

Débat public EuropaCity
Atelier : Accès au site et enjeux de circulation Transports collectifs, déplacements doux, approvisionnements
19 mai 2016
Intervention du STIF

1/ Réseau ferré et transport en site propre

1.1 Desserte actuelle : RER B et D

Le réseau ferré existant sur le territoire concerné par le projet EuropaCity est constitué des lignes de RER B et D.

Le RER B est la 2^{ème} ligne la plus fréquentée d'Europe. Elle a fait l'objet d'un programme important de modernisation, l'opération RER B Nord +, pour un coût de 260 M€. Une offre renforcée a été mise en service en septembre 2013 dans ce cadre. La ponctualité de la partie nord de la ligne a fortement été améliorée grâce à ce projet (gain de 7 points de ponctualité). Le matériel roulant a été rénové pour un montant de 370 M€.

Le RER D a aussi une fréquentation très élevée. Un programme de modernisation a été mis en œuvre en 2013 pour un coût de 120 M€. La fréquence de desserte des trains jusqu'à Villiers-le-Bel a été augmentée de 8 à 12 trains par heure dans ce cadre. La ponctualité s'est aussi améliorée sur cette ligne, de 4 points.

De nouveaux programmes de renouvellement des trains sont en cours de définition pour ces deux lignes.

1.2 Projets de transports en commun qui desserviront EuropaCity

Plusieurs infrastructures de transports collectifs nouvelles sont en projet sur le territoire d'EuropaCity :

- Le BHNS Villiers-le-Bel-Arnouville-Gonesse – Parc des Expositions en cours de réalisation ;
- La ligne 17 du Grand Paris Express ;
- Une nouvelle branche du RER D entre Villiers-le-Bel – Arnouville - Gonesse et le Parc des Expositions.

1.3 L'évolution des pôles gares

Chaque gare du Grand Paris Express fait l'objet d'un comité de pôle rassemblant tous les acteurs concernés : SGP, STIF, Etat, Région et acteurs locaux (gestionnaires de voirie, opérateurs de transport établissements publics d'aménagement).

Pour la gare du Triangle de Gonesse, c'est l'EPA Plaine de France qui pilote cette démarche qui a pour but de définir les aménagements à réaliser autour du pôle pour faciliter les correspondances entre la ligne 17 et les bus.

1.4 Les capacités offertes par le réseau ferré et en site propre en lien avec la desserte d'EuropaCity

Le dossier du maître d'ouvrage fait état de parts des différents modes de transport pour les visiteurs et les employés du site. La part des transports collectifs y est estimée équivalente à celle de la voiture. Le dossier ne fournit pas de flux horaire maximal pour

les transports collectifs. On peut donc les déduire à partir des informations fournies pour les flux voiture à environ 9 500 voyageurs se rendant sur le site et en partant.

Les capacités de transports collectifs qui seront offertes par la ligne 17 et le BHNS à l'horizon 2024 sont importantes au niveau du Triangle de Gonesse : 20 000 voyageurs par heure pour la ligne 17 (10 000 par sens) et 2 000 pour le BHNS (1 000 par sens).

2/ La desserte bus

2.1 La desserte bus actuelle du territoire

De nombreuses lignes de bus desservent le territoire. Elles assurent la desserte des secteurs résidentiels, des équipements, la desserte des gares et des zones d'activité. La desserte est plus importante dans les secteurs denses en habitat ou en emplois. Plusieurs lignes desservent la plateforme aéroportuaire.

Ces lignes sont exploitées par plusieurs opérateurs. Les principaux sont les courriers d'Ile-de-France, TransVO, TRA et la RATP.

Une des particularités de la desserte bus du territoire de Roissy est constituée par le réseau de lignes qui fonctionnent à la demande : le réseau Fileo. Ces lignes offrent une desserte 24h/24 et 7 jours /7 qui permet les déplacements des actifs non motorisés résidant à proximité de la plateforme de Roissy Charles de Gaulle et qui y travaillent en horaires décalés.

2.2 Principes généraux de l'évolution du réseau de bus

Le réseau de bus est plus facilement évolutif que le réseau ferré.

De manière générale, le STIF fait évoluer les lignes de bus pour les adapter aux besoins de déplacements. C'est en particulier le cas à la mise en service d'un mode lourd (création ou prolongement d'une ligne de métro ou de tramway). C'est aussi le cas lors de l'amélioration de la desserte d'une ligne de train ou RER comme par exemple à l'occasion de la mise en place de la nouvelle offre sur le RER B. C'est aussi le cas pour accompagner les projets urbains tels que la création ou le développement de zones d'activités ou de nouveaux quartiers urbains.

Le réseau évolue aussi pour optimiser les moyens et adapter l'offre à la demande en cas d'insuffisance d'offre, de surcharge des lignes etc.

La restructuration du réseau de bus en lien avec la mise en service des projets d'infrastructures de transports collectifs est pilotée par le STIF en concertation avec les collectivités et les opérateurs.

2.3 Identification des liaisons structurantes pour la desserte du territoire de Roissy et de ses alentours

En 2013, le STIF a finalisé une étude menée en lien avec l'EPA Plaine de France et les acteurs du territoire, en particulier, les collectivités locales et Aéroports de Paris. Cette étude avait pour objectif d'anticiper l'évolution des besoins de déplacements qui sera induite par la croissance des emplois sur la plateforme aéroportuaire et dans les zones d'activité dont la création ou le développement est prévu.

L'étude s'est placée aux horizons 2020 et 2030. L'analyse a conduit à deux constats principaux concernant les déplacements :

- ➔ Les actifs qui travaillent dans ce territoire résident en très grande majorité à moins de 15 km de la plateforme aéroportuaire
- ➔ Les grands projets de transports collectifs prévus vont améliorer considérablement la desserte depuis une grande partie du territoire francilien. En revanche, ces

projets n'apporteront que peu d'amélioration des temps de parcours depuis les villes avoisinantes.

Dans ces conditions, la desserte bus est essentielle pour desservir le territoire.

L'étude a identifié les liaisons les plus structurantes. La plupart de ces liaisons existaient déjà lors de la réalisation de l'étude mais nécessitaient d'être renforcées, certaines étaient à créer. Le BHNS a bien entendu été pris en compte dans l'étude et fait partie de ces liaisons structurantes.

Les principes retenus pour identifier ces liaisons étaient qu'elles devaient :

- ➔ assurer le lien habitat / emplois tant en situation actuelle que future
- ➔ desservir les équipements existants ou en projet sur le territoire
- ➔ permettre le dernier kilomètre entre les gares et les zones d'emploi.

2.3 Des exemples d'évolution récente et à venir du réseau de bus

Les conclusions de cette étude ont fait l'objet de concrétisation ces dernières années.

A titre d'exemple, un renfort et une réorganisation des lignes de bus avec la mise en place du RER B nord + (50% d'offre supplémentaire sur les lignes concernées). A l'ouverture du centre commercial Aéroville, des renforts d'offre et des modifications de desserte ont été réalisés par exemple sur la ligne 32 depuis Goussainville.

La création de la ligne 20 TransVO qui empruntera d'ici la fin 2016 le site propre en cours de réalisation est un autre exemple de l'évolution du réseau de bus et de son adaptation aux besoins.

3. L'amélioration globale de la desserte

L'amélioration de la desserte du territoire du Triangle de Gonesse et plus généralement de la plateforme aéroportuaire et des zones d'activité qui l'entourent sera la résultante des grands projets d'infrastructures et de l'amélioration de la desserte bus. L'un et l'autre se complètent.

Le STIF a cartographié les temps de trajet vers le Triangle de Gonesse en 2016 et aux horizons futurs. Grâce aux projets prévus, ces temps vont être considérablement réduits, y compris depuis les villes situées à proximité du Triangle.

A terme, cette amélioration des temps de parcours rendra les transports collectifs compétitifs sur de nombreux liens origine – destination par rapport à l'usage de la voiture, ce qui contribuera à accroître leur part dans les déplacements.