



## **Atelier « Accès au site et enjeux de circulation - Transports collectifs - déplacements doux- approvisionnements »**

**Jeudi 19 mai 2016 de 19h00 à 23h30**

Centre social associatif « Les Doucettes »  
10, rue du Tiers-Pot  
Garges-lès-Gonesse

L'atelier a rassemblé 85 personnes.

### **Accueil de M. Maurice LEFÈVRE, maire de Garges-lès-Gonesse**

**M. Maurice LEFÈVRE** accueille les participants et dit l'importance d'apporter des réponses aux nombreuses interrogations que soulève le projet ; il espère que la réunion permettra d'affiner la vision de ce qui pourrait être réalisé à 5 km de sa commune.

### **Introduction de Mme Claude BRÉVAN**

**Mme Claude BRÉVAN**, présidente de la Commission particulière du débat public (CPDP), précise que la question des déplacements n'a pas semblé préoccuper beaucoup les participants à ce stade du débat, tant pour l'accès au site des visiteurs que des employés, malgré une organisation locale des transports pourtant apparue comme problématique. Elle rappelle ensuite brièvement les principes du débat public, le rôle de la CPDP, et son exigence sur la qualité de l'information.

### **Introduction de M. Christian de FENOYL**

**M. Christian de FENOYL**, membre de la CPDP, annonce le déroulement de l'atelier. Il mentionne les questions qui vont être abordées : accessibilité de proximité, accessibilité globale, niveau élevé attribué aux transports collectifs, rôle du maître d'ouvrage dans la desserte. M. de FENOYL rappelle que l'atelier porte sur les transports collectifs et les modes doux, les accès par la route étant traités le 31 mai.

**Présentation de M. Roland ANEMIAN,  
Chef de projet développement des transports, EPA Plaine de France**

**M. Roland ANEMIAN** présente la stratégie d'accessibilité du Triangle de Gonesse sur l'opération complète, dont les objectifs prévoient de limiter la part modale de la voiture à 50% des déplacements. Les engagements du contrat de développement territorial (CDT) concernent aussi EuropaCity. Il rappelle l'orientation nationale (réduction de 50% des gaz à effet de serre d'ici 2050) et indique que la part modale de la voiture dans le secteur est actuellement de 60 à 85%. M. ANEMIAN explique la stratégie mise en œuvre pour atteindre les objectifs : renfort considérable de l'offre de transports collectifs ; optimisation des infrastructures routières existantes ; soutien aux modes actifs (pistes cyclables) ; optimisation de l'offre de stationnement, « un des leviers majeur du report modal ».

**Présentation de M. Jean-Louis PERRIN,  
Directeur des projets d'investissement, STIF**

M. Jean-Louis PERRIN rappelle l'effort fait par le STIF (syndicat des transports d'Ile-de-France) sur les RER B et D (modernisation du RER B, deux voies SNCF dédiées au RER...) dans le but de raccourcir les temps de parcours et de limiter les incidents : 7 points de ponctualité ont été gagnés, précise-t-il, même si c'est encore insuffisant. Il indique les investissements importants (260 + 120 millions d'euros) dans les infrastructures (rénovation des rames...) du RER B et les travaux réalisés sur le RER D (4 points de ponctualité gagnés, remplacement de toutes les rames d'ici 2021). Il explique que l'arrivée d'un transport lourd (métro, RER) implique la restructuration de l'ensemble du réseau de proximité (bus, etc.), mais que cela intervient seulement deux ans avant sa mise en place. Il indique que la gare de la ligne 17 (Triangle de Gonesse) sera un lieu de correspondance important et que les aménagements vont être développés dans les 5-10 ans. C'est l'EPA, précise-t-il, qui pilote l'aménagement. M. PERRIN indique enfin que les chiffres annoncés dans le dossier du maître d'ouvrage ont été repris par le STIF, avec 46% pour la voiture, 46% pour les transports collectifs, 5% pour les cars, 5% pour les piétons et 3% pour les vélos. Rien qu'avec la ligne 17 et le BHNS (bus à haut niveau de service), la part de transports en commun est assurée. Il conclut en disant que le projet ne pose pas de difficulté au STIF.

**Présentation de M. Xavier DUCLAIROIR  
Directeur de projet, Société du Grand Paris**

**M. Xavier DUCLAIROIR** présente le projet de ligne 17, à l'heure actuelle en phase d'enquête publique. Il rappelle que le futur réseau du Grand Paris a pour vocation d'améliorer les capacités de transports en Ile-de-France et de renforcer l'attractivité économique de la région. Il détaille les caractéristiques du futur métro et les infrastructures de la ligne, avant de faire un « zoom » sur la gare Triangle de Gonesse et les correspondances qui interviendraient avec les RER D et B et le BHNS. Il donne le calendrier des travaux jusqu'à la mise en service en 2024. Il précise enfin que la ligne 17 dessert des sites atypiques (parc des expositions, aéroport de Roissy, musée du Bourget) : les études ont tenté de prendre en compte ces flux particuliers. Le site d'EuropaCity et sa fréquentation éventuelle ont également été considérés dans les hypothèses de trafic et les prévisions de dimensionnement des gares. "Pour répondre à

une demande de M. de Fenoyl, il confirme : "le résultat des études montre que nous pouvons traiter les flux qui seront générés par Europacity".

**Présentation de M. Jean-Claude POUTOUX  
Directeur général adjoint chargé de l'aménagement du territoire,  
Conseil général du Val d'Oise**

**M. Xavier POUTOUX** présente le BHNS (bus à haut niveau de service), dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Conseil départemental du Val d'Oise, financé par l'État et la Région. Le BHNS est une liaison rapide et directe entre Gonesse et le parc des expositions de Villepinte, en préfiguration du barreau de Gonesse reliant RER B et RER D. Il présente ensuite les caractéristiques de cette ligne (10 km, 30 minutes de parcours, 6 communes desservies, passage toutes les 6 minutes en heure de pointe, 7200 voyageurs/jour) et indique que la mise en service est prévue pour fin 2016. Il souligne la performance de cette réalisation, qui s'est faite rapidement en lien avec tous les partenaires : des pistes cyclables sont aménagées le long de la voie de bus, sur près des  $\frac{3}{4}$  du parcours. Le BHNS dessert également l'hôpital, avec une station à l'intérieur.

**Intervention de Mme Jacqueline LORTHIOIS, CPTG**

**Mme Jacqueline LORTHIOIS** présente trois exemples de villes déficitaires en emplois et en moyens de transports : Sarcelles, Goussainville et Villiers-le-Bel. Elle analyse les chiffres des emplois et leur localisation (Paris pour la plupart) et en conclut que les besoins de transport se font sentir vers le sud et vers l'ouest, et pas vers l'est. Elle indique également que les pôles très spécialisés (comme Roissy, ou comme le serait EuropaCity) offrent un faible éventail de débouchés et de métiers, correspondant mal à la main d'œuvre locale.

Pour répondre à une question de Mme BRÉVAN, Mme LORTHIOIS précise ensuite que les besoins, « *c'est d'aller d'un pôle d'emploi à un pôle d'habitat* » et que selon elle, il faut chercher à améliorer les liaisons vers le sud (par exemple, prolonger le tramway Saint-Denis – Sarcelles vers Villiers-le-Bel). Mme BRÉVAN fait état de nombreux témoignages de personnes du territoire qui ont indiqué que la question des transports était un frein à l'accès aux emplois.

**Intervention de Mme Laurence DEBRINCAT,  
Responsable de la division études générales, STIF**

**Mme Laurence DEBRINCAT** précise que le constat du STIF est un peu différent et fait apparaître que la plupart des emplois de la plateforme de Roissy sont tenus par des actifs qui habitent à moins de 15 km, dans toutes les directions autour de Roissy. Elle confirme que les transports collectifs (RER ou futur métro) ne répondent qu'imparfaitement aux besoins des habitants des communes citées : c'est pour cela, dit-elle, que la desserte du bus est essentielle.

## Réactions de la salle

### Quel sera le pourcentage des bus dans les 45% de transport collectif ?

Une personne fait remarquer que les chauffeurs de bus peuvent se mettre en grève, et que de nombreux dysfonctionnements et irrégularités sont relevés quotidiennement sur la ligne D du RER. « *J'aimerais connaître le trajet d'un employé lambda qui, de Saint-Brice, va faire le trajet jusqu'à EuropaCity. Quels seront ses transports ? Quel sera le temps qu'il emploiera pour ces transports ? Et dans l'année, combien de fois sera-t-il en retard ?* »

## Réponse du maître d'ouvrage

M. Christophe DALSTEIN indique que la question de savoir comment les futurs employés vont se rendre sur le site est très importante, mais qu'il ne peut répondre pour l'instant, le maillage fin des correspondances de bus avec la ligne 17 se faisant seulement deux ans avant l'ouverture du site.

### Comment peut-on prévoir une gare sans certitude qu'EuropaCity se réalise ?

La même personne s'étonne qu'une station soit créée pour EuropaCity, avant même de savoir si le projet se fera.

## Réponse de M. Xavier DUCLAIROIR

M. Xavier DUCLAIROIR indique que la gare a été décidée à l'époque du débat public de 2010-2011, puis par le décret d'août 2011, alors qu'on ne parlait pas encore d'EuropaCity. La gare se fera, avec ou sans le projet, précise-t-il : elle a pour objectif de desservir la future ZAC et de bénéficier aux habitants du secteur.

**M. Pascal DOLL**, maire d'Arnouville, dit que l'ensemble des élus de Roissy Porte de France sont favorables à la ligne 17, à EuropaCity et à la création du barreau de Gonesse.

### Pourquoi pas 60 ou 70% des déplacements en transports collectifs ?

Le co-président du CPTG, M. BOULANGER, fait remarquer la difficulté de dissocier les transports en commun du transport routier, en termes d'accès au site. Il ajoute qu'il faudrait peut-être demander un report modal sur les TC plus important, « *au regard de ce que la circulation routière permettra* ».

M. Bernard LOUP, co-président du CPTG, livre ensuite son analyse des modes de transport à l'œuvre dans le secteur et la manière dont les habitants se déplacent pour aller travailler, en particulier à Roissy.

## Présentation de Mme Laurence DEBRINCAT STIF

**Mme Laurence DEBRINCAT** présente la desserte de proximité, en particulier le réseau de lignes de bus. Elle dresse la liste des lignes existantes et revient sur Filéo, cité par M. LOUP, dont elle explique le fonctionnement spécifique (bus à la demande, sur réservation). Elle indique que c'est le réseau de bus, dans l'avenir, qui va assurer la

desserte de proximité et explique que c'est la multiplicité des lignes qui permettra d'assurer la desserte de toutes les communes. Elle cite, en exemple de la manière dont le STIF s'adapte aux besoins, le bus 32 qui relie Goussainville au parc des expositions et à Roissy : cette ligne, précise-t-elle, a été améliorée à l'ouverture d'Aéroville par prolongation de la ligne et augmentation de son amplitude horaire. Elle ajoute que le réseau de bus a une souplesse qui permet au STIF d'intervenir rapidement. Elle montre enfin une carte avec des temps de parcours, après mise en service du BHNS, et à horizon 2030. La situation s'améliorera, dit-elle, sous l'effet des grands équipements (ligne 17, BHNS, tram express 11) et de la desserte bus locale affinée. Elle donne quelques chiffres concernant les coûts de ces aménagements pour le STIF. Elle conclut en annonçant des gains de part modale des transports collectifs importants sur le territoire, d'ici à 2030, de l'ordre de +15 à +30 points.

Un intervenant évoque les difficultés en termes de transport pour les habitants de Garges-lès-Gonesse à se rendre sur les lieux de l'emploi. Il indique que la ville souhaite le prolongement du tramway T5.

### Réponse de Mme Laurence DEBRINCAT

**Mme DEBRINCAT** répond qu'au niveau de la liaison Garges-Sarcelles, existe aujourd'hui une ligne de bus Mobilien ; elle précise que des aménagements prioritaires en faveur des bus ont été identifiés par le STIF, pour éviter la congestion routière, mais que ces aménagements doivent être réalisés en partenariat avec l'EPA. Elle répète que la souplesse du réseau de bus permet de l'adapter aux besoins des habitants et d'améliorer l'offre au fur et à mesure : « *tout cela va se renforcer* ».

**M. Olivier BOISSY**, maire-adjoint à Gonesse, fait un ensemble de propositions pour améliorer les transports du secteur (ligne 43, ligne 619, tangentielle nord, etc.). Il dit son opposition au projet de CDG Express. M. de FENOYL lui propose de mettre toutes ces propositions sur le site, afin qu'elles soient transmises au STIF.

### Intervention de M. Roland ANEMIAN EPA Plaine de France

**M. Roland ANEMIAN** explique que l'information sur le réseau existant est primordiale, certains habitants ne connaissant pas les ressources à leur disposition, en particulier le réseau de bus. Une information est envisagée, permettant de diffuser des cartes du réseau de bus mais aussi de favoriser tous les modes de transport (vélo, auto-partage, covoiturage...). Il parle également des plans de déplacements inter-entreprises, des modes actifs (Vélib, Autolib, vélo électrique, chemins piétons), ainsi que de la conception des espaces publics, cheminements paysagers, etc. qui accompagnent le piéton dans une continuité et une aisance de son déplacement (il cite l'exemple de Saint-Denis).

### Intervention de M. Damien WALKER, CCI du Val d'Oise

**M. Damien WALKER** présente deux plans de déplacements inter-entreprises qu’anime la CCI : R’Pro’Mobilité, qui propose aux six entreprises adhérentes diverses actions dans le but de favoriser le transfert modal des salariés et de modifier les comportements (covoiturage, etc.) ; et la synergie créée autour de l’hôpital de Gonesse, avec d’autres entreprises voisines, à la suite d’enquêtes menées sur les pratiques des salariés, et la valorisation de modes doux (pistes cyclables, achats groupés de vélos,...).

## Présentations du maître d’ouvrage

### Introduction de M. Christophe DALSTEIN

**M. Christophe DALSTEIN** rappelle que le projet EuropaCity ne se conçoit qu’avec les transports en commun et reprend quelques éléments cités par les intervenants qui l’ont précédé (ligne 17, BHNS). Il précise que le projet ne pourra être attractif pour le territoire que s’il est facilement accessible. Il ajoute que dans les hypothèses actuelles, 25% des collaborateurs et 48% des visiteurs du site viendraient par les transports en commun.

### Présentation de Mme Marie ARBOUET, Cabinet SYSTRA

**Mme Marie ARBOUET** présente la méthode employée pour calculer et prévoir les parts modales dans l’accès au futur site. SYSTRA travaille spécifiquement, indique-t-elle, sur l’accessibilité en transports en commun (TC). Trois catégories de personnes sont considérées : les employés d’EuropaCity, les visiteurs issus de l’Ile-de-France, les touristes. Des sous-ensembles sont traités à l’intérieur de ces catégories. Elle explique ensuite la manière dont les méthodes ont été adaptées aux catégories (observation des déplacements domicile – travail, des modes d’accès des touristes en Ile-de-France), le territoire découpé en zones géographiques selon les TC disponibles dans chaque zone. Elle précise que les données utilisées sont fournies par l’INSEE, et entre dans le détail de la méthodologie qui permet de prévoir les parts de report modal envisagées après l’arrivée de la ligne 17. Le résultat de ces études prévoit, conclut-elle, une part de plus de 50% pour d’autres modes que la voiture particulière.

### Intervention de M. Christophe DALSTEIN

**M. Christophe DALSTEIN** précise que l’arrivée du métro et une politique de TC volontariste conditionnent la réalisation de ces objectifs. À propos du stationnement, il indique que la capacité des parkings du site sera de 9 000 places, considérant que les visiteurs ne viendront pas « faire leurs courses » à EuropaCity ; pour les employés, un plan de déplacements inter-entreprises sera mis en place ; l’idée d’un « pass » (billet de transport + entrée dans le parc à thème) est émise, à établir avec le futur exploitant de la ligne 17. M. DALSTEIN indique que les nouveaux comportements concernant les transports (modes doux, covoiturage, autolib...) seront pris en compte, ainsi que le rôle structurant de la future station de métro, autour de laquelle vont s’organiser différents modes de transport.

## Intervention de M. Adrien FAURE, EuropaCity

**M. Adrien FAURE** souligne, en matière de déplacements, la « perméabilité » entre le projet créé par l'architecte Bjarke INGELS et le futur quartier du Triangle de Gonesse. Il précise qu'une réflexion est en cours sur les déplacements à l'intérieur du site, avec une fonction logistique de ce transport interne (livraisons, etc.). Le transport interne, explique M. FAURE, pourrait mettre en œuvre différents modes (trottoir roulant, tramway, véhicules électriques). Il indique ensuite qu'en phase chantier, le boulevard du Parisis et la D370 permettraient de relier le site aux autoroutes A1 et A3 afin d'éviter les centres villes et de respecter les engagements d'une charte de chantier vert.

M. FAURE indique qu'en phase d'exploitation, les flux logistiques seraient séparés des accès visiteurs ; il donne ensuite des détails sur l'organisation logistique qui serait mise en place sur le site (rue souterraine, cours logistiques à l'intérieur du site), avec le recours à des solutions innovantes (mutualisations diverses). Il conclut en disant que diverses études sont encore en cours pour affiner les questions de mobilité interne et de logistique.

## Questions de la salle

### [Le débat de la Ligne 17 devrait être inclus dans le débat d'EuropaCity](#)

Un membre de l'association Environnement 93 déplore le « saucissonnage » des débats et indique que la gare de la ligne 17 et EuropaCity sont intimement liés : pourquoi dans ce cas n'avoir pas traité ensemble ces deux projets ?

Mme Claude BRÉVAN en convient mais ajoute qu'à l'heure actuelle les textes ne permettent pas une telle concertation globale.

### [Comment sont comptabilisés les employés en termes de transport ?](#)

Une personne revient sur les déplacements des salariés du site, et s'étonne du chiffre annoncé si l'on compare à Disney : il devrait être supérieur, dit-elle, à celui annoncé, au vu du nombre de visiteurs attendu. Les employés feront un aller-retour/jour, de la même manière qu'un visiteur, constate-t-elle : « *Est-ce qu'il n'aurait pas été mieux de comptabiliser en termes de trajets ?* »

### [Qu'est-il envisagé pour « encourager l'utilisation » des transports collectifs ?](#)

Cette personne demande également si un dispositif est prévu pour favoriser ceux qui font le choix d'un transport plus respectueux de l'environnement.

Mme BRÉVAN indique que le nombre d'emplois ne correspondra pas au nombre de salariés, puisque certains occuperont des emplois à temps partiel : ils seront donc plus nombreux à se déplacer. On ne sait pas encore, ajoute-t-elle, d'où viendront les employés, car malgré la volonté du maître d'ouvrage de recruter localement, il lui faudra peut-être élargir la zone de recrutement et il est difficile de se figurer quels seront alors les déplacements.

## Réponse du maître d'ouvrage

M. Christophe DALSTEIN précise qu'il y aurait environ 7 000 personnes qui travailleraient « en même temps ». Concernant la méthodologie employée, il invite à se rendre sur le site prendre connaissance des hypothèses qui ont servi de base de travail aux études de SYSTRA.

Mme la Présidente indique qu'il est difficile de prévoir l'évolution des pratiques et des comportements à 10 ans.

#### [Pourquoi l'approche est-elle si « localiste » ?](#)

Un participant remarque que la dimension élargie (employés qui viennent de beaucoup plus loin) n'est pas prise en compte dans les études. Cette personne considère que les hypothèses d'utilisation des transports collectifs sont largement insuffisantes, citant La Défense, où cette part modale est de 80%. Il évoque des modes de transports beaucoup plus souples (tramway compact...).

### **Réponse de Xavier DUCLAIROIR, SGP**

M. Xavier DUCLAIROIR reconnaît qu'il est difficile de faire des hypothèses : « *la seule certitude que nous avons sur des prévisions trafic, c'est qu'elles étaient fausses* ». Il indique que les meilleures connaissances disponibles au moment des études sont utilisées et que les spécialistes du transport essaient « d'imaginer au mieux ». Il conclut en disant que seule une conjugaison d'offres de transport variées et complémentaires permettra d'obtenir des résultats et de conduire à des évolutions de comportement.

#### [Le STIF pourrait-il consulter les différents PDIE sur notre territoire ?](#)

Une personne de la société MANUTAN indique que son entreprise adhère déjà à un PDIE (plan de déplacements inter-entreprises), mais qu'elle rencontre des difficultés de recrutement liées à son enclavement. Elle demande si le STIF a prévu de consulter les entreprises déjà implantées dans le secteur.

### **Réponse de Mme Laurence DEBRINCAT**

Mme DEBRINCAT répond que le STIF est à l'écoute de toutes les demandes et de tous les besoins. Elle reconnaît qu'il est difficile pour une entreprise de s'installer dans un secteur mal desservi, mais que lorsqu'on atteint une certaine masse critique, la demande génère l'offre. « *Il faut être parfois un peu patient* » conclut-elle.

#### [Attention au temps de parcours...](#)

Un intervenant revient sur les lignes de bus et précise qu'à l'heure actuelle, pour aller du centre de Goussainville à Roissy en bus, il faut compter entre 45 et 50 minutes, pour une distance de 3 km. « *Il y a effectivement des questions de fréquence, mais il y a aussi des questions de temps de parcours* » insistant sur cette difficulté, car les habitants de ces communes seront confrontés aux mêmes difficultés, que ce soit en tant qu'employés ou visiteurs. Il se dit favorable au projet mais considère que si le temps de parcours est dissuasif, les habitants ne se rendront pas à EuropaCity.

#### [Fréquentation de la ligne 17 ?](#)



M. Bernard LOUP, coprésident du CPTG, demande « *quel est l'ensemble pour la Ligne 17 Nord du Triangle de Gonesse au niveau fréquentation ?* », la SGP annonçant que 16 millions sur les 40 à 50 millions attendus se rendraient à EuropaCity. « *Si EuropaCity ne se fait pas, quel est le plan B ?* » pour desservir l'aéroport, interroge M. LOUP.

### **Réponse de Xavier DUCLAIROIR, SGP**

M. Xavier DUCLAIROIR répète qu'EuropaCity n'a pas d'incidence sur la ligne 17. Que le site se réalise ou pas, la ligne 17 desservira le parc des expositions, l'aéroport Charles-de-Gaulle, l'aéroport du Bourget. Ce n'est pas une ligne dédiée au Triangle de Gonesse, précise-t-il. L'objectif de la SGP, ajoute-t-il, est de s'assurer que si le projet se fait, la ligne pourra absorber le trafic lié au site. « *C'est le cas* » assure-t-il, avant de rappeler que le commissariat général à l'investissement a donné un avis favorable au projet de ligne 17.

### **Conclusion de Mme Claude BRÉVAN**

Mme BRÉVAN conclut en disant que les habitants de territoire peuvent se projeter à 10 ans s'ils entrevoient dès maintenant des solutions qui vont améliorer leur quotidien : cela est vrai, précise-t-elle, en matière d'emploi comme de transport.

Elle ajoute que beaucoup de choses ont été dites au cours de la soirée et, face à la densité des interventions, elle demande si le STIF peut mettre sur le site un document synthétique qui permette à tous d'en prendre connaissance.

Elle invite les participants à la réunion du 26 mai à Paris, précisant que le maître d'ouvrage met un autobus à la disposition des personnes souhaitant s'y rendre. Elle remercie enfin tous les intervenants pour la qualité de leurs présentations.