

Les impacts sur la mobilité

Paris Terres d'Envol est un établissement public territorial (EPT) du Grand Paris, comprenant Aulnay-sous-Bois, Drancy, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Sevran, Tremblay-en-France et Villepinte en Seine-Saint-Denis. Directement concerné par l'implantation d'EuropaCity dont il est limitrophe, il souhaite apporter un éclairage objectif sur un projet susceptible d'impacter son visage actuel comme ses perspectives d'avenir.

MOBILITÉ : UN ENJEU VITAL

Parmi les impacts prévisibles de l'implantation d'EuropaCity sur le quart nord-est de l'agglomération francilienne, et sans doute au-delà, ceux qui affecteront la mobilité sont particulièrement préoccupants. À court terme, il s'agit de la dégradation des conditions de déplacement pour les populations comme pour les salariés des entreprises, malgré le renforcement annoncé de l'infrastructure métropolitaine de transports en commun et les améliorations ponctuelles du réseau routier. À long terme, le modèle d'accessibilité proposé par EuropaCity, exclusivement fondé sur les grandes infrastructures ferroviaires et routières, renforce le morcellement du territoire au détriment des déplacements de proximité et de l'activité des entreprises.

Afin de répondre objectivement à ces craintes et à des interrogations légitimes, Paris Terres d'envol, a souhaité confier à un bureau d'études spécialisé, Ingérop, une expertise indépendante, reposant sur une approche globale du territoire et appréciant la part du projet EuropaCity dans l'évolution de l'équilibre du système de déplacements. Celui-ci a donc analysé les conditions d'accessibilité du complexe EuropaCity par les transports en commun et par la route et compilé pour la première fois l'ensemble des études produites depuis 2012. Les indications fournies dans le dossier du maître d'ouvrage ont été rigoureusement évaluées et mises en perspective lorsque cela était nécessaire.

CONSIDÉRER LE CONTEXTE ET SES ÉVOLUTIONS !

L'analyse des conditions de déplacement des personnes ou des marchandises ne se limite pas à la mesure de capacité et de débit des infrastructures de transports en commun ou des axes routiers. Le contexte territorial, actuel et futur, la répartition spatiale des activités, les formes de l'urbanisation doivent déterminer les conclusions des études. Ingerop a pris en considération trois facteurs essentiels pour apprécier plus objectivement les impacts d'EuropaCity sur la mobilité.

- **un urbanisme de « plaques »** : le territoire est constitué de grandes entités autonomes (aéroports, site de congrès-exposition, emprises industrielles...) desservies par des infrastructures routières et ferroviaires peu franchissables (A1, A3, LGV, etc.). Ces enclaves sont exclusivement accessibles par les grands axes qui fragmentent le territoire, excluant tout lien avec leur environnement proche, avec de lourdes incidences pour l'accessibilité des entreprises et des secteurs résidentiels. EuropaCity prolonge cette logique en se coupant de son contexte d'accueil (bien que limitrophe de Gonesse et d'Aulnay-sous-Bois, le complexe sera à plus de 30 minutes à pied de leurs centres-villes).

Ne va-t-il pas aggraver le morcellement du territoire et la surcharge des voies d'accès principales ? D'autant que le secteur PSA/Triangle de Gonesse est le dernier qui permette de rétablir le lien entre les territoires de la Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise.

- **une mauvaise connexion entre pôles d'habitat et pôles d'emploi.** Géographiquement distants, ils ne bénéficient pas de liaisons est-ouest suffisantes, notamment en transports en commun. Par sa localisation EuropaCity renforce ce déséquilibre.

- **une forte dynamique démographique et économique.** 400 000 à 500 000 habitants et salariés supplémentaires sont attendus à l'horizon 2030, selon les prévisions de l'IAU. Les projets de transports prévus (ligne 17 du Grand Paris Express, lignes BHNS et aménagement routiers) suffiront-ils face

à cette croissance ? Et dans quel délai ? Surtout si EuropaCity ajoute ses 31 millions de visiteurs par an et ses 11 800 emplois...

OPTIMISTE OU RÉALISTE, LE PARI DES TRANSPORTS EN COMMUN POSE PROBLÈME

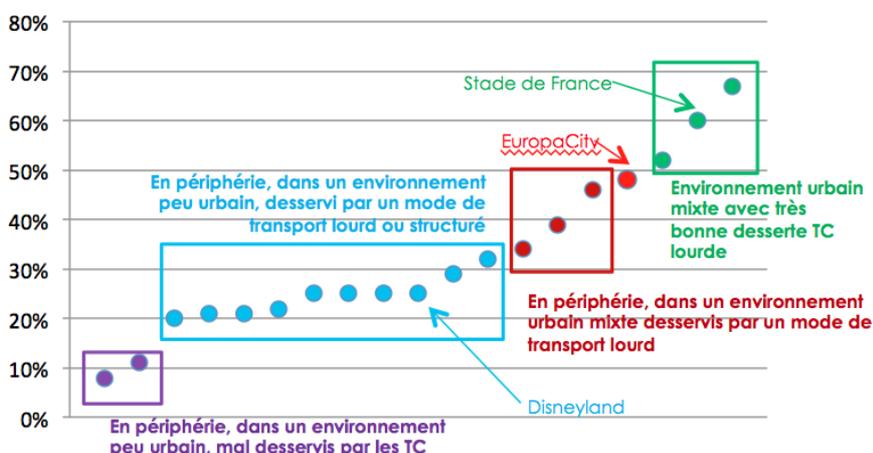
Le modèle d'accessibilité au projet EuropaCity repose sur l'hypothèse singulière d'un recours massif aux transports en commun. Elle concernerait 46% des visiteurs et salariés. Crédible ou excessive, elle pose dans les deux cas problème.

Si on suppose l'hypothèse réaliste, près de 35% de la capacité de la ligne 17 du Grand Paris serait réservés aux seuls visiteurs d'EuropaCity. Sans compter les employés du futur quartier d'affaires du Triangle de Gonesse qui se déplaceraient pour moitié par le même mode, ni les voyageurs en correspondance à la gare du Triangle de Gonesse avec les bus/BHNS/RERD ou en rabattement par voiture. Aux heures de pointe, la gare du Triangle de Gonesse surchargerait, à elle seule, la nouvelle ligne 17.

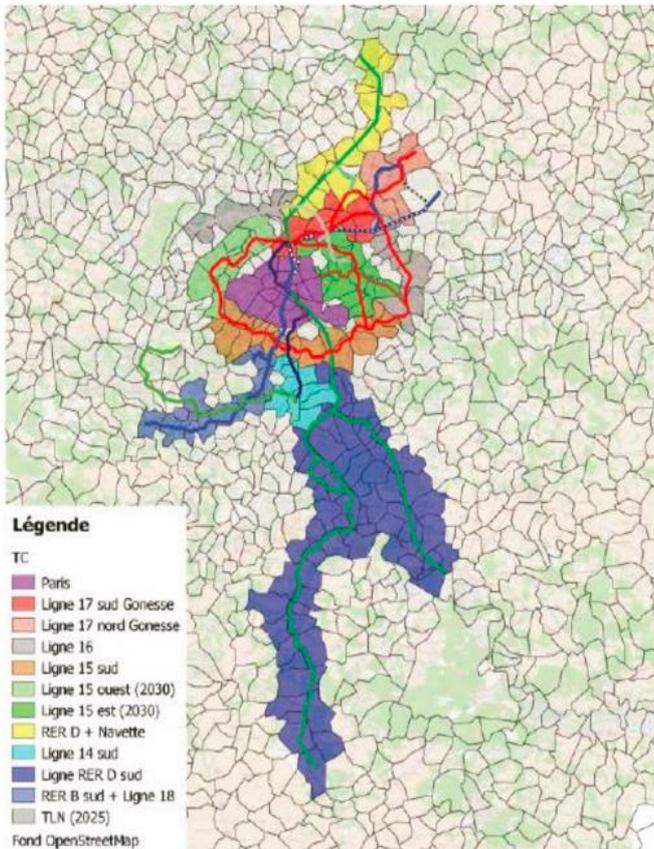
Si on suppose l'hypothèse optimiste au regard de la réalité, le report sur l'infrastructure routière est inéluctable. La part modale transports en commun retenue par EuropaCity paraît nettement surestimée :

- **elle ne correspond pas aux valeurs observées** pour des équipements assimilables situés en milieu peu dense et directement desservis par un mode de transport lourd : celles-ci fluctuent plutôt entre 20% et 30% (cf graphique ci-dessous).

Part modale TC de 19 centres commerciaux/espaces de loisirs, dont EuropaCity (source : retour d'expérience)



- elle est calculée avec des hypothèses très favorables à l'usage des transports en commun : ainsi non seulement le zonage géographique retenu pour le calcul se concentre sur les secteurs les mieux desservis de l'agglomération parisienne (cf carte ci-dessous)... mais, de plus, l'estimation des temps de parcours est calculée depuis les gares de départ en ignorant les temps de trajet nécessaires pour les rejoindre (cf carte ci-dessous)...



Carte de zonage de l'étude de déplacements Alliage et Territoire

Source : Egis, Systra, CDVIA

VERS UNE SATURATION DES GRANDS AXES ROUTIERS

Quelle que soit la part d'accès à EuropaCity via les transports en commun, le réseau autoroutier, et notamment l'A1, sera sévèrement impacté. D'autant qu'EuropaCity s'intègre au futur quartier d'affaires du Triangle de Gonesse et vient en accroître l'incidence sur le trafic local et métropolitain.

En 2035, EuropaCity et le quartier d'affaires généreraient :

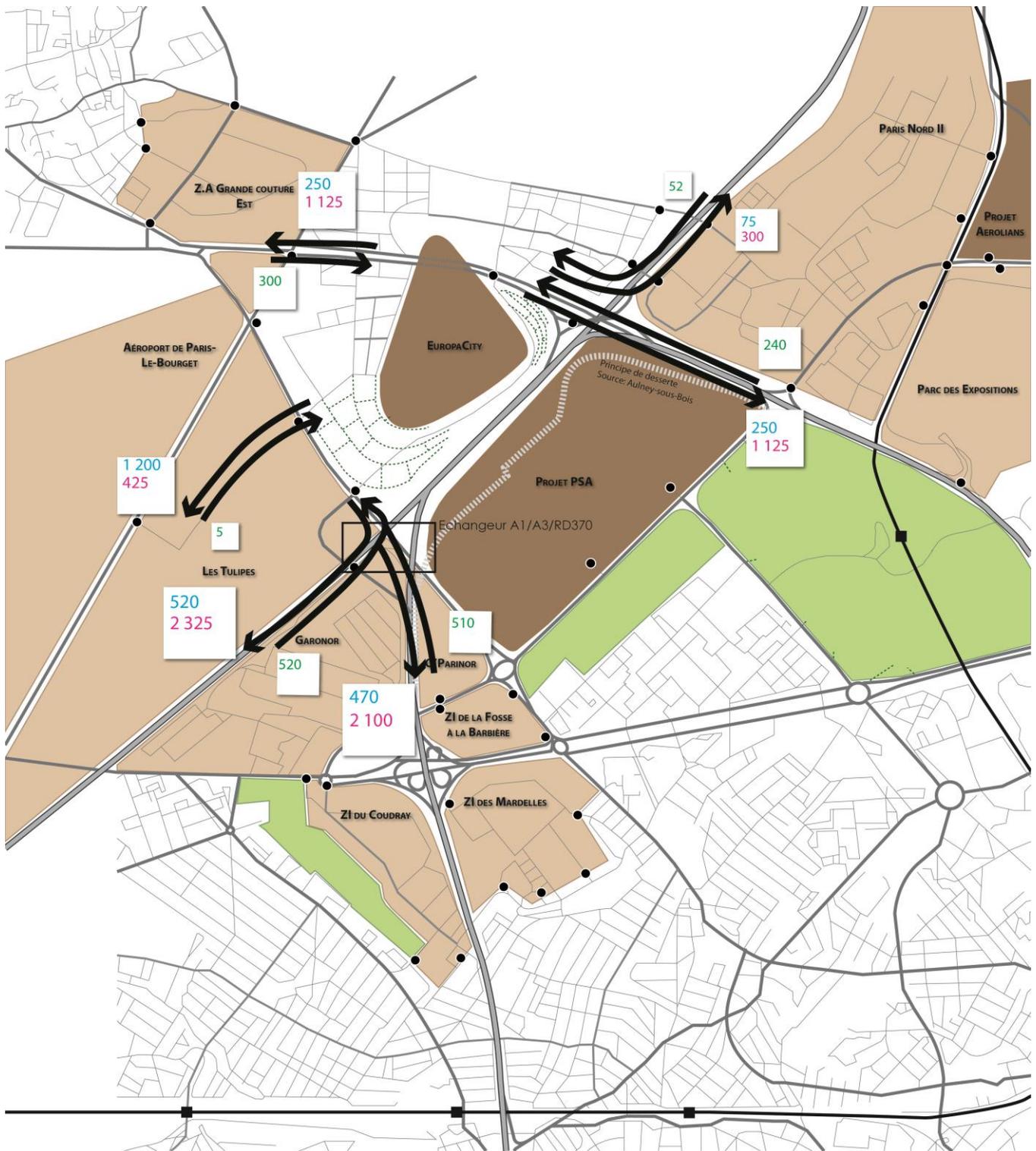
- 190 000 déplacements quotidiens générés pour EuropaCity (290 000, avec le quartier d'affaires) concentrés sur un périmètre très restreint.
- 35 000 véhicules supplémentaires quotidiens pour EuropaCity (80 000 avec le quartier d'affaires). Voir carte ci-dessous.
- 3 400 véhicules supplémentaires quotidiens à l'heure de pointe du soir pour EuropaCity (11 000 avec le quartier d'affaires)

Ce trafic supplémentaire s'opérera majoritairement avec le cœur de l'agglomération via l'A1 et/ou l'A3. Les projections d'EuropaCity ignorant les incidences de cette hausse du trafic autoroutier, les données suivantes peuvent être considérées :

- sur l'A1 quotidiennement :
 - 14% de trafic supplémentaire (si part modale de 50 % transports en commun)
 - 22% de trafic supplémentaire (si part modale de 25 % transports en commun)
- sur l'A1 en heure de pointe du soir depuis Paris :
 - 6% de trafic supplémentaire vers la province (+ 400 véh. env.) si part modale de 46 % transports en commun. **Cette hausse est suffisante pour faire basculer l'A1 en régime de « saturation »** (Guide voies structurantes d'agglomération 4 voies du CERTU)
 - 10% de trafic supplémentaire vers la province (+ 600 véh. env.) si part modale de 25 % transports en commun. **Cette hausse augmente le temps de saturation** (Guide voies structurantes d'agglomération 4 voies du CERTU).
- sur l'A1 en heure de pointe du soir vers Paris, la hausse de trafic dégrade les conditions de circulation (vitesse basse, trafic dense...).

Par ailleurs, les études d'EuropaCity restent évasives quant à l'impact des flux logistiques en dehors du dernier kilomètre. Or, si l'on compare à des équipements similaires, 390 camions de livraison devraient être accueillis en journée, soit entre 6h et 18h, un toutes les 1 min. 50 s. L'approvisionnement constitue donc un facteur aggravant de la surcharge routière déjà mentionnée.

Trafic journalier émis et reçu par EuropaCity et le quartier d'affaires à l'horizon 2035



- XXX Véh. émis par Europacity
- XXX Véh. reçus par Europacity
- XXX Véh. émis par le quartier d'affaire



UNE OFFRE DE STATIONNEMENT SOUS-DIMENSIONNÉE

L'offre de stationnement prévue au sein d'EuropaCity semble restreinte au regard des hypothèses de fréquentation : 8 000 à 10 000 places visiteurs pour 31 millions visiteurs / an et 87 000 visiteurs / j.

Ce ratio de 0,3 place/visiteur est moitié moindre que celui habituellement constaté pour des équipements majeurs de périphérie (0,6) et se rapproche de ceux de secteurs centraux (0,3).

De plus la zac environnante limite le stationnement sur l'espace public (1 place pour 90m² SHON) et impose aux visiteurs un stationnement sur voirie.

Si la fréquentation automobile s'avérait plus importante que prévu, elle engendrerait très certainement des conflits de stationnement sur la voirie locale, avec un « effet Stade de France » où les jours d'événements, le stationnement est très largement reporté sur les espaces publics dans un rayon important.

De plus, la gare du Triangle de Gonesse étant la seule du Grand Paris Express dans le Val d'Oise, elle risque de devenir le point d'accès principal au réseau pour les habitants du département, renforçant ainsi les problèmes de stationnement à ses abords.

CONCLUSION

La vision de l'accessibilité d'EuropaCity livrée par le maître d'ouvrage soulève de nombreuses questions, d'autant plus que le maître d'ouvrage semble ignorer les critères communément admis. Aussi exceptionnel que puisse être à ses yeux le projet, il ne peut s'affranchir des contraintes du monde réel. De nombreuses interrogations sont donc soulevées quant à la desserte ferroviaire et routière d'EuropaCity et ce tant pour ses visiteurs français et étrangers que ses salariés.

Elles portent principalement sur le conflit entre desserte de destination et maillage de proximité, EuropaCity privilégiant les axes majeurs, quitte à prendre le risque de les monopoliser ou de les saturer par moment. Le raisonnement vaut pour les transports en commun, supposés acheminer la moitié des visiteurs du site pour mieux minimiser l'incidence d'une fréquentation de masse du réseau autoroutier local et métropolitain. Il vaut également pour ce dernier, aujourd'hui fréquemment engorgé, saturé même de manière épisodique, qui devrait supporter l'autre moitié des 31 millions d'individus qui tenteront de rallier EuropaCity. Et ces constats alarmants ne tiennent même pas compte des développements attendus du territoire. En 2012 une étude de l'EPA Plaine de France, aménageur du triangle de Gonesse évaluait à 130 000 le nombre de nouveaux emplois prévus sur le Grand Roissy à horizon 2030-35.

Les conséquences économiques d'une surcharge des réseaux de transports en commun comme du réseau autoroutier et routier sont évidemment extrêmement lourdes. Elles touchent les entreprises handicapées dans leur accessibilité et leurs capacités de transports et de logistiques, elles touchent leurs collaborateurs contraints dans leurs déplacements domicile travail. Elles impactent globalement l'ensemble des secteurs d'activités et font craindre pour l'emploi.