

Le Conseil départemental
aux côtés des Valdoisiers

val
d'oise 
le département

DÉBAT PUBLIC D'EUROPACITY

► CONTRIBUTION N°4 ATELIER ACCÈS AU SITE ET ENJEUX DE CIRCULATION



1. LES ENJEUX DE CIRCULATION ET DE DÉPLACEMENT À L'ÉCHELLE DU GRAND ROISSY

►1.1 Un territoire conçu pour la voiture particulière

Le Grand Roissy est un territoire singulier en Ile-de-France. Il a connu un développement urbain spontané qui s'est traduit par un urbanisme de plaques monofonctionnelles autour d'infrastructures lourdes de transport (LGV Nord, RER B et D, A1 et A3, N104, plateforme de Roissy). Ces infrastructures contribuent à assurer une bonne accessibilité au territoire, notamment depuis Paris, mais ont engendré un enclavement par le manque de franchissements.

Le Grand Roissy est aussi un territoire très étendu, peu dense, dont l'une des caractéristiques principales est la disparité en matière de densité d'emploi et de population. A titre d'exemple près de 10km séparent la zone d'habitation de Garges - Sarcelles de la zone d'emploi de Paris Nord 2, ce rapport équivaut à la distance approximative entre le Bois de Vincennes et le Bois de Boulogne à Paris.

Cette structure urbaine atypique (distance + faible densité + phénomènes de coupures) complique le développement des transports en commun dans le Grand Roissy, alors que les besoins de liaisons entre zones d'emploi et zones d'habitation sont multiples.

Par ailleurs, les emplois en horaires décalés sont nombreux sur les plateformes aéroportuaires de Paris CDG et du Bourget, ce qui impacte la structure des flux quotidiens et accroît la difficulté pour développer une offre de transport en commun adaptée à la demande.

Il en résulte une utilisation très importante de la voiture particulière avec des taux compris entre 60% et 85% pour les déplacements liés au travail dans le Grand Roissy, contre 59% en moyenne en grande couronne en Île-de-France.

►1.2 Une saturation programmée du réseau viaire à l'horizon 2030

Avec ses deux aéroports, le Grand Roissy constitue la principale porte d'entrée du territoire national pour les étrangers et un lieu d'interface pour les échanges économiques internationaux. C'est un territoire « gateway », une porte d'entrée qui est traversée par des flux massifs de toutes natures : mobilités domicile – travail des actifs, mobilité des usagers de l'aéroport, flux liés à la logistique... Ces flux s'ajoutent aux flux locaux sur le réseau autoroutier et les infrastructures de transport.

Par ailleurs, le corridor aéroportuaire doit accueillir à l'horizon 2030 près de 130 000 nouveaux emplois et 124 000 nouveaux habitants qui vont exercer une pression supplémentaire sur l'armature routière et autoroutière notamment (sources EPA Plaine de France 2014).

Début 2016, dans le cadre d'une étude prospective sur les déplacements dans le secteur Nord Francilien, la DRIEA a anticipé la saturation généralisée du réseau routier magistral à l'horizon 2030 sans développement des transports en commun lourds sur le territoire et sans stratégie globale d'intervention à l'échelle du corridor (ex : politiques de report modal).

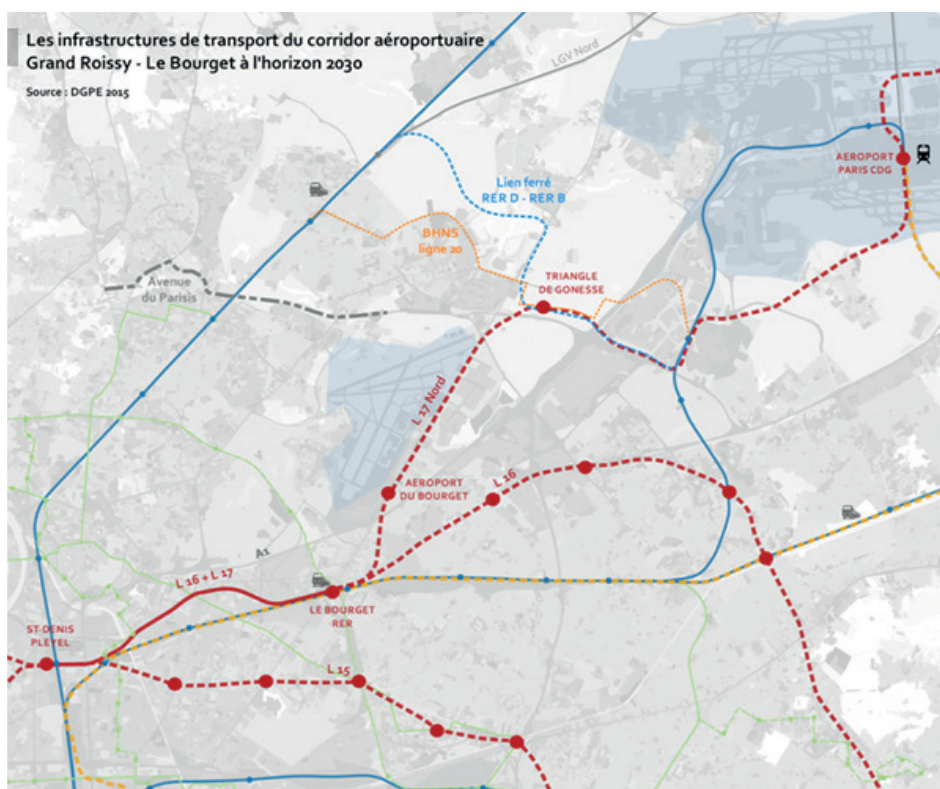
Cette étude a montré que le développement de projets d'infrastructures tel que la nouvelle branche du RER D, le Grand Paris Express ou encore le CDG Express, était indispensable pour garantir un fonctionnement satisfaisant du réseau routier magistral à l'horizon 2030. En plus du développement des transports en commun lourds, l'étude insiste sur la nécessité de mettre en œuvre des politiques alternatives à l'automobile (amélioration de l'offre de bus, réseau cyclable plus performant, politiques de rabattement sur les TC lourds, PDIE, politiques de stationnement) afin de préserver la compétitivité et l'attractivité du corridor aéroportuaire.

1. LES ENJEUX DE CIRCULATION ET DE DÉPLACEMENT À L'ÉCHELLE DU GRAND ROISSY

► 1.3 Les principes d'une politique de report modal pour le Grand Roissy

Pour limiter l'accroissement du trafic sur le réseau routier et les temps de déplacements, les parties prenantes du Grand Roissy ont fixé dans les CDT (Cœur Economique Roissy Terre de France, Est - Seine Saint Denis, Val de France – Gonesse - Bonneuil en France et Pôle métropolitain du Bourget) des objectifs à atteindre en matière de répartition modale. Ils sont de 50% pour la voiture particulière (VP), 45% pour les Transports en Commun (TC) et 5% pour les autres modes de transport (cars, modes actifs et deux roues motorisés). Ces objectifs déclinent le SDRIF et le PDUIF qui encouragent le partage multimodal de la voirie et le développement des modes de déplacements alternatifs.

Ces objectifs ne peuvent être atteints sans une amélioration de l'accessibilité du Grand Roissy depuis Paris et le cœur métropolitain. Plusieurs projets d'investissement sur le réseau viaire et les transports collectifs doivent y contribuer : le contournement est de la plateforme aéroportuaire qui permettra le bouclage de l'A104 par le nord de l'aéroport et allégera les tronçons les plus chargés de l'A1 et de l'A3 ; la reconfiguration de l'échangeur A1/A3/RD370 qui déchargera également le tronçon commun des autoroutes A1 et A3 ; le projet CDG Express et la ligne 17 Nord qui permettront de réduire très sensiblement les flux routiers entre Paris et l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle qui représentent aujourd'hui plus de 20% du trafic des autoroutes A1/A3 ; le Barreau de Gonesse qui offrira deux types de services, l'accès aux équipements métropolitains et aux espaces d'activités du Grand Roissy depuis la métropole et l'accès des populations du Nord et du Sud-Ouest du Grand Roissy au Triangle de Gonesse et aux emplois du Parc des expositions de Villepinte et de Paris Nord 2 ; le BHNS de préfiguration de la liaison RER D – RER B (désormais nommé ligne 20) et l'avenue du Parisis qui amélioreront l'accès au Triangle de Gonesse et qui répondent à des besoins de déplacement en rocade ; enfin l'aménagement de la ligne 16 du Grand Paris Express et de la tangentielle Nord au sud du Grand Roissy qui répondent également à un besoin de liaison de banlieue à banlieue.

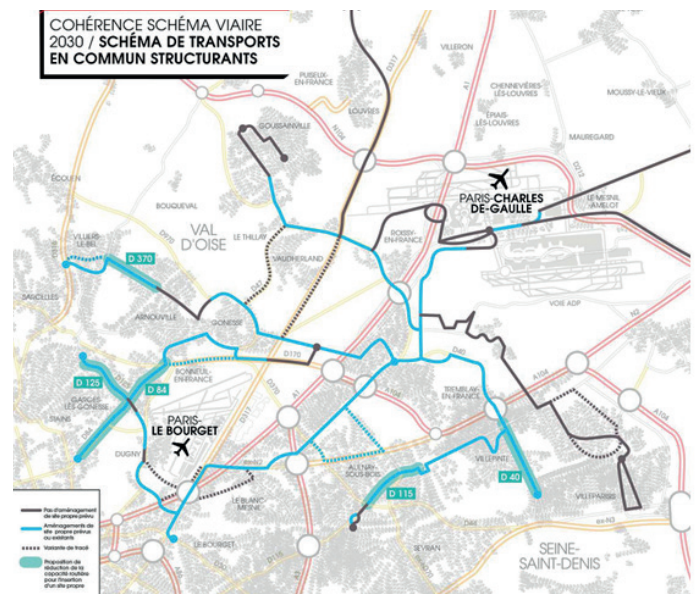
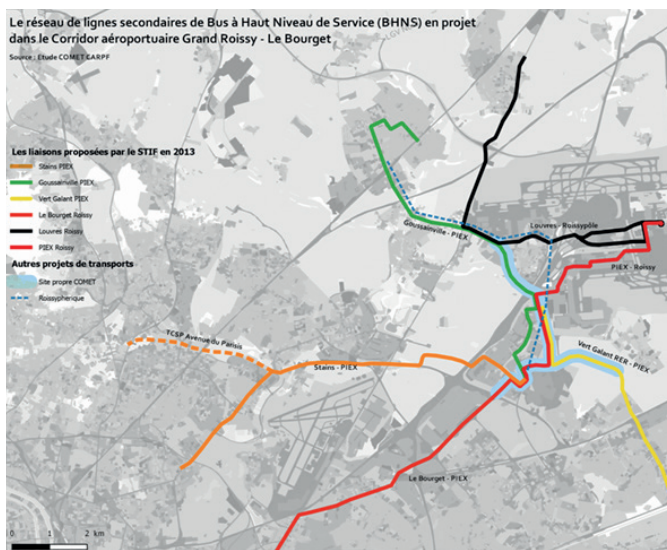


1. LES ENJEUX DE CIRCULATION ET DE DÉPLACEMENT À L'ÉCHELLE DU GRAND ROISSY

Le développement des 12 liaisons de surfaces structurantes (dont le projet COMET) identifiées par le STIF dans l'étude sectorielle menée en 2013 sur le Grand Roissy, s'inscrit en complémentarité du développement de ce réseau lourd. Ces nouvelles liaisons sont indispensables pour organiser le rabattement depuis ces modes lourds et répondre à l'ensemble des besoins de déplacements des habitants du Grand Roissy. Les propositions de liaisons COMET du STIF tel que Stains-la Cerisaie – Parc des Expositions, Villiers-le-Bel-centre – Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville RER sont d'autant plus essentielles que les habitants de l'Est du Val d'Oise sont relativement peu motorisés.

Enfin, le projet COMET qui n'est pas une nouvelle ligne mais un site propre destiné à accueillir plusieurs liaisons (Goussainville – PIEX, PIEX – Roissy et Vert Galant RER – PIEX). Le COMET permet à la fois d'améliorer les déplacements en transport en commun entre le pôle du PIEX, le secteur Aerofret - Aéroville et Roissypole, tout en contribuant à ordonner une armature urbaine pour le corridor aéroportuaire.

Un « Schéma viaire du Grand Roissy » a également été réalisé sur le territoire sous l'égide de l'EPA Plaine de France en partenariat avec les collectivités territoriales. Ce schéma propose une liste d'actions concrètes qui portent sur l'adaptation, la gestion et l'exploitation du réseau viaire. Il propose un phasage pour une mise en œuvre cohérente avec le schéma de transport en commun structurant du STIF. Il invite également à accompagner le changement des pratiques par la promotion de nouvelles solutions de mobilité et la diversification des usages de l'automobile. Chacune de ces actions fait l'objet de fiches qui identifient un pilote, l'état d'avancement du projet ainsi que les pistes de financement.



Sources : Schéma viaire du Grand Roissy – Le Bourget, EPA Plaine de France 2014

Ces différentes démarches (développement des infrastructures, optimisation du réseau, changement des pratiques) doivent être menées de front et de manière systémique afin d'optimiser les effets sur le report modal et préserver ainsi l'attractivité du corridor aéroportuaire à l'horizon 2030.

2. L'ACCÈS AU SITE D'EUROPACITY

► 2.1 Les données de cadrages sur la desserte du Triangle de Gonesse

EuropaCity s'implante au sein du Triangle de Gonesse qui a vocation à accueillir des activités diversifiées et qui se veut une opération exemplaire en matière de développement durable.

A l'horizon 2035, l'urbanisation du Triangle de Gonesse devrait générer en moyenne 290 000 nouveaux déplacements par jour, tous modes confondus, sur le territoire du Grand Roissy – Le Bourget.

Afin de limiter la part de la voiture particulière dans les déplacements du Triangle de Gonesse, le parti d'aménagement a été conçu en adéquation avec les objectifs de report modal sur le Grand Roissy. Elaboré par Guller Guller, il propose ainsi d'articuler le déploiement d'une offre conséquente de transports en commun avec la requalification de certaines voiries, afin d'encourager l'usage des transports en commun et des modes doux alternatifs à la voiture individuelle.

Le déploiement des transports en commun se fonde sur la complémentarité entre un réseau lourd, la liaison ferrée RER D – RER B et les lignes 16 et 17 Nord du Grand Paris Express, et un réseau de lignes secondaires de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) proposé par le STIF, qui inclut le BHNS de préfiguration de la liaison RER D – RER B (nommé

ligne 20 du réseau Trans Val d'Oise), le TCSP qui empruntera à terme l'avenue du Parisis, ainsi que plusieurs liaisons bus déjà existantes qui feront l'objet d'une restructuration.

Le projet d'aménagement prévoit également de réduire la vitesse de circulation et la capacité maximale du Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP) afin de favoriser les modes doux, les franchissements piétons, l'usage des transports en commun et de créer ainsi un boulevard urbain.

Le parti d'aménagement du futur quartier porte également sur la création d'une nouvelle bretelle d'échange sur le réseau magistral (échangeur A1 - A3 - RD 370), afin d'opérer un report d'une partie des flux qui transitent actuellement par la RD 170, et la requalification de certains axes routiers, RD 370 et RD 317, dans le but d'augmenter leur capacité. La reconfiguration de l'échangeur prévu dans le cadre de la ZAC du Triangle de Gonesse permettra également de décharger le tronçon commun des autoroutes A1 et A3 et d'améliorer l'accès au corridor aéroportuaire.

Cette nouvelle organisation du réseau viaire et de transport en commun permet d'atteindre des objectifs de répartition modale sur la ZAC du Triangle de Gonesse qui sont en adéquation avec les ambitions des CDT et du PDUIF : 50% pour la voiture particulière (VP), 45% pour les Transports en Commun (TC) et 5% pour les autres modes de transport



2. LA CULTURE DANS L'EST DU VAL D'OISE

►2.2 La répartition des flux générés par le projet EuropaCity

Avec une fréquentation annuelle estimée à 31 millions de visites à l'horizon 2030, et 190 000 déplacements par jour, tous modes confondus, EuropaCity représentera 65% des déplacements journaliers du nouveau quartier : environ 175 000 déplacements seront liés aux visites et 14 000 aux déplacements des employés. Le vendredi, qui constitue le jour dimensionnant, le flux généré par EuropaCity sera de l'ordre de 194 000 déplacements par jour.

La répartition journalière des employés fait apparaître trois pointes d'arrivée : 17% entre 9h et 10h, 10% entre 13h et 14h et enfin 5% entre 17h et 18h. On recense également trois pointes de départ : 11% entre 20h et 21h, 8% entre 13h et 14h et 15% entre 18 et 20h.

Concernant les flux visiteurs, le pic d'arrivée sur une journée moyenne est observé entre 9h et 11h à l'ouverture du site. Une pointe est atteinte le matin en heure creuse, entre 10h et 11h. Les arrivées se répartissent ensuite de manière continue dans l'après-midi. Un second pic d'arrivée a lieu en début de soirée pour les activités nocturnes : restauration, spectacles... Les départs sont principalement observés dans l'après-midi et s'accroissent légèrement en fin de journée. Quelques départs sont observés le matin (départ des hôtels), en milieu de journée après le repas (pauses-déjeuners de la mi-journée) et après minuit (sortie des spectacles).

Les flux de visiteurs liés à EuropaCity sont ainsi décalés d'une à deux heures le matin par rapport au pic de l'heure de pointe ; ils se concentrent également en milieu de journée, en soirée et le weekend (30% des flux hebdomadaires), ce qui correspond à des périodes en dehors des déplacements domicile - travail.

Cette structure des flux des employés et des visiteurs présente l'avantage de ne pas fragiliser le système viaire et d'améliorer la rentabilité des transports en commun pendant les heures creuses.

►2.3 La politique de report modal pour le projet EuropaCity

En lien avec la mise en œuvre progressive des projets de transport dans le Grand Roissy, EuropaCity vise une répartition modale exemplaire pour les employés et les visiteurs aux horizons 2024 et 2030. Les usagers se rendront ainsi à 47% en voiture particulière, 45% en transport en commun, 5% en car et 3% par d'autres modes de déplacement en 2024. En 2030, les parts de TC s'équilibreront autour de 46% pour les déplacements en VP et TC.

A titre comparatif, les visiteurs à destination de Disneyland Paris se rendent aujourd'hui à 75% en voiture particulière, 20% en transport en commun et 5% par d'autres modes de déplacement. Si les objectifs de report modal du projet EuropaCity paraissent ambitieux, ils sont néanmoins atteignables. En effet, le développement d'infrastructures de transport performantes prévu dans le cadre du Grand Paris permettra d'augmenter le report modal. Avec la gare du Triangle de Gonesse, desservie par le Barreau de Gonesse et la ligne 17 du Grand Paris Express, le projet EuropaCity serait à 7 minutes de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle et de sa gare TGV, à 12 minutes du pôle de Saint-Denis-Pleyel et à 24 minutes de la gare de Paris-Saint-Lazare, dans le centre de Paris.

EuropaCity sera également accessible en transport en commun pour les Val d'Oisiens puisque 34% des employés qui emprunteront les transports collectifs pour se rendre à EuropaCity emprunteront la ligne 20 qui sera mis en service fin 2016 entre la gare de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville et la gare du Parc des expositions de Villepinte. Par ailleurs plus de la moitié des utilisateurs du Barreau de Gonesse en provenance du RER D sud, descendront en gare du Triangle de Gonesse à l'horizon 2030 puisque ce trajet ne nécessitera aucune correspondance.

Enfin, la réalisation de l'avenue du Parisis à l'horizon 2024 entre la RD 301 à Groslay et l'A1 à Gonesse permettra l'aménagement d'un site propre pour une ou plusieurs lignes de transport en commun. Cette avenue urbaine améliorera l'accès à EuropaCity pour les habitants du Val d'Oise, elle captera une partie du trafic de transit depuis le réseau communal et offrira un accès pour les modes actifs (vélo et piétons).

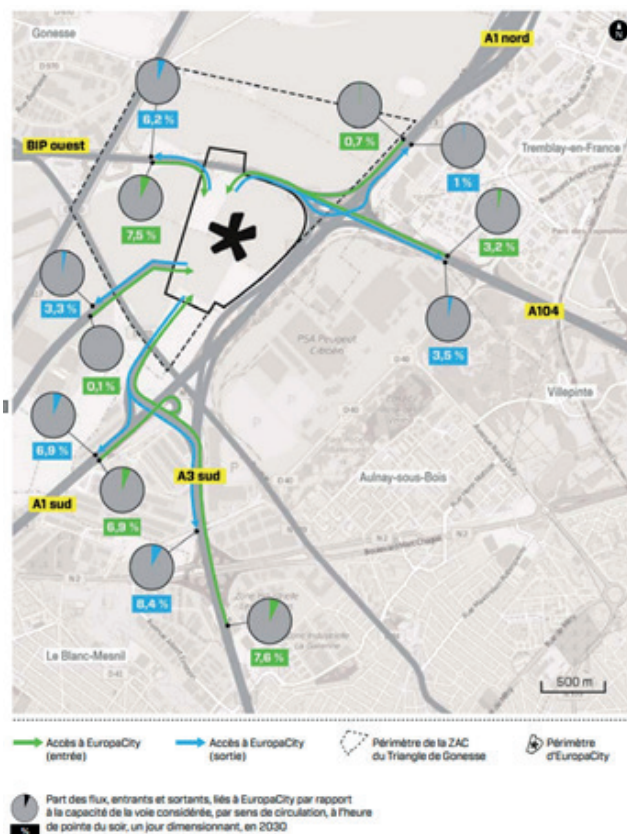
2. LA CULTURE DANS L'EST DU VAL D'OISE

►2.4 Un impact limité sur le réseau routier

A l'approche du site, les véhicules se répartiront suivant quatre accès en fonction de la provenance des visiteurs et des employés.

La reconfiguration de l'échangeur A1/A3/RD 370 prévue dans le cadre de l'aménagement du Triangle de Gonesse permettra une connexion directe au réseau autoroutier par le sud pour compléter la liaison avec l'échangeur A1/A3/A104 par le BIP au nord. Le reste des véhicules se répartira sur les deux autres accès, à l'ouest, connectés au réseau départemental via la RD 370 et l'avenue du Parisis. Parmi les déplacements effectués en voiture pour accéder à EuropaCity (pour les visiteurs comme pour les employés), environ 85% emprunteraient le réseau autoroutier et les accès directs au site. Ainsi, seuls les employés et visiteurs les plus proches d'EuropaCity emprunteraient les routes départementales pour accéder au projet, tandis que les habitants de l'ouest du Val d'Oise emprunteraient le réseau magistral.

La question des déplacements liés à EuropaCity doit être traitée dans le cadre de la desserte globale du Triangle de Gonesse et les solutions devront concerner tous les modes de transport à l'échelle du corridor aéroportuaire. Ce n'est qu'un ensemble de solutions qui permettra de répondre aux objectifs de près de 50% de part modale pour les transports collectifs.



3. DES INTERROGATIONS POUR LE DÉBAT PUBLIC

Comment organiser les cheminements pour les modes actifs depuis les communes avoisinantes et depuis le quartier d'affaire de manière à ce que le projet EuropaCity puisse tisser des liens avec le territoire dans lequel il s'inscrit?

Comment EuropaCity peut-il valoriser et promouvoir ses accès alternatifs pour les modes doux dans une optique de report modal (marquage au sol, itinéraires piétons et vélos...)?

Comment EuropaCity s'intègre-t-il dans la trame viaire du Triangle de Gonesse?