mais ce que vous dites est particulièrement vrai pour le fait qu'EuropaCity n'est qu'un élément de la ZAC. Et nous-mêmes le regrettons. Peut-être que les textes évolueront sur ce point. Nous n'en savons rien. Il y a évidemment des réflexions à ce sujet. Mais nous sommes très conscients de cette difficulté.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Autres questions ? Oui, Madame ?

Intervenante

J'aurais plusieurs questions sur l'étude qui nous a été présentée.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Sur la répartition modale ?

Intervenante

Oui, tout à fait. On nous parle effectivement de 11 800 employés. Le problème du chiffre des employés, c'est les embauches. J'ai un peu du mal, parce que dans l'étude cela a été pris comme « employés ». Or, nous parlons d'embauches. Et en fin de compte, nous pouvons avoir aussi plus ou moins. Si nous regardons Eurodisney, qui peut être un élément de comparaison, aujourd'hui Immochan, Alliances & Territoires n'ont pas d'antécédents dans un complexe similaire. Alors que lorsqu'Eurodisney est venu sur le territoire Francilien, ils avaient déjà un antécédent et une expérience. Quand nous regardons les employés d'Eurodisney, je suis même surprise du chiffre qui a été annoncé par EuropaCity, parce que pour moi il devrait même être supérieur. Eurodisney a aujourd'hui 15 000 employés, et pour un nombre de visiteurs qui est moitié. Là, j'ai un petit souci. Et dans l'étude, on nous parle de 11 800. Il aurait été intéressant de savoir en termes de déplacements. Effectivement, j'ai un peu de mal. Peut-être que Madame pourra me préciser. Les employés feront deux trajets par jour et vont être là pendant 200 jours, enfin peu importe. Cela veut dire qu'en termes de trajets, entre un visiteur qui viendra une seule fois, il fera un aller-retour, est-ce qu'il n'aurait pas été mieux de le comptabiliser en termes de trajets ?

Deuxièmement, sur les *slides*, nous ne parlons pas des transports en bus. À certains endroits, c'est stipulé. Mais nous parlons aussi de la Ligne 17. Et personnellement, je pense que les emplois qui, j'espère, seront créés sur le territoire sont tout de même du bus. Cet aspect de l'étude, pour moi, ne répond pas complètement. Ceci était une question.

Et en ce qui concerne l'étude précédente sur encourager l'utilisation, j'aimerais savoir ce qu'il en est. Aujourd'hui, nous voyons que nous avons des problématiques environnementales. Il ne se passe rien, tant que nous ne mettons pas des carottes ou que nous n'obligeons pas les personnes. Donc, « encourager l'utilisation de », excusez-moi, mais à part des écologistes férus, le reste de la population fait ce qu'elle peut. J'aimerais savoir si derrière le terme « encourager » il y aura finalement des demandes payantes, des bonus, etc. ?

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Monsieur DALSTEIN complètera ce que je vais dire sur la question des emplois. D'abord, si j'ai bien compris, Monsieur DALSTEIN, c'est 11 800 équivalents temps plein. *A priori*, cela fait plus de salariés que cela, puisqu'il y aura probablement dans ce complexe, compte tenu de la nature de ce qui est proposé, un certain nombre d'emplois à temps partiel. Cette question des emplois et du nombre d'emplois a été l'objet de vives controverses dans ce débat et controverses qui sont probablement légitimes parce que nous sommes loin d'avoir eu des explications aussi détaillées que ce que vous venez d'avoir sur la question des déplacements et des transferts des partages modaux. Nous avons demandé un dire d'expert sur la méthode qui avait été employée. Cela ne veut pas dire qu'à la sortie nous aurons un chiffre fixe. D'ailleurs, comment pourrions-nous avoir un chiffre extrêmement précis du nombre d'emplois à 8 ans, sachant d'abord que cela va évoluer et que nous ne connaissons pas aujourd'hui un programme extrêmement précis, notamment en matière d'offre commerciale ? Il reste beaucoup de choses à faire là-dessus.

Ce qui a été beaucoup évoqué sur les emplois, c'est la nécessité que la majorité des emplois profite aux populations locales. Mais là-dessus, nous ne pouvons tout de même faire que des hypothèses. D'abord, il faut qu'il y ait des candidats. Il faut que ces candidatures soient capables d'être acceptées. Je ne crois pas qu'aujourd'hui, personne, y compris les personnes qui sont en charge de ces questions d'emplois, soit à même de dire que tant de pourcents de personnes viendront d'une distance de 5 ou de 10 km, ou d'ailleurs. Il était assez fortement souligné, pendant le débat, que dans ce très vaste réservoir d'emplois que représente Roissy élargi en quelque sorte énormément de personnes venaient d'ailleurs, parce qu'il y a une attractivité très forte pour ces emplois. Il y a de toute façon une forte concurrence entre les demandeurs d'emploi, entre ceux qui viendront de la proximité, ceux qui viendront de plus loin. Je ne crois pas qu'aujourd'hui personne ne puisse dire quelque chose d'extrêmement précis là-dessus et donc sur la relation entre l'emploi et les déplacements, les hypothèses que nous pouvons faire sont difficiles. Par contre, ce qui a été beaucoup souligné et d'ailleurs rappelé assez fortement ce soir, c'est qu'il fallait qu'il y ait un maillage de transports de proximité et une organisation interne, propre même au site, probablement d'ailleurs propre à l'ensemble des entreprises qui seront sur le Triangle, avec une spécificité vraisemblablement pour EuropaCity, puisque si cela se faisait il y aurait des horaires qui ne seraient pas simplement des horaires traditionnellement ouverts dans une zone tertiaire. Il faudrait qu'il y ait aussi une part d'organisation propre de toutes les entreprises qui seraient là pour assurer un accès commode et organisé pour les salariés. Mais Monsieur DALSTEIN peut probablement compléter.

Christophe DALSTEIN, Directeur du projet EuropaCity

Peut-être un point effectivement par rapport à votre question, Madame. Il y aurait 7 000 employés en moyenne qui travailleraient en même temps au sein du projet. Nous sommes bien sur 11 800. Ce sont les études qui ont été faites par Sémaphores. Le dire d'expert permettra de vérifier ou non la viabilité de ce chiffre, mais nous sommes plutôt dans une fourchette d'entre 10 et 12 000 emplois qui seraient créés par ce projet, confirmée par les services de l'État, en tout cas sur cette fourchette. Et bien sûr, parce que ce serait un lieu qui aurait une amplitude horaire très large, tous ces employés ne seraient pas présents sur le site en même temps.

Sur les questions évoquées par Monsieur de l'association Environnement 93, je pense que la méthodologie qui a été présentée ce soir pas Systra sera mise en ligne sur le site du débat. Effectivement, des mesures conservatrices ont été prises, que ce soit sur la nature de l'offre, que ce soit sur l'évolution de nos modes de vie, mais la difficulté qu'il y a est qu'il faut bien se fixer dans le cadre à la date à laquelle nous sommes. Il faut donc prendre un certain nombre d'hypothèses qui puissent être auditées, analysées, partagées avec tous. Peut-être qu'une fois que vous aurez lu et analysé vous-mêmes cette méthodologie, vous en ferez vos propres analyses. Et bien entendu, Systra qui nous accompagne sera à votre disposition pour continuer à répondre sur les hypothèses qui ont été prises.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Pour sourire un peu, je voudrais vous dire, Monsieur, que, probablement, nous nous sommes assez lourdement trompés dans le passé sur des évolutions de pratiques sociales. Je me rappelle – mes cheveux blancs me permettent de me le rappeler – un moment où nous pensions presque qu'en 2000 nous ne mangerions plus à table. Ce n'était pas si loin que cela. En fait, cela ne s'est pas passé ainsi. Nous avons tout de même énormément de difficultés à prévoir les évolutions de comportement, y compris à 10 ans. Qui aurait pensé, il y a 10 ans, que dans le métro nous verrions maintenant 9 personnes sur 10 qui seraient sur leur Smartphone ou sur leur tablette, en train de tapoter. Ce n'était tout simplement pas pensable. Nous avons tout de même une vraie difficulté à évoquer des changements de comportement. C'est évident.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Monsieur ?

Carmelo PICCIOTTO

Bonsoir. En fait, ce qui me chagrinait, c'était le fait qu'il y ait encore une approche très localiste, disons que ce soit des limites communales, départementales ou régionales, alors que nous savons que l'attractivité de l'Île-de-France fait qu'il y a de nombreux flux venant des régions riveraines. Je prendrais l'exemple des machinistes de la RATP. Certains habitent à Boulogne-sur-Mer, à Arras, dans le grand bassin parisien. Or, ceci est absent en quelque sorte des hypothèses. Par exemple, le Roissy – Picardie qui était susceptibles de faire venir aussi de la main-d'œuvre, aussi bien sur la plateforme de Roissy qu'éventuellement, par contre coup, sur le Triangle de Gonesse avec l'accessibilité des services de bus existants ou renforcés. Il y a donc cette dimension qui est absente.

D'autre part, je ne sais pas si le porteur de projet sert finalement de supplétif à la Société du Grand Paris pour justifier son projet ou si c'est la Société du Grand Paris qui sert d'« idiot utile » pour justifier le projet d'EuropaCity. Enfin, l'utilité est avant tout l'usage.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Monsieur DUCLAIROIR a déjà répondu à cette question.

Carmelo PICCIOTTO

Non, ce n'est pas du tout cela. Ce que je voulais dire, c'est que l'usage peut être bon ou mauvais. Dans ce cas, il serait plutôt méchant dans le sens où il tombe à côté.

Ce qui me dérangeait de la part d'une entreprise, c'était son absence d'approche libérale et le fait qu'ils ne soient pas eux-mêmes promoteurs de transport public, que ce soit sous forme de concession ou sous forme de délégation de service public. Et donc, qu'ils aient pris des hypothèses tout à fait insuffisantes. Je pense que 40 %, c'est absolument ridicule. Il faudrait plutôt s'aligner sur la défense où il y a 80 %. Voire avec les modes de transport modernes, nous pouvons obtenir réellement du transport ferré beaucoup plus souple. Je pense notamment au tramway compact qui est beaucoup moins cher que les solutions actuellement retenues par le STIF, qui prétexte le manque de ressources financières pour mettre des BHNS, alors que le coût est presque équivalent sur le long terme.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci Monsieur. Vous poussez plutôt à l'ambition et dites que nous avons vu un peu juste en matière de transports collectifs, si je comprends bien. Nous aurions dû voir plus... Nous pouvons laisser la Société du Grand Paris dire ce qu'elle en pense et ce qu'elle pense de ce pourcentage de 50 % de transport collectif, si cela peut être beaucoup plus que cela. Monsieur a l'air de dire que nous pourrions imaginer que la part de transport collectif serait encore beaucoup plus importante, comme c'est le cas à la Défense ou ailleurs. Je ne sais pas ce que vous en pensez ou si vous avez une idée sur ce pourcentage de 50 %, qui est assez reconnu par l'EPA Plaine de France, je crois, que la DRIEA a accepté aussi.

Xavier DUCLAIROIR, Directeur de projet, Société du Grand Paris

Je ne suis pas un expert en prévision de trafic. Ce que je constate, c'est tout de même que sur les prévisions de trafic un travail énorme a été mené depuis au moins 5 ans, justement en partenariat avec tous ceux qui sont au quotidien des spécialistes. Nous travaillons avec le STIF, la DRIEA, la RATP. Sur certains sujets, nous travaillons également avec la SNCF. De toute façon, ce que j'ai toujours appris, c'est que la seule certitude que nous avons sur des prévisions trafic, c'est qu'elles étaient fausses. La seule chose, c'est que nous mettons en œuvre les meilleures connaissances dont nous disposons au moment où nous faisons les études. Effectivement, si nous nous contentons de dire que les chiffres sont faux, nous ne faisons jamais rien.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Ne nous quittons pas sur une note aussi pessimiste quand même.

Xavier DUCLAIROIR, Directeur de projet, Société du Grand Paris

Non, mais je fais un peu l'idiot. D'ailleurs, j'avais compris que « picciotto » en italien signifiait heurtoir. Je pense, Monsieur, que vous étiez venu pour nous heurter également. Mais c'est tout ce que je peux vous dire sur l'aspect prévision trafic. Nous nous fions effectivement aux études qui sont menées avec l'état de la science aujourd'hui. Les comportements de demain, vous l'avez exprimé, sont effectivement très difficiles à anticiper, même à une échéance assez brève. Il y a des choses que nous faisons maintenant que nous n'imaginions pas du tout 10 ans en arrière, avec le développement de la téléphonie entre autres. C'est un constat que nous pouvons faire. Nous essayons d'imaginer au mieux. Et l'idée est d'être optimiste sur le fait que nous ne nous trompons pas. Je pense que sur le projet du Grand Paris Express, il y a tout de même une certitude – nous l'avons vu dans les chiffres des temps de parcours qui ont été présentés précédemment –, c'est que ces nouveaux liens que nous offrons, qui sont des liens encore une fois de transports type métro, voire presque RER, permettent des gains importants qui induiront forcément des évolutions de comportement dans le choix que feront les personnes en termes de mode de transport. Et il y a une complémentarité entre les différents modes. Nous avons beaucoup parlé de bus, mais quand vous avez un trajet de 10 ou de 15 km, ce n'est pas la ligne de bus qui vous permettra de faire ce trajet. Il faut donc combiner un mode de transport qui vous permet de vous rabattre sur une gare, et à partir de là vous aurez, notamment avec un projet comme le Grand Paris Express, des temps de transport raccourcis, parce qu'à partir du moment où vous avez à faire une dizaine de kilomètres, le bus ne sera pas la meilleure réponse. C'est la combinaison d'offres de transport de différents types qui aboutira à un résultat qui permettra justement de faire évoluer ces comportements et d'aboutir à ces parts modales qui peuvent paraître très ambitieuses, mais qui pour certains peuvent paraître sous-estimées. Encore une fois, nous faisons avec l'état de la science d'aujourd'hui et avec les meilleurs efforts de tout le monde.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Très bien. Je crois que nous avons un peu débordé du temps que nous nous étions donné, puisque nous avons dépassé de 20 minutes déjà. Nous pouvons prendre encore une ou deux questions, mais peut-être pas trop. Madame ?

Nathalie CARA, Société Manutan

Bonsoir. Nathalie CARA, société Manutan. Nous sommes ravis qu'un projet de l'ampleur d'EuropaCity arrive parce que nous sommes persuadés que cela fera enfin bouger les choses en termes d'accessibilité au Triangle de Gonesse, puisque nous avons des problématiques fortes d'accessibilité en transport en commun aujourd'hui. Nous adhérons d'ailleurs à un PDIE, qui est le PDIE du Bourget. Nous nous sommes déjà organisés pour essayer de faire évoluer les choses. Par contre, je voulais savoir si le STIF avait dans ses projets de consulter les entreprises qui sont déjà implantées sur le secteur, parce que nous voyons que nous sommes vraiment tournés vers l'avenir. Mais nous, aujourd'hui, nous avons des difficultés de recrutement, parce que nous sommes enclavés en termes de transport en commun. Et nous aimerions bien que, par exemple, le STIF puisse consulter les différents PDIE acteurs sur ces territoires, afin que l'on prenne aussi en compte nos problématiques de transport en commun, que l'on se serve d'un grand projet pour écouter nos petits problèmes au quotidien, qui sont parfois énormes.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Madame DEBRINCAT, je pense que l'écoute des entreprises fait partie de ces comités de partenaires qui permettent d'élaborer les plans de transport.

Laurence DEBRINCAT, Responsable de la division études générales au STIF

Globalement, nous sommes de toute manière à l'écoute de toutes les remarques, commentaires et demandes qui arrivent au STIF. Il y en a tout de même de très nombreuses qui arrivent par courrier ou par internet. Nous essayons d'apporter des réponses. Malheureusement, nous n'arrivons pas à apporter des réponses à tout, dans tous les secteurs de l'Île-de-France parce que nous avons des choix à faire en termes financiers pour le développement de l'offre.

Je n'ai pas bien compris où vous étiez. Je comprends que vous êtes plutôt du côté de la ZAC des Tulipes. Effectivement, nous sommes plutôt sur les lignes de bus RATP en l'occurrence. C'est plus au nord, d'accord.

Globalement, c'est un peu ce que j'essayais de dire. C'est grâce au développement global de ce territoire que nous réussissons à faire des effets boule de neige et à atteindre des masses critiques suffisantes pour offrir des lignes de bus. C'est-à-dire qu'effectivement pour la première entreprise qui s'installe, c'est compliqué, pour la deuxième cela reste encore compliqué. C'est bien quand nous arrivons à une certaine masse critique, que nous sommes capables d'offrir une ligne de bus qui fonctionne et qui a tout de même un trafic suffisant par rapport à l'offre. Il faut être parfois un peu patient. Effectivement, les premiers sont parfois ceux qui sont les plus compliqués à desservir. Nous pouvons espérer que les choses iront en s'améliorant dans le futur.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Avec la massification, nous pouvons réellement établir des plans de transport. Monsieur avait une question. Et Monsieur LOUP après.

Khader BERREKLA

Merci. Bonsoir. Khader BERREKLA, habitant de Goussainville. Je voudrais rebondir sur la présentation qui a été faite par le STIF tout à l'heure au niveau du réseau des lignes de bus et de la réorganisation des lignes de bus avec le Triangle de Gonesse et le projet EuropaCity. Le STIF a d'ailleurs pris l'exemple de l'amélioration de la Ligne 32, que je connais bien, qui fait Goussainville – Roissy. Effectivement, il y a eu une certaine amélioration en termes de fréquence et de régularité de la ligne. Mais il n'empêche qu'encore aujourd'hui pour aller du centre de Goussainville à Roissy en bus, nous mettons 45 à 50 minutes, alors que nous sommes à 3 km avec ce bus. Il y a effectivement des questions de fréquence, mais il y a aussi des questions de temps de parcours. Je crois que c'est un élément extrêmement important à prendre en compte pour le projet EuropaCity, parce que les habitants de Goussainville, mais aussi des autres villes du territoire, puisque le cas est assez similaire ailleurs, seront confrontés à cette difficulté, que ce soit pour aller y travailler, comme pour aller passer un moment sur le site. Je pense qu'EuropaCity sera certainement très positif pour le territoire en termes d'emploi, notamment pour les jeunes, mais la question du transport reste une barrière extrêmement importante. Et si nous voulons que ce projet puisse réellement apporter au territoire, je pense qu'il faut vraiment prendre en compte cette question, à la fois de la desserte de l'ensemble des villes du territoire vers EuropaCity, ce qui semble avoir été plutôt pris en compte, mais aussi de cette question du temps de parcours. Si nous mettons 40 minutes pour aller à EuropaCity comme nous mettons 40 minutes aujourd'hui pour aller à l'aéroport, les personnes ne prendront pas le bus.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Le temps de parcours et les horaires décalés aussi, dont a parlé Madame tout à l'heure, qui étaient importants pour la spécificité de cette région.

Monsieur LOUP ? C'est la dernière question. Cette fois, nous arrêtons là après.

Bernard LOUP, coprésident du Collectif pour le Triangle de Gonesse

Une observation qui a à voir aussi avec l'intervention qui vient d'être faite. Je suis surpris que la Société du Grand Paris nous dise que, lorsqu'il y a plus de 10 km à parcourir, le bus n'est pas opérationnel. Je crois que sur le Val-d'Oise, il y a une ligne de bus qui est bien opérationnelle, c'est la 9518. Et personne ne demande que ce soit une ligne ferrée, parce que cela voudrait dire que l'on bétonnerait toute la Plaine de France. Et donc, cette ligne de bus est très opérationnelle. Et pour notre ami de Goussainville, du carrefour de l'Europe à Goussainville, quand je viens de Domont, je ne mets pas 40 minutes pour aller du carrefour de l'Europe...

Khader BERREKLA

Personne n'habite au carrefour de l'Europe.

Bernard LOUP, coprésident du Collectif pour le Triangle de Gonesse

Personne n'y habite, c'est certainement vrai. Mais pour se déplacer de Goussainville, du carrefour de l'Europe à Roissy, il doit falloir à tout casser un quart d'heure. Il y a quand même des moyens. Là, c'est peut-être de l'information qu'il faut faire.

Je voulais poser une question. L'autorité environnementale nous dit que le projet EuropaCity a lui seul générerait environ 16 millions des 40 à 50 millions de voyages attendus sur la Ligne 17 Nord. 16 millions sur les 40 à 50 millions, uniquement pour EuropaCity. Ici, nous avons l'EPA. Nous avons aussi autour d'EuropaCity le centre d'affaires, des salariés qui viendront tous les jours, également des visiteurs puisqu'il est prévu, je crois, de l'hôtellerie autour également. Quel est l'ensemble pour la Ligne 17 Nord du Triangle de Gonesse au niveau fréquentation ? 16 millions que pour EuropaCity, c'est déjà important. Et la question qu'il faut se poser est, si EuropaCity ne se fait pas, quel est le plan B ? Et pour le maire de Garges, quel est le plan B pour desservir l'aéroport qui n'est tout de même pas très loin de Garges par le réseau du Grand Paris ? Il faudrait peut-être l'envisager. Le rapport Auzannet l'avait envisagé. Nous l'envisageons également. Et pour desservir Villepinte et Roissy qui sont tout de même importants, mais qui ont une part toute relative dans la Ligne 17 Nord. Merci.

Xavier DUCLAIROIR, Directeur de projet, Société du Grand Paris

Je vais répéter ce que j'ai dit tout à l'heure. Qu'EuropaCity se fasse ou pas, cela n'a pas d'impact sur la Ligne 17. Vous avez évoqué un nombre de voyageurs sur la Ligne 17, lié à EuropaCity et après vous avez parlé des salariés du Triangle de Gonesse. Enfin, vous avez l'air d'oublier que la Ligne 17, ce n'est pas que le Triangle de Gonesse. C'est le Parc des expositions, c'est l'aéroport de Roissy, c'est l'aéroport du Bourget. Ce n'est pas une ligne que pour le Triangle de Gonesse.

Au-delà de cela, ce que je peux vous dire, c'est que dans les études qui ont été présentées à l'appui de notre dossier d'enquête publique, nous avons étudié la sensibilité justement à la réalisation ou non d'EuropaCity. Et encore une fois, qu'EuropaCity se réalise ou pas, l'objectif pour nous est de nous assurer que nous pouvons absorber le trafic. C'est le cas. S'il n'y a pas le trafic lié à EuropaCity, les prévisions démontrent que la rentabilité socioéconomique du projet demeure. Vous citez sans arrêt l'avis de l'autorité environnementale, vous l'avez fait dans d'autres réunions publiques. Mais je rappelle que ce n'est pas dans les prérogatives de l'autorité environnementale que de se prononcer sur les résultats d'une étude socioéconomique. C'est plutôt le rôle du commissariat général à l'investissement, qui a justement émis un avis favorable sur le projet de Ligne 17 Nord.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Si la Présidente en est d'accord, je crois que nous allons mettre un terme à notre débat.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Juste deux mots, non pas de conclusion, mais ce qui est intéressant dans cette réunion, c'est que finalement les problèmes sont abordés exactement comme dans les autres thèmes, c'est-à-dire que nous avons à la fois une approche régionale, voire très large, et une approche très locale. Nous avons également une approche à moyen terme et une approche très proche en quelque sorte, avec constamment une demande de dire : et maintenant, que faisons-nous ? Je crois que c'est très important à prendre en compte. Effectivement, l'acceptabilité de ce projet pour les habitants passe aussi par le fait qu'il devient crédible parce que dès maintenant nous pouvons faire quelque chose. C'est vrai en matière d'emploi, c'est probablement vrai en matière de transport. Et je crois que nous ne pouvons pas faire rêver des personnes à 10 ans, si nous ne disons pas que nous pourrions améliorer leur quotidien très rapidement. Et beaucoup de choses ont été dites. Cela mériterait vraiment d'être retravaillé, réexpliqué, parce qu'il y a eu beaucoup de choses, et finalement nous n'étions pas très nombreux ce soir. Peut-être que le verbatim ne sera pas suffisamment clair. Peut-être que le STIF pourra refaire des choses un peu synthétiques, qui soient vraiment disponibles pour tout le monde et que nous mettrions sur le site. Je crois que ce serait très utile.

Il y a eu beaucoup de demandes très précises, probablement très ponctuelles, qui ont été faites. Écrivez-les et des réponses vous seront apportées, pas forcément pour vous dire oui systématiquement, mais en tout cas il y aura des réponses à toutes vos questions.

Nous avons encore de nombreuses réunions. Nous avons une réunion sur les questions d'environnement le 25, la semaine prochaine, à Gonesse. Le 26, une réunion a lieu à Paris, à la Cité des sciences. Elle a été demandée par un certain nombre de personnes. Nous vous invitons à y venir bien évidemment. Elle aura lieu à 20 h. Et comme nous avons souhaité que cette réunion de Parisiens et peut-être de personnes des banlieues sud et ouest ne tourne pas en rond avec des personnes qui ne connaissent pas du tout ce territoire, nous souhaiterions vivement que des personnes du Val-d'Oise se déplacent jusqu'à Paris, puisque les Parisiens ne franchissent pas le périphérique pour venir jusqu'ici, pour faire entendre leur perception de ce projet, qu'elle soit positive ou négative. À cet effet, Alliages & Territoires a accepté de mettre à disposition un autobus qui partirait de la gare de Villiers-le-Bel – Arnouville – Gonesse du RER D à 18 h 30, direction Paris Cité des sciences. Et le retour serait prévu à 23 h 30. Pourquoi ? Le retour n'est pas forcément évident à ces heures-là avec les transports collectifs. Il y a un très grand intérêt à ce que vous écoutiez ce que pensent des personnes au niveau régional, mais également que vous fassiez valoir ce que vous, vous entendez au niveau plus local et plus directement concerné par le projet.

Merci de votre assiduité à ces réunions et du travail qui a été fait. Merci à tous les intervenants. Je souligne vraiment le fait que toutes les interventions étaient extrêmement bien préparées et ont été très intéressantes ce soir. Merci et bonsoir.