

ETUDE MOBILITÉ QUART NORD-EST FRANCILIEN

Rapport d'étude

juin 2016

Le quart nord-est francilien est un territoire très dynamique, qui constitue l'un des principaux pôles d'emplois d'Ile-de-France. Si le territoire est positionné sur des axes routiers structurants du réseau francilien (A1, Francilienne, etc.) et du réseau lourd de transport en commun (deux axes RER aménagés en radial), **le secteur est en pratique difficilement accessible pour les bassins de vie locaux** du fait d'un réseau de transport largement orienté nord-sud et de la saturation des axes routiers.

La Plaine de France, **un des derniers espaces peu urbanisés de l'Ile-de-France**, est un territoire dans lequel sont encore prévus de nombreux projets, en grande partie portés par les Contrats de Développement Territorial (CDT) du Grand Paris. Plusieurs projets de transport devraient en parallèle améliorer l'accessibilité du secteur : la ligne 17 et 8 gares du Grand Paris, l'aménagement de Avenue du Parisis, plusieurs corridors de TCSP à destination du secteur de Roissy.

Dans un secteur regroupant **des pôles générateurs de trafics importants**, un réseau de transport presque saturé, en évolution, et compte-tenu des dynamismes et de l'ensemble des projets envisagés, **l'EPT Paris-Terres d'Envol s'interroge sur la capacité du réseau de transport (actuel et en devenir) à desservir le territoire, sans impacter/dégrader la desserte des pôles existants.**

Les mobilités dans le territoire Nord-Est-Francilien ont fait l'objet de nombreuses études ces dernières années (une vingtaine depuis 2012), réalisées par des maîtrises d'ouvrage variées, souvent sur des périmètres différents en fonction des objets étudiés. De ces constats, cette étude, commandée par l'EPT Paris-Terres d'Envol, a pour ambition, de produire ce qui n'a encore jamais été fait : une synthèse de ces études sur un périmètre réajusté/élargi, **pour évaluer l'adéquation entre la demande et l'offre de mobilité future**, sur l'ensemble du réseau de transport (collectif et routier).

Cette réflexion a été l'opportunité de rencontrer les **acteurs institutionnels** chargés de la planification urbaine et des mobilités dans le secteur et a été réalisée avec la **participation d'acteurs** du territoire (Aéroville, O'Parinor, l'exploitant du PIEX de Villepinte).

A l'occasion du Débat Public organisé sur le projet Europacity, cette étude est l'occasion de contextualiser les questions liées aux mobilités posées par le développement futur du territoire.

Préambule – démarche méthodologique

► Démarche

- **Synthèse des enjeux du territoire à travers l'analyse des nombreuses études réalisées pour :**
 - *mettre en évidence les spécificités du secteur Nord-Est francilien, et son dynamisme*
 - *évaluer la capacité du réseau futur à desservir le territoire*
 - *évaluer la capacité des actifs locaux à accéder aux différents pôles d'emplois proposés, actuels et futurs.*
- **Une approche systémique :**
 - *menée à l'échelle élargie*
 - *avec un zoom sur le projet Europacity à l'occasion de son actualité (débat public en cours)*

► Méthodologie de l'étude

- **Analyses préalables :**
 - *Diagnostic succinct illustré par des cartes de synthèse sur :*
 - *les spécificités urbaines et territoriales du secteur,*
 - *la problématique d'accessibilité/mobilité pour le territoire,*
 - *les perspectives de développement du territoire et les perspectives d'évolution de l'accessibilité*
 - *une synthèse croisée présentant l'adéquation offre/demande de transport actuelle et future.*
 - *Des entretiens individuels avec les acteurs du territoire:*
 - *les acteurs clés du territoire de la mobilité, du développement urbain,*
 - *des acteurs locaux*
- **Analyses approfondies :**
 - *Analyse et synthèse des études de mobilité/déplacements,*
 - *Identification des éléments manquants à l'analyse,*
 - *Analyse comparative de l'accessibilité de pôles générateurs de trafics de commerces et de loisirs en France et à l'étranger*

► Structure du document

- **Partie 1 : Analyse des enjeux mobilité du Quart Nord-Est Francilien**
- **Partie 2 : Analyse des enjeux mobilité du projet Europacity – questionnaire**

I. Les enjeux urbains et de mobilité du quart nord-est francilien	5
▪ Une gouvernance complexe	
▪ Une disjonction des pôles d'habitat et pôles d'emplois	
▪ Une mobilité contrainte par un urbanisme de plaques	
▪ Un territoire dynamique, concerné par de nombreux projets, parfois aux horizons incertains	
II. Questionnement du projet EuropaCity	20
▪ Quelle typologie d'équipement ?	
▪ Vers une accentuation de l'urbanisme de plaque ?	
▪ Des parts modales ambitieuses, quelle réalité ?	
▪ Les effets sur le réseau routier ont-ils été évalués dans leur ensemble ?	
▪ L'offre de stationnement est-elle suffisante ?	
▪ Quelles mesures de l'impact logistique sur le territoire ?	
Synthèse – conclusion	34
Annexes	36
▪ Glossaire	
▪ Synthèse des entretiens	
▪ Sources mobilisées – échelles d'études	

► LES ENJEUX URBAINS ET DE MOBILITÉ DU QUART NORD-EST FRANCILIEN

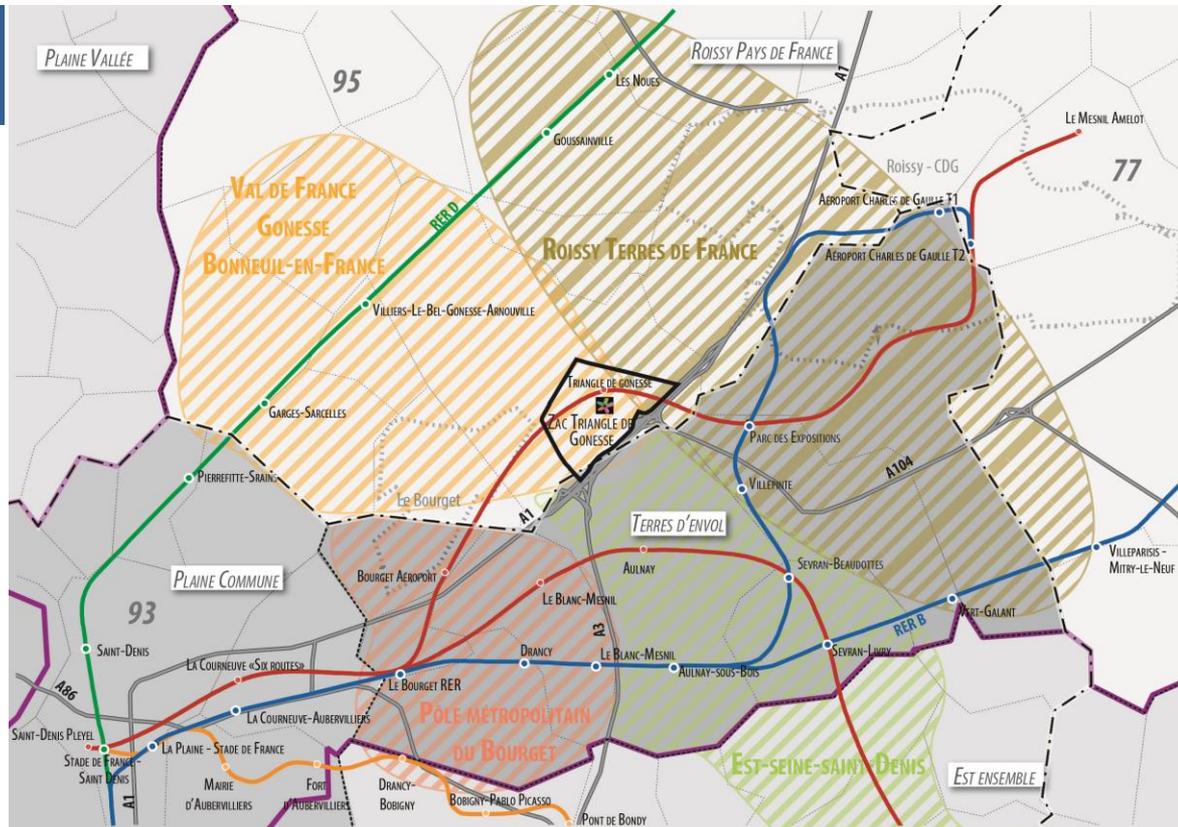
- 1. Une gouvernance complexe
- 2. Une disjonction des pôles d'habitat et pôles d'emplois
- 3. Les mobilités contraintes par un urbanisme de plaques
- 4. Un territoire très dynamique et concerné par des projets aux horizons incertains

► QUESTIONNEMENT DU PROJET EUROPACITY

	Points clés	Chiffres clés
<p>1 Une gouvernance complexe</p>	<ul style="list-style-type: none"> Le territoire est divisé entre de nombreux acteurs institutionnels ne portant pas de schéma stratégique global 	<ul style="list-style-type: none"> Près de 500 km² et 1 millions de personnes, répartis sur 3 départements, 3 établissements publics et 2 communautés d'agglomération
<p>2 Une disjonction des pôles d'habitat et pôles d'emplois</p>	<ul style="list-style-type: none"> Une population jeune mais peu qualifiée, fortement touchée par le chômage et peu motorisée ...sur un territoire à forte vocation économique, en plein développement, dominé par le pôle de Paris CDG 	<ul style="list-style-type: none"> Au sud et à l'ouest : >30% de ménages non-motorisés et des taux de chômage de l'ordre de 20 à 30% pour les 15 – 24 ans Pôle de Roissy : 77% des déplacements domicile travail se font en voiture ...mais 30-45% des déplacements domicile-travail venant du Val d'Oise se font en transports collectifs = des actifs captifs malgré la desserte peu performante
<p>3 Des mobilités contraintes par un urbanisme de plaques</p>	<ul style="list-style-type: none"> Une mobilité contrainte par un urbanisme de plaques, et des infrastructures peu franchissables Un réseau autoroutier prédominant palliant au manque de liaisons secondaires L'A1 lien privilégié entre Paris et l'aéroport Une offre de transports collectifs complexe à l'échelle locale reliant difficilement les zones d'habitat les plaques économiques 	<ul style="list-style-type: none"> Des parts modales transports collectifs du Grand Roissy entre 15 et 20% A1, véritable épine dorsale des déplacements : près de 180 000 véh. circulent quotidiennement sur A1, dont 70% sont en échange avec le territoire (DRIEA, 2015) L'A1 congestionnée en raison de 7 points sensibles, faisant perdre de la capacité à l'infrastructure (échangeurs et tunnels) Sur A1, 55% de trafic supplémentaire généré dans la zone de l'aéroport et 57% de trafic supplémentaire généré par le secteur de Plaine Commune
<p>4 Un territoire très dynamique et concerné par des projets aux horizons incertains</p>	<ul style="list-style-type: none"> De nombreux projets de transports prévus pour accompagner le développement du territoire, qui permettront des gains d'accessibilité vers l'extérieur (modes lourds) Mais des horizons de réalisation encore inconnus: Barreau de Gonesse, CDG Express, Bouclage de la Francilienne, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Entre 400 000 et 500 000 habitants et emplois supplémentaires à l'horizon 2030 Des territoires du Val d'Oise encore à 1h des zones d'activités du corridor A1

Les enjeux urbains et de mobilité - 1. Une gouvernance complexe

- ▶ Le territoire est divisé entre de nombreux acteurs institutionnels ne portant pas de schéma stratégique global
- ▶ Un territoire réparti sur 3 départements :
 - Val d'Oise et Seine-et-Marne : grande couronne
 - Seine-Saint-Denis : petite couronne
 - Une compétence « routes départementales » divisée
- ▶ Un territoire politique et stratégique morcelé
 - Plusieurs établissements publics
 - Présence d'acteurs privés aux emprises territoriales presque équivalentes à des communes : ADP en particulier
- ▶ Une vision stratégique locale partagée entre 4 CDT
- ▶ Une réflexion en cours de création d'un Contrat d'Intérêt National (CIN)
 - sur quel périmètre ?



LES COLLECTIVITÉS	LES ETABLISSEMENTS PUBLICS (EP)	LES CONTRATS DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAUX	INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT
..... Limites communales	■ EPT Terres d'Envol	■ Est-Seine-Saint-Denis	→ Autoroute
- - - Limites départementales	■ EPT Plaine Commune	■ Pôle Métropolitain du Bourget	■ RER B
AUTRE	■ EPT Est Ensemble	■ Roissy Terres de France	■ RER D
■ Aéroports de Paris	■ CA Roissy Pays de France	■ Val de France, Gonesse, Bonneuil en France	■ Lignes 16 et 17
	■ CA Plaine Vallée		■ Ligne 15

▶ Près de 500 km² et 1 millions de personnes, répartis sur 3 départements, 4 établissements publics et 2 communautés d'agglomération

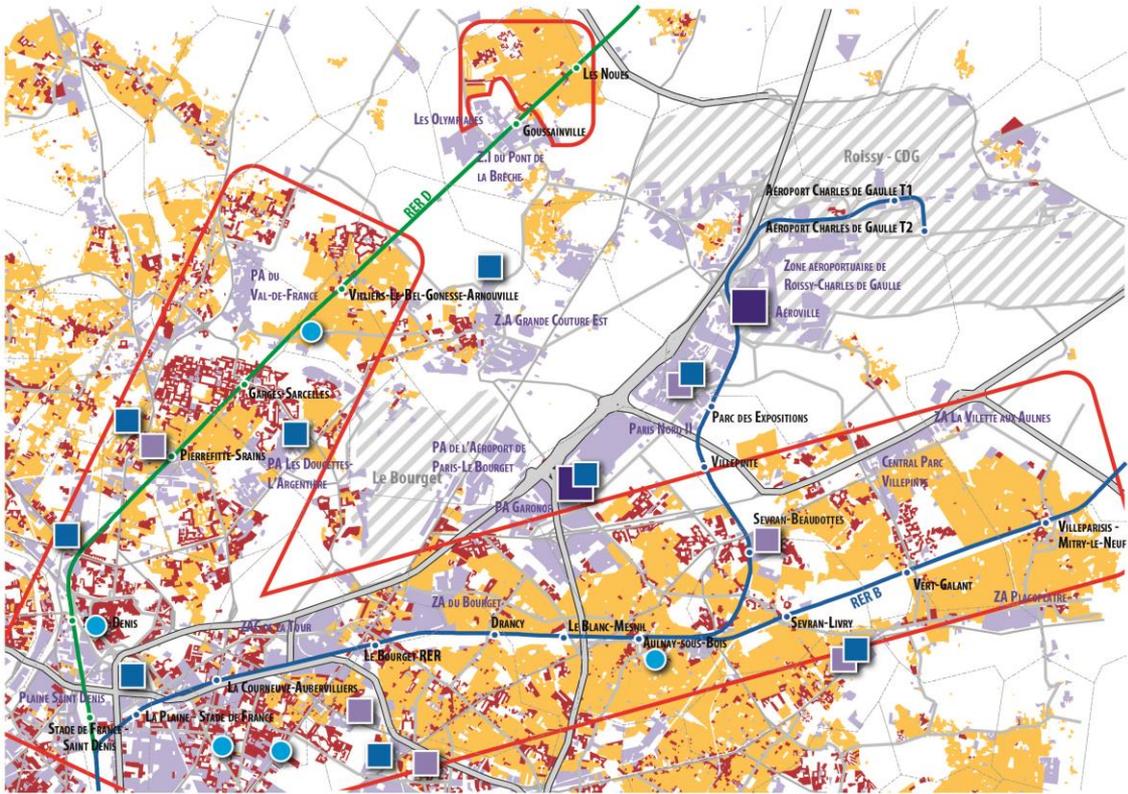
Les enjeux urbains et de mobilité – 2. Disjonction des pôles d'habitat et pôles d'emplois

► Une disjonction des pôles d'habitat et pôles d'emplois (à l'est) et les pôles d'habitat (à l'ouest)

- Une population concentrée à l'ouest et au sud, le long du réseau TC lourd
- Un bassin d'emploi étendu le long du corridor A1
 - 3^{ème} pôle d'emploi francilien
 - Un moteur, l'aéroport de Paris-CDG : 64 M de passagers/an, 2,1 Mt de fret (2014) 85 000 emplois directs
- Un pôle économique majeur, regroupant :
 - 2 aéroports, les sites industriels attenants
 - Les parcs d'exposition
 - Paris Nord 2 : pôle commercial et d'activités et des centres commerciaux d'envergure régionale
 - Les grands parcs logistiques
- La logistique une activité encore en expansion
 - 18 % des effectifs salariés
 - Logistique interfacée aéroport et route
- Une programmation urbaine orientée par les plans d'exposition au bruit des aéroports de Roissy et du Bourget

► Un pôle économique majeur, générant des flux largement dispersés

► Des densités discontinues, des liens et un équilibre difficile entre activités économiques et pôles résidentiels



<p>MODE D'OCCUPATION DU SOL, 2012</p> <ul style="list-style-type: none"> Habitat individuel Habitat collectif Activités Zones denses urbaines et à enjeux sociaux forts Aéroport 	<p>ZONES D'ACTIVITÉS ET DE PÔLARITÉS COMMERCIALES</p> <ul style="list-style-type: none"> Centre commercial régional O'ParisNor Centre commercial spécialisé Centre commercial avec hypermarché Concentration de commerces PARIS NORD 2 Nom du parc d'activités 	<p>INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT</p> <ul style="list-style-type: none"> Autoroute RER B RER D Gares du RER B Gares du RER D VILLEPINTE Nom de la gare
---	--	--

Les enjeux urbains et de mobilité – 2. Disjonction des pôles d'habitat et pôles d'emplois

► Une population jeune mais peu qualifiée, fortement touchée par le chômage et peu motorisée

► Au sud et à l'ouest, des difficultés sociales doublées d'un manque d'attractivité

- Une population globalement peu qualifiée, avec **13,9% de diplômés bac+2 en 2008**, contre 33,6% en IDF (DRIEA, 2012)
- Une **surreprésentation des employés/ouvriers**, seulement 10% d'actifs cadres
- Un **taux de chômage important** concernant notamment les jeunes peu qualifiés :
 - entre **15 et 20% en moyenne contre 11,7% en IDF** en 2011 (DRIEA, 2015),
 - entre **25 et 30% pour les 15-24 ans** contre 22% en IDF en 2011 (DRIEA, 2015)

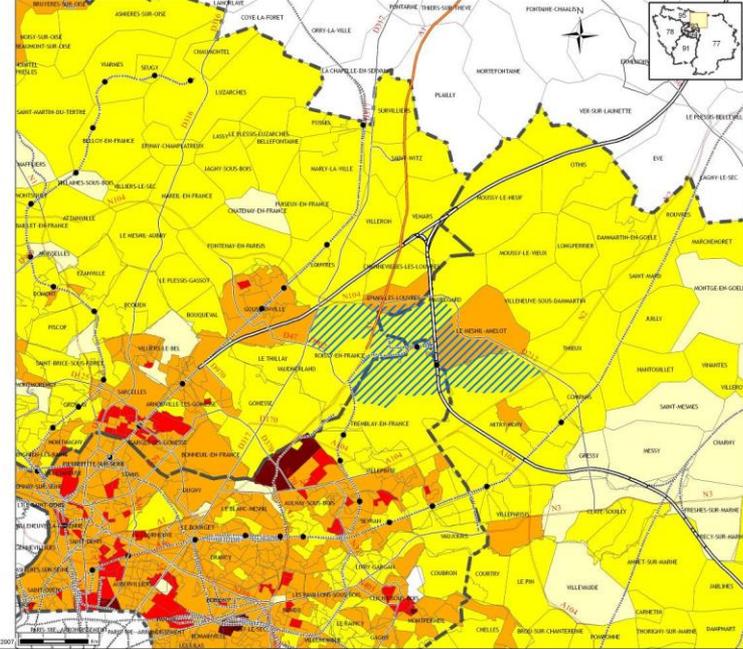
► Des ménages précaires avec un faible taux de motorisation

- Val de France, Gonesse, Bonneuil-en-France, Goussainville : plus de 30% de ménages non motorisés
- Au nord du Grand Roissy: plus de 85% de ménages motorisés

► Une **corrélation faible** entre les catégories d'emplois proposées et les qualifications des actifs

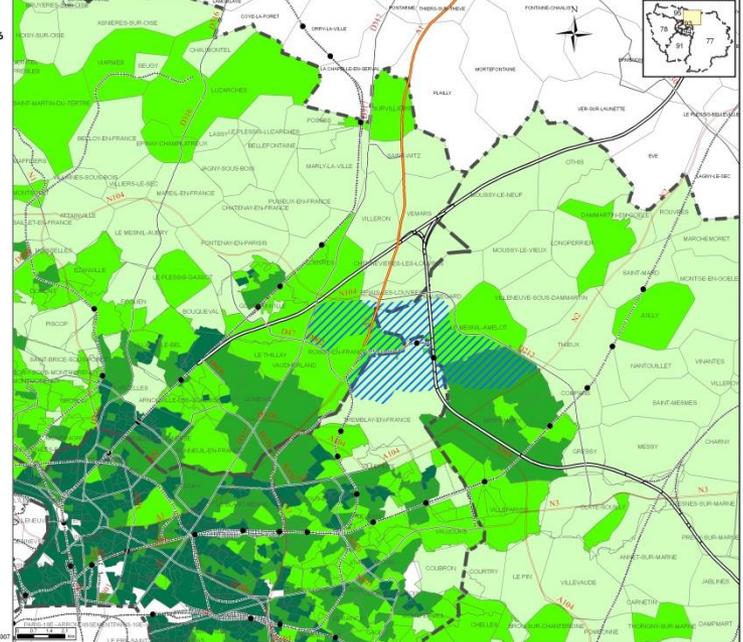
► Au sud et à l'ouest : **>30% de ménages non-motorisés**

► Des **taux de chômage de l'ordre de 20 à 30% pour les 15 – 24 ans**



Taux de chômage 2006

Source : STIF, Ingérop, 2012



Proportion des ménages sans voiture en 2006

Source : STIF, Ingérop, 2012

Les enjeux urbains et de mobilité – 3. Les mobilités contraintes par un urbanisme de plaques

- ▶ Une mobilité contrainte par un urbanisme de plaques, et des infrastructures peu franchissables
- ▶ Un historique d'urbanisme fonctionnel pour accueillir l'activité économique le long des grands axes de transport (A1, A3, A104)
- ▶ Un urbanisme spécifique : des parcelles à l'échelle communale avec parfois des acteurs économiques uniques
- ▶ Des infrastructures radiales accentuant ce morcellement territorial :
 - A1 : de la D370 à Aéroville 1 franchissement (A104/D170)
 - A104 : 3,5 km avec 2 franchissements le long du PIEX, PSA et le parc du Sausset
- ▶ Un urbanisme concentrant les flux sur les axes structurants : un engorgement sur les autoroutes et aux franchissements
- ▶ Une programmation en corrélation avec cette forme urbaine
 - Une impossibilité à construire du logement
 - Un territoire avec beaucoup de foncier et des projets de transport structurant radiaux



URBANISME FONCTIONNEL PAR POCHEs

Poches urbaines :
 existantes (orange rectangle)
 en projet (brown rectangle)

Entrées des poches :
 existantes (red dot)
 en projet (black dot)

FRANCHISSEMENTS DES INFRASTRUCTURES AUTOROUTIÈRES ET FERROVIAIRES

Aériens (black double arrow)
 Souterrains (grey double arrow)
 tous modes (black double arrow)
 routiers (red double arrow)
 modes actifs (blue double arrow)
 chemins agricoles (green double arrow)

linéaire autoroutier avec très peu de franchissements (blue rectangle)
 projet de passerelle Europacity (red rectangle)

▶ Vers une accentuation de cette forme urbaine ?

Les enjeux urbains et de mobilité – 3. Les mobilités contraintes par un urbanisme de plaques

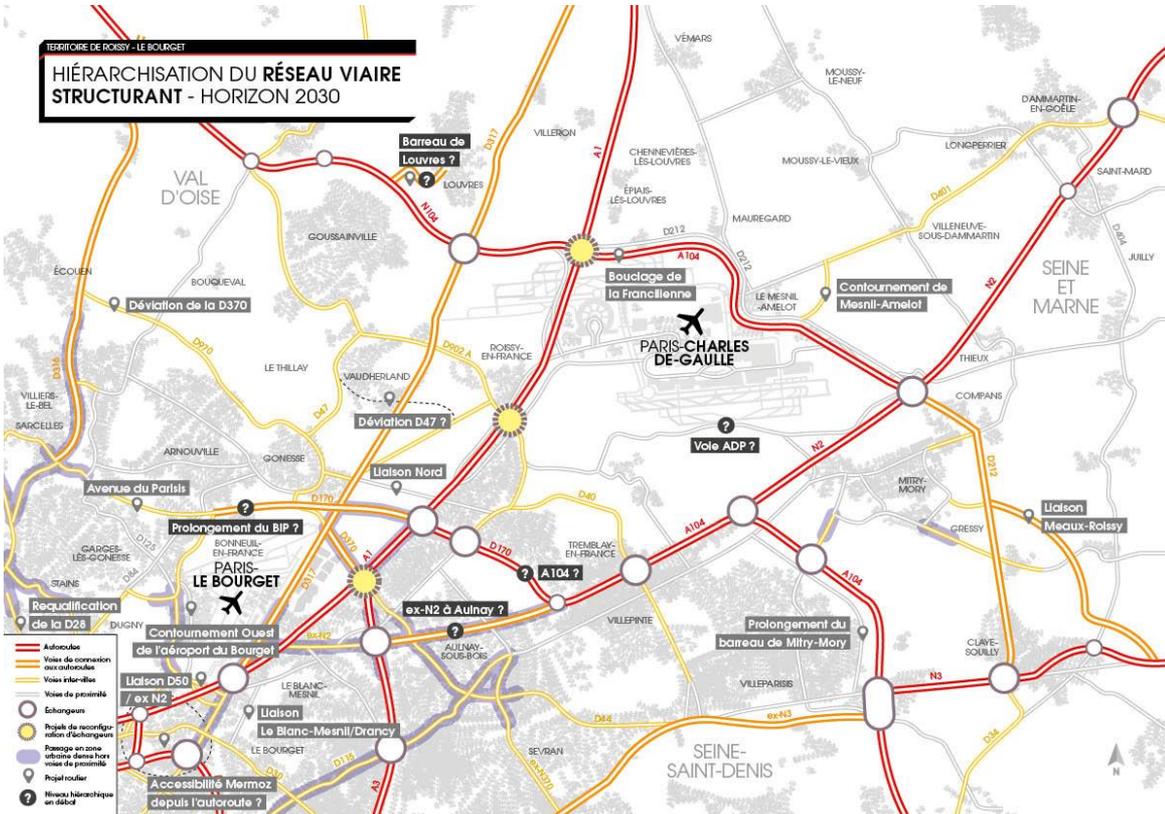
► Un réseau autoroutier prédominant palliant au manque de liaisons secondaires

- Un territoire morcelé et isolé par les grandes infrastructures de transport :
- **Prédominance du réseau magistral :**
 - A1, véritable épine dorsale des déplacements: seulement 30% de transit (DRIEA, 2015)
 - A3, la Francilienne et la RN 2
 - **Renforcement du volume de déplacements** sur le territoire et de la **dépendance à l'A1**, liés au clivage entre habitat et activités
 - **L'offre du réseau secondaire n'augmentera pas à l'avenir**, hormis l'avenue du Paris. Les projets sur le réseau départemental s'orientent vers **une baisse de la capacité** pour les voitures pour donner plus de place aux autres modes

- ... **Généralisant des problèmes d'accessibilité et de mobilités:**
- Desserte en mode ferré essentiellement **radiale**, manque de **liaison est-ouest**
 - **Déficit d'image** entre autres dû à son éloignement aux transports en commun, limitant son développement

► Un réseau hiérarchisé pour 2030 ayant vocation à donner plus de place aux TC et aux modes actifs.

- Le territoire nord-est francilien est très dépendant pour ses déplacements du réseau magistral, seul permettant la desserte de tous les grands pôles
- Le réseau secondaire ne verra pas sa capacité augmenter dans les prochaines années



Source : EPA Plaine de France

Les enjeux urbains et de mobilité – 3. Les mobilités contraintes par un urbanisme de plaques

Le modèle de la DRIEA, socle commun à toutes les études de mobilité sur le territoire

Qu'est-ce que le modèle trafic de la DRIEA?

- Un **modèle régional de déplacement** basé sur les résultats de l'enquête globale de transport de 2001.
- Pour l'étude ont été pris en compte les **nouveaux comportements modaux** (EGT 2010)
- Pas de distinction entre les flux de voiture particulière et poids lourds

Contenu du modèle de trafics

- 2 horizons : 2020 et 2030
- Prennent en compte les prévisions habitat et emploi (IAU – DRIEA 2013) : **+400 000 en 2030**
- Des **intentions** d'aménagement de transport en commun :
 - Extension T5 (SDRIF)
 - Halte RER B Aéroville
 - Barreau de Gonesse
 - Bouclage de la Francilienne

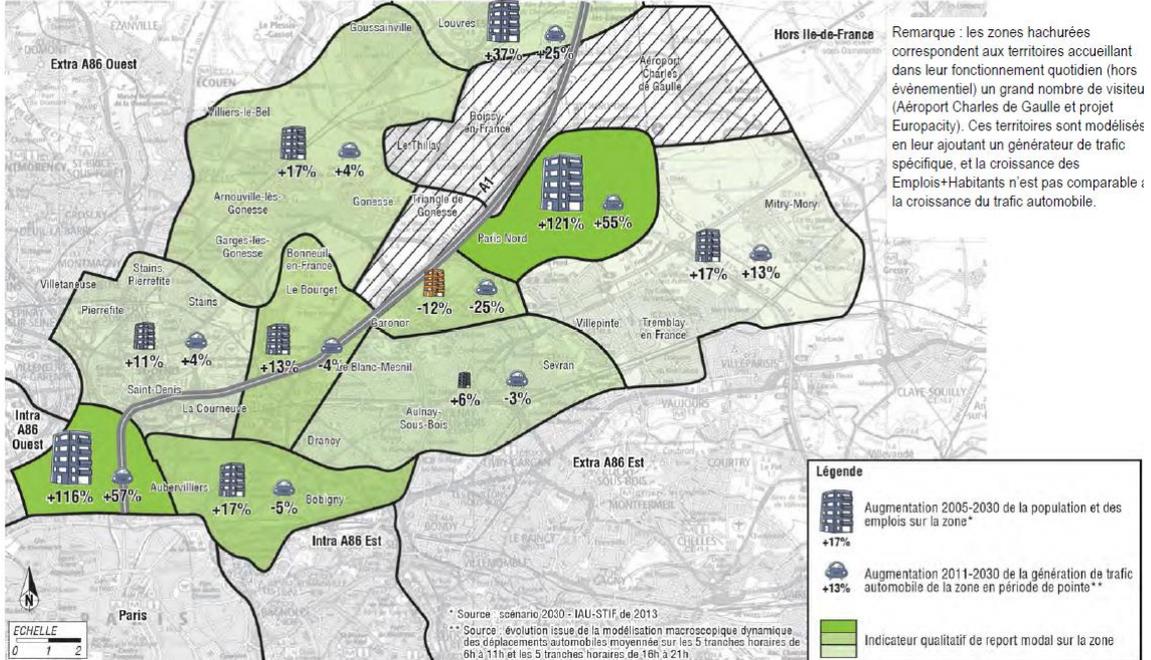
Les enjeux globaux de l'A1 identifiés par la DRIEA

- Préserver le lien stratégique entre Paris l'Aéroport et le nord de la France
- Assurer la fluidité du trafic
- Garantir l'accessibilité des territoires à l'A86 et au réseau magistral
- Améliorer l'insertion urbain

Le modèle projette en 2030 une dégradation générale des conditions de circulations, un étalement des heures de pointe, et une dépendance accrue du territoire à l'A1

+ de 400 000 emplois résidents prévus à l'horizon 2030

Comparaison des projections de croissance des populations et emplois et de la demande automobile



Source : DRIEA, 2015

Source : DRIEA, 2015

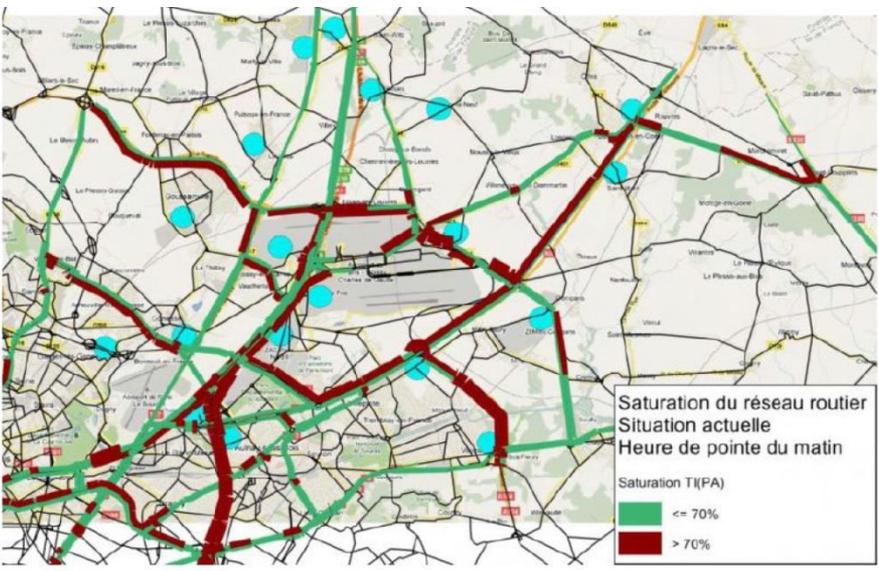
► Une desserte routière qui ne pourra pas absorber de flux supplémentaires, une amélioration à reporter sur les transports collectifs

- Un territoire particulièrement dépendant de l'autoroute A1 (DRIEA, 2015) :
- Plateforme aéroportuaire de Roissy : 18% des flux émis/reçus transitent sur l'A1
 - Nord de Plaine Commune : 20% des flux émis/reçus transitent sur l'A1
 - 12 à 20% des flux correspondent à la desserte des zones traversées

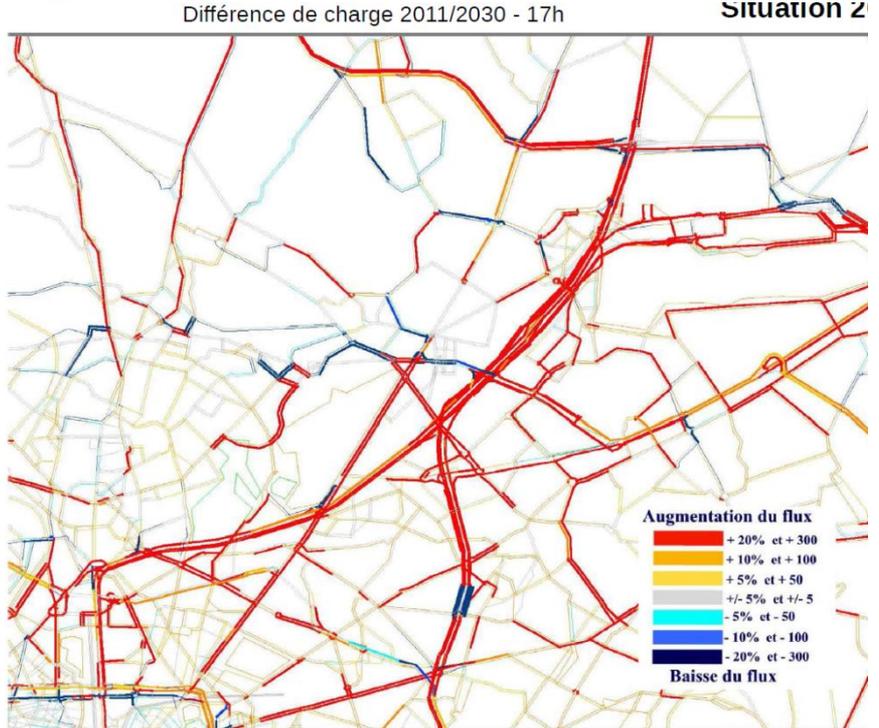
- Un réseau routier déjà fortement congestionné et un réseau secondaire faiblement attractif (DRIEA, 2015)
- Une perte de capacité de l'A1 liée aux échangeurs : Des ouvrages aux caractéristiques dérogatoires (insertion complexe)
 - Peu d'évolutions sur l'infrastructure prévues à l'avenir
 - L'accroissement des flux sur l'A1 est dû à : Paris, la petite couronne (+57%) et Roissy (+55%)
 - Une tendance au resserrement des capacités sur le réseau routier en proche couronne

► « L'aggravation de la saturation, peu acceptable dans le scénario de référence de 2030, exige des mesures volontaristes en faveur du report modal » (DRIEA, 2015)

► 55% de trafic supplémentaire généré dans la zone de l'aéroport et 57% de trafic supplémentaire généré par le secteur de Plaine Commune



Situation 2010
Saturation du Réseau HPM



Situation 2030
Différence de charge

Les enjeux urbains et de mobilité – 3. Les mobilités contraintes par un urbanisme de plaques

► Une offre de transports collectifs complexe à l'échelle locale reliant mal les zones d'habitat les plaques économiques

► Un territoire desservi par les ligne B et D du RER, aménagées en radiales vers Paris

► Des liaisons peu nombreuses pour relier les pôles d'habitat de l'ouest aux pôles d'habitat à l'est

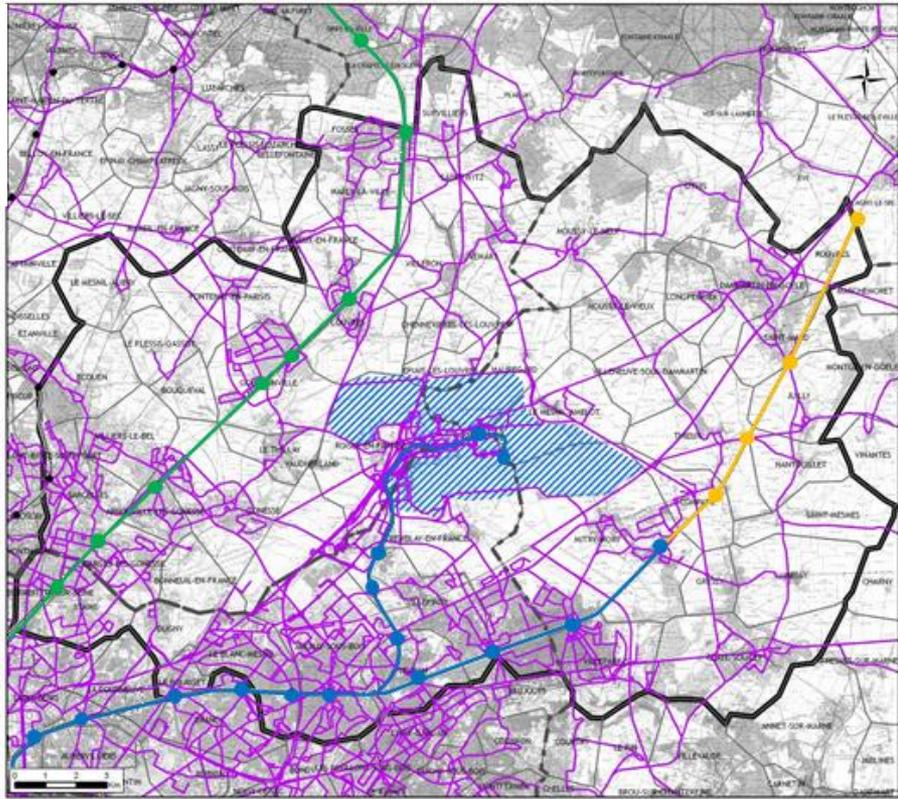
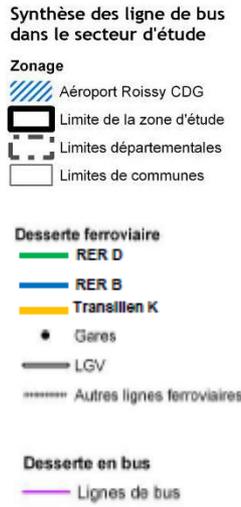
- Absence de réseau lourd
- Un réseau de bus réseau routier reposant sur un maillage est-ouest restreint, peu développé en raison de cet urbanisme de plaques

► Une offre TC routière complexe

- Des liaisons en bus difficiles en raison des nombreuses coupures urbaines (voies ferrés, autoroutes, Francilienne, etc.), et de la congestion routière
- Des fréquences et des amplitudes horaires souvent limitées, peu compatibles avec les emplois en horaires décalés
- Des temps de parcours en transport en commun élevés pour relier des pôles très proches – des services peu concurrentiels à la voiture particulière
- Une lisibilité du réseau difficile pour les usagers compte-tenu de la multiplicité des opérateurs exploitant le réseau de bus

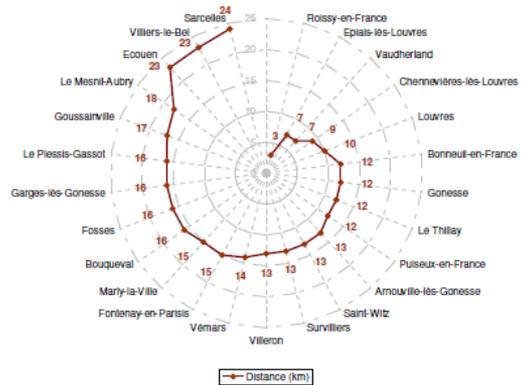
► Une offre TC sur la plateforme aéroportuaire peu lisible

► Des déplacements en transports en commun encore peu performants pour relier les pôles d'habitat et les pôles d'emploi du secteur

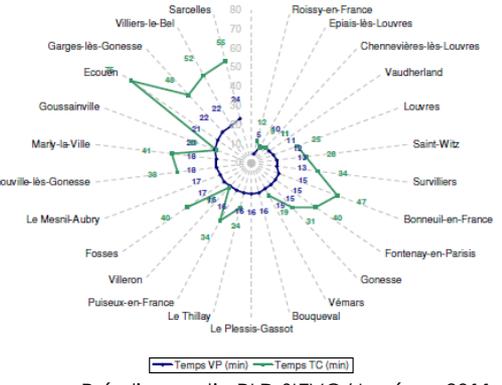


Source : Etude STIF/ Ingérop 2012

Distance entre les centres-villes des communes du secteur et l'aéroport de Roissy



Comparaison entre les meilleurs temps de parcours en transport en commun et en voiture



Source : Pré-diagnostic PLD SIEVO/ Ingérop 2011

► **Cadrage sur les comportements de mobilité observés en Ile de France**

► **En Ile-de-France, le nombre de déplacements réalisés en voiture augmente en grande couronne (dont le secteur du Val d'Oise)**

- Entre 2010 et 2001: +17% de déplacements par jour : +21% dép. en TC
- Croissance de l'usage de la voiture en grande couronne uniquement

► **Des motifs de déplacement qui se diversifient, les motifs obligatoires :**

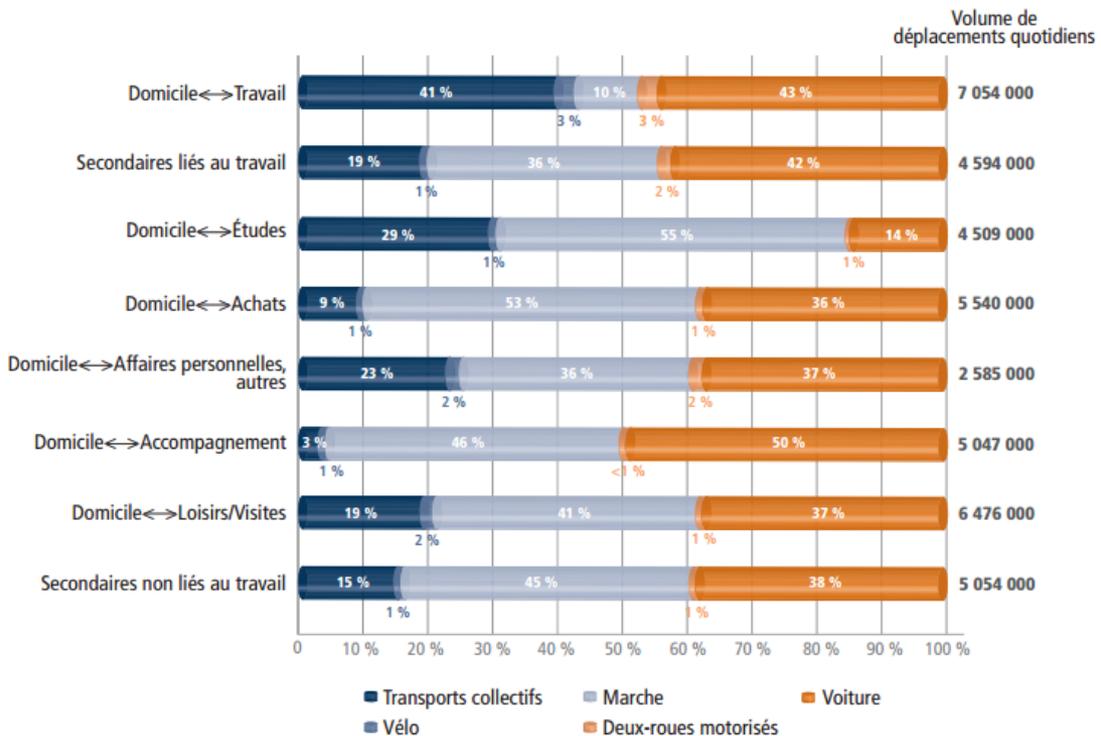
- Les domicile-travail représentent 18 % des déplacements
- Les domicile-loisirs représentent 16% des déplacements
- Les domicile-achat représentent 14% des déplacements

► **Secteur du Grand Roissy :**

- part modale TC entre 20 et 15 %,
- part modale voiture aux alentours de 40%, jusqu'à 50% dans le Val d'Oise.

► **Des parts modales en transports collectifs dans le Grand Roissy entre 15 et 20%**

Répartition des déplacements par mode selon les motifs



Source : Enquête Globale de Transport 2010

Les enjeux urbains et de mobilité – 3. Les mobilités contraintes par un urbanisme de plaques

• Le pôle aéroportuaire de Roissy : un pôle d'emploi d'envergure métropolitaine dont l'accès est largement assuré par la voiture

► **Déplacements des actifs franciliens vers le pôle aéroportuaire de Roissy**

- 128 000 actifs
- En provenance de plus de 800 communes franciliennes
- 77% des déplacements sont réalisés en voiture

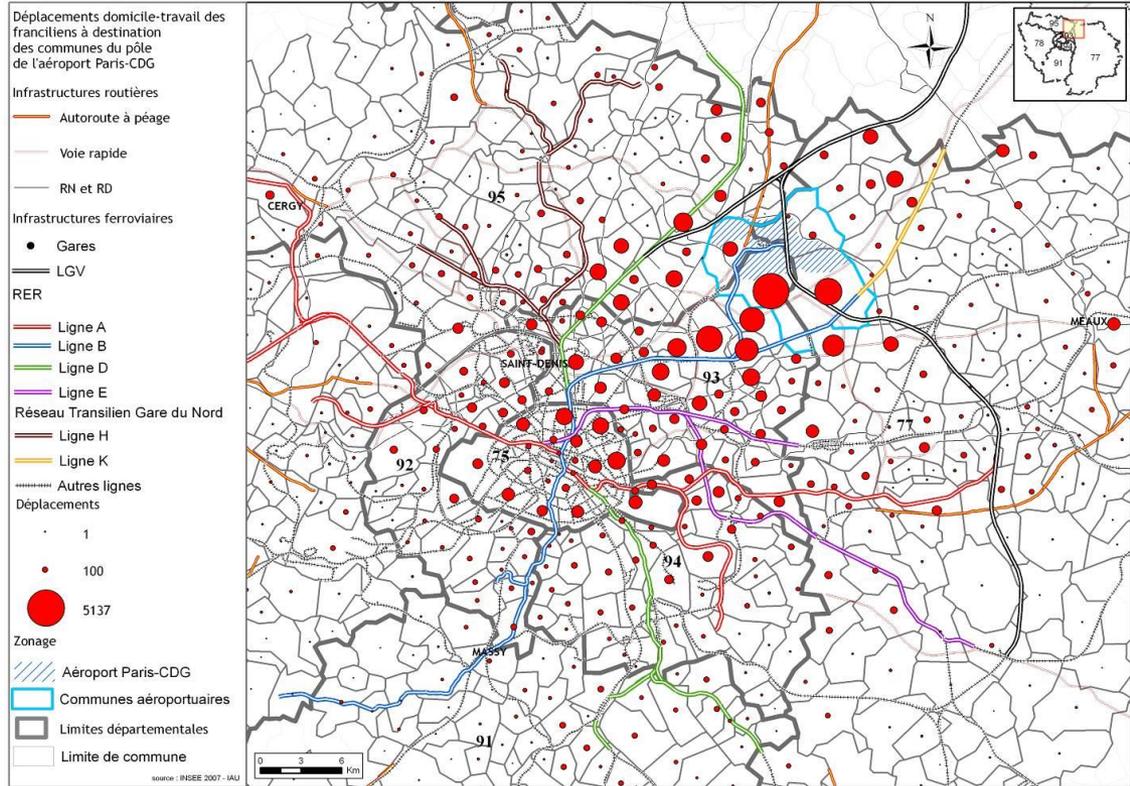
► **Des emplois largement occupés par des actifs résidant dans un rayon de 15 km autour de la plateforme aéroportuaire**

- Une diffusion des déplacements générés par les communes situées **entre Paris et la Zone aéroportuaire**, décroissant (axe RER B)
- Des déplacements **peu significatifs au sud, au-delà** de Paris et des pôles urbains plus éloignés (Cergy, Meaux, Créteil)
- Une répartition diffuse des actifs dans un rayon de 15 km

► **Pôle de Roissy : 77% des déplacements domicile travail se font en voiture**

► **Une part TC importante dans les déplacements en provenance de Paris et faible depuis la banlieue**

Déplacements domicile-travail à destination du pôle de Roissy



Source : STIF/ Ingérop, 2012, d'après INSEE 2006

Départements de résidence	Nombre d'actifs	Part-voiture-particulière (VP)	Part-transport-en-commun (TC)
Seine-Saint-Denis (93)	18-955	72%	26%
Val-d'Oise (95)	14-520	80%	16%
Seine-et-Marne (77)	13-270	92%	7%
Paris (75)	8-180	55%	43%
Val-de-Marne (94)	5-220	80%	17%
Hauts-de-Seine (92)	4-455	77%	21%
Essonne (91)	2-730	82%	17%
Yvelines (78)	1-905	85%	12%
Total (Ile-de-France)	69-235	77%	20,5%

Les enjeux urbains et de mobilité – 3. Les mobilités contraintes par un urbanisme de plaques

▶ Les actifs les moins favorisés sont dépendants des transports collectifs pour se rendre à Roissy et rencontrent beaucoup de difficultés

▶ Déplacements des actifs résidant à proximité du territoire aéroportuaire

- Un niveau de dépendance des communes au pôle d'emploi aéroportuaire décroissant, en s'éloignant du site
- Des flux proportionnels aux poids des communes

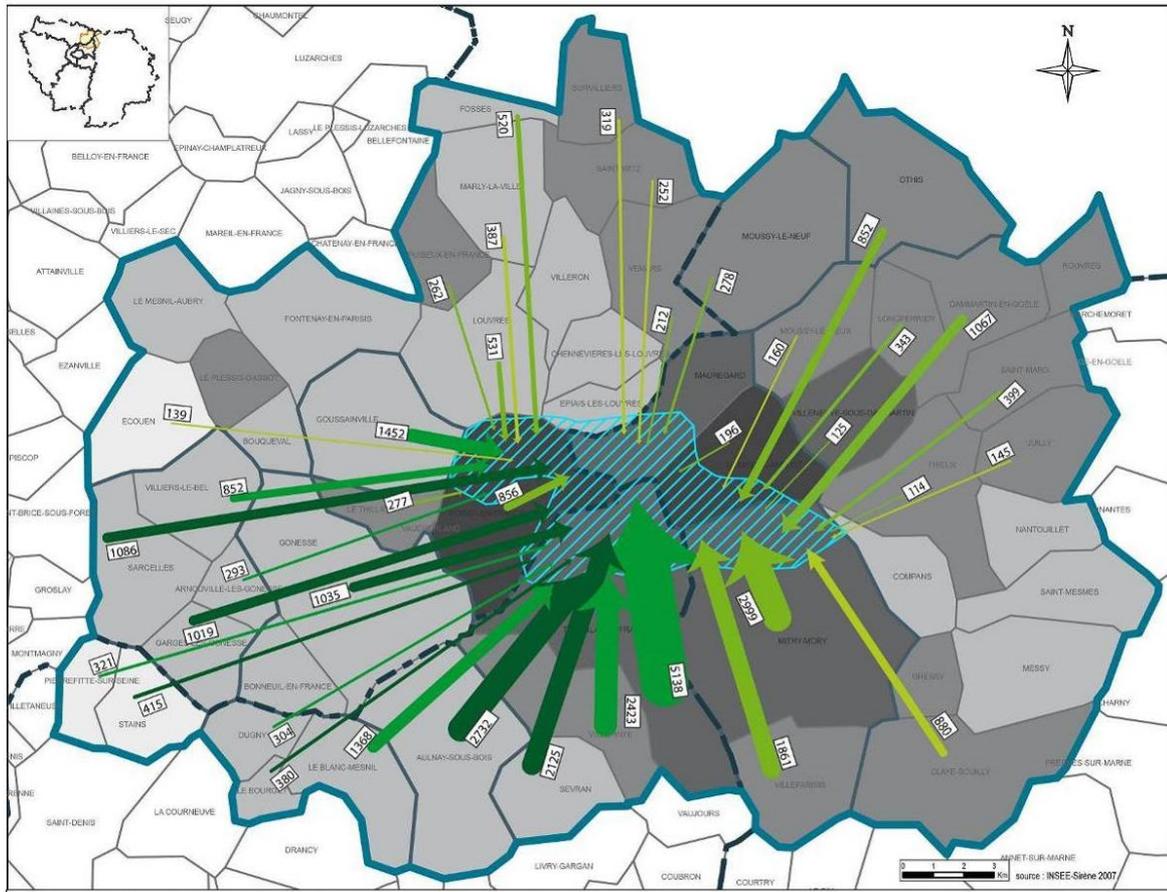
▶ Une part modale des TC plus importante dans les communes situées au sud, et à l'ouest

- Où les taux de motorisation des ménages sont les plus faibles
- Des actifs captifs

▶ Des distances courtes mais des itinéraires et des temps de parcours parfois complexes, notamment pour les actifs résidant le long de la ligne D du RER

- Centre-ville de Gonesse/CDG2 : 45 min à 1h
- Centre-ville de Goussainville/CDG2 : 1h-1h15
- Centre-Ville de Sarcelles/CDG2 : 1h-1h20, en passant par Paris en RER ou 2 lignes de bus

▶ 30-45% des déplacements domicile travail dans le secteur de proximité se font en transports collectifs, malgré la complexité de certains trajets



Déplacements domicile-travail entre les communes de la zone d'étude vers les communes du pôle de l'aéroport Paris - CDG

Zonage	Part des actifs occupés travaillant à l'aéroport	Nombre d'actifs travaillant à l'aéroport	Proportion de déplacement en TC
aéroport Paris-CDG	45.01 - 66.22%	196	30.01 - 45%
zone d'étude	30.01 - 45%	2423	15.01 - 30%
limites départementales	15.01 - 30%	5138	5.01 - 15%
limites de communes	5.01 - 15%		0 - 5%
	0 - 5%		

Source : STIF/ Ingérop, 2011, d'après INSEE 2006

Les enjeux urbains et de mobilité – 4. Un territoire très dynamique

Les principaux projets urbains

► Une polarité économique à l'échelle métropolitaine en plein développement

► Un secteur de développement stratégique métropolitain, inscrit au SDRIF

► Un territoire en plein développement:

- Entre 400 000 et 500 000 emplois et habitants supplémentaires d'ici 2030 (prévisions IAU et DRIEA, 2013)
- Une capacité de l'aéroport CDG allant jusqu'à 80 millions de passagers en 2022 (IAU, 2016), sans tenir compte des possibles agrandissements de l'aéroport

► Des projets d'habitat limités par les contraintes des plans d'exposition au bruit des aéroports

► Un archipel de projets économiques

- Des projets de très grandes ampleur...
- aux maîtrises d'ouvrage variées : Aériens, Triangle de Gonesse, Aéroport du Bourget, PSA ...
- Parfois redondants (salles multifonctionnelles, espaces commerciaux, etc...)
- Absence d'arbitrage
- Des interfaces entre les projets encore peu affirmées

► 400 000-500 000 emplois et habitants supplémentaires d'ici 2030

► Une hausse de flux du territoire générés par les projets à prévoir : des déplacements à anticiper

Projets non délimités

Type de projet

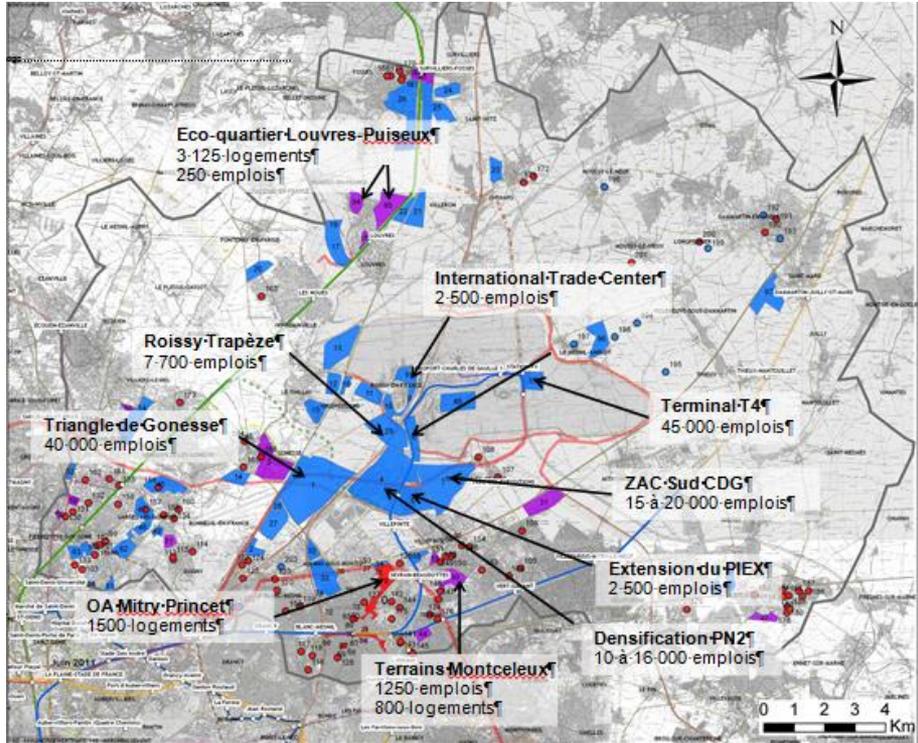
- Activité
- Habitat
- Mixte

▭ Zone d'étude

Projets délimités

Type de projet

- Activité
- Habitat
- Mixte



Projet	Emplois créés entre 2011 et 2019	Emplois créés entre 2020 et 2030 hypothèse basse	Emplois créés entre 2020 et 2030 hypothèse haute	TOTAL Emplois créés 2007-2030 hypothèse haute
Triangle de Gonesse	-	40 000	40 000	40 000
Densification Paris Nord 2	-	10 000	16 000	16 000
ZAC sud CDG	-	15 000	20 000	20 000
International trade center	1 600	900	900	2 500
ZI le Thillay	-	2 500	2 500	2 500
Roissy Trapèze	1 200	6 500	6 500	7 700
Roissy CDG T4	29 700	15 300	15 300	45 000
Densification Zone de Fret Tremblay	1 748	1 348	2 252	4 000

Les enjeux urbains et de mobilité – 4. Un territoire très dynamique

► Des projets de transports en commun et routiers nombreux

► Des projets TC aux multiples MOA et diverses systèmes d'exploitation

- Lignes 16 et 17 du Grand Paris
- Débranchement RER D « Barreau de Gonesse », CDG Express
- Plusieurs corridors de TCSP définis par le STIF parfois « concurrencés » par des nouveaux projets locaux (Roissypériphérique...)

► Un maillage local renforcé

- Des liaisons déjà renforcées par le STIF :
 - Liaison Goussainville – Parc des Expositions / Roissypôle sur la ligne 32
 - création sous ligne 32 ZA
- Plusieurs renforts de services réalisés suite à l'étude du STIF en 2013:
 - BHNS Villiers-le-Bel – Villepinte
 - TZEN Aulnay-sous-Bois - Tremblay
 - Liaison Villepinte-Tremblay en France : Modification du tracé à l'étude et renfort de la ligne 39 (desservira Aérolians)
 - Liaison Villiers-le-Bel – RER D Villiers/Gonesse/Arnouville
 - Evolution de la ligne Filéo avec création d'une ligne régulière de support

► L'accessibilité métropolitaine sera confortée, notamment par la mise en service des lignes du Grand Paris

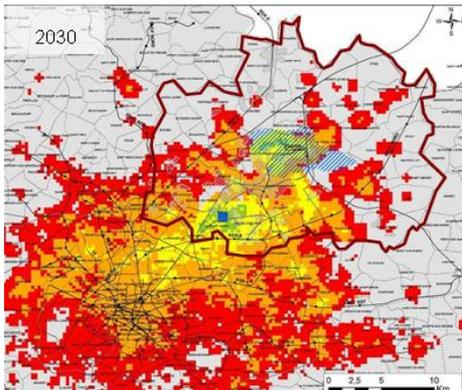
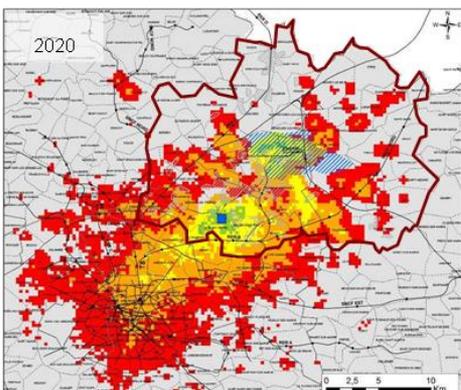
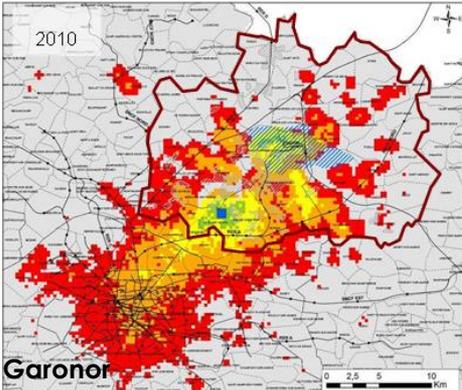
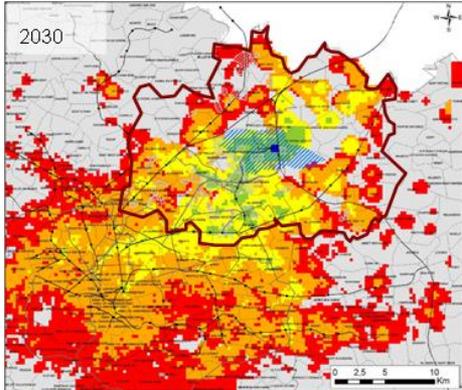
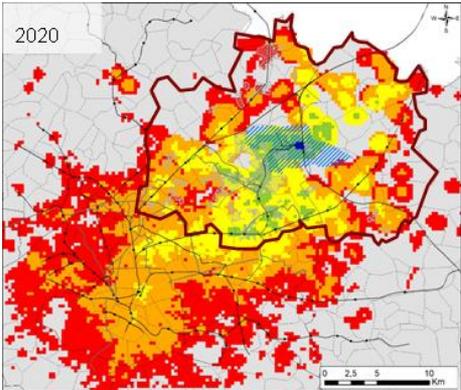
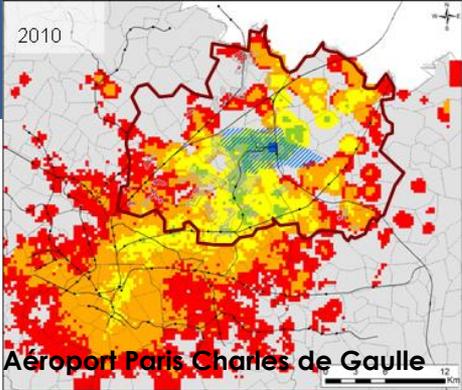
► A l'échelle locale, ces nouvelles infrastructures métropolitaines devront être relayées par un réseau TC local performant



Source : EPA Plaine de France, 2016

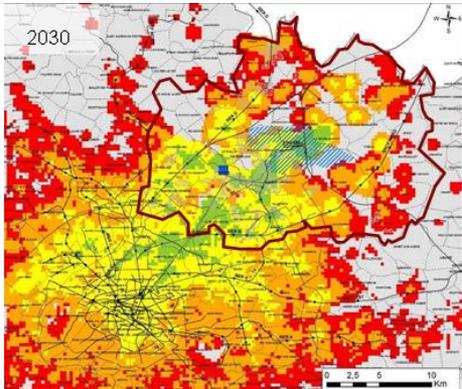
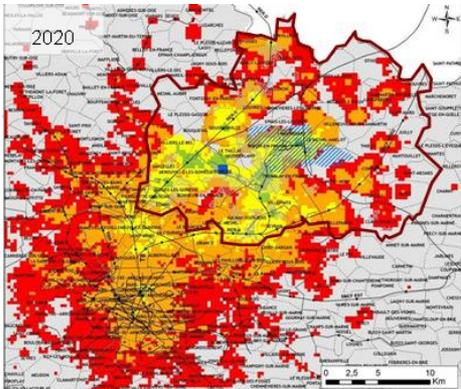
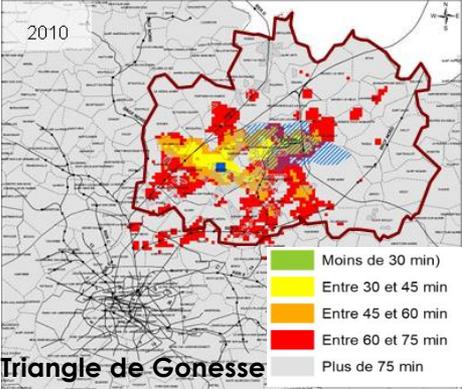
Les enjeux urbains et de mobilité – 4. Un territoire très dynamique

► Les temps de parcours en transports collectifs seront améliorés



► Une accessibilité qui va être améliorée par la mise en service des différents projets, mais certains déplacements locaux resteront difficiles autrement qu'en voiture

► Des territoires du Val d'Oise encore à 1h des zones d'activités du corridor A1



Source : STIF, 2013

Les enjeux urbains et de mobilité – 4. Un territoire très dynamique

► Incertitudes sur les horizons de mise en service de certains projets de transport structurant

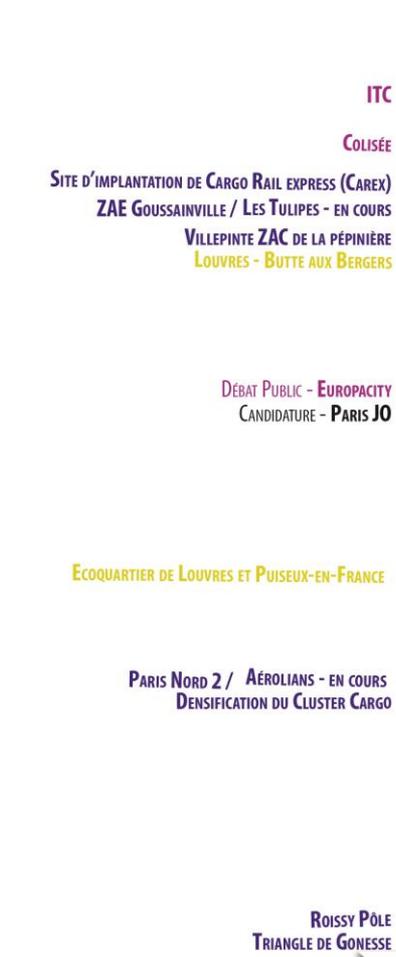
- Des grands projets de transport pour accompagner les projets urbains
 - Plusieurs projets urbains prévus à moyen terme de **grande ampleur**:
 - La ZAC Aérolians en cours, la densification de Paris Nord 2 et la densification du cluster Cargo
 - Europacity et la ZAC de Gonesse
 - Les réflexions en cours sur l'aéroport du Bourget
 - Des projets de transports structurants prévus à plus long terme : Ligne 17, Barreau de Gonesse, etc.

- Certains projets de transport aux horizons encore incertains
 - Contournement nord-est de CDG – bouclage de la francilienne
 - Reconfiguration de l'échangeur A1/A3/RD370
 - Reconfiguration de l'échangeur A1/A104
 - CDG – Express

- Réseau local, quel avenir pour les lignes TCSP encore non programmées ?
 - BHNS Stains Ceriseraie – PIEX
 - BHNS Le Bourget – Villepinte
 - ...

► Europacity, un grand projet urbain à l'horizon le plus certain. Compte tenu de son envergure pour le territoire, son actualité questionne la capacité du réseau futur à supporter les flux générés par l'ensemble des projets urbains

PROJETS URBAINS ET PROJETS D'ÉQUIPEMENTS



TRANSPORT : MISE EN SERVICE



EQUIPEMENT
ACTIVITÉ
HABITAT MIXTE

LOCAL
MÉTROPOLITAIN

► LES ENJEUX URBAINS ET DE MOBILITÉ DU QUART NORD-EST FRANCILIEN

► QUESTIONNEMENT DU PROJET EUROPACITY

- 1. Quelle typologie d'équipement ?
- 2. Vers une accentuation de l'urbanisme de plaque ?
- 3. Vers une répartition des flux correspondant au programme ?
- 4. Quelle capacité du réseau de la ligne 17 pour le territoire ?
- 5. Quelle réalité des parts modales ambitieuses du projet ?
- 6. Les effets sur le réseau routier ont-ils été évalués dans leur ensemble ?
- 7. Quels sont réellement les impacts sur A1 ?
- 8. L'offre de stationnement est-elle suffisante ?
- 9. Quelles mesures de l'impact logistique sur le territoire ?

Synthèse des questionnement liés au projet Europacity

	Points clés	Chiffres clés
1 Quelle typologie d'équipement?	<ul style="list-style-type: none"> Un centre de retaitainment de taille inédite pour l'Europe qui suppose de drainer des flux considérables 	<ul style="list-style-type: none"> 290 000 déplacements jours dans un environnement peu dense et monofonctionnel Une ambition de part modale transport collectif de 50%
2 Vers une accentuation de l'urbanisme de plaque ?	<ul style="list-style-type: none"> Des effets de frontière accentués pour les déplacements locaux de Gonesse à Sevran 	<ul style="list-style-type: none"> Des itinéraires complexes de plus d'une demi heure à pied pour les déplacements locaux, obligeant à prendre la voiture
3 Vers une répartition des flux correspondant au programme?	<ul style="list-style-type: none"> Des heures de pointe du soir concentrant les flux visiteurs importants croisés aux flux domicile-travail. 	
4 Quelle capacité du réseau de la ligne 17 pour le territoire ?	<ul style="list-style-type: none"> Un équipement qui devrait occuper 1/3 de la capacité de la L17 si la part modale en transports collectifs est respectée 	<ul style="list-style-type: none"> 35 % de la ligne 17 nord utilisée par les visiteurs d'Europacity
5 Quelle réalité des parts modales ambitieuses du projet?	<ul style="list-style-type: none"> Une part modale TC majorée par rapport aux comportements réellement observés. Un risque fort de report modal sur la route et d'effet de congestion 	<ul style="list-style-type: none"> Une part modale transport en commun entre 20 et 30 % pour un équipement commercial et de loisir de périphérie urbaine desservi par un mode lourd
6 Les effets sur le réseau routier ont-ils été évalués dans leur ensemble ?	<ul style="list-style-type: none"> Les trafics routiers générés sont très importants en échange avec le centre de la métropole 	<ul style="list-style-type: none"> 80 000 véhicules supplémentaires par jour sur le réseau routier et 30% de trafic supplémentaire par jour vers le cœur de l'agglomération
7 Quels sont réellement les impacts sur A1 ?	<ul style="list-style-type: none"> Un trafic routier supplémentaire très important se reportant sur le réseau secondaire Les trafics générés par Europacity accentuent la saturation de l'A1 en heure de pointe du soir 	<ul style="list-style-type: none"> Entre 14 et 22 % de trafic supplémentaire sur A1 avec une part modale de transport collectif allant de 46 à 25 % 6 à 10% de véhicules supplémentaires sur A1 en direction de la province à l'heure de pointe du soir
8 L'offre de stationnement est-elle suffisante ?	<ul style="list-style-type: none"> Un dimensionnement du stationnement très ambitieux par rapport au site et à l'équipement : un risque de report sur les espaces publics du territoire 	<ul style="list-style-type: none"> Une offre de stationnement dimensionnée comme un équipement de centralité urbaine : ratio de 0,3 place pour 1 000 visiteurs
9 Quelles mesures de l'impact logistique sur le territoire ?	<ul style="list-style-type: none"> Un environnement dédié à la logistique. Un risque de congestion et de perte d'attractivité économique 	<ul style="list-style-type: none"> 390 camions de livraison en journée ? Risque de : congestion et perte d'attractivité économique, nuisances par la concentration des poids lourds à proximité

Questionnement du projet – 1. Quelle typologie d'équipement ?

► **Un centre de retailtainment de taille inédite pour l'Europe qui drainera des flux considérables**

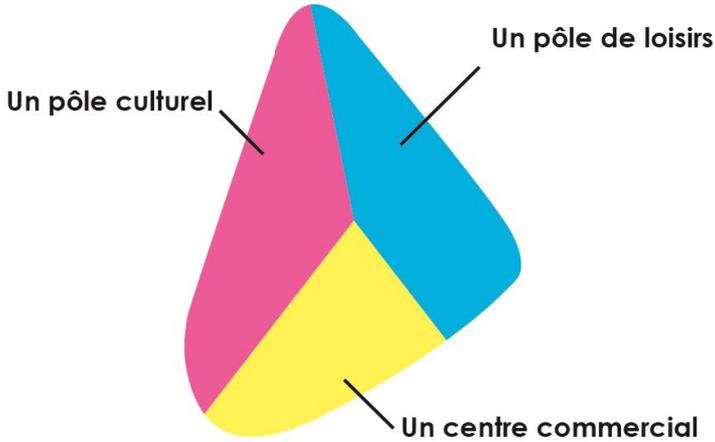
- **Environnement urbain d'Europacity et du triangle de Gonesse**
 - une situation en **frange de l'agglomération**
 - le Triangle de Gonesse entouré d'un **tissu urbain monofonctionnel d'activités** et de **grandes infrastructures** de transport
- **Le programme**
 - 150 000 m² de loisirs
 - 50 000 m² de culture
 - 230 000 m² de commerces
 - 20 000m² de restaurants
 - 2 700 chambres d'hôtel
 - 10 hectares de parc urbain
 - 7 hectares de ferme urbaine

- **Un équipement de très grande ampleur**
 - 750 milliers m² (surf. de la structure) : **une taille inédite en Europe.**
 - **31 millions de visiteurs annuels** : autant que Disneyland et Val d'Europe réunis
 - **6 millions de touristes par an** : une hypothèse de fréquentation touristique équivalente aux plus grands sites culturels ou de loisirs parisiens, comme la Tour Eiffel

► **290 000 déplacements par jour, dans un environnement peu dense et monofonctionnel**

► **Une ambition de part modale en transport collectif de 50%**

Un retailtainment center aux dimensions inédites en Europe



Expression en volume des hypothèses de la maîtrise d'ouvrage de la ZAC de Gonesse et d'Europacity

	ZAC Triangle de Gonesse (hors EuropaCity)	EuropaCity	Total
Déplacements générés par jour en moyenne	100 000	189 000	289 000
Part modale TC	50%	46%	
Déplacements TC	50 000	86 940	136 940
Déplacements VP	50 000	102 060	152 060
Nombre VP	45 455	44 673	90 127
Déplacements générés à l'heure de pointe du soir	17 000	16 065	33 065
Fréquentation TC	8 500	7 390	15 890
Nombre VP en échange	7 727	3 797	11 524

source : d'après Egis, Systra, CDVIA, Etude d'impact ZAC de Gonesse

Questionnement du projet – 2. Vers une accentuation de l'urbanisme de plaque ?

► Des effets de frontière accentués pour les déplacements locaux de Gonesse à Sevran

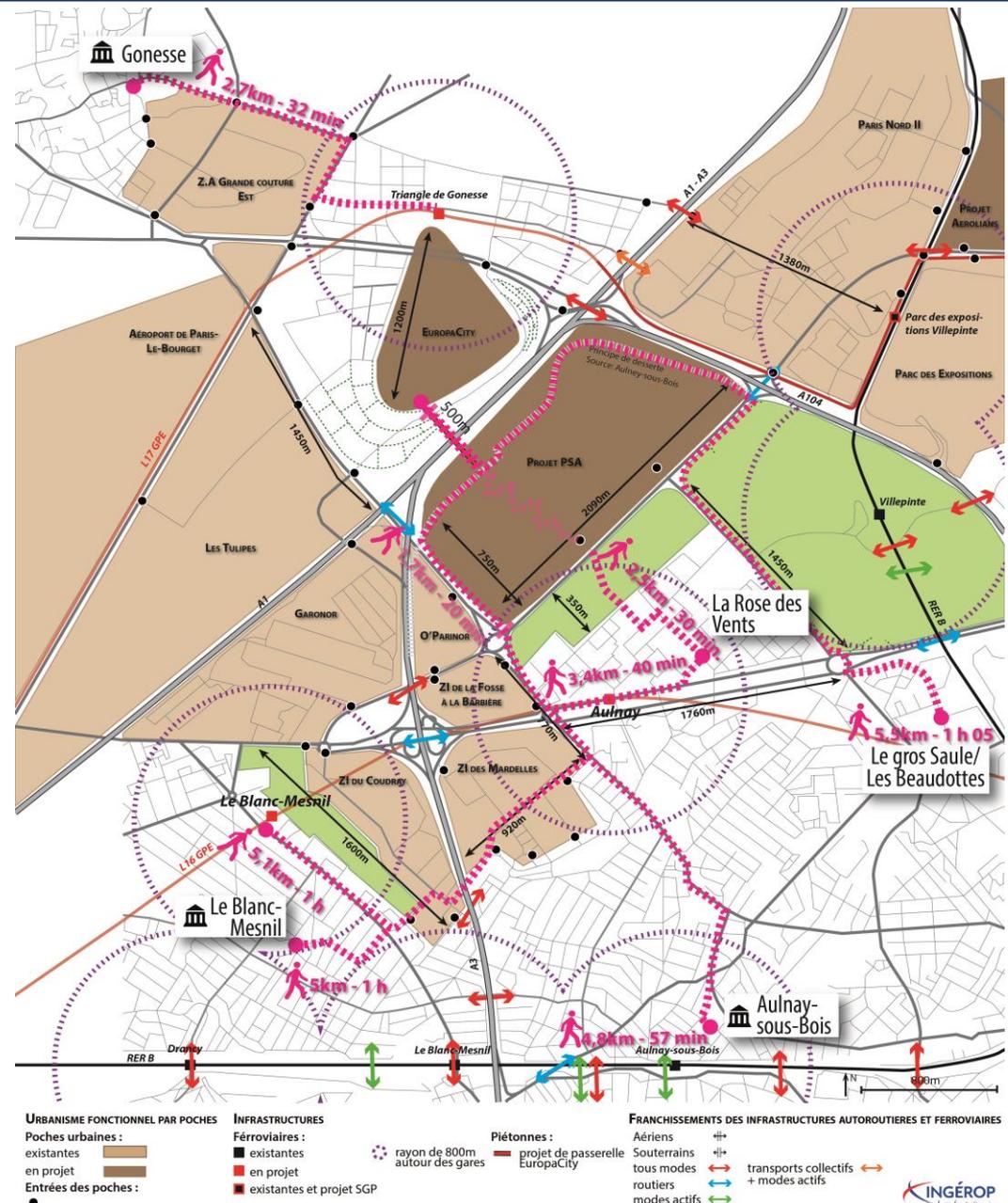
► La ZAC de Gonesse entourée de poches fonctionnelles :

- **Hermétiques**
 - Peu d'entrées et sorties pour les traversées (Paris Nord II, les Tulipes, O'Parinor etc.).
 - Parfois **totale**ment fermées (site PSA – SMR-SMI, aéroports, PIEX, Garonor)
 - Appartenant souvent à un **acteur économique unique** (ADP, PSA...)
- **Sur de grandes surfaces**
 - **Etendues sur des centaines de mètres**, allant de 2 km de long pour PSA à 1,4 km pour la traversée de Paris Nord II.

► Cernée par des infrastructures radiales de transports accentuant ce sentiment de division en poches :

- **Un réseau routier et autoroutier**
 - **Déterminant la forme des poches**, les séparent des autres et du tissu urbain,
 - Palliant au **manque de liaisons** routières locales
 - Le **réseau magistral est le réseau de desserte des poches**
 - Un réseau ferroviaire peu développé qui dessert peu de poches
- **Des nouveaux projets**
 - qui longent et contournent les poches sans les traverser et les desservir.
 - une **accessibilité future assurée** par les lignes 16 et 17
 - des quartiers d'habitation à 30min ou 1h d'EuropaCity

► Des itinéraires complexes pour les déplacements locaux, obligeant à prendre la voiture et les axes magistraux



Questionnement du projet – 3. Vers une répartition des flux correspondant au programme ?

► Des heures de pointe du soir concentrant les flux visiteurs importants croisés aux flux domicile-travail.

- Un échelonnement des visites dans la semaine légèrement différent des observations :
 - 5 points de plus de visite le week-end dans les centres commerciaux observés
 - Le dimanche est un jour d'activité essentiel pour un équipement de cette échelle (un nombre d'employés présents minoré à 85%)

- Un échelonnement des visites dans la journée plus concentré aux heures de pointes du soir que dans le dossier du Maître d'Ouvrage
 - L'heure de pointe du soir, **croisement des flux entrants et sortants** des équipements commerciaux et de loisirs
 - Les visiteurs venus pour l'offre de loisirs et culturelle : **un pic d'arrivées** s'observe en début de journée (9h – 10h) puis les visiteurs arrivent tout au long de la journée jusqu'à 17h – 18h
 - **Les départs des visiteurs** pour l'offre de loisir et l'offre commerciale se font **en fin d'après-midi jusqu'en fin de soirée** pour l'offre culturelle (18h-19h constituant un pic)

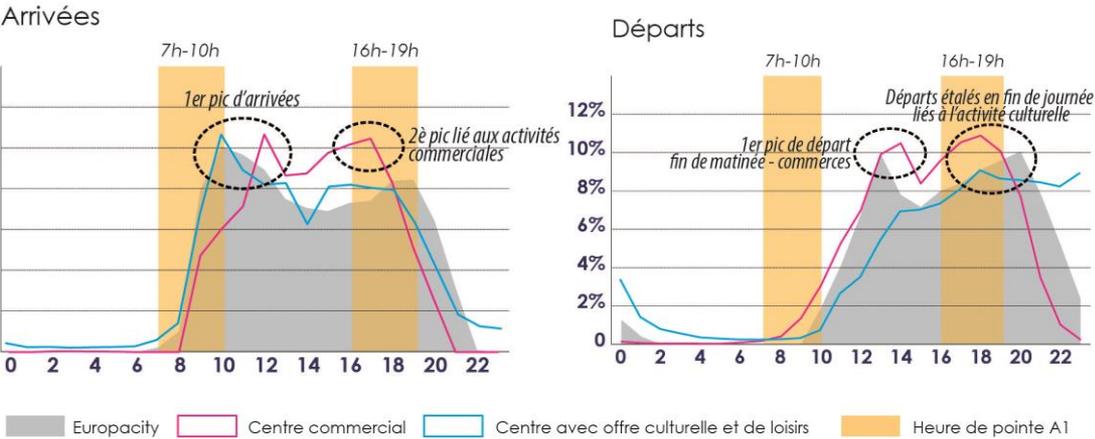
► Les flux visiteurs accentueront les heures de pointe du soir, en plus de la croissance des flux domicile-travail sur l'ensemble du corridor

Echelonnement des visites une semaine type

	% moyen de visite (Centres Commerciaux)	% moyen de visite (Europacity)
Lundi	10%	14%
Mardi	11%	12%
Mercredi	13%	15%
Jeudi	13%	13%
Vendredi	15%	15%
Samedi	20%	18%
Dimanche (si ouverture complète)	17%	14%

sources : d'après retour d'expérience centres commerciaux et de loisir, Etude de déplacement dossier de la maîtrise d'ouvrage

Echelonnement des visites une journée type de semaine



sources : d'après retour d'expérience centres commerciaux et de loisir, Etude de déplacement dossier de la maîtrise d'ouvrage

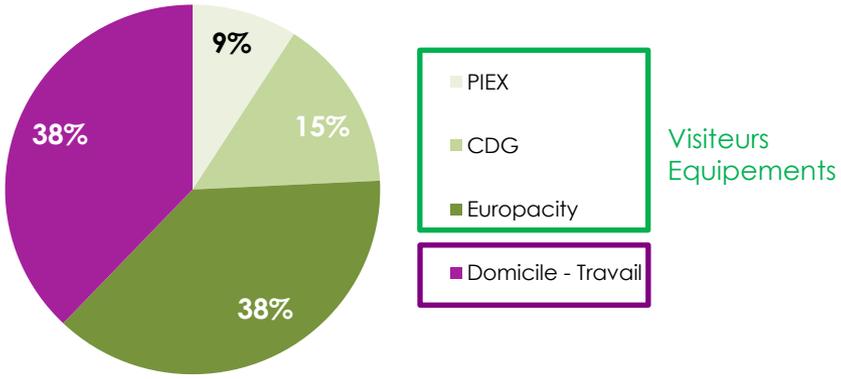
Questionnement du projet – 4. Quelle capacité du réseau de la ligne 17 pour le territoire ?

► Un équipement qui devrait occuper 1/3 de la capacité de la L17 si la part modale en transports collectifs est respectée

- **50 à 60 % des flux de la ligne 17 émis par les grands équipements**
 - Une ligne du GPE reliant des quartiers d'emploi et de grands équipements
 - **Une double vocation partagée à 50 – 60%**
 - **Des pics de flux** dans l'année et la journée variés en fonction des voyageurs: passagers aériens, visiteurs du PIEX, d'Europacity ou employés des zones d'activités/bureaux
 - **Les visiteurs d'Europacity représentent 38% de la capacité de la ligne en 2030**
- **En 2035, 6 500 voyageurs en heure de pointe du soir (journée type) sur la ligne 17 émis par Europacity**
 - Auxquels s'ajouteront
 - les déplacements domicile – travail du quartier d'affaire (projetant une part modale ambitieuse de 50% transp. collectifs),
 - les voyageurs en correspondances avec les bus/BHNS/RERD et en rabattement par voiture
 - Une **capacité maximale** de la ligne entre 18 000 et 20 000 voyageurs dans les 2 sens
 - **Déjà près de 35% de la ligne réservée aux visiteurs d'Europacity en heure de pointe du soir**

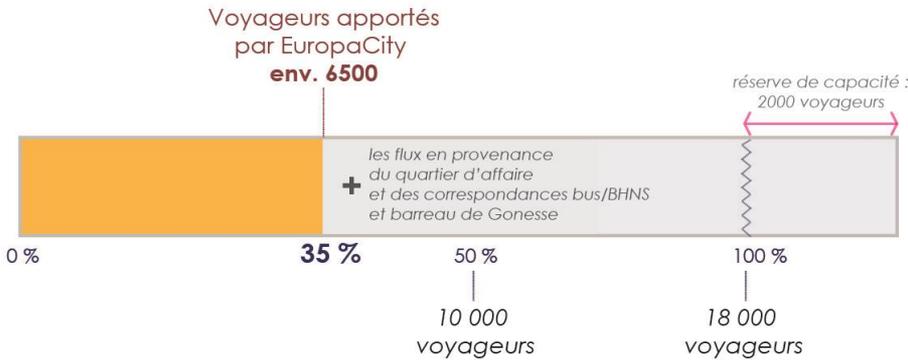
► **35 % de la ligne 17 nord utilisée par les visiteurs d'Europacity en heure de pointe du soir**

Structure des flux sur la ligne 17 à horizon 2030 (source : Enquête publique L17)



source : D'après dossier d'Enquête publique L17

Flux émis par Europacity à la gare du Triangle de Gonesse - L17



Capacité restante avant saturation (2025) : 10 500

Parc des Expositions (avec Parinor 2) :
 • 20-30 000 emplois
 • 12 000 voyageurs/j

Aéroport Roissy Charles de Gaulle :
 • 86 000 emplois
 • 10 000 voyageurs/j

source : D'après dossier d'Enquête publique L17 et Etude d'impact ZAC de Gonesse

Questionnement du projet – 5. Quelle réalité des parts modales ambitieuses du projet ?

► Une part modale TC majorée par rapport aux comportements réellement observés. Un risque fort de report modal sur la route et d'effet de congestion ?

► Des hypothèses qui sous-tendent cette part modale pour un équipement métropolitain

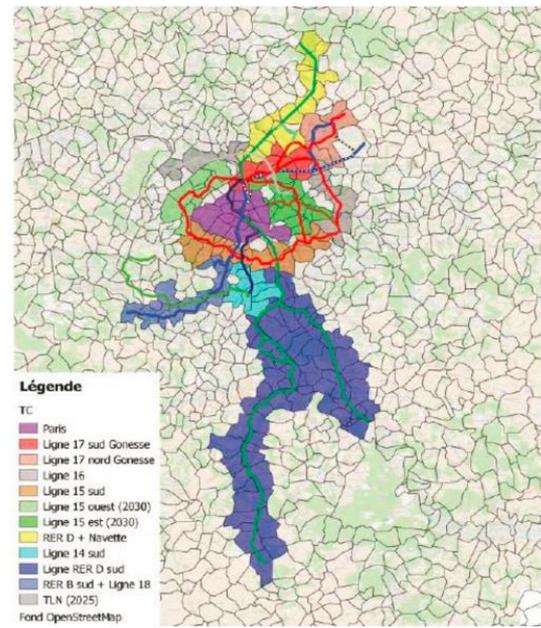
- Les déplacements des visiteurs sont basés sur les caractéristiques Domicile-Travail actuelles vers Gonesse (Origine-Destination et parts modales)
- Les temps de parcours entre zones sont calculés entre les gares des communes les plus peuplées
- Les temps de rabattement aux gares ne sont pas pris en compte

► Une part modale TC d'Europacity majorée par rapport au contexte urbain du site

- Part modale TC de 50% et plus observée...
 - ... dans un contexte urbain dense et mixte,
 - avec une connexion à un réseau TC lourd de type RER
- Une part modale TC entre 20 et 30% ...
 - ...dans un contexte urbain peu dense,
 - avec une desserte TC lourde type RER ou tram...
- Europacity est dans un contexte urbain peu dense, non mixte. Le comportement modal des visiteurs devrait s'approcher de 20 – 30 % pour les TC
- Un site qui attirera des visiteurs souvent peu mobiles en TC : des familles avec enfants, achats sur place, etc.)- La voiture reste le mode le plus apprécié. Quid Disney : + de 75% de déplacements réalisés en voiture – des coûts de parkings rentabilisés

► Une part modale TC entre 20 et 30 % pour un équipement commercial et de loisirs de périphérie urbaine desservi par un mode lourd

Carte de zonage de l'étude déplacement Alliage et Territoire

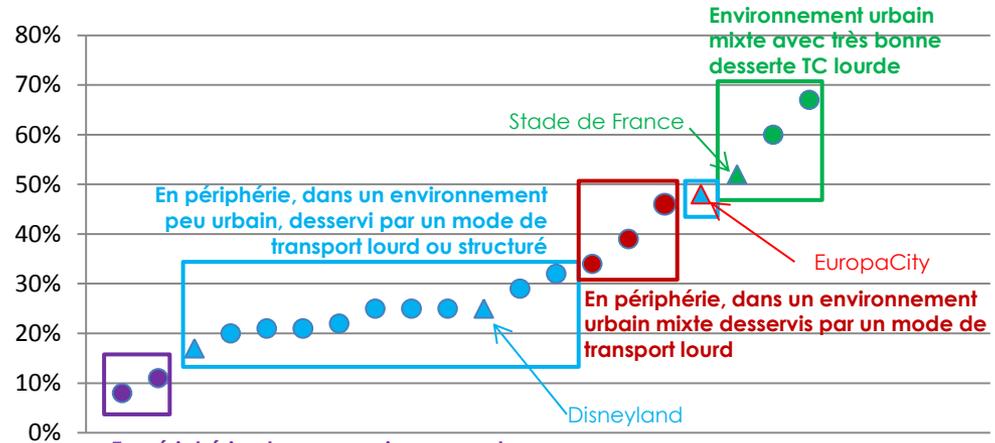


Zonage correspondant aux communes concernées directement par une amélioration de l'offre RER / Transilien

Comment est pris en compte le temps de rabattement en gare depuis toutes les communes de la région et des départements mitoyens à l'Ile-de-France ?

source : Etude Egis, Systra, CDVIA

Part modale TC de 19 centres commerciaux/espaces de loisirs, dont Europacity

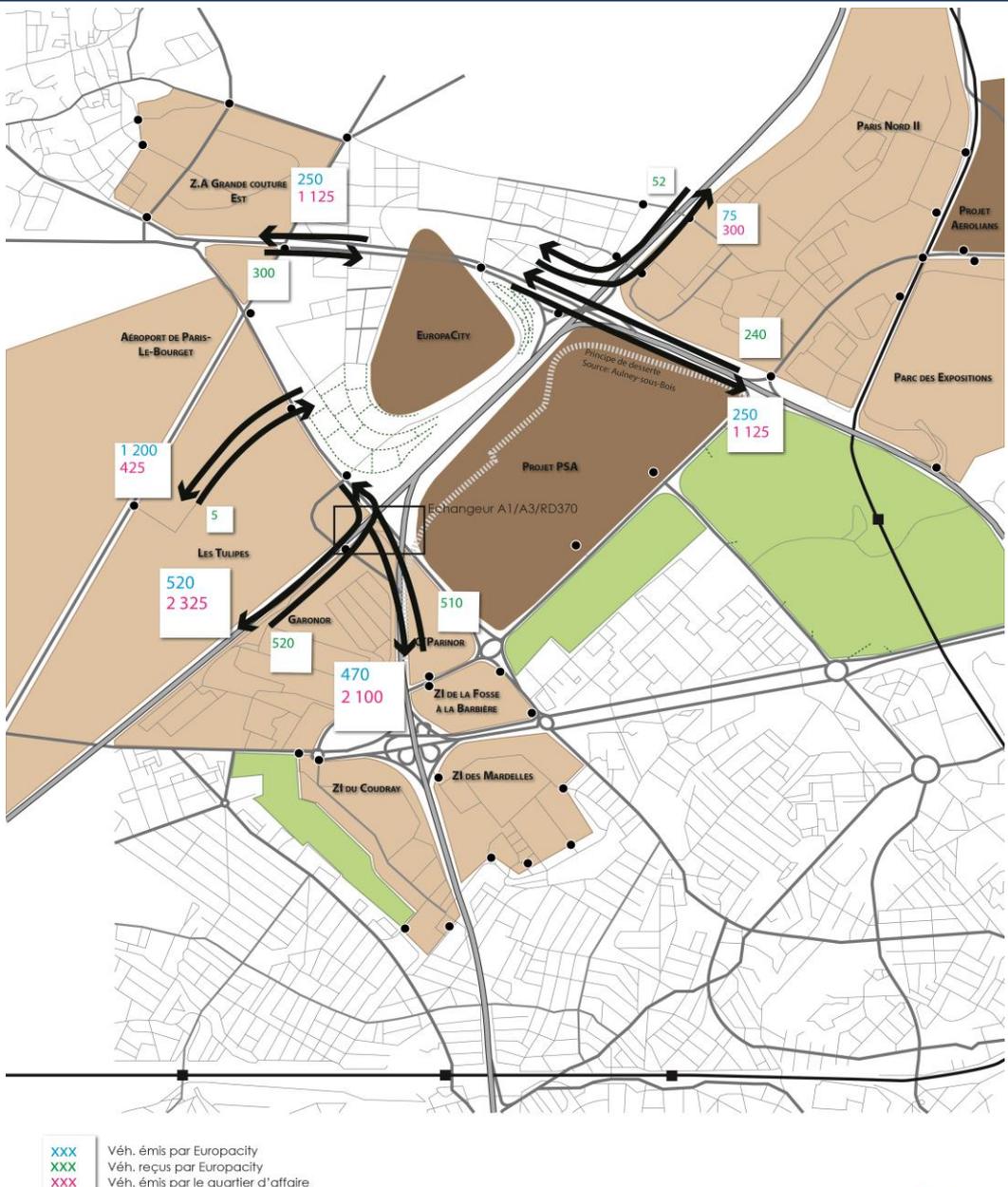


● Equipement à vocation commerciale ▲ Equipement avec offre de loisirs/culturelle

Questionnement du projet – 6. Les effets sur le réseau routier ont-ils été évalués dans leur ensemble ?

- ▶ Les trafics routiers générés sont très importants en échange avec le centre de la métropole
- ▶ 2035 : EuropaCity + Quartier d’Affaires = 290 000 déplacements en plus par jour
 - 290 000 déplacements représentent 15% des déplacements actuellement générés par le territoire, 190 000 pour EuropaCity,
 - Une hausse concentrée sur le **seul périmètre restreint du Triangle de Gonesse**.
- ▶ Un trafic supplémentaire de 80 000 véh./j
 - un trafic supplémentaire de près de 80 000 véhicules en échange par jour généré par la ZAC.
 - A l’heure de pointe du soir, le trafic généré est de 11 000 véhicules (3 400 pour EuropaCity et 7 600 pour le Quartier d’Affaires)
- ▶ Ce trafic supplémentaire se fera majoritairement avec le cœur de l’agglomération : A1 et/ou A3.
 - Les études n’exposent pas les effets de saturation sur le réseau magistral des 80 000 véh/j supplémentaires
 - 30 % supplémentaire sur l’A1 en dir. de Paris avec des parts modales TC fortes (hypothèse de 2 000 véh/h/s du modèle de la DRIEA et de répartition des trafics de la maîtrise d’ouvrage)
 - Quelle mesure des impacts sur A3 ?
- ▶ Si part modale transport collectifs de 25% sur toute la ZAC : 130 000 véh./jour

- ▶ 80 000 véhicules supplémentaires par jour sur le réseau routier
- ▶ 30% de trafic supplémentaire par jour vers le cœur de l’agglomération



Questionnement du projet – 7. Quels sont réellement les impacts sur A1 ?

► Un trafic routier supplémentaire très important se reportant sur le réseau secondaire

- 2035, la ZAC génère quotidiennement sur l'A1 :
 - avec une part modale de 50 % TC, **14% de trafic supplémentaire**
 - avec une part modale de 25%, il s'agit de **22% de trafic supplémentaire**

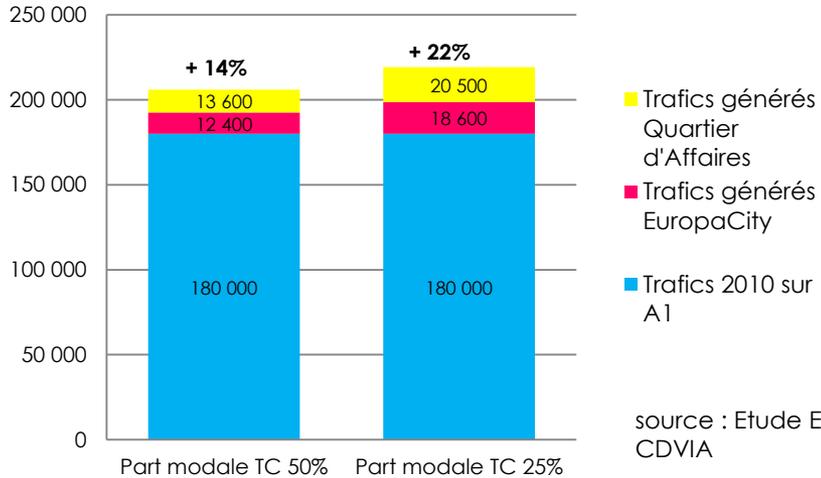
- **A1/A3 très sollicitées localement au niveau des échangeurs sur un axe tendu entre Paris l'aéroport CDG.** Les circulations entre ces deux pôles devraient augmenter fortement.

- **Un report sur le réseau secondaire** ressortant de l'étude
 - La projection des attentes sur le réseau routier montre que les effets de congestion se feront surtout ressentir dans **le secteur de Plaine Commune**
 - Le réseau autoroutier étant trop congestionné du boulevard périphérique au Bourget, **les déplacements en voiture se reportent sur le réseau structurant local**
 - Les **temps d'accès à l'aéroport CDG et aux zones d'activités proches** augmentent eux aussi dans une moindre mesure sur les voies magistrales et locales

- **14 % de trafic supplémentaire sur A1 en respectant la part modale en transports collectifs**
- **22% de trafic supplémentaire sur A1 avec une part modale en transports collectifs 2 fois moindre**
- **Près de 70% de flux supplémentaires sur le réseau non magistral entre 6 et 7h, en 2030**

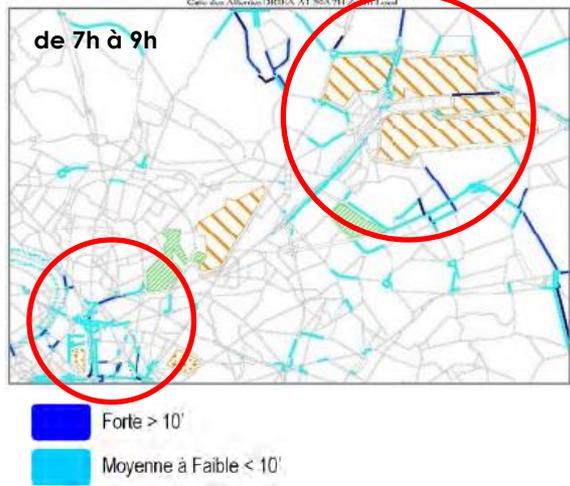
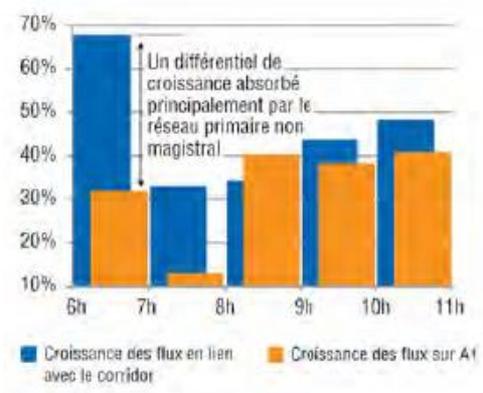
Part des trafics journaliers générés par les projets par rapport aux trafics journaliers de l'A1

(Hypothèse : 30% des trafics journaliers générés empruntent A1)



Diffusion de la circulation sur le réseau non magistral à l'horizon 2030

(à gauche : croissance des flux de 2011 à 2030, à droite : projection des attentes sur le réseau routier)



source : Etude DRIEA, 2015

Questionnement du projet – 7. Quels sont réellement les impacts sur A1 ?

Les trafics générés par Europacity accentuent la saturation de l'A1 en heure de pointe du soir

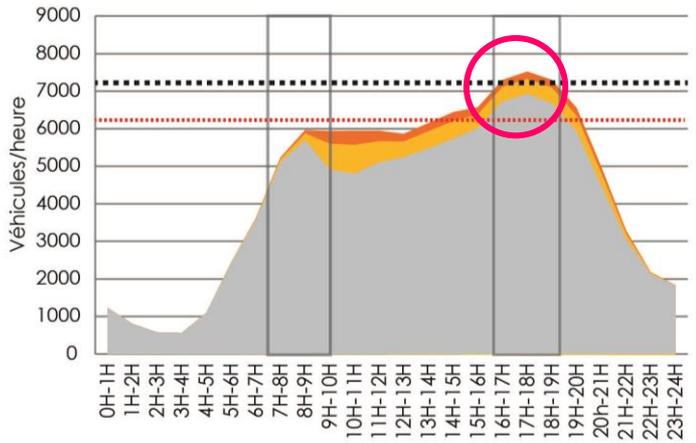
- ▶ Estimation de l'impact d'Europacity sur A1 tout au long de la journée :
 - L'estimation de l'impact se base sur : **le trafic moyen annuel journalier de 2014**
 - La moyenne des trafics faite sur l'année **cache les pics de circulation, pendant lesquels l'autoroute est déjà en régime saturé**
 - Les données de 2014 **ne tiennent pas compte de la croissance à l'horizon 2025 – 2030** des trafics sur l'A1 :
 - La ZAC du quartier d'affaires générera plus de trafic routier qu'Europacity
 - L'aéroport CDG et Paris sont les plus grands contributeurs à l'augmentation des trafics routiers (source : DRIEA, 2015)

- ▶ Les effets d'Europacity et la ZAC sur l'autoroute se font sentir **surtout en heure de pointe du soir (HPS) dans le sens depuis Paris**
 - **Avec une part modale de 50% TC :**
 - le trafic depuis Paris augmente le trafic de près de 6% (+ 400 véh env.).
 - Cette hausse est suffisante pour basculer l'A1 **en régime de saturation** (Guide VSA 4 voies)
 - **Avec une part modale de 25% TC**
 - le trafic depuis Paris augmente de près de 10% (+ 600 véh env.)
 - Cette hausse augmente le temps de saturation (Guide VSA 4 voies)

- ▶ **Vers Paris, la hausse de trafic dégrade les conditions de circulation** (vitesse basse, trafic dense, etc.) en heure de pointe du soir

6 à 10% de véhicules supplémentaires sur A1 en direction de la province à l'heure de pointe du soir

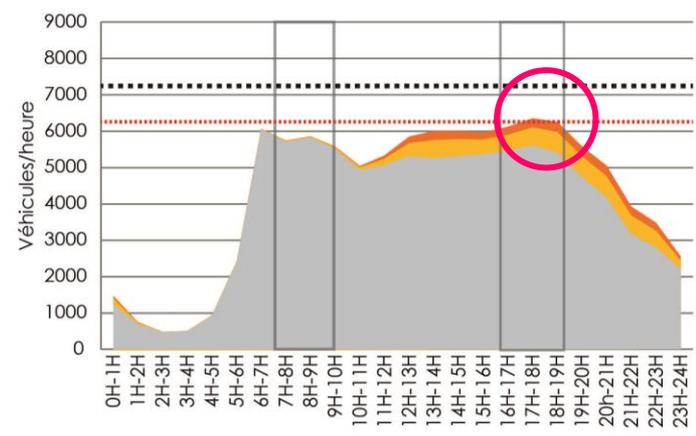
Impacts des trafics générés par Europacity sur A1
Sens depuis Paris



Point de comptage pour l'évaluation de l'impact des trafics générés par Europacity, DRIEA 2014



Impacts des trafics générés par Europacity sur A1
Sens vers Paris



- A1 (Trafics Jours Ouvrés 2014)
 - Véhicules supplémentaires générés par Europacity (part modale TC de 46%)
 - Véhicules supplémentaires générés par Europacity (part modale TC de 25%)
 - Heures de pointes sur la route
 - Seuil de saturation pour 4 voies (Source : Guide VSA 90/110 km/h)
 - Conditions de circulation dégradées : circulation instable, vitesses basses (Source : ICTAAL)
- Source : Trafic moyen jour ouvré sur A1, DRIEA, 2014

Circulation dégradée : le SETRA recommande de ne pas dépasser ce seuil afin de garder de la souplesse dans l'exploitation de l'autoroute
Saturation de l'autoroute : ce seuil dépassé l'autoroute atteint sa limite de capacité. Les vitesses basses, l'insertion des véh. au niveau des échangeurs et les doubléments sont plus compliqués.

Questionnement du projet – 8. L'offre de stationnement est-elle suffisante ?

► Un dimensionnement du stationnement très ambitieux par rapport au site et à l'équipement : un risque de saturation

► Une corrélation positive entre stationnement et fréquentation annuelle

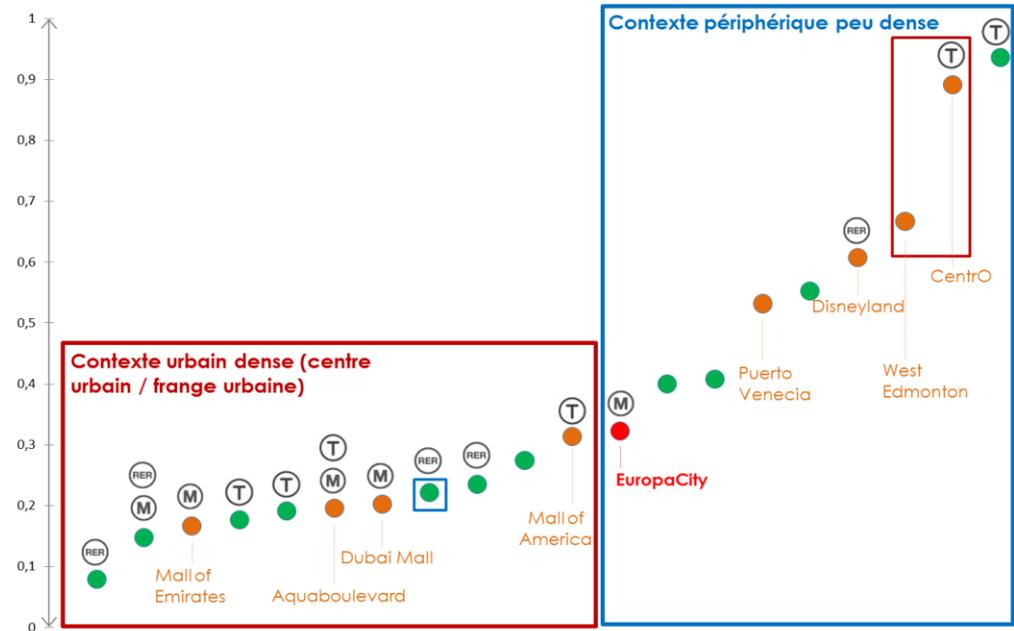
- Les parkings des centres en zone dense sont moins capacitaires :
 - Ratio de 0,2 en moyenne
 - Ratio de 0,6 pour les centres périphériques
- EuropaCity, bien qu'en zone périphérique, a une capacité semblable à un centre en zone urbaine (ratio de 0,3)
 - Stationnement restreint au regard de la fréquentation prévue :
 - 8 000 à 10 000 places visiteurs pour 31 millions visiteurs / an et 87 000 visiteurs / j

► Objectif de la ZAC : libérer l'espace public d'une trop forte présence de la voiture et limiter sa part modale

- Une politique de stationnement optimisée :
 - Offre en pied d'immeuble limitée
 - 1 place pour 90m² SHON
 - Stationnement visiteurs (hors EuropaCity) sur voirie
- Un risque de conflit pour le stationnement sur les espaces publics locaux et un report sur le réseau secondaire des communes proches

► Une offre de stationnement dimensionnée comme un équipement de centralité urbaine : 0,3 places pour 1000 visiteurs

Comparaison de l'offre de stationnement nombre de place de stationnement pour 1 000 visiteurs annuels



- Centre commercial
- Retailtenement center / parc de loisirs

sources : retour d'expérience centres commerciaux et de loisir, et étude d'impact de la ZAC de Gonesse

Questionnement du projet – 9. Quelles mesures de l'impact logistique sur le territoire ?

► Un environnement dédié à la logistique.
Un risque de congestion et de perte d'attractivité économique

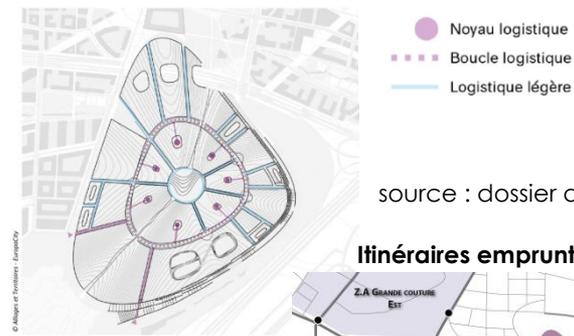
- Le transport par poids lourds une thématique peu abordée dans les simulations de trafic
 - alors que nous sommes sur un territoire à vocation logistique
 - 1 camion représente dans l'espace 3 voitures

- Le transport de marchandise abordé que sous l'angle de la desserte du dernier km dans le Dossier du Maître d'Ouvrage
 - Combien de poids lourds générés à la journée par centre commercial ?
 - Quelle mesure de l'impact sur l'échangeur A1/A3/RD370 ?

- Potentiellement, 390 camions de livraison en journée
 - Soit, entre 6h et 18h, un camion entrant sur le site toutes les 1 min. 50 s. (estimation à partir d'un centre équivalent)
 - Une estimation des poids lourds à prendre en compte : Europacity se trouve sur l'axe le plus utilisé pour les poids lourds en IDF (> 15 000 /j sur l'A1)

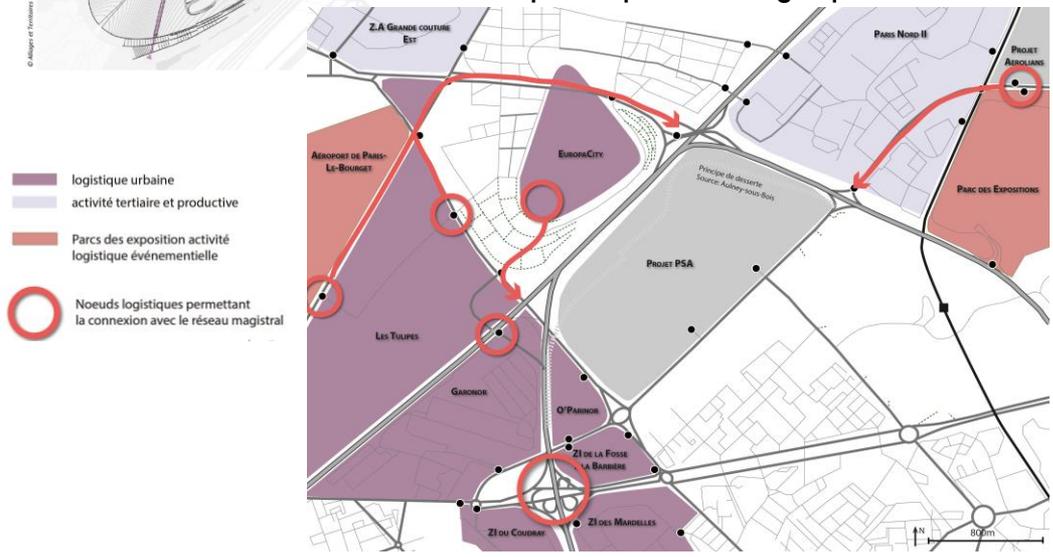
► 390 camions de livraison en journée ?
Risque de : congestion et perte d'attractivité économique, nuisances par la concentration des poids lourds à proximité

Schéma d'organisation logistique en phase exploitation



source : dossier de la maîtrise d'ouvrage

Itinéraires empruntés par les flux logistiques



source : Ingérop

Génération de flux logistique / poids lourd pour un centre commercial

- Centre Commercial de 100 000 m² de surface commerciale utile :**
- Ratio observé de 200 camions de livraison par jour
 - Dont 85 % des camions arrivent entre en journée (6h – 18h)
 - Soit un camion entrant toutes les 4 min. 15s.
- Europacity, 230 000 m² de surface commerciale :**
- Potentiellement 460 camions de livraison par jour
 - Dont 390 camions arrivent en journée (6h – 18h)
 - Soit un camion entrant toutes les 1 min. 50s.

source : d'après retour d'expérience

SYNTHÈSE – CONCLUSION

Synthèse - conclusion

Le **secteur Quart Nord-Est Francilien**, dans lequel est prévu l'aménagement du projet Europacity, se caractérise par :

- une **mobilité contrainte par son urbanisme de plaques**, peu perméables, avec de nombreuses infrastructures peu franchissables (A1, A3, LGV, etc.) ;
- **des liens entre pôles d'habitat** (situés à l'ouest et au sud) et les pôles d'emplois (concentrés à l'ouest, le long du corridor aéroportuaire) **difficiles à l'échelle locale**, du fait de manque de liaisons est-ouest performante, notamment en transports en commun (trajets longs et compliqués, fréquences et amplitudes horaires réduites),
- **un territoire très dynamique** (+ de 400 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2030 selon les prévisions de l'IAU). Plusieurs projets de transport sont prévus pour accompagner ce développement urbain (notamment ligne 17 du réseau Grand Paris Express, plusieurs BHNS et quelques aménagement routiers) mais leur réalisation sera-t-elle suffisante pour répondre à un tel dynamisme ?

Europacity est l'un des premiers grands projets prévus sur le territoire à émerger. En 2024, il **devrait attirer 31 millions de visiteurs** par an et 11 800 emplois :

- Cet équipement est un **centre de retailtainment de taille inédite en Europe**, qui devrait drainer des flux considérables : autant de touristes que la Tour Eiffel, autant de visiteurs que Disney et Val d'Europe réunis. Son centre commercial sera plus grand qu'Aéroville et O'Parinor réunis,
- le **projet présente une forme urbaine qui s'inscrit dans la continuité de cet urbanisme de plaques**, peu favorable aux continuités urbaines et qui risque d'accentuer les effets de coupures qui marquent déjà fortement le territoire (le projet sera accessible à plus de 30 minutes à pied des centres-villes de Gonesse et d'Aulnay-sous-Bois, pourtant limitrophe).

L'actualité de ce projet est l'occasion de **questionner la capacité du réseau futur de transport futur et le territoire à supporter les flux générés** par l'ensemble des projets urbains de grande ampleur. **L'accessibilité du projet Europacity est conçue avec une hypothèse de 46% de déplacements réalisés en transport en commun**, ce qui représente, plus de 6 500 voyageurs en heure de pointe du soir en 2035, soit 35% de la charge de la ligne 17 du Grand Paris.

Ces parts modales TC sont-elles trop ambitieuses ?

- Elles sont calculées avec des **hypothèses volontaristes**, très favorables au report modal (zonage du modèle, estimation des temps de parcours, etc.).
- Cette part **modale élevée ne correspond pas aux valeurs observées sur des équipements similaires** : de l'ordre de 20-30% pour des équipements situés en milieu peu dense, directement desservis par un mode de transport lourd.

Si cette **part modale en transport en commun est surestimée** :

- Le projet génèrera **des flux très importants sur la route**, notamment le réseau magistral, très chargé, des flux non pris en compte dans les études,
- Le projet prévoit une **offre de stationnement très réduite** dimensionnée sur la part modale ambitieuse (9 000 places de stationnement, soit 2 fois moins que Disney pour le double de sa fréquentation). Si cette offre est sous-estimée, quel est le risque de report de stationnement sur les espaces publics ? Quid des jours d'évènements au stade de France.

Finalement, le projet d'Europacity correspond-il à la dernière pièce du puzzle souhaitée pour le quart nord-est francilien ?

ANNEXES

▶ GLOSSAIRE

▶ SYNTHÈSE DES ENTRETIENS

▶ SOURCES MOBILISÉES

► Principaux sigles utilisés

- **ADP** : Aéroport de Paris
- **CDT** : Contrat de Développement Territorial
- **DRIEA** : Direction Régionale et Interdépartementale de l' Equipement et de l'Aménagement
- **EGT** : Enquête Globale Transport
- **EPT** : Etablissement Public Territorial
- **GPE** : Grand Paris Express
- **HPM** : Heure de pointe du matin
- **HPS** : Heure de pointe du soir
- **PEB** : Plan d'Exposition au Bruit
- **PIEX** : Parc d'Expositions de Paris-Nord-Villepinte
- **PL** : Poids lourds
- **SDRIF** : Schéma Directeur Région Ile-de-France
- **STIF** : Syndicat des Transports d'Ile-de-France
- **TC** : Transport en commun
- **TCSP**: Transport en commun en site propre
- **VP** : voiture particulière

► Quelques définitions

- **Modes doux, modes actifs** : les modes de déplacements considérés comme modes doux sont la marche à pied, le vélo, la trottinette et les rollers
- **Centre de retailtainment** : Centre mixte alliant espaces commerciaux ('Retail') et de loisirs ('Entertainment')
- **Enquête Globale de Transport** : c'est une enquête ménages-déplacements pilotée par le Stif et réalisée à l'échelle de la région auprès de 18 000 ménages. Elle permet de connaître les pratiques de mobilité des franciliens en 2010 et de comparer les résultats avec les enquêtes précédentes

▶ GLOSSAIRE

▶ SYNTHÈSE DES ENTRETIENS

▶ SOURCES MOBILISÉES

▶ Acteurs interrogés :

- Aménagement/Urbanisme : EPA Plaine de France,
- Mobilité/transport : CD95, CD93, SGP, STIF, DRIEA

▶ Un territoire propice à l'usage de la voiture particulière

- Un territoire morcelé par un « urbanisme de plaques », avec des entités peu franchissables
- Une mobilité largement **réalisée en voiture**
- Des **cheminements doux difficiles**, manque d'espaces publics
- L'A1, un **axe routier majeur** assurant la liaison **entre Paris et l'aéroport**

▶ Un territoire très dynamique...

- **Des projets urbains nombreux**
- **Des projets de transports importants**, dont plusieurs avec une réalisation incertaine
- **Ligne 17 du Grand Paris** : un dimensionnement du projet qui tient compte de la spécificité des flux du territoire, avec une réserve de capacité pour augmenter la capacité/fréquence
- Mais **absence de réflexions sur le fret**

▶ ... Dont la gouvernance reste à canaliser

- **Manque d'articulation entre les différentes initiales locales, globales**
 - *Des études/réflexions souvent morcelées (CDT, études urbaines...) – des modélisations spécifiques à chaque projet*
 - *Arbitrage sur la programmation ?*
 - *Articulation entre les projets phares ?*
- **Réflexion pour mettre en place un CIN – à quelle échelle ?**

▶ Le projet Europacity

- **Un projet qui devrait apporter de l'urbanité au territoire (référence au Grand Stade)**
- Un projet **à considérer dans un ensemble territorial**, inclut dans le Triangle de Gonesse, la friche PSA, etc.
- **L'accessibilité du projet devrait être satisfaisante si l'ensemble des projets de transports envisagés sont réalisés. Quelle certitude ?**

- ▶ **Acteurs interrogés :**
 - L'EPT Terres d'Envol
 - Aéroville, O'Parinor
 - Les parcs des Expositions
 - Logicor - Garonor

- ▶ **Un territoire très concurrentiel avec des redondances en termes d'équipement :**
 - Quel avenir pour certains de ces équipements ? Comment gérer l'après ?
 - Comment mener de front plusieurs développements urbains (Aérolians, PN2, ZAC de Gonesse) tout en garantissant un équilibre urbain ?

- ▶ **Un territoire très accessible par la route et attractif économiquement...**
 - **L'accessibilité routière :**
 - *Un atout encore aujourd'hui malgré les phénomènes de congestion*
 - *Un réseau très sollicité par les événements exceptionnels*
 - *Un réseau secondaire défaillant, notamment aux périodes d'exposition (RD40 en particulier pour le PIEX)*

 - **L'accessibilité en transport en commun :**
 - *Une vraie attente de la part des acteurs pour :*
 - une **amélioration qualitative** des transports pour les visiteurs,
 - Une **amélioration de l'offre** tournée vers les employés.
 - *Une amélioration de la desserte par le Grand Paris Express qui vient bénéficier à tous les équipements métropolitains.*
 - *Un maillage local défaillant et à adapter au territoire.*

- ▶ **... mais souffrant d'un problème d'un problème d'accessibilité TC pénalisant pour l'image et le recrutement**
 - **lié à l'urbanisme** (qualité des espaces publics aux abords des routes et des activités, sécurité),
 - et à **l'offre de transport** (RERB).

- ▶ **La logistique une activité majeure du corridor A1**
 - Une réflexion sur la desserte logistique seulement **portée par les acteurs privés.**
 - Une activité pour laquelle **le routier reste le plus concurrentiel**, et un secteur s'adaptant rapidement aux nouvelles contraintes.

- ▶ **Europacity : un concurrent, un projet qui vient surcharger le réseau, mais qui peut aussi être vu comme le renouvellement de l'image du territoire...**

▶ SYNTHÈSE DES ENTRETIENS

▶ SOURCES MOBILISÉES

► Etudes significatives sur le territoire

- AMO Transport Aéorlians - 2014 - Présentation au STIF
- CA Roissy Portes de France – 2014/15 - Etude d'approfondissement de l'aménagement du corridor métropolitain du CERTF
- Contrat de développement territorial :
 - Est Seine-Saint-Denis – 2014
 - Pôle Métropolitain du Bourget – 2014
 - Val de France, Gonesse, Bonneuil en France – 2014
 - Roissy Terres de France – 2013
- EPA Plaine de France - 2014 - Document stratégique Gonesse
- EPA Plaine de France - 2013 - Analyse prospective du contexte commercial du nord-est métropolitain francilien
- EPT Terres de France - 2015 - Projet TCSP Aulnay-Tremblay
- IAU IDF - 2016 - L'accessibilité terrestre aux aéroports internationaux - Tome 1 : les enseignements pour l'IDF
- IFOP-CNDP - 2016 - Enquête populations concernées par Europacity
- STIF - INGEROP - 2012 - Etude des besoins de déplacements à destination du secteur de Roissy et de sa desserte TC
- INGEROP - 2010 – Pré-Diagnostic Plan de Déplacement du SIEVO
- MEDDE – 2012 – Etudes d'orientations et schéma d'aménagement durable du grand territoire de Roissy

► Dossiers et études de la SGP

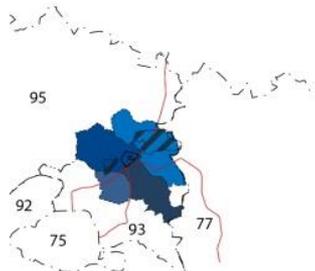
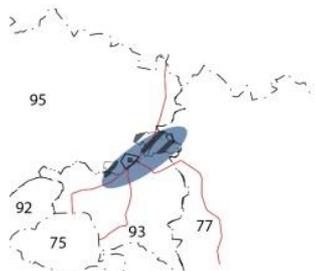
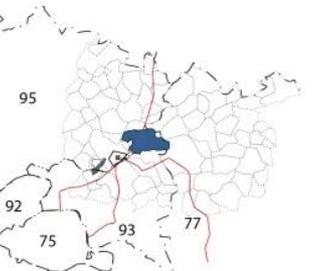
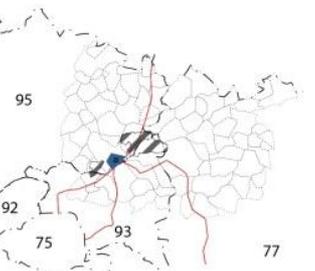
- SGP - 2014 - Document de concertation renforcée de la ligne 17 nord
- SGP - 2015 - Dossier d'enquête publique Ligne 17 – Evaluation économique et sociale
- SGP - 2015 - Bilan de la concertation avant enquête publique ligne 17 Nord
- SGP – 2016 – Dossier d'étude d'impact de la ligne 17 nord

► Dossier de création de ZAC du Triangle de Gonesse

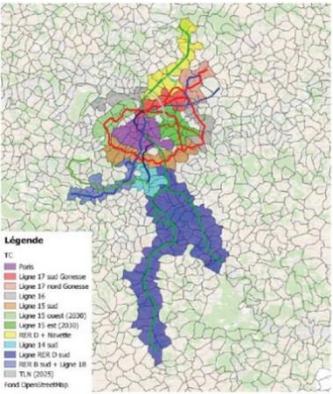
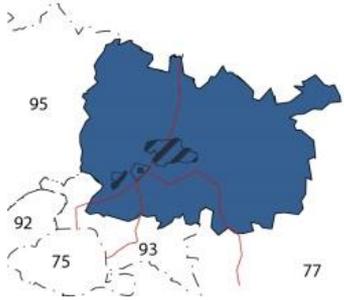
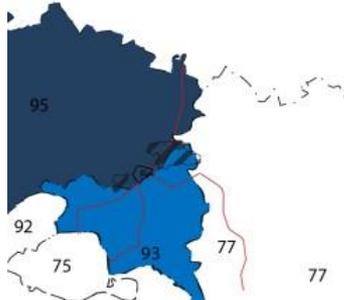
- Autorité Environnementale - 2016 - Avis délibéré sur la création ZAC du Triangle de Gonesse
- EPA Plaine de France – 2014 – Document stratégique Triangle de Gonesse
- EPA Plaine de France - 2016 - Etude d'impact

- ▶ **Dossiers et études du débat public d'EuropaCity**
 - **Dossier de la Maîtrise d'Ouvrage**
 - **Etudes réalisées en collaboration avec la MOA d'EuropaCity « Alliages et territoires »**
 - Agence Muriel Pagès – 2015 – *Stratégies d'ancrage territorial à l'échelle moyenne et proche*
 - François Leclercq – 2015 – *Schéma stratégique territorial*
 - Egis, Systra, CDVIA - 2015 - *Etude de déplacements*
 - Systra - 2014 - *Etude de l'impact de la non-réalisation du barreau de Gonesse*
 - **Etudes extérieures à la MOA d'EuropaCity, intégrées au dossier « aménagement du territoire »**
 - DRIEA - 2016 - *Etude d'aménagement et de déplacements - Rapport d'études*
 - DRIEA - 2015 - *Porte Nord Grand Paris - Dossier de référence Livrets 1 et 2*
- ▶ **Documents produits lors des rendez-vous du débat public**
 - **Documents produits dans le cadre des réunions/ateliers du débat public**
 - **Verbatim des réunions publiques**
 - **Verbatim des différents ateliers**
 - **Contributions du :**
 - Val d'Oise (n° 1, 2, 3)
 - Ville de Stains – *délibération du Conseil Municipal (27/04/16)*
 - Ville de Villiers-le-Bel – *délibération du Conseil Municipal (20/05/16)*
 - **Cahiers d'acteurs :**
 - Ville de Gonesse
 - Collectif pour le Triangle de Gonesse
 - CGT Paris Nord 2
 - AMAP Seine-Saint-Denis Est
 - Comité local Nouvelle Donne 95
 - Plaine Commune
 - Comité Départemental MNLE 93
- ▶ **Les avis issus du forum du débat public, jusqu'au 10 juin 2016**

Sources mobilisées : échelles d'analyse

Echelles des études	Nature des déplacements	
A l'échelle des stratégies territoriales		
CDT Est Seine-Saint-Denis – 2014	TC, Modes actifs	
CDT Pôle Métropolitain du Bourget – 2014	TC	
CDT Roissy Terres de France – 2013	TC, Modes actifs	
CDT Val de France, Gonesse, Bonneuil en France – 2014	TC, Modes actifs	
DRIEA - 2012 - Portrait de territoire - Roissy-Terres de France	n/a	
DRIEA - 2012 - Portrait de territoire - Est Seine Saint Denis	n/a	
DRIEA - 2012 - Portrait de territoire - Le Bourget	n/a	
DRIEA - 2012 - Portrait de territoire - Val de France Gonesse Bonneuil en France	n/a	
A l'échelle du corridor aéroportuaire le long de l'A1		
<ul style="list-style-type: none"> ● Alliages et Territoires - 2016 - Dossier du maître d'ouvrage 	VP, TC	
<ul style="list-style-type: none"> ● Agence Muriel Pagès - 2015 - Stratégies d'ancrage territorial à l'échelle moyenne et proche 	VP, TC, Modes actifs	
DRIEA - 2016 - Etude d'aménagement et de déplacements - Rapport d'études	VP	
L'aéroport de Roissy CDG		
IAU IDF - 2016 - L'accessibilité terrestre aux aéroports internationaux - Tome 1 : les enseignements pour l'IDF	TC	
A l'échelle d'une zone urbaine		
Autorité Environnementale - 2016 - Avis délibéré sur la création ZAC du Triangle de Gonesse	VP, TC	
EPA Plaine de France - 2014 - Document stratégique ZAC Triangle de Gonesse	VP, TC	
EPA Plaine de France - 2016 - Dossier de création de ZAC	VP, TC	
EPA Plaine de France - 2016 - Etude d'impact de la ZAC	VP, TC	
EPA Plaine de France - 2016 - Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale	VP, TC	

Sources mobilisées : échelles d'analyse

Echelles des études	Nature des déplacements	
Echelle élargie : le corridor de desserte RER		
<p>Egis, Systra, CDVIA - 2015 - Etude de déplacements Europacity</p>	TC, VP	
A l'échelle du Grand Paris Nord Est		
<p>DRIEA - 2015 - Porte Nord Grand Paris - Dossier de référence Livrets 1 et 2</p>	TC, VP	
<p>François Leclercq - 2015 - Schéma Stratégique Territorial</p>	TC	
A l'échelle des départements		
<p>IFOP-CNDP - 2016 - Enquête populations concernées par Europacity</p>	n/a	

● Etude commandée par Alliages&Territoires

