

ACCÈS AU SITE ET ENJEUX DE CIRCULATION : PRINCIPALES QUESTIONS POSÉES SUR LE SITE ET EN ATELIERS

Sous-thème	Interrogations du public	Réponses apportées par le maître d'ouvrage / parties prenantes	Observations de la CPDP
Doutes sur l'objectif de répartition modale	<p>Comment le MO peut-il viser un objectif de 46 % de visiteurs ayant recours aux transports collectifs alors que ce niveau n'a d'équivalent dans aucun grand centre de commerce et de loisirs existant ?</p> <p>Quelle serait la situation si cet objectif n'était pas atteint ?</p>	<p>Réponse de la DRIEA : cet objectif de recours massif aux transports collectifs n'est pas propre à EuropaCity mais à l'ensemble de la ZAC (EPA). Il s'agit en fait non d'un choix mais d'une nécessité, d'un impératif, qui s'applique de façon générale à l'ensemble du secteur nord-est de l'Île-de-France. Une étude de janvier 2016 souligne le risque de congestion généralisée du réseau magistral si les perspectives d'augmentation de 25 % des emplois et de la population sont atteintes en 2030 et qu'un tel report modal massif n'est pas atteint.</p> <p>Réponse de A&T : l'estimation de 46 % repose sur une étude fine des comportements des visiteurs et des employés : Pour atteindre cet objectif ambitieux, sont mis en avant : - le saut quantitatif dans les transports collectifs : Ligne 17, gare multimodale, BHNS ; - la dissuasion par la politique de stationnement : limitation à 9 000 places, gestion mutualisée, tarification ; - la nature particulière de l'offre commerciale d'EuropaCity sans hypermarché et favorisant les livraisons à domicile ; - le soutien aux modes actifs, une organisation de la voirie qui favorise la multimodalité, l'optimisation de l'usage de la voiture particulière par le covoiturage et la mise en œuvre de plan de déplacements interentreprises (PDIE) à l'image du système récemment monté par R'Pro'Mobilité.</p> <p>Réponse du STIF : avec les projets de transport prévus, les temps de parcours seront considérablement réduits ce qui contribuera à accroître leur part dans les déplacements.</p>	<p>L'objectif ambitieux de 46 % repose sur une perspective d'évolution des comportements des ménages.</p> <p>Il suppose la mise en place de dispositifs très incitatifs voire très contraignants et implique un grand volontarisme de toutes les parties à commencer par le MO. La CPDP recommande donc que les parties prenantes, à commencer par les pouvoirs publics, veillent à ce que les engagements correspondants soient formalisés avec le maximum de précision. La commission estime nécessaire en particulier que l'EPA Plaine de France et le MO, en liaison avec le STIF et le Conseil départemental pour ce qui les concerne, précisent le plus rapidement possible les moyens qu'ils mettraient en œuvre pour contribuer à l'atteinte de cet objectif. Une réflexion sur un éventuel « plan B » en cas d'échec à atteindre cet objectif serait utile.</p>
	<p>Quid des touristes chargés de bagages ?</p>	<p>Réponse de A&T : 45 % utilisent dès aujourd'hui les transports en commun.</p>	

Sous-thème	Interrogations du public	Réponses apportées par le maître d'ouvrage / parties prenantes	Observations de la CPDP
Doutes spécifiques sur l'objectif de stationnement	<p>EuropaCity peut-il sérieusement s'engager à limiter durablement son parc de stationnement à 9 000 places c'est-à-dire à un niveau notoirement inférieur à tout ce qui est constaté ailleurs ?</p> <p>Que se passe-t-il si le stationnement sur site s'avère insuffisant pour répondre à la demande des visiteurs et des employés ?</p> <p>Risque d'accroissement du nombre de places par le MO ?</p> <p>Risque de report du stationnement sur les voies environnantes ?</p>	<p>Réponse de A&T : nous avons la volonté d'agir très fortement pour limiter le nombre de places de stationnement. Ce nombre est le « fruit d'un long travail de cheminement avec l'EPA Plaine de France ».</p> <p>La gestion du parc devrait permettre d'éviter le stationnement long, favoriser la mutualisation et, par la disposition des emplacements, mettre les transports collectifs au même niveau que la VP pour l'utilisateur des commerces et des autres équipements offerts par EuropaCity.</p>	<p>La CPDP considère ce point comme essentiel à la réalisation de l'objectif d'accès par transports collectifs.</p> <p>Elle estime que des engagements fermes et sur une durée assez longue doivent être demandés au MO pour garantir le maintien dans le temps de ce niveau particulièrement bas de l'offre de stationnement.</p>
Impact résultant sur le réseau routier magistral	<p>Les 190 000 déplacements générés quotidiennement par EuropaCity, même avec une part importante de transport collectif, ne risquent-ils pas d'accentuer la congestion d'un réseau routier déjà au bord de la saturation, notamment sur A1 ?</p> <p>Ne faut-il pas craindre même « un risque d'asphyxie du réseau liée à l'arrivée d'EuropaCity » (cf. Paris Nord Villepinte) ?</p>	<p>Réponse de la DRIEA : la contribution « moyenne » du Triangle de Gonesse, c'est-à-dire de l'ensemble EuropaCity et quartier d'affaires, au trafic sur A1 serait de 3 % à l'heure de pointe du matin et du soir, contribuant pour une part relativement faible à la surcharge de l'A1 qui devra trouver sa solution dans d'autres mesures.</p> <p>Réponse de A&T : les études menées par EGIS/CDVIA, estiment la part d'EuropaCity dans les flux, à l'heure de pointe du soir qui est la plus critique, respectivement à moins de 7 % pour A1 Sud, 8 % sur A3 Sud et 3 % sur la A104.</p> <p><i>De façon générale, la DRIEA et l'EPA considèrent que les déplacements des visiteurs et des employés ainsi que les flux de livraisons d'EuropaCity n'auraient à terme qu'un impact limité sur le réseau routier.</i></p> <p>Réponse de A&T : pour réduire au minimum cet impact, des mesures complémentaires sont proposées : « la mise en place d'un plan de déplacements interentreprises (PDIE), des infrastructures périphériques et internes adaptées aux modes doux, des services dédiés aux nouveaux usages (plate-forme de covoiturage, accueil des voitures électriques, etc.), une cellule de mobilité visant à assurer le bon fonctionnement des déplacements au sein du site et des accès ».</p>	

Sous-thème	Interrogations du public	Réponses apportées par le maître d'ouvrage / parties prenantes	Observations de la CPDP
Les aménagements prévus du réseau routier	La requalification du BIP qui en réduit la capacité est-elle compatible avec le cumul des besoins de trafic de transit existants et futurs et de ceux générés par EuropaCity ? Ne risque-t-elle pas d'induire un report de trafic sur les réseaux secondaires ?	<p>Réponse de l'EPA : l'optimisation des infrastructures existantes est la solution principale. Le BIP requalifié, avec maintien du trafic de transit mais avec une desserte locale « apaisée », en est un élément. Le transit sur le BIP, à l'heure de pointe du soir, soit 45 % pour 55 % pour le trafic généré par le Triangle de Gonesse, ne devrait pas être affecté.</p> <p>Des aménagements limités (carrefours) de la RD370 qui est actuellement à 2x2 voies sont également prévus.</p> <p>Sur un plan général, divers projets non liés au Triangle de Gonesse sont prévus tels que le contournement est de Roissy, les échangeurs Pleyel et Croix Verte, les voies dédiées sur l'A3, le réaménagement de l'échangeur A1/A104.</p> <p>Réponse de la DRIEA : l'augmentation de capacité d'axes aussi fréquentés que l'A1 et l'A3 se traduirait par un accroissement de la congestion sur le réseau aval et ne constituerait donc pas une solution, laquelle est à trouver plutôt dans des mesures de régulation.</p>	<p>La CPDP considère ce point comme essentiel à la réalisation de l'objectif d'accès par transports collectifs.</p> <p>Elle estime que des engagements fermes et sur une durée assez longue doivent être demandés au MO pour garantir le maintien dans le temps de ce niveau particulièrement bas de l'offre de stationnement.</p>
	La reconfiguration de l'échangeur A1/A3/RD370 semble constituer une condition essentielle à la bonne desserte du Triangle de Gonesse. Que se passerait-il dans le cas où elle serait écartée ?	Réponse de la DRIEA : la reconfiguration de l'échangeur A1/A3/RD370 fait l'objet d'une étude d'opportunité conduite par les services de la DRIEA dont l'achèvement est prévu pour juin 2017.	La CPDP considère que les conséquences d'une réponse négative à l'étude d'opportunité doivent être analysées sans tarder.
La capacité de la ligne 17	Si la part modale de 46 % est atteinte, n'y a-t-il pas un risque de saturation de la ligne 17 notamment lors des pics de fréquentation (événements, expositions à Villepinte) ?	<p>Réponse de la SGP : la L17 draine des sites et des flux « atypiques » en termes d'horaires et de jours. Elle a la capacité requise.</p> <p>Réponse du STIF : la capacité offerte par la ligne représente 20 000 voyageurs par heure (10 000 par sens). Elle est avec celle offerte par le BHNS amplement suffisante.</p>	
Les insuffisances des RER B et D	Le service assuré par les RER B et D est déjà notoirement insuffisant. Comment imaginer une contribution efficace de ces deux lignes à la desserte en transport collectif du projet ?	Réponse du STIF : des améliorations sont prévues pour ces deux lignes dans le cadre de ce qui est appelé la « métro-isation » des RER B et D qui concerne notamment la fréquence, la fiabilité des temps de parcours et le matériel roulant.	
Le Barreau de Gonesse	Le BHNS n'est qu'une réponse d'attente aux besoins en transports collectifs liés aux développements à venir et notamment à EuropaCity. Le Barreau de Gonesse qui figure au SDRIF n'est à ce jour l'objet d'aucun engagement de programmation de la part du STIF. Cette situation est-elle acceptable ?	Réponse du STIF : le STIF conduit avec le concours de SNCF Réseau l'évaluation de cette nouvelle branche du RER D entre Villiers-le-Bel-Arnouville-Gonesse et le Parc des Expositions de Villepinte.	La CPDP recommande que les études soient accélérées afin de sortir aussi rapidement que possible de cette ambiguïté.

Sous-thème	Interrogations du public	Réponses apportées par le maître d'ouvrage / parties prenantes	Observations de la CPDP
<p>Les liaisons locales bus. Les coupures est-ouest, leur franchissement. L'accessibilité proche.</p>	<p>Les liaisons locales bus, transversales principalement, sont à ce jour très mal assurées tant en terme de fréquences que d'horaires. Les coupures créées par le réseau autoroutier s'ajoutent à un système de transport collectif lourd radial pour l'essentiel rendant compliquées les mobilités est-ouest. L'insuffisante irrigation des territoires de l'est Val-d'Oise par des transports collectifs performants, notamment vers Roissy est criante. Dans ces conditions, EuropaCity ne risque-t-il pas d'accentuer encore cet « effet de plaques » ? Qu'est-il prévu pour remédier à cette situation ?</p>	<p>Réponse du STIF : la restructuration des lignes de bus se fera en liaison avec l'arrivée de la ligne 17. Elle est déjà engagée et même planifiée avec l'établissement d'une carte 2030 du réseau bus. Elle sera facilitée par la densification et par les nouvelles zones d'activité créées. De ce point de vue, EuropaCity devrait être vu comme une opportunité. En aidant à atteindre un niveau de « masse critique » un tel projet devrait faciliter la mise en place d'un réseau de bus dense.</p>	<p>La CPDP considère essentiel que les idées de travail en partenariat entre les différentes parties prenantes mises en avant lors du débat pour apporter des solutions durables à ce problème récurrent d'accessibilité est-ouest, par exemple par la mise en place d'un comité transports réunissant le STIF, le département, le MO, les transporteurs, les usagers des TC, soient réellement mises en œuvre.</p>
<p>La promotion des modes doux ou actifs (vélos, marche)</p>	<p>Comment effacer les coupures, avec quel tracés, quelles liaisons ?</p> <p>Comment organiser les cheminements depuis les communes environnantes?</p>	<p>Réponse de la DRIEA : des études récentes montrent que le vélo présente un très fort potentiel en Île-de-France. A&T et EPA ont exprimé leur ferme volonté d'« organiser les modes actifs ou doux de manière à insérer le projet dans le territoire », redonner ainsi de la cohérence à ce territoire morcelé en recréant des continuités non seulement par les nouveaux transports collectifs mais aussi par le réseau cyclable et les parcours piétonniers. Des connexions seraient ainsi créées avec le reste du réseau cyclable de la région Île-de-France. Des parcours vélos-piétons seraient prévus, rejoignant la gare et desservant deux façades d'EuropaCity avec le prolongement de la piste cyclable du Bourget jusqu'à Gonesse et avec un itinéraire Aulnay-Villepinte sur le BIP.</p>	<p>L'atteinte de cet objectif passe par un nécessaire partenariat des acteurs concernés (Région, CD95, EPA, STIF, communes, MO, populations locales).</p>
<p>Trame viaire du Triangle de Gonesse, son intégration dans son environnement urbain proche</p>	<p>Le risque est grand que le projet s'avère être un « cul-de-sac ».</p> <p>Comment EuropaCity peut-il réaliser une véritable trame viaire intégrée tant à l'intérieur du Triangle de Gonesse qu'avec les communes environnantes et en particulier avec le site PSA ?</p>	<p>Réponse de l'EPA : le plan-guide du Triangle de Gonesse, document de référence élaboré par l'EPA Plaine de France pour l'aménagement du site, vise à assurer une continuité urbaine et paysagère, notamment par un réseau de circulations doublé de pistes cyclables et la liaison entre le parc créatif de la gare et le parc urbain de 10 ha d'EuropaCity. Le projet architectural de BIG confirme cette continuité des cheminements piétons au sein du projet et vers l'extérieur.</p> <p>Réponse de A&T : nous avons « entendu les demandes exprimées lors du débat public d'une réflexion partagée sur les connexions à créer avec le site PSA » et sommes prêts à étudier le sujet avec les acteurs concernés.</p>	<p>Formalisation des engagements du MO.</p>

Sous-thème	Interrogations du public	Réponses apportées par le maître d'ouvrage / parties prenantes	Observations de la CPDP
Approvisionnements	<p>Quel sera l'impact sur le réseau, local ou national des flux logistiques, tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation ?</p>	<p>Réponse de A&T : des accès spécifiques sont prévus en phase de construction depuis le BIP et le RD 370, voies directement reliées au réseau primaire. Le MO s'engage à signer la charte de « chantier vert ». En phase d'exploitation, deux idées sont mises en avant : celle d'une infrastructure logistique dédiée et celle de la livraison client à partir d'entrepôts.</p>	<p>Le sujet de l'alimentation du site en phase d'exploitation est peu précisé. Compte tenu du risque de nuisances qu'il implique, c'est un sujet qui reste à approfondir.</p>
La participation des fonds publics au financement des infrastructures	<p>L'adaptation du tracé de la ligne 17 pour desservir le Triangle de Gonesse engendre un surcoût. Il en est de même de la nouvelle gare qui n'est justifiée que par EuropaCity et qui améliorera très peu la vie quotidienne des habitants du secteur. Le financement dans les deux cas semble assuré quasi exclusivement par des fonds publics (SGP). Est-ce normal alors que, selon le MO lui-même (l'EPA), les flux engendrés par EuropaCity (le TG) représentent 38 % du trafic de la L17 ?</p> <p>Qu'en est-il, de même, s'agissant des aménagements routiers nécessaires, et particulièrement du financement de l'échangeur A1/A3/CD370 ?</p>	<p>Réponse de la SGP : la gare « Triangle de Gonesse » sera créée qu'EuropaCity soit ou non réalisé. La gare n'est pas créée spécifiquement pour desservir ce projet. Elle a vocation à renforcer l'accessibilité aux transports en commun d'un ensemble d'urbanisations existantes et nouvelles qui inclut EuropaCity et les 40 000 emplois tertiaires du quartier d'affaires mais aussi les importantes zones d'activité à venir, reliées à la gare par rabattement par bus ou par véhicule particulier. Ce sera aussi la seule gare du Grand Paris Express dans le Val-d'Oise. S'agissant du tracé de la ligne 17, le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris approuvé par décret du 24 août 2011 précise bien que la « ligne dessert le territoire dit du Triangle de Gonesse ». L'évaluation des bénéfices pour la collectivité de la ligne, évaluation réalisée dans le cadre du dossier d'enquête publique de la L17 nord, démontre sa forte rentabilité avec ou sans EuropaCity.</p> <p>Réponse de l'EPA : la reconfiguration de l'échangeur A1/A3/RD370 est justifiée par les divers grands projets prévus dans le cadre du Grand Roissy et non par le seul Triangle de Gonesse.</p>	<p>L'EPA et le MO n'ont pas souhaité communiquer sur les termes du protocole qu'ils ont signé à l'automne 2015 qui précise les engagements et obligations de chaque partie. Il semble cependant à la commission nécessaire et conforme aux exigences de clarté que sont en droit d'attendre les citoyens sur l'usage des fonds publics, que les dispositions concernant la participation de la ZAC à la réalisation des équipements la desservant et la façon dont cette participation est répercutée sur EuropaCity et le cas échéant sur les collectivités, soient aussi rapidement que possible accessibles au public.</p>