

Contribution du Groupe ADP au débat public sur le projet Europa City

Le territoire du Grand Roissy constitue un des secteurs les plus dynamiques de la région Ile de France. Tirés notamment par la présence des aéroports Paris-Charles de Gaulle, 2^{ème} aéroport européen et Hub aérien de dimension mondiale, et Paris-Le Bourget, premier aéroport européen d'affaires, de nombreux projets économiques s'y développent, porteurs de croissance et d'emplois (près de 400 000 emplois attendus à l'horizon 2030). Le projet Europacity constitue un des projets identifiés de cette dynamique, situé au cœur de l'opération du Triangle de Gonesse, projet urbain porté de longue date pour répondre aux besoins de développement de ce secteur. Le Groupe ADP se félicite que des projets ambitieux et porteurs de prospérité pour le territoire puissent s'implanter dans le périmètre du Grand Roissy.

En parallèle, l'accès à l'ensemble de ces activités constitue un élément incontournable de leur réussite et celui de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle un enjeu primordial de l'attractivité et de la compétitivité de la métropole parisienne. De nombreuses études menées sur ce sujet, montrent les limites des réseaux assurant la mobilité dans le secteur du Nord Est Francilien.

La situation actuelle:

L'A1, axe routier structurant du nord francilien et desserte routière principale de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, cumule les fonctions de corridor international, de lien interurbain et de cabotage localisé mais son usage principal réside dans les échanges entre Paris, Plaine Commune et Roissy.

La desserte lourde en transport collectif est essentiellement radiale s'appuyant sur le RERB. Sur le pôle de Roissy, la desserte secondaire est marquée par une déficience de maillage du réseau, avec une desserte bus peu efficace vers les bassins d'emplois du pôle, sans oublier la problématique du "dernier kilomètre", favorisant l'utilisation de la voiture: plus de 85 % des employés sur la plateforme de Paris-CDG se déplacent en véhicule particulier. L'utilisation des transports en commun peut par ailleurs être limitée par l'importance des personnes travaillant en horaires décalés.

Les conditions existantes de l'offre globale de transport, associée à la structure urbaine en plaques, sont génératrices de difficultés pour effectuer les déplacements, notamment routiers. Les flux se concentrent sur les principaux axes dont essentiellement l'A1, généralement saturée aux heures de pointes.

Les déplacements Est-Ouest sont contraints et l'accessibilité routière ou en transports est peu performante selon cet axe dans la 2^{ème} couronne.

L'utilisation des modes actifs est très limitée, rendue difficile aujourd'hui par les multiples coupures urbaines.

La situation à long terme:

Le secteur Nord Francilien devrait connaître une amélioration remarquable de l'offre de transport dans les prochaines années : pour les modes ferrés, améliorations de fonctionnement des lignes B et D du RER, lignes 16 et 17 du Grand Paris Express, CDG Express, liaison directe entre Paris et la plateforme aéroportuaire de Paris-CDG pour lequel le Groupe ADP s'engage directement, ou des



projets routiers comme le contournement Est de Roissy. Un aboutissement rapide du barreau entre RER B et D (barreau de Gonesse) contribuerait à faciliter les liens Est Ouest dont la faiblesse est évoquée plus haut.

Ces développements devraient favoriser le report modal de la route vers les transports collectifs : plus de 6 millions de voyageurs annuels sont attendus sur CDG Express à la mise en service ou encore 11 millions de voyageurs annuels sur la ligne 17 en 2030.

Ainsi, les projets de développement devraient pouvoir s'appuyer sur cette desserte renforcée.

Pour autant, avec plus de 11500 emplois directs et plus de 30 millions de visiteurs, le projet Europacity contribuera avec d'autres projets de développement attendus (Triangle de Gonesse, ZAC Aérolians, Paris Nord 2, extension du PEX,...), et avec les perspectives d'évolution du trafic aérien, à une augmentation très significative du volume de déplacements sur le Nord Francilien.

Cette évolution est susceptible d'avoir des répercussions importantes sur le fonctionnement des axes routiers, en particulier l'A1 et l'A3, qui ne disposent guère de marge de capacité comme le confirme l'étude récente de déplacements du Nord Francilien de la DRIEA (Direction Régionale et Interdépartemental de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile de France). L'effet risque d'être plus marqué aux heures de pointes du soir, compte tenu de la nature des programmes développés (commerces, activités), cette période concentrant à la fois les flux domicile-travail et ceux liés aux activités de commerces et loisirs. L'étude montre que l'autoroute n'aura pas la capacité d'absorber l'accroissement de la demande à l'horizon 2030, (+ 55% de trafic supplémentaire attendu sur le secteur de Roissy; + 57% sur le secteur de Plaine Commune).

Il en résultera un étalement des pointes et une diffusion de la demande routière sur le réseau secondaire. Selon ces travaux, les conditions de circulation routière pourraient devenir fortement dégradées avec des temps de parcours globalement augmentés, des heures de départ souhaitées non accessibles et/ou devant être décalées, des atteintes à la ponctualité.

Concernant les réseaux de transports collectifs, ils seront également fortement sollicités, notamment au cœur du Triangle de Gonesse.

Quelle sera la réalité de l'utilisation des transports en commun (TC) par les usagers dans ce secteur urbain encore peu dense ?

Le dossier présenté pour le débat public d'Europacity prend en considération une part modale TC de 46 % qui s'approche des ratios élevés, rencontrés en zone urbaine dense et mixte, connectée à un réseau de TC lourd. Des études diverses y compris menées sur des sites comparables peuvent faire apparaître cette hypothèse comme ambitieuse. La structure urbaine de plaques et de coupures, dans un secteur encore peu dense, rend les itinéraires pour les déplacements locaux contraints, favorisant l'utilisation de la voiture. Le développement d'une desserte de rabattements et maillages fins vers les projets de TC lourds déjà esquissée semble indispensable pour réussir ce report modal.

* * *



En conclusion, le Groupe ADP se félicite que des projets ambitieux voient le jour pour le développement du Grand Roissy et de la région Ile de France.

Mais pour Europacity, comme pour tout projet de développement, le Groupe ADP souhaite que l'Etat intègre ab initio les conditions futures de circulation, et la mobilité en général sur le territoire du Grand Roissy.

Il conviendra donc que l'Etat et l'ensemble des collectivités maîtres d'ouvrage en matière de routes et de transports développent des réponses à la hauteur des ambitions placées aujourd'hui dans ce formidable territoire et donnent des assurances quant au service qui sera fourni. Les études ou les engagements connus à ce jour laissent craindre une insuffisance de prise en compte de ces enjeux.

Il en va de la réussite des projets et des conditions futures du développement économique du secteur.

