

DÉBAT PUBLIC

EUROPACITY



VERBATIM

Atelier « Accès au site et enjeux de circulation, déplacements par la route,
impacts sur la qualité de l'air »

À Villiers-le-Bel

Mardi 31 mai 2016 - 19h00-22h00

Maison de quartier Les Carreaux « Boris Vian »

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

C'est le Maire adjoint de Villiers-le-Bel qui va vous accueillir.

Djida TECHTACH, Maire adjointe de Villiers-le-

Merci, Madame BREVAN. Je vous souhaite à toutes et à tous la bienvenue à Villiers-le-Bel. Je vous prie d'excuser Monsieur le Maire qui est retenu par un Conseil d'administration au lycée Pierre Mendès-France. C'est la troisième fois qu'on vous accueille ici à Villiers-le-Bel. C'est toujours un plaisir de pouvoir vous accueillir. Le débat public d'aujourd'hui sur un thème aussi important que les autres, un débat qui a démarré maintenant le 17 mars. Il va durer jusqu'au 28 juin. Ces débats se déroulent sur des thèmes riches depuis le départ. Je remercie les membres de la Commission nationale du débat public d'être présents, et vous tous également, bienvenue à Villiers-le-Bel. Je remercie également l'équipe du projet EuropaCity pour leur présence. Je souhaite juste dire un petit mot. Je voudrais que pendant ce débat comme au cours des précédents on puisse s'écouter et se respecter. Je vous en remercie.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Merci. Je vais rebondir sur ce que vous venez de dire en dernier. J'ai bien le sentiment que je vais m'adresser à des personnes qui ne sont pas là, mais je voudrais tout de même le dire. Lors de la conférence-débat d'hier qui était extrêmement intéressante avec des intervenants de très haut niveau, énormément de personnes opposées au projet, ce qui est tout à fait leur droit, mais ce qui n'est pas leur droit c'est la manière dont ils ont traité un certain nombre de personnes dans la salle, notamment des fonctionnaires territoriaux. Je n'ai pas entendu cela de là où j'étais, mais cela m'a été clairement rapporté. Je souhaite que ceux qui connaissent ces personnes leur disent que c'est parfaitement inadmissible. C'est un manque de respect total. C'est un déni total de démocratie que d'insulter des personnes qui font leur travail et portent un message qui n'est pas le même que le leur. Je voulais que ce soit dit parce que je n'avais pas cru utile hier de rappeler que l'écoute et le respect des autres étaient la base même du débat, il semble bien que cette appréciation ne soit pas entièrement partagée. Cela avait déjà été un peu le cas lors de la réunion précédente à Paris, mais je ne crois pas que les gens aient agressé à l'intérieur de la salle d'autres personnes, encore que, quand on entend le ton monter d'une manière qui n'était pas acceptable, cette passion quand elle devient haineuse est quelque chose d'extrêmement négatif et d'extrêmement condamnable.

Ce soir, on n'est pas nombreux. J'espère que d'autres personnes viendront. C'est dommage que nous ne soyons pas nombreux. C'est peut-être un sujet qui semble moins sensible à la population locale que d'autres. Pourtant, c'est un des enjeux essentiels de ce projet en matière d'impact élargi de ce projet. On va tout de même travailler parce que de toute façon, il y aura un verbatim de cette réunion. Il en sortira des éléments qui viendront enrichir la connaissance qu'a pu apporter le maître d'ouvrage, tout au moins l'éclairage qu'a pu apporter le maître d'ouvrage sur ces questions. Cela va peut-être être assez largement un débat d'experts. Il y a tout de même quelques personnes fidèles du débat qui sont présentes aujourd'hui. Il faudra évidemment qu'elles s'expriment. C'est un peu dommage, mais c'est ainsi. Il y a aussi une certaine fatigue vraisemblablement à l'issue de ce débat, on a pu le constater à l'occasion du débat sur l'environnement alors que cela apparaissait quand on avait questionné le public comme un des thèmes le plus important au sein de ce débat, il y avait beaucoup moins de monde. Hélas, je pense que le dernier atelier, le 7 juin, rencontrera aussi un succès un peu moins important que d'autres ateliers. C'est Christian de FENOYL, membre de la Commission, qui a préparé cet atelier. Il y aura beaucoup d'interventions. On est obligé de travailler sur des données, sur des éléments, ce n'est pas une aimable conversation à caractère général sur la question de l'impact sur la circulation et la question de l'accessibilité par les voies routières, il faut effectivement avoir des données sérieuses. Le bruit a été traité lors de la dernière réunion. Une partie de la réunion sera consacrée à la pollution. C'est un sujet maintes fois revenu dans les avis et dans les questions d'ordre général.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci Claude. Bonsoir à tous. Effectivement, une deuxième partie de cette réunion sera consacrée à la pollution. Elle aura lieu en principe dans deux heures. On a prévu de consacrer deux heures environ à ce deuxième atelier sur l'accessibilité. Il y a eu un premier atelier le 19 mai dernier. Il était consacré aux transports collectifs et aux modes doux qui dans leur ensemble représentent à peu près la moitié. Ils sont supposés couvrir la moitié des besoins de mobilité des visiteurs et des employés d'EuropaCity. Il s'agit aujourd'hui d'aborder la manière de desservir par la route cette deuxième moitié de demande.

L'objectif de l'atelier, c'est comme d'habitude et comme tous les ateliers, d'abord d'informer, pour cela d'apporter notamment de la part des institutions responsables dans le domaine toute l'information nécessaire ainsi que de la part du maître d'ouvrage. Il est aussi beaucoup de susciter le questionnement.

Certaines questions qui seront posées aujourd'hui l'ont déjà été lors de l'atelier sur les transports collectifs. Ce sont un peu les mêmes, notamment sur le fait que si les dessertes radiales vers Paris sont plutôt privilégiées, toutes les liaisons transversales dans cette région sont plutôt problématiques. On retrouve ce problème dans une trame marquée par de très nombreuses coupures. Les difficultés sont nombreuses pour assurer l'accès des habitants entre les communes voisines et leur permettre d'accéder aux services et aux emplois d'EuropaCity. Ce sujet a déjà été vu en matière de transports collectifs. D'autres sujets sont plus spécifiques à la route :

- Comment faire en sorte que les flux générés par le projet ne perturbent pas les autres déplacements en voiture, notamment ceux qui vont vers les grands centres d'emploi comme le pôle de Roissy ?
- Comment faire en sorte que les liaisons est – ouest, et notamment l'ouest du Val d'Oise vers le réseau magistral déjà en difficulté aujourd'hui, ne souffrent pas de la surcharge qu'apporte le projet ?
- Il y a le sujet de la capacité des infrastructures pour les transports collectifs très dépendants de la ligne 17. On est arrivé à une première idée que pour la ligne 17, d'après le STIF, le risque de saturation est faible, mais on pourra en reparler.
- Le réseau autoroutier pose un vrai problème, une vraie question de dépendance du projet à l'autoroute A1 avec un risque accru de congestion de l'autoroute liée notamment au développement des urbanisations d'ici 2025-2030. Que se passera-t-il si la répartition modale prévue de 50 % en faveur du transport collectif est moindre ? Que se passera-t-il avec 60 ou 70 % de transport par voiture ?
- Comment faire en sorte de créer un réseau de voies adapté de telle façon que le projet s'insère véritablement dans son environnement urbain ? C'est un sujet difficile. Je ne sais pas si on l'abordera ce soir, mais c'est un vrai sujet de tram viaire et d'insertion de ce projet dans son environnement au sens de la route. On a beaucoup parlé de cette question pour les transports collectifs pour les relations douces et les bus, mais ce problème se pose aussi en matière de desserte routière et d'insertion dans l'environnement de cette opération.

Pour débattre de tout cela, l'organisation prévue pour ce soir est la suivante :

- Une première partie de caractère institutionnel pour permettre à la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) d'Île-de-France ainsi qu'à l'EPA Plaine de France de présenter le dispositif futur envisagé tant au niveau régional qu'au niveau de la desserte du projet.
- Une deuxième partie au cours de laquelle le maître d'ouvrage présentera son estimation des flux de véhicules engendrés par le projet, la répartition de ces flux selon les différents axes routiers, les mesures envisagées pour que ces flux soient facilités à l'entrée et en sortie de projet, notamment par la disposition en matière de parc de stationnement et des dispositions en matière de régulation appropriées.

Chaque partie sera suivie d'un temps d'échanges avec la salle. Je vous propose pour commencer d'aborder la partie institutionnelle du débat par la présentation par la DRIEA du contexte routier nord-francilien. Comme chacun le sait sans doute, je rappelle que la DRIEA a une compétence générale pour la région Île-de-France sous l'autorité du préfet de région en matière d'aménagement, d'urbanisme et de transport. Il lui a été particulièrement demandé de traiter les perspectives du réseau magistral dans cette partie de la région, et de traiter des conditions de déplacement en liaison avec les futurs développements urbains très importants à échéance 2025-2030. Vous pourrez les voir.

Interviendront successivement sur ce sujet, Éric TANAYS, le directeur des routes. Il est adjoint au directeur de la DRIEA et Nicolas OSOUF, chef du service études et prospective à la direction régionale. Je demanderai aussi à Monsieur Vincent AGUILÉRA, expert trafic et exploitation au CEREMA, le Centre d'études et d'expertise sur les risques sur l'environnement, la mobilité et l'aménagement. Cet EPA rassemble toutes les compétences des centres techniques et scientifiques publics pour évoquer la régulation du trafic. Je donne donc la parole à Monsieur Éric TANAYS pour la DRIEA.

Première partie – Déplacements par la route

Éric TANAYS, Directeur général adjoint, DRIEA Île-de-France

Merci. Je vais faire une présentation qui est plus un état des lieux. Nicolas OSOUF fera une présentation qui ira vers la prospective. J'espère que vous avez une vision suffisamment nette et précise. Je vous présente le réseau routier structurant, pas seulement national non concédé dont s'occupe la direction des routes Île-de-France, mais également la partie concédée. Il est organisé en trois rocade. Je suppose que certains en ont conscience dans la salle. Nous avons le boulevard périphérique parisien, l'A86 et la Francilienne. Vous constatez que pour les deux rocade, A86 et Francilienne, elles présentent des discontinuités. Pour l'A86, discontinuité à ce niveau pour les poids lourds. Ils ne peuvent pas emprunter le duplex. Ce sont deux tunnels superposés, un dans chaque sens et pour la Francilienne, il manque un petit bout sur lequel on reviendra tout à l'heure, et un gros bout dans la partie ouest. La continuité de la Francilienne aujourd'hui est assurée par la RN118, la RN12 et l'A12. Ensuite, on entre sur des routes nationales notamment la RN184 qui traverse les zones urbaines.

Au-delà des rocade, nous avons des autoroutes radiales. Je ne vais pas toutes les citer. Elles permettent de desservir le territoire et d'assurer le transit.

Sur la partie nord-francilienne qui nous intéresse plus particulièrement ce soir, on a remis le positionnement du projet EuropaCity. Il se situe entre l'A86 et la Francilienne. C'est au croisement des autoroutes A1 et A3 à proximité aussi de l'autoroute A104. Comme je le disais, la Francilienne dans ce secteur n'est pas encore continue. Il existe un projet de construction du contournement est de Roissy dont nous parlerons plus tard. En matière d'équipement notable, vous connaissez peut-être la voie dédiée aux bus et aux taxis mise en service. Elle a d'abord existé à titre expérimental en 2008-2009. Elle a ensuite été fermée pour des raisons d'exploitation puisqu'on a dû moderniser le tunnel du Landy. Ce n'était pas compatible de faire les travaux et d'exploiter cette voie. On a rouvert au mois de mai 2015, refermé, puis rouvert. Je n'entre pas dans les détails. Le but de cette voie dédiée aux bus et aux taxis est de permettre aux usagers qui ont le droit de l'emprunter quand elle est en fonction, de franchir les congestions les plus dures et d'augmenter leur performance en temps de parcours. Cela permet une meilleure attractivité des moyens de transport qui l'utilisent. Le but du jeu pour un exploitant est de permettre de favoriser les véhicules à haut taux d'occupation, donc d'augmenter le taux de déplacement ou le volume de déplacement, sans pour autant augmenter le trafic déjà très fort sur ce réseau nord-francilien.

La diapositive suivante va donner une vision des encombrements moyens sur le réseau routier national non concédé. Les vitesses indiquées sont les vitesses moyennes le matin. En vert, ce sont des vitesses de déplacement moyennes supérieures à 60 km/h. En orange-ocre jaune, ce sont des vitesses comprises entre 40 et 60 km/h. En rouge, les vitesses sont inférieures à 40 km/h. À partir de cette vitesse, le trafic est dit congestionné. La légende de cette diapositive mentionne « ralenti ». À partir de 60 km/h, on considère l'existence d'une certaine fluidité. Nous avons donc un réseau fortement congestionné attirant particulièrement l'attention sur les accès au périphérique. Elles sont bridées par la configuration des bretelles qui sont adaptées aussi à la capacité du périphérique. Il faut savoir qu'ici le trafic est de l'ordre de 200 000 véhicules/jour, TMJA, trafic moyen journalier annuel, sur le sens province – Paris. L'A86 présente de nombreux secteurs saturés le matin. On voit que la Francilienne est aussi en limite de capacité par rapport à la demande. C'est un peu l'état des lieux que l'on peut présenter de la situation des trafics sur le réseau routier national non concédé du Nord francilien.

Quels sont les projets à l'étude ou en cours de réalisation qui sont tout de même dans une phase opérationnelle ou préopérationnelle, en tout cas les études de faisabilité. Cela veut donc dire qu'on s'y intéresse fortement. Le contournement est de Roissy qui va permettre de boucler la Francilienne dans cette partie au bénéfice très probablement d'un soulagement de la desserte de Roissy qui se concentre énormément par l'ouest. Ceux qui pratiquent en savent quelque chose. Cette desserte conduit tout le trafic venant de l'est à franchir et à alimenter le tronçon commun A3/A1 au lieu de passer directement par les accès est. On a déjà amélioré. En 2004, on a ouvert deux fois deux voies pour accéder à l'est de Roissy. Ce n'est pas encore tout à fait suffisant par rapport au trafic que l'on peut attendre aux horizons 2020-2025.

Dans ce cas nord-est francilien, ou grand quart nord-est, nous avons un projet qui va entrer en phase de réalisation avec le prolongement de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne avec une reconfiguration de l'échangeur dit de La Croix Verte. Aujourd'hui, cet échangeur ne permet pas de faire face à la demande, et encore moins quand il y aura une autoroute. Tout cela va être reconfiguré avec une perspective d'achèvement des travaux cinq ans après la déclaration d'utilité publique (DUP). Elle a été prononcée par le Conseil d'État en décembre 2014. Cela vous donne à peu près l'horizon de réalisation des travaux et de mise en service.

Nous étudions actuellement les compléments à l'échangeur Pleyel qui aujourd'hui est tourné exclusivement vers l'ouest. L'objectif est de faire un échangeur complet en mettant les bretelles vers l'ouest. Il faut compléter pour mettre les bretelles vers l'est. Ceci va amener une simplification des échanges sur l'A1 puisqu'on a un complexe d'échanges qui fonctionne un petit peu dans ce triangle, on doit pouvoir supprimer les bretelles de l'échangeur de

Porte de Paris lorsqu'on aura complété l'échangeur de Pleyel. Nous travaillons très en amont dans cette phase d'étude. On est au stade des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

On étudie la voie dédiée dans le sens province – Paris pour les bus et peut-être les taxis. Pour le moment, on ne le sait pas encore. On ne connaît pas le taux de fréquentation. Une voie dédiée sur A3 un peu similaire à celle que nous avons mise en service sur l'A1. Il a été mis en évidence par notre étude de faisabilité préalable qu'il pouvait y avoir un intérêt pour augmenter la performance des bus qui sont assez nombreux sur cet axe A3.

Enfin, on étudie en ce moment l'opportunité d'un complément de l'échangeur A1/A3 et de la RD390 qui intègre la perspective du projet EuropaCity. Ce projet, comme le disait Christian, va amener des flux supplémentaires. Sous la maîtrise d'ouvrage de l'État qui a repris des études menées préalablement par l'EPA Plaine de France, l'objectif est de consolider ces études pour arriver à une opportunité d'aménagement ou non. Aujourd'hui, c'est à l'étude. On va consolider tout ce qui a été fait pour permettre d'aboutir à des conclusions à l'horizon juin 2017. J'ai terminé de vous présenter les éléments que je pouvais présenter dans cette première phase.

Nicolas OSOUF, Chef de service études et prospective, DRIEA Île-de-France

Bonsoir à tous. En complément de ces éléments sur la situation actuelle et sur les projets en cours, on souhaitait vous présenter quelques éléments un peu plus prospectifs issus d'une étude publiée en début d'année, l'étude d'aménagement et de déplacement du nord francilien. L'objectif était d'estimer l'évolution prévisionnelle du trafic routier sur l'ensemble du corridor qui va de Porte de la Chapelle à l'aéroport Charles de Gaulle. Le deuxième objectif concernait un peu plus spécifiquement l'autoroute. Il s'agissait d'analyser le fonctionnement de l'autoroute et l'évolution de ce fonctionnement pour faire ensuite des préconisations. Trois horizons d'étude ont été examinés : 2020, 2025 et 2030.

Comme je le disais, le périmètre d'étude va de Paris, Porte de la Chapelle, à l'aéroport Charles de Gaulle. Il ne s'agit pas d'une étude sur EuropaCity en particulier. Il s'agit d'une étude sur l'ensemble du corridor, l'ensemble du périmètre. Cette étude tient compte des projets de développement de l'ensemble de ces territoires, pas uniquement d'EuropaCity, ni du triangle de Gonesse.

Je vous donne quelques éléments de diagnostic sur la situation actuelle et sur la desserte en transport :

- Le territoire a une desserte en transport inégalement répartie. Elle est contrainte par de multiples coupures urbaines. Si on prend les transports en commun, le mode ferré, cela a déjà été dit, la desserte est essentiellement radiale, mais cela va s'améliorer notamment avec l'arrivée du Grand Paris Express. Si on regarde la desserte en bus, on constate une desserte relativement dense en première couronne. Par contre, pour des territoires comme l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, la desserte est moindre en seconde couronne. Si on regarde ensuite les modes actifs, le vélo, la marche, nous avons de multiples coupures urbaines. Elles ont été évoquées précédemment comme les axes autoroutiers, les emprises ferroviaires ou aéroportuaires. Ces coupures urbaines sont une contrainte, une gêne, pour les modes actifs. L'ensemble de ces acteurs conduit à ce que la route continue à occuper une place non négligeable dans ce territoire du Nord francilien.
- Quand on regarde plus spécifiquement l'autoroute et la dépendance des territoires à l'autoroute, trois territoires sont plus particulièrement dépendants de l'autoroute, la plateforme aéroportuaire de Roissy, le nord d'Aulnay-sous-Bois et le nord de Plaine commune. Pour ces territoires, quand on regarde les flux qui arrivent ou partent de ces territoires, 18 à 20 % de ces flux qui empruntent l'autoroute. Ce sont les territoires qui sont les plus dépendants à l'autoroute.
- L'autre point important dans ce diagnostic est le fort développement à venir de ces territoires. C'est quelque chose de prévu. C'est globalement une augmentation de 25 % de la population et des emplois en vingt-cinq ans. Il faut y ajouter l'augmentation du trafic de l'aéroport Charles de Gaulle et les visiteurs d'EuropaCity. Le développement de ces territoires va engendrer une augmentation de la demande de déplacement sur ces territoires. On a fait une première évaluation prospective de l'impact sur la route de l'évolution des déplacements sur le territoire. Avec cette première évaluation, on a abouti à la conclusion qu'on risquait de parvenir à une situation de congestion routière généralisée s'il n'y avait pas de politique significative pour favoriser le report modal de la route vers les transports en commun et les modes actifs. C'est une situation jugée peu acceptable. Donc, dans la suite de notre étude, on est parti de l'hypothèse que ces politiques de report modal de la route vers les transports en commun et les modes actifs seraient mises en œuvre. La suite des résultats que je vais vous présenter part de l'hypothèse qu'on va mettre en place de telles politiques de report modal de la route vers les transports en commun et les modes actifs.

Quand on fait cette hypothèse de mise en place d'une politique de report modal, on aboutit aux résultats suivants :

- Cette première carte indique les temps d'attente dans les bouchons. C'est le temps supplémentaire passé dans les bouchons à l'horizon 2020 entre 18 h et 19 h, heure à laquelle il y a le plus d'attente d'après nos modélisations. Il s'agit du scénario appelé « Optimiser » dans notre étude. C'est le scénario dans lequel on a fait l'hypothèse notamment de l'existence des politiques de report modal mis en œuvre.
- Quand les tronçons sont colorés, c'est la présence d'un bouchon. Quand c'est bleu clair, cela veut dire qu'on y passe moins de dix minutes. Quand c'est bleu foncé, on y place plus de dix minutes.
- Je vais vous montrer les hypothèses pour 2020 et 2030 afin de voir l'évolution. Elle est significative autour de l'aéroport Charles de Gaulle avec une augmentation des temps d'attente. Ceci va engendrer une hausse du temps d'accès à l'aéroport. L'autre secteur où l'on voit une augmentation significative va du boulevard périphérique au barreau de liaison entre l'A1 et l'A86, tout le secteur de Pleyel.

On a ensuite trouvé intéressant de regarder territoire par territoire quelle était l'évolution de la contribution de chaque territoire au trafic sur l'autoroute et regarder l'évolution de la dépendance de chaque territoire à l'autoroute. Cette première carte concerne la contribution du territoire au trafic sur l'autoroute. C'est indiqué dans la pastille en bleu. Deux territoires contribuent nettement plus significativement que les autres en 2030 au trafic sur l'A1. Il s'agit de Paris et de l'aéroport Charles de Gaulle. Ce sont deux territoires pour lesquels la contribution au trafic sur l'autoroute A1 augmente entre 2016 et 2030. Pour le triangle de Gonesse qui nous intéresse plus particulièrement aujourd'hui, la contribution au trafic de l'autoroute est de 3 %. C'est une moyenne sur l'heure de point du matin et l'heure de pointe du soir. C'est une moyenne par rapport au trafic sur l'ensemble de l'autoroute. Ce n'est pas un chiffre local.

On vous montre ensuite la carte qui donne l'évolution de la dépendance des territoires à l'autoroute. C'est le chiffre indiqué dans la pastille en rouge. Comme précédemment, parmi l'ensemble des flux routiers qui arrivent ou partent d'un territoire, cela vous donne la part qui emprunte l'autoroute A1. Plus ce chiffre est élevé, plus le territoire dépend de l'autoroute. On voit sur cette carte que les quatre territoires qui dépendent le plus de l'autoroute à l'horizon 2030 sont l'aéroport Charles de Gaulle, le nord d'Aulnay-sous-Bois, le triangle de Gonesse et la zone autour du Bourget.

Je vais maintenant aborder un point qu'on n'a pas traité dans notre étude du Nord francilien, mais cela nous semblait utile de le mentionner aujourd'hui. C'est l'enjeu de liaison est – ouest aujourd'hui assurée par le boulevard intercommunal du Parisis. On souhaitait attirer l'attention sur cet enjeu compte tenu du projet de requalification en boulevard urbain. C'est donc un point de vigilance que de continuer à assurer cette liaison est – ouest, notamment pour l'est du Val d'Oise afin que ce territoire ait un lien vers l'autoroute. C'est un lien significatif.

En conclusion, je vous rappelle les principaux messages. Il y aura un nombre important de projets de développement du territoire d'ici 2030. Je rappelle le chiffre. Il s'agit de 25 % d'augmentation des populations et des emplois en vingt-cinq ans. Compte tenu de l'ensemble de ces projets de développement, notre étude prospective conclut à un risque de congestion généralisée du réseau routier magistral si de nouvelles actions de report modal de la route vers les transports en commun et les modes actifs ne sont pas mises en œuvre en complément des actions déjà prévues. Que peut-on faire ?

On peut étudier une optimisation du fonctionnement de l'autoroute. C'est ce dont Vincent AGUILÉRA du CEREMA va vous parler rapidement. On voulait aussi attirer votre attention sur l'ensemble des actions à la main des acteurs des territoires. Un certain nombre d'exemples vous est donné. Il y a d'abord les politiques de stationnement. On sait que la possibilité de stationner au départ ou à l'arrivée a une influence sur le choix du mode de transport. Il faut bien sûr améliorer l'offre de bus ou créer des bus en site propre, améliorer l'offre de transport en commun, améliorer le réseau cyclable. On a fait une autre étude au sein du service qui montre un fort potentiel en Île-de-France pour renforcer l'utilisation du vélo, améliorer le rabattement en bus et à vélo sur les gares de réseau de transport en commun lourd. Ce sont des territoires qui vont bénéficier de nouveaux modes de transport en commun lourds. L'objectif est de démultiplier l'impact de l'arrivée de ces nouveaux modes de transport en commun lourds grâce à un rabattement en bus, ou à vélo. La dernière piste que nous souhaitons mentionner concerne les plans de déplacement interentreprises pour organiser à l'échelle d'une zone d'emplois les déplacements des salariés, par exemple pour favoriser le covoiturage.

[Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public](#)

Merci beaucoup, Monsieur OSOUF. Avant de passer la parole à Monsieur AGUILÉRA qui va nous présenter une des manières de réduire un peu la situation de congestion par la régulation de l'autoroute, je voudrais remercier pour les deux présentations que nous venons d'avoir. Elles sont un peu techniques, mais elles sont passionnantes. Je pense qu'on a beaucoup de chance de disposer d'une étude prospective de cette qualité et de cette dimension lorsqu'on doit regarder un projet de ce genre. C'est probablement assez exceptionnel de disposer d'un éclairage sur l'Île-de-France à échéance 2025-2030. C'est assez remarquable. J'ai noté qu'on est contraint au volontarisme.

La situation du réseau et les développements nous contraignent à un volontarisme sur le report modal. Pour ne prendre aucun parti maintenant, mais cela en découle, EuropaCity ou non, on se trouve devant une situation devant laquelle il faut faire quelque chose. À terme, il faut effectivement changer de manière de se déplacer. On est contraint à ce report modal et on est contraint à l'usage des transports collectifs et des modes doux.

Si j'ai bien compris le triangle de Gonesse, et je reviens à la première idée, représente dans tout cela quelque chose comme 3 %. C'est valable sur toute l'autoroute en moyenne, mais le triangle de Gonesse peut avoir un effet ponctuel beaucoup plus important sur certaines portions de l'autoroute. Je vais peut-être demander à Monsieur AGUILÉRA de venir pour nous parler des possibilités de la régulation.

Vincent AGUILÉRA, Directeur d'études, Chef de la division optimisation de l'usage des réseaux, CEREMA

On m'a demandé de rapidement parler des techniques de régulation de trafic en général, d'essayer d'en situer les possibilités et les limites d'utilisation. J'ai essayé de faire l'exercice en trois transparents et moins de cinq minutes en essayant d'apporter un peu d'humour !

C'est souvent la congestion sur la route. La congestion, ce sont des bouchons. Vous avez en page 2 un bouchon célèbre sur l'autoroute 110 en Chine qui a eu lieu en 2010. C'est une autoroute à deux fois dix voies. J'ai pris cette image pour illustrer le fait que les problèmes de congestion ne peuvent pas se résoudre par une augmentation de l'offre et une construction sans limites d'infrastructures routières. Je pense que cette illustration n'est pas nécessaire pour avancer cet argument, mais l'image est frappante.

Pourquoi ai-je également choisi cette image ? C'est en fait pour introduire quelques éléments techniques qui permettent de comprendre les mécanismes utilisés pour la régulation du trafic. À quoi cela sert-il ? Quand cela peut-il être utilisé ? Pourquoi ? Quelles sont les limites d'utilisation ?

J'ai utilisé une courbe qui explique très synthétiquement le fonctionnement d'une infrastructure routière. Vous avez une première courbe qui représente le débit de véhicules sur une infrastructure. C'est-à-dire le nombre de véhicules par heure qui peuvent passer sur une infrastructure routière. Si on veut obtenir un débit nul, il y a deux façons de le faire, soit on ne met personne sur la route, il y a zéro véhicule par heure, soit on la remplit complètement. Dans ce cas, on sature complètement la route. On a un taux de véhicules par kilomètre maximum et on a aussi un débit nul. Entre les deux, on est entre deux situations, situation trafic libre et route saturée comme on l'a vue sur les cartes précédentes, la rouge ou la verte. La caractéristique du trafic libre, c'est une vitesse quasiment constante alors que le débit peut augmenter. En situation saturée, la vitesse diminue. Plus on rajoute de véhicules, plus la vitesse diminue, et plus le débit diminue. Lorsqu'on est en saturation, on entre dans un cycle infernal où la saturation entraîne la saturation. Souvent, nos réseaux fonctionnent près de leur limite de capacité, près du débit maximal qu'il est possible d'écouler sur l'infrastructure.

Pourquoi ai-je tracé ces courbes ? C'est pour montrer que pour un débit donné, on a deux modes de fonctionnement possibles. L'un est libre avec une vitesse relativement élevée, et pour un même débit, pour un même nombre de véhicules par heure, un fonctionnement avec une vitesse beaucoup plus faible avec des temps de parcours qui mécaniquement augmentent. En situation intermédiaire, c'est le tracé en jaune sur les cartes de Monsieur TANAYS, on a souvent un phénomène d'accordéon. On oscille entre ces deux modes de fonctionnement entre une vitesse relativement importante et une vitesse relativement faible. Tout l'enjeu des techniques de régulation de gestion de trafic est d'essayer de contenir le fonctionnement du système dans cette zone bleue de façon à exploiter l'infrastructure disponible au maximum de sa capacité sans entrer dans la zone où la saturation s'installe et où il n'y a plus grand-chose à faire qu'attendre. Pour mémoire, le bouchon en Chine faisait 260 km de long. C'est le plus grand bouchon de l'histoire. Cela a pris une semaine pour être résorbé !

Quelques techniques de régulation de trafic. La plus simple, c'est l'interdiction de déplacement des poids lourds. L'idée est de maximiser l'espace occupé par le trafic sur la route en n'autorisant pas les poids lourds à dépasser, donc en créant des trous dans le trafic. Cela demande la mise en place de quelques panneaux et on espère que l'interdiction est bien respectée.

La deuxième méthode est un peu plus coûteuse en matière d'investissement, c'est la régulation dynamique de vitesse, faire en sorte que la vitesse maximale soit diminuée pour que la pente bleue de la courbe soit un peu moins élevée et que l'on minimise l'écart de vitesse lorsqu'on commence à entrer en congestion.

La troisième technique a été de tester en Île-de-France en 2006, je ne crois pas qu'elle ait été remise en œuvre depuis même si c'est peut-être à l'étude. C'est un système un peu plus compliqué. C'est la régulation d'accès. Elle peut être combinée à la régulation de vitesse. Elle consiste à essayer d'éviter la formation de bouchons au niveau des convergents en régulant l'accès sur les bretelles de sorte à injecter le niveau de trafic qui permet de faire disparaître les encombrements en amont du convergent.

Une dernière technique est étudiée actuellement. Elle a été appliquée en particulier sur l'A1 avec l'utilisation de voie réservée ou de voie dédiée pour faire en sorte que le volume de déplacement soit augmenté à volume de véhicules égal. Donc, on favorise les véhicules à taux d'occupation élevé.

Dernier transparent avec encore un peu d'humour. Je ne sais pas si on voit bien le texte. Chacun seul dans son véhicule est en train de maugréer et de penser que si *ces idiots prenaient le bus, je serais déjà à la maison !*

En dernière page, le graphique montre que trente personnes dans un bus, c'est l'équivalent de trente véhicules avec une seule personne à l'intérieur et c'est plus d'espace sur la voirie.

L'idée des méthodes de régulation de trafic est d'essayer de gagner les quelques pourcentages de capacité qui ne sont pas atteints. Ce ne sont pas des méthodes miracles. Ce ne sont pas des méthodes qui permettent d'atteindre les parts modales souhaitées. Je rejoins évidemment les arguments avancés en faveur d'une politique volontariste de report modal pour essayer de favoriser le plus possible l'usage de modes collectifs dont certains sont aussi sur la route par l'usage de voies dédiées par exemple. Je vous remercie. J'espère avoir fait assez court.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, Monsieur AGUILÉRA. En supposant que la régulation soit faite avec tous les dispositifs que vous avez indiqués, au maximum, que peut-on obtenir ? Est-ce 10 %, 20 % ? Est-ce quantifiable ?

Vincent AGUILÉRA, Directeur d'études, Chef de la division optimisation de l'usage des réseaux, CEREMA

C'est un maximum de l'ordre de 10 %. De toute façon, quand l'offre est contrainte comme on l'a vue, quand un gros tuyau comme l'A1 débouche sur le périphérique, c'est plus l'offre du périphérique qui va conditionner le trafic que la capacité de l'infrastructure. De toute façon, en section terminale, on sera toujours limité par la capacité limitée d'écoulement sur la zone centrale. La régulation permet plutôt de fluidifier, de lisser l'écoulement du trafic en arrivée sur la zone centrale.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Très bien, je vous remercie. Nous allons maintenant descendre d'un cran. Nous allons nous rapprocher un peu du projet. Je vais demander à Monsieur Roland ANEMIAN, chef de projet à l'EPA Plaine de France de bien vouloir nous exposer la desserte du triangle de Gonesse et d'EuropaCity vue par l'EPA.

Roland ANEMIAN, Chef de projet transport, EPA Plaine de France

Je vais effectivement vous parler de la desserte routière et avant tout je vais vous rappeler les objectifs de part modale. Les personnes présentes à l'atelier du 19 mai ont déjà vu cette diapositive. On parlait tout à l'heure d'objectif assez volontariste en matière de part modale. Pour le triangle de Gonesse, cela consiste à limiter la part modale de la voiture à 50 %. Ce sont des objectifs volontaristes. Quand on compare aux zones de proximité, on voit que la part modale de la voiture est beaucoup plus élevée aujourd'hui. Cependant, ce sont des objectifs qui nous paraissent assez réalistes parce qu'une politique assez ambitieuse est menée. C'est aussi parce que l'offre de transport en commun et routière en matière de hiérarchisation, comme cela a été présenté par Monsieur TANAYS, va beaucoup contribuer à faciliter ces objectifs. Quand on compare avec le passé, on se rend compte que ces objectifs sont vraisemblables. Je vais les rappeler en quelques mots. Ces objectifs sont des orientations liées à l'évolution du Nord-est francilien. Ce sont aussi des orientations régionales. Les objectifs sont assez ambitieux en matière de report modal sur le plan de déplacement urbain d'Île-de-France et aussi des objectifs de politique nationale, c'est à dire la transition écologique facteur IV.

Comme elle a été présentée, cette stratégie est basée sur quatre piliers.

On va particulièrement développer l'aspect routier, mais on peut rappeler que l'on bénéficie d'abord d'une forte augmentation de l'offre de transport en commun et d'une hiérarchisation de cette offre. Avec l'arrivée de transport en commun lourd de forte capacité, et aussi présenté par le STIF, la présence de douze liaisons de bus à haut niveau de service, des liaisons structurantes en plus des bus locaux existants actuellement. L'enjeu est de maximiser l'usage de cette offre de transport nouvelle, faciliter les rabattements et permettre l'utilisation maximale de ces transports.

L'organisation viaire doit assurer l'accessibilité au triangle de Gonesse. Dans le même temps, il ne faut pas trop faciliter cette accessibilité, car l'idée est de limiter la part modale de la voiture. Or, on sait très bien que si la voiture est plus performante que le transport en commun, les usagers vont utiliser la voiture.

Le troisième pilier concerne les modes actifs. C'est primordial dans la conception de l'opération d'aménagement. Il faut faciliter la lisibilité, les continuités, les itinéraires. Il faut que les cheminements deviennent évidents à vélo ou à pied.

Le quatrième pilier porte sur l'optimisation de l'offre de stationnement.

Par ailleurs, je l'avais un peu présenté lors de l'atelier du 19 mai, il s'agit d'une démarche de responsabilité sociale et environnementale pour le triangle de Gonesse. Elle définit un certain nombre d'orientations qui vont aussi agir sur la demande routière. Je rappelle les trois points :

- L'augmentation du taux d'occupation des véhicules. Monsieur AGUILÉRA en a parlé. Si on augmente ce taux d'occupation de 20 %, ce sont des véhicules en moins sur la route. Cela peut se discuter dans plusieurs cadres, notamment dans les plans de déplacement interentreprises.
- L'encouragement à l'utilisation de véhicules propres. J'ai mis volontairement des véhicules propres et non des véhicules électriques pour se placer dans une prospective à assez long terme, de véhicules bas carbone par exemple.
- La diminution du besoin de déplacements. On est dans un monde de plus en plus connecté. On peut imaginer que les visioconférences vont diminuer les déplacements professionnels. On aura peut-être moins besoin de réunions.

Sur l'aspect proprement routier, il a été présenté précédemment. Je vais donc passer assez rapidement. Nous avons déjà des infrastructures routières qui permettent de desservir le triangle de Gonesse. L'enjeu est d'utiliser au maximum ces infrastructures et de les optimiser pour à la fois faciliter l'accessibilité, mais aussi ne pas oblitérer nos objectifs de report modal. Le premier projet porte sur la requalification du BIP (boulevard intercommunal du Parisis) et de la RD170 que je détaillerai ultérieurement. Le deuxième projet est porté par l'EPA Plaine de France. L'opportunité du projet est étudiée par la DIRIF. C'est la requalification de l'échangeur A1/A3/RD370. Le troisième projet concerne la création d'une liaison nord. À long terme dans l'opération d'aménagement, il y a aussi une liaison est – ouest.

Pour reconfigurer le BIP et la RD170, l'idée est de créer des carrefours qui permettront de desservir l'opération. Aujourd'hui, comme vous le voyez, la RD170 présente des caractéristiques autoroutières. Demain, l'idée est de la transformer pour qu'elle devienne un boulevard multimodal apaisé. Elle laisserait la place aux autres modes de transport. En même temps, il serait perméable, offrant des cheminements sécurisés pour les modes actifs. Il y a une limitation de la vitesse à 50 km/h dans la partie centrale entre les deux carrefours créés. Nos calculs nous montrent que ce BIP serait utilisé pour du trafic de transit à l'échelle du triangle de Gonesse. C'est-à-dire le trafic qui traverse le triangle. Aujourd'hui, le BIP permet depuis l'est du Val-d'Oise de rejoindre le réseau autoroutier. Le BIP va nous servir à assurer une partie du trafic de transit à l'échelle du triangle, mais aussi du trafic d'échanges. C'est vraiment le trafic émis et reçu par le triangle de Gonesse.

Le deuxième projet concerne la reconfiguration du réseau routier national. La constitution du dossier d'opportunité est prévue pour l'été 2017 comme l'a rappelé Monsieur TANAYS. L'EPA porte spécifiquement le projet de reconfiguration de l'échangeur A1/A3, ex RN370. Aujourd'hui, le point d'accès existant avec le réseau autoroutier se situe sur la RD170. Aujourd'hui, tout passe par là. Le trafic qui est non généré par le triangle est un trafic de transit. L'idée est d'éclater ce trafic vers le nord toujours par le BIP et en utilisant plutôt la RD370 pour aller vers le sud. De la même façon pour le trafic d'échanges, on peut imaginer que le trafic généré pour le triangle, mais qui viendrait par le sud du BIP pourrait utiliser l'échangeur A1/A3. À l'inverse, le trafic qui irait ou viendrait du nord du triangle vers le sud pourrait utiliser le BIP tel que l'accès existe aujourd'hui.

Le troisième projet concerne la voirie nord. Ce projet sera plutôt nécessaire à long terme, à l'horizon de l'achèvement de l'opération d'aménagement. C'est une voirie prévue à deux fois une voie routière avec une place aux modes actifs. C'est aussi un endroit où les modes actifs sont particulièrement agréables.

Quelques mots sur le stationnement. Je ne sais pas si tout le monde a bien en tête cette question, mais c'est le levier essentiel pour réussir une politique de report modal. Je rappelle quelques chiffres. Ce sont des chiffres d'équipement. Ce ne sont pas des chiffres d'usage en matière de stationnement, mais je voulais vraiment vous fournir des chiffres issus de l'enquête globale transport. En fonction de la disponibilité d'un emplacement de stationnement, l'équipement des ménages est très différent. À Villiers-le-Bel, et dans le triangle de Gonesse, on est en agglomération centrale. On peut voir les différences d'équipement des ménages. 66 % des ménages qui n'ont pas d'emplacement disponible sont motorisés. Si on prend les ménages qui ont un emplacement disponible, ce taux monte à 92 %. Il faut relativiser ces éléments. C'est l'œuf ou la poule. On ne sait pas si ce sont les gens qui ont une voiture qui ont besoin d'un emplacement disponible, ou si parce que les gens ont un emplacement disponible, ils basculent et ils ont une voiture. Dans tous les cas, l'impact est certain et la relation est très forte entre la disponibilité d'une place de stationnement et l'usage de la voiture.

L'optimisation de l'offre de stationnement est basée sur trois principes :

- La limitation de l'offre en pied d'immeuble. L'idée est de ne pas faciliter entre guillemets le fait d'avoir un parking en rez-de-chaussée ou en sous-sol d'immeuble. L'idée est de faire un trajet à pied pour rejoindre sa voiture et que le transport en commun, l'arrêt de bus, soit sur un pied d'égalité avec la voiture. Cette limitation de l'offre en pied d'immeuble nous permet de mutualiser les places. Il faut limiter les places attitrées. L'idée est qu'une place donnée puisse servir à plusieurs usages en fonction de son horaire et en fonction de la présence ou non de salariés, de visiteurs, d'usagers, de visiteurs d'EuropaCity. C'est finalement, créer un nombre de stationnements un peu moins important que si chacun avait une place.
- Le dernier point porte sur la mutation progressive des pratiques de mobilité. Ceci veut dire que les premières constructions en 2020 dans le quartier d'affaires alors que la ligne 17 du Grand Paris Express ne sera pas en service. Là, on ne pourra pas atteindre une part modale de 50 % tout de suite. On aura donc des besoins de parking dans les premiers temps qui petit à petit iront en diminuant. Il faudra sans doute faire évoluer les parkings prévus initialement. L'idée est donc de répartir dans toute l'opération d'aménagement des parkings de petite ampleur.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, Monsieur ANEMIAN. Tout cela est un peu technique. On va passer à une phase de questions. Avant cela, je voudrais demander à Monsieur Cédric HARDY du Conseil départemental du Val-d'Oise de nous parler un petit peu d'une voirie intéressante en cours de naissance. C'est l'avenue du Parisis, la section Est du Parisis. Cette voirie est entre Groslay et Bonneuil. Le BIP desservira aussi EuropaCity si le projet se réalise. En tout cas, il desservira le triangle de Gonesse. Ceci illustre bien ce qu'on peut faire comme voirie locale. Ce n'est plus un projet. C'est une réalisation en cours.

Cédric HARDY, Chef du projet boulevard du Parisis, Conseil départemental du Val-d'Oise

Bonjour. Je vais essayer de façon concise de vous présenter le projet de l'avenue du Parisis, section est. C'est sa section entre la RD301 à Groslay et la RD84 à Bonneuil-en-France. Une première carte pour localiser un peu l'opération dont on voit le tracé en vert. C'est un véritable axe est – ouest, une continuité du BIP est. Il va permettre aux territoires de Garges, Sarcelles, Arnouville et Groslay d'accéder au triangle de Gonesse et au projet EuropaCity. L'opération démarre de la RD301 à l'est de Groslay pour traverser par requalification dans la ville de Sarcelles des routes départementales d'est en ouest, et couper un peu Sarcelles dans les parties nord et sud. L'opération continue dans le secteur de la vallée du Petit Rosne au sud d'Arnouville et au nord de Garges pour venir se raccorder sur le BIP est au niveau de Bonneuil-en-France. On a travaillé à peu près pendant un an avec les collectivités traversées en gardant un double objectif. L'avenue du Parisis devait répondre à un besoin global de mobilité pour concevoir un projet d'urbanisation pour le territoire. On va plutôt s'orienter sur l'amélioration des déplacements, c'est plus le thème. L'amélioration des déplacements a été traitée sous trois aspects :

- une liaison structurante qui sera en mesure de désengorger les centres-villes et d'améliorer leur cadre de vie. Je vous présenterai ultérieurement des cartes qui montrent cette possibilité.
- Une liaison en transport en commun qui permettrait à terme aux habitants, l'accès aux emplois de la plateforme aéroportuaire de Roissy, mais aussi du triangle de Gonesse et du projet EuropaCity.
- Sur tout le long de l'itinéraire, l'aménagement de voies réservées aux modes actifs.

Je vous présente une carte simplifiée de l'avenue du Parisis. Il y a deux objectifs. Sur les 5,5 km de cette portion, deux fois deux voies, on a 11 carrefours à feux. On les a concentrés sur la partie la plus urbanisée, donc la partie de Sarcelles. Le département n'a pas voulu faire une fracture nord – sud de Sarcelles, mais plutôt réaliser comme une couture entre Sarcelles-village au nord et les grands ensembles au sud. C'est la raison pour laquelle on a démultiplié les carrefours. Ce sera l'occasion d'avoir une section un peu plus apaisée à 50 km/h sur une voie prévue à 70 km/h. Cette carte a aussi pour objectif en pointillé de vous montrer tous les cheminements de modes actifs proposés dans le cadre de cette opération. Cela peut être des cheminements mixtes, voie verte qui mutualise les piétons et les cyclistes. C'est également pour vous montrer les cheminements piétons et les pistes cyclables que l'on voit bien sur tout l'itinéraire qui fait à peu près 11 km de long.

Cette carte est une projection du trafic à l'horizon 2030 à l'heure de pointe du soir. Elle montre la capacité de l'infrastructure à capter le flux qui aujourd'hui transite par le centre-ville de Sarcelles, de Garges et la partie ouest d'Arnouville. On arrive tout de même à obtenir un taux de diminution de trafic à l'heure de pointe du soir de 37 %. Ceci correspond pour Sarcelles et pour Garges à peu près à 800 véhicules par heure.

Les caractéristiques du projet porté à l'enquête publique en septembre 2015 sont les suivantes :

- 5 km de tracé avec une vitesse limitée à 70 km/h.
- Pour Sarcelles, ce sera une section apaisée à 50 km/h.
- Pour l'aménagement de 11 carrefours à feux, en fait, 6 carrefours seront réaménagés et 5 carrefours seront créés. Ce seront des carrefours à feux pour faciliter la porosité nord – sud pour le déplacement des modes doux. C'est donc 11 km de liaisons douces, mais ce projet prend aussi en compte l'écologie, les problématiques environnementales avec l'aménagement dans le secteur de la vallée du Petit Rosne de plus de 35 ha de compensations écologiques et agricoles. Nous avons une ferme agricole qui exploite actuellement des terrains. Ce sera aussi l'occasion, en partenariat avec le SIH, de réaménager le cours d'eau, le Petit Rosne qui circule en fond de vallée et de procéder à environ 790 mètres linéaires de renaturation.

Le projet a été déclaré d'utilité publique le 25 avril 2016. Le département a saisi les services de l'État pour qu'ils conduisent une enquête parcellaire en septembre 2016. L'année 2017 sera l'occasion d'obtenir les autorisations relatives à la loi sur l'eau et de définir un projet un peu plus opérationnel pour un démarrage à la fin 2017 ou début 2018 avec un plan de financement envisagé sur sept ans et une ouverture de sections fonctionnelles au fil de l'avancement de l'opération.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur HARDY. C'est une très bonne illustration de ce qu'on peut faire avec une voirie, notamment pour alléger les villes, les secteurs environnants et tous les centres-villes. Je vous propose de passer maintenant à une phase de questions et d'échanges avec la salle. Qui souhaite prendre la parole ? Monsieur BUI est chef de projet à l'établissement public Terres d'envol.

Séance de questions/réponses

Vinh BUI, Chef de projet transport et déplacement, EPT Paris Terres d'envol

Je voudrais présenter une démarche lancée par nos élus et notre structure pour contribuer à la richesse de ces débats publics. Cette démarche a consisté à la réalisation de plusieurs missions et d'études thématiques, dont celle qui nous réunit aujourd'hui sur la mobilité. À ce titre, on a missionné un bureau d'étude, INGEROP. Je vais laisser la parole à Monsieur LAMORT qui va présenter les conclusions de cette étude réalisée en deux mois.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Très bien, Monsieur. Vous avez un appui sous la forme de transparents. Vous avez environ dix minutes pour présenter votre projet. Il est intéressant pour nos travaux que vous fassiez apparaître tous les questionnements que vous pouvez avoir à ce stade du projet. On ne va pas faire un débat d'experts ce soir, mais il faut voir avec vous si on peut se poser la question différemment. Je crois qu'il est bon de porter une petite contradiction dans un débat comme celui-là. Cela peut l'animer.

Jean LAMORT, étude pour Terres d'envol, INGEROP

Bonsoir. C'est exactement cela. Ce territoire du triangle de Gonesse est un territoire qui fourmille d'études de très bon niveau en général. On n'a pas produit une étude supplémentaire, mais on a plutôt fait des synthèses. Au travers de ces synthèses qui portent sur les déplacements et les mobilités, mais aussi au travers de cette approche, la question de la cohésion du territoire ou de la forme urbaine existante et à venir sur ce territoire. Évidemment, l'étude dans un deuxième temps s'est focalisée sur le projet qui fait l'objet du débat. Le but du jeu n'est pas d'entrer dans des querelles de chiffres. On a travaillé sur le sujet de l'avenue du Parisis. On travaille sur ce territoire à beaucoup de chefs ou à plus d'un titre. On n'est pas véritablement partie prenante d'un intérêt ou d'un autre. Par contre, au moins par devoir de conseil, en rendant notre étude à la demande de l'EPT Terres d'envol, on a été amené à faire part de réserves et d'éléments d'analyse qui pourraient entrer en contradiction ou ouvrir débat sur ce projet d'EuropaCity. Il y a beaucoup trop de diapositives pour être en mesure de les présenter aujourd'hui dans leur intégralité.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

On va peut-être rester sur les questions.

Jean LAMORT, étude pour Terres d'envol, INGEROP

Exactement. Je passe sur la structure du document. De toute façon, il est versé au débat aujourd'hui. Les diapositives sont un peu chargées de telle sorte qu'on ne soit pas obligé de se rappeler le discours que je tiens pour disposer de l'analyse, elles sont contenues dans le document succinct de 19 pages présenté ici. Je m'arrête sur quelques images ou quelques diapositives pour faire part de notre analyse, notamment notre compréhension des enjeux de ce projet et du développement de ce territoire.

Dans la région, tout le monde connaît ce territoire. C'est comme une immense brèche historique du fait d'un développement radial parti de Paris, une urbanisation que l'on voit très bien avec des logements. Ce sont les taches brunes qu'on voit au sud en dessous de l'autoroute A1, et les taches brunes qu'on voit plus au nord en direction de Gonesse. Ce sont les tissus mixtes. C'est la ville un peu traditionnelle qui s'est développée depuis Paris en direction du nord et de l'est. Les grandes plateformes aéroportuaires, Le Bourget d'abord, ont imprimé en plein cœur du territoire une sorte de grand vide ou de forme de développement totalement atypique. C'est un territoire assez passionnant sur lequel tous les projets en cours et tous les projets dont on parle en ce moment, dont EuropaCity, s'inscrivent évidemment autour de l'autoroute A1, de la RN2 et de la RN17 dans le contexte où tous les grands réseaux de transport, notamment ligne 17 et ligne 16, vont arriver.

On salue le développement de ce territoire. On travaille ou on contribue à des réflexions sur ce territoire depuis des années. Il ne s'agit pas du tout de mettre en question la possibilité de le développer. En revanche, ce territoire souffre de manière caractéristique d'un problème de liaisons entre l'est et l'ouest, le nord et le sud. Au-delà du Bourget, il n'y a plus de lien, c'est fini. Donc, la première question à se poser, c'est la première remarque versée au débat, est celle de la forme développée entre le site PSA et le site EuropaCity qui lui fait immédiatement face de l'autre côté de l'autoroute.

Dans notre analyse, sur cette cartographie, dans un urbanisme de grandes plaques, notamment les plaques aéroportuaires, c'est le dernier endroit sur quelques centaines de mètres où la face est et la face ouest de l'autoroute A1 peuvent encore se connecter. Avant même de parler de chiffres, et d'ailleurs on en parlera très peu, cela pose la question de la forme urbaine et de la manière dont on connecte les deux côtés de cette infrastructure. Je ne déflore pas le document, mais vous comprenez peut-être le raisonnement. Je passe directement au projet. Aujourd'hui, la trame viaire d'EuropaCity est efficace pour le centre de Retailtainment projeté, mais pas dans une logique de continuité par exemple les territoires au bout de l'avenue du Parisis entre Gonesse et Villepinte. En tant qu'urbaniste plus que comme ingénieur, j'analyse cette difficulté comme un enjeu important à verser au débat. On ne parle pas du programme, on parle d'une forme urbaine. Est-elle favorable à cette connexion ?

Le territoire va devenir beaucoup plus accessible. On n'a rien produit. On n'a rien inventé en matière de chiffres. On s'est contenté d'utiliser les études produites par les partenaires institutionnels et ensuite les études versées au débat par la maîtrise d'ouvrage, sinon ce ne serait pas crédible dans le temps imparti pour dire qu'on a inventé des chiffres ou qu'on a refait des simulations. Il n'est pas question de cela.

Ce territoire va devenir beaucoup plus accessible grâce notamment à l'arrivée des deux réseaux ligne 16 et ligne 17 du Grand Paris, et de projets complémentaires en surface en transport en commun. Pourtant, on note qu'il reste encore de petites taches. Ce territoire reste jusqu'à un certain point encore un tout petit peu d'accessibilité difficile paradoxalement pour un certain nombre de populations relativement proches de ces pôles qui vont se développer. Cela coïncide avec ce que je vous ai montré avant. On est plutôt dans un urbanisme de grandes plaques difficiles à contourner et de faible maillage. Le programme lui-même est un programme inédit. Évidemment, personne n'est expert de ce programme. Il n'existe pas en Europe. On veut simplement alerter sur une chose. On entend effectivement cet aspect très volontariste de recherche de parts modales des transports en commun à hauteur de 46 %. C'est très vertueux. C'est une grande ambition. Pour des programmes de ce type qui vont générer des flux colossaux, c'est d'ailleurs pour cette raison qu'on cherche à essayer de reporter au maximum les gens sur les transports en commun, on n'a jamais réussi. Dans les diapositives suivantes que je ne vais pas pouvoir développer, on peut le voir statistiquement sur un benchmark réalisé.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Désolé de vous presser.

Jean LAMORT, étude pour Terres d'envol, INGEROP

Aujourd'hui, avec des centres commerciaux ou des centres de loisirs et commerciaux de ce type, comparables et déjà sur le marché, on ne sait pas atteindre des parts modales de cette nature. On serait plutôt à peu près à la

moitié en matière de part modale en transport en commun. La difficulté est très importante ou le risque est très grand, mais de mon point de vue, si je veux être un peu caricatural, je me demande si on n'est pas en train de jouer avec le feu. On est en train de mettre en place un dispositif qui va générer des flux colossaux. Si on rate la capacité d'atteindre une part modale de 46 % en transport en commun, les flux projetés, notamment sur la voirie, si on veut atteindre les mêmes taux de fréquentation, les 31 millions de visiteurs annuels annoncés vont faire exploser tous les seuils d'accès par la route et tous les flux qu'on a aujourd'hui. C'est le mot clé qu'il faut entendre. Il faut entendre deux choses. Ce problème de maillage et la forme urbaine générée, et cette difficulté qu'on risque d'avoir si on n'est pas en train de créer un véritable miracle, quelque chose qu'on n'a jamais vu, c'est-à-dire doubler le report modal sur les transports en commun par rapport à tout ce qui existe en France, en Europe et ailleurs. Il faut vraiment faire attention à cela. On n'a pas beaucoup le droit à l'erreur parce que l'impact va être énorme. Il faudrait un peu plus de temps pour présenter ce document dans le détail, mais sur la base des chiffres qui nous ont été donnés et des analyses qu'on a eues, le détail de ce qui nous amène à ces conclusions. Attention, attention, attention, il faut être vraiment sûr qu'on n'est pas en train d'espérer quelque chose qui n'arrivera pas. C'est-à-dire espérer être capable d'une telle performance en transport en commun. Encore une fois, je n'ai jamais vu cela. Attention aux conséquences si jamais ce n'est pas le cas parce qu'on ne sait pas absorber les flux et on ne sait pas absorber les besoins de stationnement. Merci.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie beaucoup. C'est intéressant que vous nous forciez à nous poser ces questions. On se pose constamment ces questions. Il est bon de les renouveler. Cette présentation sera mise au dossier du débat. Je ne sais pas si elle appelle des commentaires à ce stade parce qu'on ne va pas faire un débat d'experts ce soir. Vous avez été assez interpellés par ces présentations pour qu'on ne vous noie pas. Par contre, si l'EPA, la DRIEA ou le maître d'ouvrage souhaitent répondre à quelques-unes des idées évoquées à l'instant, ils peuvent effectivement le faire maintenant ou ultérieurement. Y a-t-il d'autres questions ?

Marion ROBERT, membre du collectif

Marion ROBERT. Je suis du collectif, mais je ne suis pas du tout une experte sur ce sujet. J'avais juste des questions très précises. Dans toutes les présentations, je n'ai pas vu aborder la question des poids lourds. On parle de véhicules et de remplissage, mais il y a tout de même beaucoup de poids lourds, notamment EuropaCity avec 500 boutiques même s'il y a du numérique, il n'y aura pas 500 boutiques virtuelles. J'imagine que des camions vont venir. D'autres enlèveront les déchets. Là aussi, même avec un processus de méthanisation et un peu de compostage, il y aura tout de même des déchets.

L'aéroport vit 24 heures sur 24. Dans le projet EuropaCity, il a été question de boîtes de nuit, de spectacles la nuit. Qu'en est-il des transports en commun la nuit parce qu'ils ne tournent pas la nuit ?

Par rapport aux différentes études, j'ai vu que la DRIEA avait lancé un appel d'offres en février. Si j'ai bien compris, c'est un focus sur le passage de relais de l'EPL à la DRIEA. C'était un peu une étude d'opportunité sur différents aspects. Où en est cette étude ? Elle faisait référence à un certain nombre de documents détaillés produits par l'EPA. Je voulais savoir si ces documents pouvaient être versés au débat comme le document de Terres d'envol qui vient d'être évoqué.

Enfin, je n'ai pas vu non plus dans ce qui a été présenté la question du report du trafic du BIP sur l'A1 si le BIP est pacifié puisqu'il sert aussi de liaison est – ouest. Tout le monde n'ira pas forcément à EuropaCity. Je n'ai peut-être pas bien regardé, mais à propos de la zone PSA dont on ne connaît pas le devenir, mais quelque chose sera fait. Y aura-t-il des logements ou d'autres activités économiques ? Ces personnes vont-elles aussi passer par l'A1 ? Cela a-t-il été pris en compte ?

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

C'est une série de questions. Je propose que l'on demande à l'EPA de répondre à quelques-unes d'entre elles puisque certaines questions concernent Monsieur ANEMIAN. Il y a aussi la question des camions et des approvisionnements et des déchets.

Roland ANEMIAN, Chef de projet transport, ÉPA Plaine de France

Sur la question des poids lourds, effectivement aujourd'hui, nous sommes assez faibles. Ce n'est pas la première question qu'on a commencé à étudier. Le quartier d'affaires génère assez peu de poids lourds. Aujourd'hui, la

question des poids lourds est assez cruciale sur l'ensemble du territoire. C'est déjà une question qui pose un certain nombre de soucis, notamment liés à des traversées de poids lourds dans des centres urbains. C'est un champ à explorer assez rapidement.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Je crois que sur cette question d'approvisionnement et des poids lourds liés à l'approvisionnement et aux déchets d'EuropaCity, le maître d'ouvrage avait répondu un peu lors du débat du 19 mai. On ne va peut-être pas répéter les mêmes réponses.

Roland ANEMIAN, Chef de projet transport, ÉPA Plaine de France

Sur la question du report du trafic du BIP, c'est ce que j'ai essayé de présenter. Je suis désolé, cela a dû être un peu confus avec les cartes présentées, mais l'idée est justement par l'éclatement du trafic. Quand je parlais de trafic de transit, c'est exactement cela. Quand on parle de transit à l'échelle du triangle de Gonesse, cela concerne le trafic entre l'est du Val-d'Oise et le réseau autoroutier. L'idée est d'éclater ce trafic qui aujourd'hui passe par le BIP en deux itinéraires, l'itinéraire tel qu'aujourd'hui qui resterait utilisé pour les gens qui veulent rejoindre l'A1 et aller vers le nord depuis l'A1. Par contre, l'idée est qu'une partie de ce transit soit reporté sur la RD370 pour rejoindre l'A1 ou l'A3 vers le sud. Dans nos simulations, on constate que le BIP sera utilisé de 55 à 60 % pour le trafic généré pour le triangle de Gonesse, et à 45 % pour le trafic actuel du BIP, et à l'heure de pointe du soir.

Sur la question des transports en commun, je ne vais peut-être pas reprendre toute la présentation de l'atelier du 19 mai. Il y a une desserte en mode lourd, mais il y a aussi une desserte de proximité. Celle-ci a été présentée par le STIF. Certaines liaisons sont des liaisons structurantes, donc de bus à haut niveau de service. Aujourd'hui, c'est ce qui manque au territoire. On a des lignes de bus qui ont le mérite d'exister. Elles sont même assez bonnes pour certaines qui offrent de bons niveaux de fréquence, pas toujours de bonnes conditions de circulation. Elles ne sont surtout pas vraiment connues par les usagers. Sur le territoire, il existe un transport à la demande. Cela concerne un certain nombre de liaisons qui fonctionnent la nuit. Elles prennent le relais de lignes existantes en journée. Le service Filéo reçoit régulièrement des appels de personnes qui veulent réserver un Filéo alors que le transport en commun de journée existe. Il y a aussi un nombre important de personnes qui préfèrent marcher vingt minutes à pied pour aller récupérer le RER plutôt que de prendre la ligne de bus qui passe juste en bas. Il y a un vrai travail d'information multimodale, de diffusion de carte simplifiée sur l'utilisation du réseau de transport en commun, notamment parce que, aujourd'hui, le transport en commun est réparti entre plusieurs réseaux. Il y a plusieurs exploitants. Il n'y a pas forcément d'information unifiée de toute cette matière.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

S'il vous plaît, lors du petit atelier qui portait sur le bruit, la question du report sur la RD370 a été assez souvent évoquée. Quelque chose est-il prévu pour aménager cette RD370 ? Est-elle dimensionnée de manière à pouvoir supporter cet accroissement de trafic ? Le département peut-il dire quelque chose à ce sujet ?

Cédric HARDY, Chef du projet BIP, direction des routes, Conseil départemental du Val-d'Oise

La RD370 aujourd'hui est une deux fois deux voies. Je n'ai pas en tête le trafic actuel. Avec l'aménagement du triangle de Gonesse et le projet EuropaCity, je ne sais pas si cette voirie le permettra. De mémoire, dans les cartons, il y avait des idées de requalification avec le giratoire créé au niveau de la ZAC qui se situe un peu plus à l'ouest du triangle de Gonesse avec l'aménagement de B-Pass ou d'infrastructure qui pourrait permettre à terme de démultiplier le flux et d'accéder au site. Je n'ai pas d'éléments factuels à vous apporter aujourd'hui, mais ces points pourraient être étudiés.

Roland ANEMIAN, Chef de projet transport, ÉPA Plaine de France

Juste une petite précision. On est en train de mener une étude avec les services du Conseil départemental sur notamment le rond-point d'accès aux Tulipes. Aujourd'hui, ce rond-point n'est pas dimensionné pour accueillir tout le trafic lié au triangle de Gonesse. Il faut sans doute le reprendre. De la même façon, on se rend compte que ce n'est pas tellement en section que la RD370 ne peut pas accueillir tout le trafic, c'est au niveau des carrefours.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci bien.

Carmelo PICCIOTTO

Bonsoir, Carmelo PICCIOTTO. Je voulais d'abord donner une impression. Je pensais qu'on nous vendait plutôt un *Retail Park* nouvelle génération. En résumé, le Retail Park consiste en un parc de stationnement entouré de commerces. Des commerces sont prévus, et aussi des bureaux, donc des activités. J'ai manqué le début de la présentation. Je n'ai pas remarqué qu'il y ait eu une étude vis-à-vis de la Francilienne. D'après mon expérience personnelle, c'est très simple, mon père préférerait faire un parcours plus long, mais plus rapide puisque fluide. Il y aura certainement des flux de ce genre. Des gens vont vouloir éviter les bouchons en faisant 5 km de plus, mais, peu importe, ils ont le confort de leur véhicule particulier. En ce qui concerne les études que j'ai vues dans la présentation, il me semble que cela reste des hypothèses très conformistes. Il n'y a pas l'hypothèse de l'éventualité par exemple de facturation de la voirie. Or, à l'heure actuelle, le péage urbain existe, mais c'est le transport en commun. Vous payez l'usage du véhicule sans en être propriétaire. Étant donné que je suis opposé à la conception du Grand Paris, de l'ESIP et de la SGP, je n'ai pas vu d'hypothèse par exemple de récréation d'un tramway du style Opéra – Le Bourget tel qu'il existait. Il viendrait de Paris par les nationales. Autrefois, dans la concession, il était censé se poursuivre jusqu'en Picardie en traversant Senlis. N'y a-t-il pas une valorisation de la voirie recherchée en la réaménageant tel qu'il existe dans la Ruhr en Rhénanie avec des voies ferrées circulant sur les infrastructures ?

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Monsieur TANAYS, voulez-vous répondre ? En matière de péage urbain, en matière de projet d'infrastructure un peu novateur comme dans la Ruhr, ceci est-il dans les cartons quelque part ?

Éric TANAYS, Directeur général adjoint, DRIEA Île-de-France

Je suis vraiment désolé, je n'ai rien de cet ordre dans les cartons. On doit manquer de créativité.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Monsieur nous pousse plusieurs fois à l'imagination.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Il n'est pas question d'envisager une voie ferrée sur l'autoroute. Je ne pense pas que ce soit dans vos cartons, je n'ai pas ce sentiment. Par contre, le fait d'augmenter les voies réservées est quelque chose que vous envisagez.

Éric TANAYS, Directeur général adjoint, DRIEA Île-de-France

Les voies dédiées aux bus.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Les voies dédiées aux bus, c'est-à-dire d'allonger la partie...

Éric TANAYS, Directeur général adjoint, DRIEA Île-de-France

Rien n'est interdit.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Rien n'est interdit, mais ce n'est pas complètement exclu.

Éric TANAYS, Directeur général adjoint, DRIEA Île-de-France

Ce n'est ni exclu ni envisagé pour l'instant. On est sur les premières voies dédiées. Elles sont au nombre de 19 dans le programme prioritaire qui va être réalisé sur l'ensemble du RRN d'ici 2020. Par la suite, un certain nombre est en réserve. Elles seront à réexaminer pour la phase suivante et même sur la longueur éventuellement de la voie dédiée A1 si on s'aperçoit que la congestion progresse ou que l'on a une augmentation significative du taux de déplacement, un bénéfice pour les usagers.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Pour l'instant, ces voies dédiées restent un peu expérimentales.

Éric TANAYS, Directeur général adjoint, DRIEA Île-de-France

Ce n'est pas vraiment expérimental. On ne va pas revenir en arrière. Ce n'est pas l'objectif. Par contre, on cherche à tirer les leçons de celles qu'on a décidé de faire en premier. C'est ce qu'on est en train de mettre en service progressivement pour voir la façon de les améliorer encore et encore. On est modeste et peut-être très pragmatique dans le début. On ouvre aux bus. On ouvre aux taxis quand cela est nécessaire. Aujourd'hui, je ne vous ai pas parlé du covoiturage, des véhicules propres parce qu'on a tout cela devant nous. On ne sait pas contrôler le covoiturage. Beaucoup de choses sont encore à débroussailler pour arriver à des évolutions. Sur le covoiturage en particulier, si on accepte sur la voie dédiée des voitures avec deux personnes à bord, on sait que la voie dédiée sera saturée. Il se trouve que le taux d'occupation des véhicules sur l'A1 est plutôt fort par rapport à la moyenne du réseau routier national en Île-de-France. On a des sujets très pragmatiques à traiter. Que représente le covoiturage ? Que représente-t-il par itinéraire ? Si on ne dispose pas de ces éléments, on ne peut pas exploiter et donner des avantages en matière de taux d'occupation de façon efficace et efficiente.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Madame ?

Véronique JASMIN, Secrétaire du Conseil citoyen de Goussainville

Bonsoir à tous. Véronique JASMIN. Je suis Secrétaire du Conseil citoyen de Goussainville. Je voulais vous remercier pour la qualité de vos interventions pour avoir une idée très précise des opérations d'aménagement, notamment sur les offres de transport. Il est vrai qu'on ne doit pas parler de chiffres, mais je voulais tout de même savoir par rapport aux différentes solutions proposées si vous allez solliciter des investissements ou des fonds européens. Est-ce prévu ? Je voulais savoir également si une enquête était prévue sur la conservation des infrastructures. Merci.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Vous parlez de l'entretien.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Monsieur TANAYS souhaite peut-être répondre sur la question des fonds européens pour les infrastructures. Pour le financement du bouclage nord de Roissy, des fonds européens ont-ils été envisagés ?

Éric TANAYS, Directeur général adjoint, DRIEA Île-de-France

À ce stade, il n'y a pas de fonds européens. Ils sont réservés à de très grandes infrastructures comme le canal Seine nord. Comme tous les fonds, les fonds européens ont une limite. Des choix politiques ont donc été faits au niveau national sur les infrastructures prioritaires pour les financements européens. En l'occurrence, sur le réseau routier national Île-de-France, la modernisation ne bénéficie pas de fonds européens.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci bien.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Je voudrais vous poser une question. Avez-vous dans les reports modaux évoqués l'impact du nouveau réseau de transport Charles de Gaulle express ? Quel impact pensez-vous qu'il pourrait avoir sur le trafic de l'autoroute A1 ?

Nicolas OSOUF, Chef de service études et prospective, DRIEA Île-de-France

Le réseau Charles de Gaulle express, dans notre étude, permet de renforcer le report modal vers les transports en commun, donc de passer de la route aux transports en commun. Dans nos études de trafic, ce n'était pas inclus dans nos chiffres.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Pour quelle raison, ce projet n'était-il pas encore assez concret ou paraissait-il marginal ?

Nicolas OSOUF, Chef de service études et prospective, DRIEA Île-de-France

C'était pour des raisons très techniques sur la manière de représenter le réseau Charles de Gaulle express. Par contre, on l'a bien inclus dans les pistes pour favoriser le report de la route vers les transports en commun.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Monsieur ?

Didier VAILLANT, Conseiller municipal, Villiers-le-Bel

Bonjour, Didier VAILLANT, conseiller municipal de Villiers-le-Bel. C'est un peu dans le même sens, mais ma question s'adresse à INGEROP. La position qui consiste à dire que le report modal envisagé de la route vers les transports en commun n'a jamais été vu. Pour ma part, la notion de jamais vu n'est pas très scientifique. Je pense qu'on part d'un niveau très haut puisqu'aujourd'hui 85 % des déplacements vers la plateforme de Roissy sont faits par des véhicules privés. Donc, la marge vers les transports en commun me semble là aussi, n'exister nulle part ailleurs. Par ailleurs, le plan de déplacement urbain de la région Île-de-France est très volontariste dans ce domaine, notamment sur la période 2014-2010. Je trouve que votre affirmation laissant sous-entendre qu'on n'y arrivera pas ne me semble pas reposer sur beaucoup d'arguments. Pouvez-vous développer un peu sur quels éléments ce raisonnement s'appuie ?

Jean LAMORT, étude pour Terres d'envol, INGEROP

Ce n'est pas du tout partisan de ma part. Ceci s'appuie concrètement sur plusieurs choses, vous pourrez le voir dans le document produit. Il y a d'abord une étude statistique sur les dispositifs ou les programmes comparables avec le recensement de leur part modale de transport en commun en les classant en fonction de la position qu'ils occupent dans l'agglomération. Vous verrez quatre catégories, de très urbain et très connecté jusqu'à très périurbain et un peu lointain, à moins bien desservi. Je n'affirme pas grand-chose. Je regarde simplement que dans ces statistiques dans l'objectif de report ou de captation des flux sur le transport en commun, on est plutôt au double de ce qu'on observe aujourd'hui. C'est tout de même quelque chose qui, combiné à l'idée que ce centre draine à peu près 290 000 mouvements, dont 190 000 pour EuropaCity et 290 000 pour l'ensemble du programme, y compris les bureaux. Autrement dit, si vous êtes à 50 % ou 46 %, ça passe. Ce n'est plus le cas si vous êtes plutôt à 20 ou 30 % selon le benchmark connu. Je ne suis pas un spécialiste des centres commerciaux ou des centres de Retailtainment, je suis plutôt spécialiste de la mobilité et urbaniste. Cet écart de 20 % pourrait exister. En termes de quantité, il est considérable. Quand on connaît le territoire, on ne dit pas du tout que ce territoire ne doit pas se développer. Au contraire, il doit se développer. Il a tout intérêt à le faire, car il manque d'emplois. Sa formule urbaine est presque le problème majeur. Elle est un peu coupée en deux ou trois morceaux. Même si on ne peut pas attendre un miracle, la question est de savoir si cette dernière pièce de puzzle ou ces deux dernières pièces – on pense également à PSA – vaudraient aussi pour un programme qui s'installerait sur le site de PSA, ou

à la place de PSA, ou en requalification. Cela nécessite de faire bien attention à l'impact réel sur le territoire de ce qu'on va implanter à cet endroit.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Vous confirmez le raisonnement. On a le dossier sur le site. On pourra regarder la réglementation de plus près en liaison avec l'idée de report modal. Je voudrais peut-être poser une question à l'EPA. En matière de stationnement, comment avez-vous dimensionné le nombre de places de stationnement pour notamment le quartier d'affaires, tant de places de parking par mètre carré de bureau ou par emploi ?

Roland ANEMIAN, Chef de projet transport, EPA Plaine de France

Sur le nombre des places de stationnement, un double calcul a été fait. Un calcul assez basique par nombre de places par mètre carré de SHON. Ce n'est pas le calcul entre guillemets qui fait foi. C'est plutôt le calcul par rapport aux besoins de déplacement. On a pris des hypothèses assez maximales. Le quartier d'affaires devrait représenter 40 000 emplois à l'horizon d'achèvement, donc au-delà de 2035. On a pris un ratio de 2,5 déplacements par emploi. Aujourd'hui, c'est 2,1. On a pris volontairement des hypothèses assez maximales pour être sûr que l'impact soit le plus sécurisé possible. On arrive donc à 100 000 déplacements. Si on considère le taux d'occupation actuel des déplacements domicile – travail et le taux de présence au travail, en tenant compte de la part modale de 50 % si je mets tous ces ratios bout à bout, on arriverait à un besoin de places de stationnement de 17 000 à 18 000 places. Vous avez 40 000 emplois. 36 000 personnes sont présentes chaque jour. 50 % viennent en voiture, cela fait 18 000 places. On divise par le taux d'occupation des véhicules. Il est de 1,1. On arrive donc à 17 000 places. Nous avons dimensionné à 12 000 places en tablant sur l'effet de la mutualisation. C'est 11 500 places uniquement pour les déplacements domicile – travail. Ensuite, un certain nombre de places est prévu pour les visiteurs.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Il faut aussi demander à EuropaCity.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

On peut en parler maintenant.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Je crois tout de même qu'il serait bien que Monsieur DALSTEIN indique ce qu'il prévoit comme politique de stationnement.

Christophe DALSTEIN, Directeur du projet EuropaCity

C'est prévu dans notre présentation. Souhaitez-vous qu'on le fasse maintenant ?

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Je crois qu'il est temps de passer à cette présentation. On a devant nous une demi-heure parce que nous avons commencé en retard. Je ne veux pas trop retarder mon collègue et ami sur les questions de pollution. Monsieur DALSTEIN, vous avez la parole.

Christophe DALSTEIN, Directeur du projet EuropaCity

Merci Monsieur. Bonsoir à tous. Nous allons vous présenter les études de modélisation faites pour les flux routiers du projet EuropaCity. C'est une présentation en deux parties parce qu'elle est complémentaire de celle faite le 19 mai dernier à Garges. Ce sujet suppose une compétence. J'espère être dans la ligne des présentations qui ont été faites. Patrick VERCAMMEN d'EGIS et Christian ISBERIE de CDVIA vont faire cette présentation. En conclusion, je reprendrai la parole, notamment pour répondre à la question de Madame la Présidente sur les questions de stationnement.

Patrick VERCAMMEN, EGIS

Bonsoir. Je vais vous présenter l'étude concernant la fréquentation générée par EuropaCity. Dans les exposés précédents, on vous a parlé de trafic aux heures de pointe. Il est effectivement important de connaître ces trafics aux heures de pointe, en particulier les trafics générés par EuropaCity. Pour cela, je vais vous exposer la méthode qui a permis d'arriver à ces évaluations et qui permet ensuite de confronter les trafics générés par EuropaCity aux trafics régionaux.

L'hypothèse de fréquentation de départ et l'évaluation du nombre de visiteurs générés par EuropaCity sont de 31 millions de visiteurs annuels. Ils ont été décomposés en visiteurs permettant d'accéder à EuropaCity en moins de deux heures, d'une part, 25 millions de visiteurs, globalement les Franciliens, et d'autre part, les touristes avec 6 millions de visiteurs. À ces visiteurs, il faut ajouter les employés qui permettent de faire fonctionner EuropaCity, c'est-à-dire 11 800 employés.

Les 25 millions de visiteurs ont été répartis en plusieurs segments. Ils sont représentés sur la carte en fonction des temps de déplacement maximums pour accéder à EuropaCity :

- Les résidents, la zone rose qui permet d'accéder à EuropaCity en moins de 15 minutes,
- Les Franciliens proches, la zone jaune qui permet d'accéder à EuropaCity entre 15 et 30 minutes,
- Les autres Franciliens qui peuvent accéder à EuropaCity entre 30 et une heure,
- Les excursionnistes qui peuvent accéder à EuropaCity entre une heure et deux heures.

Pourquoi une telle segmentation a-t-elle été faite ? Selon les temps de transport pour accéder à EuropaCity, les usagers vont avoir des comportements différents. Il faut donc les évaluer. De la même façon, pour les touristes, on prévoit 6 millions de visites. Ces touristes ont été segmentés en touristes français, touristes européens, touristes internationaux, touristes d'affaires dont le comportement a été évalué selon cette catégorisation. Elle a permis en fait d'évaluer un jour moyen compte tenu des programmes offerts par EuropaCity. Je rappelle que le projet EuropaCity est constitué de commerces, d'équipements touristiques, des équipements culturels ainsi que de l'hôtellerie. En fonction de ces équipements et de cette segmentation, on a évalué la manière dont les visiteurs accédaient à EuropaCity dans une journée moyenne et repartaient d'EuropaCity.

Ceci a été fait pour chaque segment. Sur ce graphique sont représentés les arrivées et les départs d'EuropaCity en fonction des heures de la journée. On remarque que les points d'arrivée à EuropaCity se situent en fin de matinée, plutôt entre 10 h et 11 h, alors que les départs sont étalés dans l'après-midi, de midi jusqu'à 20 h. Au-delà, on a une baisse des départs. On a mis également sur ce graphique les pointes traditionnelles de trafic des déplacements domicile – travail. Pour les arrivées, ceci montre que les pointes d'EuropaCity sont décalées par rapport aux pointes du trafic domicile – travail. Les arrivées à la pointe du soir sont étalées. Pour les départs, on a constaté qu'ils n'avaient aucun impact sur les trafics de pointe du matin. Par contre, les départs sont étalés sur l'ensemble de l'après-midi. On a également fait le même exercice pour les employés d'EuropaCity, c'est-à-dire les 11 800 employés. Là aussi, on remarque que les pointes d'arrivée des employés et les pointes de départ sont décalées par rapport aux heures de pointe traditionnelles du fait des activités d'EuropaCity qui, je le rappelle, sont des activités liées au commerce, à la culture et aux loisirs. On constate par exemple que les pointes de départ sont relativement tardives entre 20 h et 22 h pour EuropaCity, très décalées par rapport aux pointes traditionnelles de trafic. Ceci montre que l'impact d'un équipement du type EuropaCity est relativement limité par rapport aux heures de pointe traditionnelles de trafic.

Ce travail sur la journée moyenne a été ensuite transposé sur des jours de semaine. On a évalué sur la semaine le pourcentage de trafic d'EuropaCity fréquentant EuropaCity. On se rend compte que la pointe est plutôt le samedi. On a choisi le vendredi pour caler nos modèles. C'est tout de même un jour chargé. On voulait confronter les trafics d'EuropaCity aux autres trafics d'une journée de travail normale.

On a fait ensuite l'évaluation de la répartition des trafics durant l'année. On constate deux périodes de pointe, la période de juillet et la période de fin d'année avec le mois de décembre, période la plus forte, mais comme mois de base, on a choisi le mois de novembre qui est effectivement un mois de forte fréquentation.

Pour comprendre le raisonnement, on arrive au trafic journalier et au trafic horaire en prenant comme base les trafics annuels générés par EuropaCity aussi bien en visiteurs qu'en employés, on évalue ensuite les trafics hebdomadaires, les trafics journaliers et les trafics horaires. Quand on a ces trafics, on applique les parts modales. Elles ont été exposées de façon détaillée lors de l'atelier du 19 mai. Je rappelle que pour l'ensemble d'EuropaCity le trafic de véhicules particuliers représente 46 % et les autres modes de transports plus de 50 %. Ces évaluations de trafic de part modale ont été faites par deux bureaux d'étude différents, EGIS d'une part et SYSTRA d'autre part. SYSTRA a exposé de façon très complète sa méthodologie lors de l'atelier du 19 mai. Cette méthodologie est

tout à fait scientifique. En tant que bureau d'étude sur ces parts modales, nous ne raisonnons pas en matière d'objectif, nous raisonnons en matière de prévisions, mais de prévisions réalistes.

En ce qui concerne le trafic automobile, un usager ne correspond pas à un véhicule. On prend en compte le taux d'occupation des véhicules. Ce taux d'occupation est basé sur des taux d'occupation observés. On vous donne quelques exemples, le Stade de France avec 3,2 personnes par véhicule, l'équipement culturel de la Villette 2,8, commerces 2 à 2,5. Pour EuropaCity, nous avons pris comme base pour les visiteurs inférieurs à 2 h, 2,5 personnes par véhicule, pour les touristes, 2,8 personnes par véhicule et pour les employés, c'est le chiffre traditionnel de 1,1 personne par véhicule. Vous voyez que les taux d'occupation des véhicules, on a plutôt pris des hypothèses réalistes. On n'a pas pris le maximum. Ceci permet d'arriver à la génération de trafic aux heures de pointe. Comme je l'ai dit précédemment, le jour choisi est le vendredi, le mois choisi est le mois de novembre. Tout cela à l'horizon 2030 en prenant en compte les hypothèses de transport à cet horizon. Ce trafic a ensuite été intégré dans les modèles. Pour l'heure de pointe du matin, on voit que l'impact d'EuropaCity est très faible. On a très peu de véhicules sortants. Pour le trafic entrant, l'heure de pointe du matin se situe entre 8 h et 9 h. Cela représente 670 entrants principalement des employés. À l'heure de pointe du soir, ce sont des trafics beaucoup plus équilibrés entre 1 800 et 1 600 véhicules entre les entrants et les sortants. Je vais passer la parole à Christian ISBERIE pour la suite de l'exposé.

Christian ISBERIE, CDVIA

Par la suite, il m'a été demandé d'analyser l'impact des flux d'EuropaCity sur le réseau de voirie. C'est important parce que d'une part il faut connaître l'impact sur l'autoroute A1 et l'autoroute A3, mais il faut aussi savoir comment ces flux arrivent sur le projet. Ces études vont servir à dimensionner les ouvrages pour accéder à l'infrastructure. Des présentations ont déjà été faites, des études réalisées par la DRIEA, par le STIF. On a utilisé des modèles de trafic qui sont basés sur le modèle de la Direction régionale de l'équipement. Ils ont ajusté à partir du modèle du Conseil départemental du Val-d'Oise et affiné localement en fonction des derniers projets connus, en tenant compte également des transports en commun. Précédemment, un monsieur a parlé des transports en commun. On a aussi cherché à comprendre de quelle façon l'impact des transports en commun pouvait ajuster ou modifier la demande sur le réseau rapide. On a pris des milliers d'analyses de temps de parcours en voiture particulière et en transport en commun, on s'est rendu compte que cela suivait un certain nombre de courbes. Par exemple, si un usager a le choix avec le même temps de parcours pour faire un trajet entre deux points, à 70 %, ils prenaient les transports en commun. On a utilisé ces règles pour légèrement ajuster les modèles pour tenir compte du développement très important en transport en commun, notamment avec les lignes 16 et 17, notamment la ligne 17 qui dessert le projet. On a aussi pris en compte tous les projets de développement, notamment les projets tout autour du triangle de Gonesse, et particulièrement tout le développement du secteur autour de Roissy. On a pris pour l'horizon 2030 les projets routiers. Cela a été expliqué précédemment par la Direction régionale de l'équipement, notamment la Francilienne, et par le Conseil départemental, l'avenue du Parisis, qui sont des voies structurantes autour du projet.

Pour notre hypothèse pour EuropaCity, on a pris les flux expliqués par Patrick avec la méthode précisée. Pour les autres flux, ce sont les flux issus des modèles DRIEA au Conseil départemental, ajustés pour tenir compte de l'offre de la route, mais aussi l'offre de transport. Si on a le choix entre différentes possibilités de trajet, suivant que l'on est près d'un transport ou près d'une route, on pourra changer la façon de se développer. À partir de là, nous avons calculé dans ce secteur les flux autour du projet en tenant compte des quatre accès. On voit sur la carte qu'il y aura un accès depuis les autoroutes A1 sud et A3 sud. Il y aura aussi un accès depuis l'A104 et l'A1 nord, et des accès plus locaux par l'avenue du Parisis et par la RD317. Ces différents modèles nous ont permis d'estimer les flux qui venaient suivant les différentes infrastructures. Deux tiers des flux qui viendront depuis le sud par le réseau magistral A1 sud et A3 sud, d'où vraiment l'importance du raccordement de l'A1 sud à l'A3 sud au projet, et un tiers des flux va se répartir sur l'avenue du Parisis, sur l'A1 nord et l'A104. Enfin, on a analysé par rapport aux flux estimés à l'heure de pointe du soir, à la période où le réseau est le plus chargé, la part de l'impact du projet d'EuropaCity non pas sur l'ensemble du réseau, mais localement, à l'emplacement des flèches, sur l'A1 sud, au sud du nouvel échangeur entre l'A1 et l'A3, on a de l'ordre de 7 % du flux de l'autoroute qui seront des flux à destination ou depuis EuropaCity. Sur l'A3 sud, on est autour de 8 %. Sur le reste, sur l'A104, on est autour de 3 %. Sur l'avenue du Parisis, on est autour de 7 %.

Christophe DALSTEIN, Directeur du projet EuropaCity

Merci Christian. Pour conclure, en restant sur cette carte présentée tout à l'heure par l'EPA Plaine de France, je voudrais dire que si le projet EuropaCity se réalise, il s'inscrira dans l'opération publique d'aménagement du triangle de Gonesse avec la reconfiguration de l'échangeur au sud et un accès depuis les deux routes départementales RD170 et RD370. Pour les 9 000 places de stationnement destinées aux visiteurs, ils seraient

répartis tout autour du projet donnant essentiellement accès aux grands équipements de loisir. Ces 9 000 places de stationnement seraient situées sur la périphérie. Il y a bien sûr un certain nombre de mesures à mettre en place. Elles ne sont pas exhaustives. Il y aura des contrôles d'accès à ces parcs de stationnement, une régulation des sorties pour ne pas impacter sur le réseau routier et autoroutier à certains moments. Cela a été bien montré par le CEREMA sur la façon de gérer les sorties de flux pour qu'elles soient lissées. On aura aussi une répartition en fonction de la destination des visiteurs de façon à les orienter vers la bonne sortie avec une signalisation dynamique dans les parcs de stationnement. La centrale de mobilité serait à la fois à destination des collaborateurs du site. On a parlé de plans de déplacement interentreprises, mais aussi pour les visiteurs avec les évolutions de nos façons de nous déplacer, autopartage et autres systèmes. Cette centrale de mobilité intégrée au projet aurait la charge de gérer l'ensemble des déplacements liés aux visiteurs et aux employés que ce soit par la route et principalement par les transports en commun.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Sur le stationnement, pouvez-vous nous dire de quelle façon ces 9 000 places ont été calculées si on les rapproche des 230 000 m² de commerces et du reste ? Est-on dans une volonté d'avoir un nombre de places de stationnement plutôt inférieur à la norme de façon à inciter aux transports collectifs ? Ou au contraire, y a-t-il une part de volontarisme dans la limitation du nombre de places de stationnement ?

Christophe DALSTEIN, Directeur du projet EuropaCity

Il y a effectivement une volonté d'agir de façon quasi mécanique sur le nombre de places de stationnement qui est très fort. Sur ce point, je souscris à ce qu'a dit INGEROP. Si ce lieu était un lieu de commerces où on vient de façon récurrente pour y faire ses courses, la pratique fait qu'on aurait un nombre de places de stationnement sensiblement supérieur. Donc, ce nombre de places de stationnement est aussi le fruit d'un long travail de cheminement avec l'EPA de la Plaine de France. Il a été dimensionné de façon très volontariste avec en particulier EGIS pour prendre une hypothèse basée sur cette fréquentation, ou y compris en agissant de façon mécanique en diminuant le nombre de places de stationnement, les visiteurs se reporteront sur les transports en commun.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci bien. Je donne maintenant la parole à la salle. Avez-vous des questions à poser au maître d'ouvrage ou aux participants ?

Séance de questions/réponses

Bernard LOUP

Bonsoir à toutes et à tous. Sur la question des parkings, on est ici proche de Roissy. À Roissy, on sait que les parkings rapportent beaucoup au gestionnaire de l'aéroport. Cela pèse tout de même sur cette question. Comment sera gérée la contradiction qu'il peut y avoir entre EuropaCity et le centre d'affaires par rapport aux parkings ? On sait que pour les salariés, faciliter le report modal sur les transports en commun, ce n'est pas parce que le salarié a ou n'a pas une voiture. Les salariés de ce territoire qui ont un véhicule, s'ils vont vers Paris, ils n'utilisent pas leur voiture. S'ils vont vers Roissy, ils utilisent leur voiture. Comment cette contradiction va-t-elle être gérée au niveau de l'EPA ? Au niveau de l'EPA et du centre d'affaires, on peut effectivement réduire le nombre de places de voitures pour les salariés pour qu'ils ne viennent pas en voiture. Il peut y avoir un effort qui sera difficile avec la proximité de Roissy, mais on peut l'entendre surtout si les employeurs ne payent pas le parking et que les parkings sont payants. Par rapport à EuropaCity, il faut tout de même attirer les visiteurs. On sait que pour ce genre d'équipement le parking est important et aussi le parking gratuit, ou une certaine durée gratuite. Comment la proximité des deux installations va-t-elle être gérée ? Qui va payer ?

Sur la question du BIP actuel, je ne sais pas si la fréquentation va en diminuant ou en augmentant. Je vois difficilement la possibilité de le transformer. Ne risque-t-on pas de faire un report sur des voiries secondaires de tous les camions sur le BIP aujourd'hui et de les faire disparaître ? Depuis le début des présentations de la zone d'activité par l'EPA, on a eu de belles images où la circulation d'aujourd'hui disparaissait. On n'est tout de même pas convaincu sur les objectifs présentés aujourd'hui. Nous avons une inquiétude sur ce qui nous est présenté à terme sur la voirie nord, mettre une voirie routière deux fois deux voies en limite d'un espace que l'on prétend garder agricole. En général, une voirie qui traverse un espace agricole de part et d'autre n'a pas de conséquence au niveau de l'étalement urbain, il peut en avoir, mais il est maîtrisé beaucoup plus facilement. Une voirie

urbanisée d'un côté et pas de l'autre avec en plus une gare du Grand Paris proche de cette voirie puisque la gare du Grand Paris est tout de même au nord de l'espace urbanisé, là aussi, cela présente quelques inquiétudes.

Sur les modes actifs dont on n'a toujours pas parlé, encore qu'hier soir BIG a parlé des parkings à vélo. Je ne l'ai pas entendu parler, ce sera à vérifier, je me trompe peut-être, des parkings de voitures. On a l'exemple de Paris où le vélo avait disparu dans les années 1970. C'est revenu. Ce n'était pas une question physique ou géographique. C'était une question culturelle pour que le vélo revienne. Ce n'est pas simplement une question culturelle sur ce territoire. Il y a des questions physiques, des questions de distance, des questions de densité de population qui ne sont pas favorables à l'utilisation du vélo au quotidien, l'utilisation des pistes cyclables pour le vélo sportif le dimanche, certainement, c'est très bien, mais pour atteindre une fréquentation, je pense que là aussi, c'est un peu être dans l'air du temps, mais je doute de cette réalisation sur un tel projet de cette utilisation des modes doux. Merci.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci Monsieur. Il y a une question pour Monsieur DALSTEIN concernant le stationnement, la façon de le gérer, payant, non payant, par rapport également aux bureaux. Comment cela est-il conçu ? Il y a aussi une question pour l'EPA.

Christophe DALSTEIN, Directeur du projet EuropaCity

Je ne l'ai pas détaillé, mais quand je dis contrôle des accès, c'est-à-dire de s'assurer qu'il y a une gestion de ce parc de stationnement qui permet d'éviter des véhicules qui stationneraient là de façon trop longue. Contrôle des accès avec un temps de gratuité. Aujourd'hui, c'est l'hypothèse que nous avons prise. Elle n'est ni complètement définitive, ni totalement stabilisée. Nous sommes encore très en amont. Il y a ensuite un gros travail à faire de mutualisation aussi du nombre de places de stationnement par rapport au quartier d'affaires. L'EPA est très ambitieux sur le sujet. On voit bien que les moments de fréquentation d'EuropaCity peuvent être, notamment le soir et le week-end, sur des temps assez différents par rapport au parc de stationnement. Si le projet EuropaCity se réalise, on aura la chance d'avoir le développement d'un quartier dans son ensemble avec des synergies ou des complémentarités qui peuvent se trouver beaucoup plus facilement que par immeuble de bureau. Là-dessus peut-être, Monsieur ANEMIAN pourra compléter.

Roland ANEMIAN, Chef de projet transport, EPA Plaine de France

Sur la question du BIP, je parle sous le contrôle du Conseil départemental du Val-d'Oise, la capacité du BIP est très supérieure à son trafic actuel. De mémoire, il me semble que la fréquentation du BIP augmente de manière assez importante. Elle n'est pas en voie de diminution. Cela tient au dynamisme des projets déjà en cours. L'idée n'est pas du tout de dire aujourd'hui qu'il n'y aura pas de trafic sur le BIP futur. La RD170 va continuer à être une route avec un trafic important. Toute la question est de gérer ce trafic pour avoir une voie qui accueille un trafic important, tout en étant agréable et sécurisée en matière de traversée et de cheminement pour les modes actifs, notamment le vélo et les piétons. Quant à la voirie nord, il faut la voir comme une voie de long terme. Aujourd'hui, on a tendance à présenter les chiffres à l'horizon d'achèvement de la ZAC, il faut garder en vue que le quartier d'affaires va arriver progressivement. Le phasage fera que le nombre va augmenter petit à petit. Dans un premier temps, on n'aura pas besoin de cette voirie nord. Par ailleurs, la voirie nord telle que dessinée et telle qu'elle est envisagée et fiabilisée par rapport aux prévisions de trafic, c'est une deux fois une voie routière. Ce n'est en aucun cas une deux fois deux voies. Cela laisse la place aux autres modes.

Cédric HARDY, Chef du projet BIP, direction des routes, Conseil départemental du Val-d'Oise

Sur la question du risque d'urbanisation de part et d'autre de cette voie, je rappelle que les 400 ha pérennisés intègrent bien la lisière agricole. Donc, aucune urbanisation autre que des bâtiments liés aux exploitations agricoles ou à une activité agricole ne peuvent être édifiés du côté de cette voie.

Roland ANEMIAN, Chef de projet transport, ÉPA Plaine de France

Peut-être un dernier mot sur l'utilisation de la voiture, vous parliez notamment de Roissy. Aujourd'hui, en effet, on revient toujours à la même question. Les gens sont relativement rationnels. Ils utilisent la voiture si elle est plus performante. Avec la mise en place des bus à haut niveau de service structurant du STIF, notamment avec une liaison prévue entre le triangle de Gonesse et le parc des expositions qui irait jusqu'à Roissy, on peut obtenir un

report modal assez important. De ce fait, on rendrait ce trajet beaucoup plus performant par rapport au trajet en voiture.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Avez-vous d'autres questions ?

Michel AUMAS, Conseiller départemental

Michel AUMAS, Conseiller départemental. J'ai vu la présentation. Elle montre que moyennant les modes de transport en commun prévus, les aménagements et les développements prévus par le département, l'augmentation de trafic est raisonnable et permet une circulation sans créer des bouchons. Je pense que c'est un point positif, mais cela nécessite bien sûr la réalisation des modes de transport prévus, c'est-à-dire la ligne 17 et le barreau de Gonesse. Je pense qu'on est obligé de lier le trafic routier aux modes de transport en commun et le BHNS qui va être créé prochainement. Cela veut dire aussi à l'avenir qu'il faudra peut-être aussi prévoir avec le STIF d'autres projets de développement de transport en commun, notamment d'autres BHNS pour desservir ce secteur qui déjà initialement était mal desservi par les transports en commun. Aujourd'hui, on se projette à horizon 2030. Je pense qu'à cet horizon nous aurons une révolution dans l'automobile avec la voiture autonome. À partir de 2020, les constructeurs nous disent qu'il y aura des voitures autonomes. Quelle va être l'influence de la voiture autonome sur le trafic ? Cela va-t-il inciter plus les automobilistes qui seront dans leur salon et seront connectés à utiliser les voitures ou à moins les utiliser ? Je me demande s'il y a des études à ce sujet. Je n'en suis pas sûr, mais c'est un réel sujet. Que deviendra l'automobile ? Comment les propriétaires de véhicule les utiliseront-ils quand ils seront autonomes ? C'est demain et cela va se développer.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci bien. C'est effectivement une inconnue. Vous nous faites rêver un peu. Avez-vous d'autres questions ?

Christian COLLIN, France Nature Environnement

Christian COLLIN, France Nature Environnement. Je suis très étonné parce qu'on nous a parlé de faire un quartier de ville. On nous a superposé le plan par rapport à Paris et les Champs-Élysées, et ainsi de suite. Je reprends un peu ce qui a été dit par INGEROP, quand on veut faire de la ville, il faut faire une trame. Il faut que les parcours soient diversifiés. Quand une rue est encombrée, on en prend une autre. Il faut que ce soit multiple, diversifié et hiérarchisé aussi. Il faut une trame principale et une trame secondaire. Il faut structurer selon les vitesses avec les voies à 70 km/h, à 50 km/h, à 30 km/h, les aires piétonnes, les zones de rencontre, mais rien de tout cela. On a un plan exactement de tout ce qu'il ne faut pas faire, c'est-à-dire qu'on arrive en impasse. Il ne faut pas se tromper de voie. On arrive dans un parking. On a un contrôle d'accès à l'entrée. C'est exactement le contraire qu'il faut faire, et ce qui est fait maintenant dans toutes les recherches actuelles. Je ne sais pas. J'ai l'impression d'être des années en arrière. Je ne m'explique pas du tout que la puissance publique n'ait pas d'abord pensé à faire une trame sur ce secteur pour ensuite voir comment on distribuait les équipements, les affectations, et ainsi de suite, les commerces, les logements et les bureaux. Ce n'est pas possible ! Que nous fait-on là ? On nous fait un cul-de-sac. On nous fait une voie en impasse, mais où est-on ?

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

C'était plus un commentaire qu'une question. Je pense que l'EPA Plaine de France peut nous répondre sur ce plan. Ce que vous visez, ce n'est pas tellement EuropaCity en tant que tel, c'est plutôt EuropaCity et son environnement. Comment créer une trame urbaine (une trame viaire) aujourd'hui en raccordant tout cela à l'environnement d'EuropaCity ?

Roland ANEMIAN, Chef de projet transport, EPA Plaine de France

En effet, aujourd'hui, je voulais vous présenter la desserte routière, donc l'accessibilité depuis la métropole. Je ne vous ai pas présenté ici, mais vous l'avez sans doute vu dans d'autres ateliers, et cela apparaît dans les cartes qui sont présentées, il y a tout un réseau de voiries internes créées dans le cadre du quartier global du triangle de Gonesse. Il n'y a pas d'impasse dans le triangle de Gonesse. Toutes les voies sont connectées. Tout à l'heure, vous parliez de l'ensemble du quartier d'affaires. Dans le quartier d'affaires, toutes les voies créées sont

connectées. Il y a une hiérarchisation avec des voies qui sont limitées à 30 km/h. D'autres voies sont plutôt limitées à 50 km/h et le réseau d'accessibilité métropolitain peut être limité à 70 km/h, ou plus quand on parle du réseau magistral. Sur EuropaCity, je vais laisser Alliages et Territoires répondre.

Christophe DALSTEIN, Directeur du projet EuropaCity

J'entends tout à fait ce que vous dites, Monsieur COLLIN, et ce qui a été dit par INGEROP sur la trame viaire, sur l'idée que ce projet serait fermé. Sur la façon dont nous avons travaillé ce projet, un élément a été peu montré ce soir parce qu'on a parlé d'accès routiers, ce sont les quinze voies d'autoroute au niveau du sol de l'A1, de l'A3 au droit de l'emplacement où se réaliserait le projet EuropaCity qui vient se doubler ensuite du réseau ferré. C'est une opportunité pour le territoire que le site de PSA soit relié au réseau ferré national. On ne peut pas dire que le projet EuropaCity est une impasse parce qu'il débouche physiquement sur cette coupure que sont ces infrastructures. Dans tous les modes de représentation, ce n'est peut-être pas à cet endroit-là qu'il faut le faire, ce n'est peut-être pas de cette façon, et c'est évidemment très difficile pour nous de sortir de notre rôle, nous sommes un investisseur sur un projet privé. Vous noterez que, dans tous nos modes de représentation, et je note qu'INGEROP l'a repris, il y a toujours la passerelle, le lien vers le site de PSA. Vous conviendrez qu'il est assez difficile pour un opérateur privé d'une part, de sortir de son rôle parce que nous ne sommes pas compétents en matière d'aménagement du territoire, et d'autre part, cela a été dit, vous avez écrit « Projet PSA ». Je suis effectivement preneur, et c'est une invitation que nous avons déjà faite au Président de Paris Terres d'envol, de pouvoir travailler le maillage viaire qui permettrait de relier les deux sites dès lors que cette question de l'infrastructure physique présente de cette coupure se règle. Comment effectivement réaliser des franchissements plaisants ? Comment faire en sorte de pouvoir traverser ces plus de 300 mètres entre les deux sites de façon plaisante à pied ou en vélo ? Dès lors que d'un côté on aura un projet, une trame viaire, et si nous poursuivons notre projet, le fait de pouvoir unir ce projet et de revoir de ce fait la conception du projet EuropaCity s'il se poursuit pour trouver ces complémentarités physiques, programmatiques aussi sans doute. Aujourd'hui, ce sont des choses sur lesquelles les conditions n'ont pas été rassemblées pour le faire. J'espère que demain ça le sera.

Christian de FENOYL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Je crois que nous allons nous arrêter là pour laisser un temps suffisant pour traiter le sujet très important sur la qualité de l'air des routes. On pourra reprendre ensuite quelques questions en fin d'exposé. Je pense qu'il faut passer à cette deuxième partie. Je passe la parole à Philippe QUÉVREMONT.

Deuxième partie – Impact sur la qualité de l'air

Philippe QUÉVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Bonsoir à tous. Nous avons prévu de grouper une question concernant l'environnement et la qualité de l'air avec les questions de circulation parce qu'elles sont très liées sur ce projet. On a prévu une séquence relativement courte d'une part qui montre les enjeux de qualité de l'air dans le secteur, et d'autre part qui interroge le maître d'ouvrage sur ses intentions. Comme pour les autres séances, d'un point de vue de l'environnement, je vous rappelle qu'on se situe dans le cadre général de la réglementation environnementale qui est un cadre européen. Il confie au responsable d'un projet, l'établissement d'une étude d'impact qui comprend un état initial, les impacts du projet qui le conduit à développer ce qu'il veut faire pour éviter, réduire ou compenser ces impacts. Cette responsabilité importante lui est attribuée avant la phase de décision publique qui se déroule en trois temps :

- Un avis de l'Autorité environnementale qui permet de vérifier que l'étude d'impact est une étude de qualité.
- Une enquête publique où le public sera amené à nouveau de donner un avis.
- Enfin, la ou les décisions publiques qui seront prises. Ce sont généralement des décisions préfectorales.

Je précise tout de suite que le maître d'ouvrage du projet EuropaCity n'en est pas au stade de l'étude de l'impact. Donc, collectivement, nous ne pouvons pas lui faire grief de ne pas répondre à toutes les questions. Nous allons centrer les questions sur ses intentions pour éviter, réduire ou compenser les impacts. C'est une question suffisamment importante pour qu'il y réfléchisse en amont afin que nous soyons dans une hypothèse de 50 % de transport en commun, ou une hypothèse moindre. De toute façon, même à 50 %, les impacts sur la circulation et la qualité de l'air existent. Nous avons deux exposés assez courts. Nous avons demandé à AirParif de nous faire un zoom sur la qualité de l'air. Madame KAUFFMANN va officier. Monsieur BOUVIER, le directeur d'AirParif, est indisponible pour des raisons de santé. Nous lui souhaitons un prompt rétablissement. Madame KAUFFMANN est

la directrice des études d'AirParif. Nous passerons ensuite la parole au maître d'ouvrage. Nous aurons après un temps d'échanges. Je remercie Madame KAUFFMANN d'être venue de façon impromptue puisque cela s'est décidé dans la journée.

Anne KAUFFMANN, Directeur des études et de la prospective, AirParif

Je voulais tout d'abord vous remercier d'avoir invité AirParif. Nous surveillons la qualité de l'air, mais nous ne sommes pas du tout associés aux réflexions sur ce projet. Je vais faire une très courte présentation. Quelques mots tout d'abord sur AirParif, je ne suis pas sûre que tout le monde connaisse nos activités, et parler surtout de qualité de l'air puisque c'est ce qui est intéressant, et non la façon dont nous sommes structurés.

AirParif est une association loi de 1901. On est chargé de la surveillance de la qualité de l'air et de l'information en Île-de-France. On a plus de trente-cinq ans d'existence. Le point un peu particulier des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air, nous avons une gouvernance quadripartite équilibrée avec quatre collèges qui regroupent un peu l'ensemble des acteurs. Je ne vais pas les détailler ici, mais vous les aurez dans les transparents que vous pourrez consulter plus tard. Cette structure nous permet de garantir notre impartialité, notre indépendance et une expertise mutualisée.

Nos missions sont à la fois de surveiller la qualité de l'air sur l'ensemble de l'Île-de-France. C'est prévoir la qualité de l'air à court terme. Vous avez sûrement déjà entendu parler de nous au cours d'épisodes de pollution. On est aussi chargé d'informer les autorités, les citoyens, notamment en participant à des débats tel que celui-ci. On a aussi un grand rôle d'accompagnement des collectivités locales et des territoires que ce soit pour faire des diagnostics particuliers, que ce soit pour évaluer l'impact de mesures d'aménagement, que ce soit des grands plans que l'on puisse évaluer *a priori* sur des évaluations prospectives, ou en cours d'aménagement, ou *a posteriori*. On travaille aussi sur des éléments d'accompagnement sur des projets d'urbanisme pour apporter une expertise sur les solutions les moins impactantes pour les usagers plus tard. On n'est pas dans la logique de l'étude d'impact sur l'impact de l'opération sur l'extérieur, mais plutôt sur la façon de limiter l'exposition des futurs occupants ou usagers.

On utilise des stations de mesures, une soixantaine sur l'Île-de-France, des modèles de pollution atmosphérique à différentes échelles calées sur nos stations de mesure. On travaille aussi avec des campagnes de mesures pour affiner les diagnostics ou pour s'assurer que nos systèmes de modélisation donnent des résultats fiables. J'en viens aux résultats obtenus par notre surveillance générale sur la qualité de l'air.

Il faut avoir en tête quelques éléments à l'échelle régionale. On a un problème persistant de dépassement des valeurs limites réglementaires des niveaux de dioxyde d'azote. On a une tendance à la baisse. C'est l'élément positif à garder en mémoire en raison d'une baisse des sources, notamment des émissions unitaires des véhicules pour le trafic routier, des baisses de consommation d'énergie pour tous les usages résidentiels ou tertiaires. On a donc réellement des améliorations, mais elles sont très lentes. Pour l'année 2015, plus de 1,6 million de Franciliens sont exposés à des dépassements des valeurs limites réglementaires. Sur la carte générale, vous pouvez voir une décroissance des niveaux quand on part du cœur de l'agglomération parisienne vers l'extérieur. On a aussi des niveaux plus élevés en proximité routière. Si on zoome ce soir sur le secteur qui nous concerne sur les niveaux de dioxyde d'azote, on retrouve cette décroissance et plus on se rapproche de Paris, plus on a des niveaux élevés. Cette décroissance va du Sud-ouest vers le Nord-est. On a aussi des niveaux beaucoup plus élevés en proximité des axes routiers. On a des niveaux relativement modérés sur le secteur. On a une valeur limite réglementaire à $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. On est à $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$ à Gonesse. Par contre, en proximité des axes routiers, notamment les axes routiers majeurs dont on parle depuis le début de la soirée, on a des niveaux deux fois supérieurs à la valeur limite réglementaire. Donc, les efforts à faire pour revenir sous les valeurs limites sont considérables.

Les particules PM10 sont les particules qui font moins de 10μ et pénètrent dans l'appareil respiratoire. Elles sont réglementées pour cette raison puisqu'ils ont des impacts sanitaires un peu différents de ceux du dioxyde d'azote, mais ils ont des impacts importants. On a là aussi des valeurs deux fois au-dessus des normes européennes et françaises quand on est le long du trafic routier. On a un petit peu moins de personnes exposées aux dépassements de valeurs limites réglementaires, notamment en 2015, puisque sur les particules on a des éléments très dépendants de la météo. Un hiver très froid engendre des conditions stables et des niveaux qui s'accumulent, et engendre aussi des utilisations de chauffage plus importantes. Les deux effets se cumulent. On peut aussi avoir au cours d'épisodes de stagnation assez longue de situations anticycloniques des apports de particules qui viennent d'autres régions ou pays environnants. Si on zoome sur le secteur, les contrastes sont un petit peu moins importants, mais comme sur le reste de l'Île-de-France, les niveaux en particules sont moins variables d'un endroit à un autre, même si on a aussi ce système de décroissance entre le cœur de l'agglomération et l'éloignement. Les niveaux dépassent aussi les valeurs limites réglementaires en proximité des axes routiers.

Pour illustrer l'impact du trafic routier, je voulais vous montrer cette représentation, mais qui paraît assez peu contrastée quand on utilise un vidéoprojecteur. Dans le cadre de nos travaux de surveillance, on procède par modélisation. Ce système nous fournit tous les jours des niveaux de qualité de l'air sur l'ensemble du secteur des zones périaéroportuaires mis en place dans le cadre du programme régional santé environnement.

Dans ce cadre, nous avons eu des questionnements sur l'impact et la contribution des différentes sources aux niveaux rencontrés. Cette lecture ne se fait pas directement à partir de ce qui est émis au niveau de chaque axe ou de chaque activité en raison de nombreuses transformations chimiques et de combinaisons qui se font dans l'atmosphère. Ce n'est pas linéaire entre ce qui est émis et ce qui est respiré. On ne peut regarder qu'après modélisation successive. Je n'ai présenté que les éléments liés au trafic routier puisque c'est l'objet de ce soir. L'objet principal de ces travaux est bien sûr disponible. C'est-à-dire l'impact du trafic aérien et des activités des plateformes aéroportuaires sur les niveaux sur le secteur. On a une distance d'influence de l'ordre de 200 mètres autour des axes routiers. On a une différence de concentration par rapport à une situation où nous n'aurions pas cet axe routier dans l'environnement. 25 % des niveaux jusque dans les zones d'influence proviennent de ces axes routiers. Cela veut dire aussi que 75 % des concentrations proviennent d'autres sources. Cela peut aller jusqu'à 55 % plus on se rapproche de l'axe routier. Un dernier élément pour respecter le temps de parole imparti. C'est un élément sur les sources. Dans nos travaux, nous travaillons commune par commune. Je n'avais pas fait de travail spécifique pour voir ce qui se passait à l'échelle de la zone complète qui environne le projet. On a encore plus de trafic routier quand on raisonne sur le dioxyde d'azote, mais pour les PM10, 50 % des émissions, donc pas ce qui est respiré, mais ce qui est émis sur le territoire de Gonesse, vient du trafic routier. Les autres sources étant réparties différemment. Il faut toujours avoir en tête que le trafic routier a une forte influence sur les niveaux rencontrés sur le secteur. Je vous remercie.

Philippe QUÉVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Je remercie Madame KAUFFMANN. Je n'ouvre pas les questions et réponses pour l'instant. Nous allons passer à la deuxième partie. En guise de transition, je voudrais donner une précision d'ordre réglementaire. Elle concerne le plan de protection de l'atmosphère. C'est le dispositif de planification mis en œuvre par les pouvoirs publics. Je parle du PPA actuel, et non pas d'un éventuel PPA futur. Dans sa règle d'application numéro 9, il souligne que dans le cas d'un gros investissement commercial générant de nombreux déplacements, une attention toute particulière sera donnée aux mesures que le maître d'ouvrage mettra en œuvre pour éviter, réduire ou compenser ces impacts. Nous passons maintenant à la présentation faite par le maître d'ouvrage. Quelles mesures entend-il prendre pour protéger les clients et les employés et plus généralement l'environnement ?

Adrien FAURE, Responsable des études techniques du projet EuropaCity

Bonsoir à tous. Adrien FAURE. Je suis responsable des études techniques sur ce projet. Je vais vous parler très rapidement de la qualité de l'air. Comme l'a dit Monsieur QUÉVREMONT tout à l'heure, on n'en est pas encore au stade de l'étude d'impact qui interviendra plutôt l'année prochaine si le projet se poursuit. Je vous ai indiqué ici les quelques autres procédures actuellement en cours. Aujourd'hui, c'était le dernier jour de l'enquête publique sur la ligne 17. Très récemment, l'étude d'impact du dossier de création de la ZAC a été mise à disposition du public. Elle pourrait être créée en septembre.

À propos des effets induits sur la qualité de l'air par le projet EuropaCity, et pour se mettre dans la perspective de l'étude d'impact et de la démarche ERC, la première chose que l'on peut dire sur le projet vient de sa localisation. C'est une première mesure d'évitement. On s'installerait au cœur d'une métropole de 12 millions d'habitants avec ses propres flux, avec ses propres déplacements. On ne vient pas créer une nouvelle destination en campagne, en province par exemple, où il faudrait amener tous ces flux. De plus, cette destination serait directement connectée aux transports, notamment les transports en commun avec cette desserte en transport en commun largement évoquée jusqu'à présent. Elle est très importante avec la ligne 17, le barreau de Gonesse qui connecterait EuropaCity au reste de la métropole. Ceci fait que plus de 50 % des visiteurs et employés d'EuropaCity emprunteraient les transports collectifs qui inclut les transports en commun, les cars, les modes doux, la marche et le vélo. Une des mesures assez positives pour EuropaCity dans le fait de réduire les effets induits sur la qualité de l'air est bien de pouvoir limiter le nombre de véhicules qui circuleraient du fait de ce projet grâce à un taux d'occupation des véhicules assez élevé si on compare à d'autres équipements existants sur ce territoire avec entre 2,5 et 2,8 personnes par véhicule pour les visiteurs, et 1,1 pour les employés. Sur le site, si on parle des émissions qui seraient induites par le site, étant donné qu'on a affaire à un quartier piétonnier, tous les espaces extérieurs ne seraient pas soumis directement à des effets sur la qualité de l'air.

Des mesures complémentaires pour réduire les effets induits de la qualité de l'air. Comme l'a dit Christophe DALSTEIN tout à l'heure, la limitation de l'offre de stationnement, donc une politique incitative envers les transports

en commun est aussi une façon de favoriser les différentes mobilités alternatives dont on a un peu parlé. Grâce à une centrale de mobilité, on peut proposer des options de covoiturage entre collègues ou pour les visiteurs d'EuropaCity avec peut-être à l'intérieur des parcs de stationnement des places de stationnement dédiées au covoiturage pour encourager cette mesure. La plateforme de mobilité proposerait également des itinéraires, notamment de comparaison de coût, y compris de coûts environnementaux. C'est aussi mettre à disposition du public dans les parcs de stationnement des bornes de recherche pour les véhicules électriques afin d'encourager ce mode de transport. Cela a été évoqué précédemment très justement, le développement des véhicules autonomes pourrait bien sûr contribuer à la réduction du nombre total de véhicules compris dans ce projet. Il faudrait bien sûr mieux étudier cette question. On pourrait aussi mettre en place des solutions d'autopartage avec des véhicules plus propres que les véhicules employés par la majorité des visiteurs et des employés. Tout cela pourrait se concrétiser par la mise en place d'un plan de déplacement interentreprises, donc plutôt à destination des employés. Il pourrait permettre de développer ces différentes solutions à destination directe des employés du site.

Je ne vais pas revenir sur l'état initial tel que présenté par Madame KAUFFMANN d'AirParif. On sait très bien que ce site est très contraint par les différentes infrastructures de transport, les infrastructures lourdes routières, l'A1 et l'A3, et encore le boulevard du Parisis, et les deux infrastructures aéronautiques du Bourget et de Roissy.

En revanche, dans la conception du projet EuropaCity, un certain nombre de grands principes a été mis en place pour essayer de limiter l'impact de ces grandes infrastructures de transport qui émettent des polluants sur les visiteurs et employés du site. Cela passe tout d'abord par cette mesure tout à fait réglementaire issue de la loi BARNIER intégrée aujourd'hui au Code de l'urbanisme qui impose un retrait des bâtiments par rapport à ce type d'infrastructure routière de 100 mètres. Ceci se traduit dans le plan développé par notre architecte BIG par un retrait de tous les espaces dédiés aux piétons et aux vélos. En jaune, vous voyez tous les espaces extérieurs. Ils seront à plus de 250 mètres des grandes infrastructures routières. Ceci correspond bien à ce qui a été dit précédemment sur la bande d'influence des 200 mètres autour des grandes infrastructures où se concentrent les polluants.

Nous avons d'autres mesures envisagées pour réduire à nouveau l'impact de ces nuisances sur les visiteurs et les employés. Vous savez peut-être que les plus grands programmes se développent le long de l'autoroute. Je vous montre différents emplacements comme le parc à thèmes et le parc aquatique. Ce sont de grandes structures avec des façades très importantes. Ce sont en quelque sorte des bâtiments-écrans le long des infrastructures. Madame KAUFFMANN me reprendra peut-être, mais ces bâtiments permettent aussi de bloquer les nuisances directement issues de ces infrastructures.

Tout cela s'intègre dans une stratégie de développement durable plus globale. On a indiqué ici les deux points qui nous concernent le plus directement avec les transports avec cette volonté de promouvoir les transports en commun et d'avoir l'effet le plus faible possible sur l'environnement. Cela passe ici sur la qualité de l'air. Dans le même temps, on souhaite promouvoir le confort pour les visiteurs et les employés. Ces deux axes fonctionnent de manière cohérente ici. Je vous remercie.

Philippe QUÉVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Je remercie les deux présentations pour leur respect des horaires et leur brièveté. On va ouvrir une période d'échanges, questions ou prises de position. Pour les questions, on essaye de se tenir à la minute habituelle. Pour les prises de position, l'objectif peut aller un peu plus loin jusqu'à trois minutes.

Séance de questions/réponses

Carmelo PICCIOTTO

J'ai bien pris note que les seuils sont systématiquement dépassés actuellement. Le problème existe donc déjà. Par rapport au projet EuropaCity, je me suis déplacé dans chaque hypermarché Auchan d'Île-de-France. J'ai pu constater qu'il y avait en général une desserte par transport en commun assez médiocre. Je suggère vivement à Monsieur DALSTEIN d'en référer à la direction d'Auchan pour qu'ils fassent un réel effort d'accessibilité et que les autobus ne soient pas à l'autre bout de la zone commerciale, mais qu'ils fassent comme en Angleterre, c'est-à-dire de déposer les passagers à l'entrée même du magasin. C'est bien joli de se projeter avec le plan, la voiture autonome, j'ai même vu dimanche, un reportage sur une chaîne nationale où on racontait que le pneumatique allait disparaître pour être remplacé par des sphères. Tout cela est bien joli, mais j'entendais déjà parler de la voiture propre il y a trente ans.

Philippe QUÉVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Avez-vous une autre question ?

Carmelo PICCIOTTO

Ne serait-il pas audacieux de prendre des hypothèses de départ encore plus volontaristes en réduisant à un millier le nombre de places de stationnement en souhaitant un zéro défaut pour une accessibilité par véhicule particulier.

Philippe QUÉVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Je résume les deux questions. La première question dépasse le cadre de ce projet. Est-il possible de faire quelque chose sur les autres sites ? On peut éventuellement l'intégrer dans une logique de compensation dont je parlais tout à l'heure. Pour votre deuxième question, pourquoi le maître d'ouvrage n'envisage-t-il pas d'aller plus loin en matière de contraintes de stationnement ?

Christophe DALSTEIN, Directeur du projet EuropaCity

Sur le premier point, la nature du projet que nous portons est très sensiblement différente de ce qui existe. Je voudrais partager votre constat sur un des sites qui me vient effectivement à l'esprit, accessible uniquement par la voiture, Auchan Aéroville. Je voulais signaler qu'à Vélizy 2 il y a le tramway. À Bagnolet, il y a la ligne 3 du métro. À Sarcelles, un réseau de bus dessert l'ensemble du site. Aux Quatre-temps, vous avez le RER A et la ligne 1. Pour rester dans le Val d'Oise, à Cergy-Pontoise, vous avez le RER. Sans parler du programme, mais ce que vous dites, montre bien qu'on a un système de lieux de commerce de périphérie qui ont répondu pendant un temps à une évolution de nos modes de vie d'après-guerre dans les années 1960 jusqu'aux années 1990, où on se déplaçait en voiture pour aller faire ses courses alimentaires une fois par semaine. À l'époque, c'était un progrès. La nature du projet que nous portons s'inscrit dans ce temps qui vient et ne vise certainement pas à reproduire la même chose.

Sur le deuxième point, quand vous parlez d'agir plus fortement et réduire à 1 000 places de stationnement. À date, je peux vous assurer que 9 000 places c'est déjà très ambitieux. Il me semble difficile dans le projet que nous portons d'aller plus bas et de faire moins que 9 000 places de stationnement pour la réalisation de ce programme.

Philippe QUÉVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Autre question ou demande d'intervention ?

Muriel JASMIN, Vice-présidente du Conseil citoyen de Goussainville

Bonsoir à tous. Muriel JASMIN, Vice-présidente du Conseil citoyen de Goussainville. Je vous remercie cet exposé très complet sur l'air, notamment sur le transport. Par contre, pour le projet EuropaCity, qu'en est-il des tramways qui respectent aussi l'environnement ? C'est bien de cela qu'il s'agit. Je souhaitais avoir un point d'éclairage sur cet aspect. Merci.

Philippe QUÉVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Je ne sais pas qui peut répondre, le maître d'ouvrage ou l'EPA, sur la question d'un tramway éventuel.

Christophe DALSTEIN, Directeur du projet EuropaCity

Je peux sur ce point faire écho avec la réunion du 19 mai à Garges à laquelle participait le Syndicat des transports d'Île-de-France. On a beaucoup parlé des bus qui pourraient relier ce site. Cela a été dit tout à l'heure, l'arrivée du métro de la ligne 17 devra certainement conduire à revoir en profondeur le système de desserte locale que ce soit par les bus, il y a déjà de bus à haut niveau de service qui sera bientôt mis en service. D'autres bus à haut niveau de service pourraient se réaliser et permettre par exemple de desservir les différentes communes du territoire. Nous avons évoqué l'idée de pouvoir trouver un système de transport en commun qui desservirait l'intérieur du projet que nous portons. Plus largement, il pourrait relier la ligne 17 à la ligne 16 à Gonesse et à Aulnay en passant

par le site d'EuropaCity et traversant sans doute aussi le site de PSA en fonction du programme qui sera développé. Il faut trouver des systèmes de transport qui permettent les déplacements internes au projet et qui permettent de se lier aux projets alentour.

Sur les questions d'environnement, Adrien FAURE a présenté à la fin de sa présentation la stratégie de développement durable. Sous votre contrôle, Madame la Présidente, et celui de Monsieur QUÉVREMONT, un atelier sur l'environnement est prévu la semaine prochaine, le 7 juin à Gonesse où l'ensemble de ces questions d'écosystème que ce projet EuropaCity pourrait permettre sera développé plus dans le détail. Je ne sais pas si vous souhaitez que nous répondions plutôt la semaine prochaine.

Philippe QUÉVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous propose de garder les questions compte tenu de l'heure. Je crois que Madame BRÉVAN souhaitait poser une question. On reviendra ensuite vers la salle.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Je voulais poser une question essentiellement aux services de l'État. Je crois savoir que le plan régional pour la qualité de l'air est en révision. Savez-vous en quoi il va différer de celui actuellement en vigueur ? Non. Je souhaitais savoir s'il pouvait y avoir des impositions plus fortes.

Philippe QUÉVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Il y a une information dans la presse ce matin. Les autorités locales, en particulier la mairie de Paris, et les autorités nationales, le ministre de l'Environnement, se sont mis d'accord sur un classement des véhicules qui devrait permettre de manière effective de gérer des interdictions dans les centres-villes. On suppose que les choses vont bouger maintenant, mais on entre là dans des conjectures.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

D'accord, merci. Il n'y aura pas de normes plus drastiques sur les émissions, une autre gestion des périodes de pics de pollution, des choses de cette nature. Pour le moment, on ne le sait pas. Donc, cela peut impacter un peu le projet.

Philippe QUÉVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

On sent bien qu'on s'oriente vers une logique de restriction en centre-ville pour les collectivités qui le souhaiteront, en particulier la mairie de Paris. Après, la suite le dira.

Marion ROBERT, membre du collectif

Marion ROBERT. J'avais posé deux questions. Je les reposerai sur le site internet parce qu'elles n'ont pas fait l'objet d'une réponse. Ma question concerne la ligne 17 et la gare. En banlieue, il y a beaucoup de transits puisque c'est la seule gare du Val-d'Oise, donc *a priori* elle devrait être utilisée par beaucoup de gens du Val-d'Oise. Les gens vont peut-être venir en voiture pour prendre le train. La voiture est aussi une forme d'intermodalité. Comme il y a une gare de transit, les voitures ont-elles été prises en considération aussi dans les émissions et les trafics qui ont été présentés ?

Je m'interrogeais aussi sur la question du coût des infrastructures, à la construction et à l'entretien. Il faut aussi tenir compte de l'usure. On construit, mais les choses se dégradent aussi, y compris les pistes cyclables qui ne sont plus du tout entretenues. Pourtant, cela ne coûte pas très cher. Par rapport aux émissions, dans le graphique présenté par Madame, c'était très intéressant. On voyait sur Gonesse que la part chantier n'était pas négligeable en matière d'émissions. C'était 10 %, je crois, sur les effets des émissions de l'air des chantiers. La partie chantier va-t-elle être étudiée ? L'autre jour, cette fameuse question de l'énergie grise a été évoquée. On a bien compris la dernière fois qu'il n'était pas prévu aujourd'hui d'avoir un vrai bilan CO2. On l'aura peut-être à la réunion environnement. La question du chantier est importante, tout comme la question de la production énergétique. Même si la question des 100 % d'énergie sur place est très hypothétique parce que d'après nos calculs on est très en dessous, s'il y a production énergétique il y a aussi production d'émissions.

Philippe QUÉVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

On va mettre de côté les questions qui concernent l'énergie et le CO2 parce qu'elles seront traitées le 7 juin, donc vous reviendrez là-dessus. Sur le rabattement de véhicules lié à la création de la ligne 17, c'est plutôt une question liée à la ligne 17. Je ne sais pas si l'EPA veut s'exprimer.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Il y a l'EPA, mais François NAU est présent ce soir à notre réunion. Il n'avait sans doute pas prévu d'intervenir, mais il est le Président de la Commission d'enquête sur la ligne 17. Il peut éventuellement nous dire ce qui est prévu. En tout cas, ce qu'on avait entendu à la réunion sur les transports collectifs où cette question avait été abordée. En fait, ce n'était pas du tout destiné. C'était au Mesnil-Amelot qu'il y aurait probablement un parking qui permettrait de rabattre les véhicules, mais pas le lieu cité, mais je peux me tromper.

François NAU, Président de la Commission d'enquête publique de la ligne 17

Sur la ligne 17, il faut d'abord rappeler que l'enquête publique vient de se terminer. Elle est terminée depuis 18 h 30. Il y a eu beaucoup d'expression du public surtout en fin d'enquête. Je ne connais pas d'ailleurs les avis, propositions et contrepropositions mises aujourd'hui. On a eu relativement peu de questions sur l'incidence directe ou indirecte sur l'environnement. Je voulais seulement rappeler que bien sûr, s'agissant d'un projet d'infrastructure, il y a eu une étude d'impact mise à la disposition du public. Cette étude d'impact a produit effectivement l'incidence sur l'ensemble des espaces et milieux naturels, notamment une étude sur l'incidence sur la pollution de l'air. Cette étude a pris en compte non seulement les impacts directs liés à la réalisation et à l'exploitation de la ligne, mais aussi les impacts indirects liés à l'urbanisation induite par le projet, et les impacts liés aux transports de rabattement. L'étude d'impact estime plus précisément que l'incidence sur la pollution de l'air de ces transports de rabattement est vraiment marginale. Cela concerne effectivement des flux très réduits par rapport aux flux actuels.

Philippe QUÉVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Sur la question des coûts d'entretien, ce n'est pas une question qui relève de l'environnement. Au niveau de l'EPA, on sait qu'une prise en charge partielle des coûts d'investissement est possible, mais sur les coûts d'entretien, comment les choses vont-elles se passer ?

Roland ANEMIAN, Chef de projet transport, EPA Plaine de France

Je voudrais juste un peu compléter la réponse qui vient d'être faite à la question précédente. La SGP a fait une première étude sur la question du rabattement. Le triangle de Gonesse est identifié comme une gare de rabattement. C'est-à-dire que le rabattement principal régional aura lieu au Mesnil-Amelot, mais un rabattement est également identifié à cette gare, y compris par des véhicules. Par contre, il y a toute une étude d'intermodalité globale qui va être menée sous l'égide du STIF, financée par la SGP. C'est l'EPA qui a été désigné comme maître d'ouvrage de cette étude. On pourra aborder ces questions de manière beaucoup plus fine et plus précise qu'elles n'ont été faites jusqu'à présent.

Sur la question des coûts, comme vous l'avez vu, les projets ne sont pas forcément décrits de manière extrêmement détaillée. Donc, aujourd'hui, les coûts d'investissement ne sont que des estimations. Ceci est valable pour les coûts d'investissement, et *a fortiori* pour les coûts d'entretien. Dans le cadre de la ZAC, il y a un programme des équipements publics. Ce programme intègre un certain nombre de coûts liés aux besoins générés par l'opération.

Philippe QUÉVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Merci.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Une fois la ZAC faite, les voiries reviennent à leur titulaire, que ce soit l'État, le département ou les communes. Ce n'est plus à l'EPA qui s'occupe de prendre en charge l'entretien courant de ces voiries.

Philippe QUÉVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Monsieur MAIKOVSKI, vous souhaitiez apporter une précision.

Monsieur MAIKOVSKI, EPA Plaine de France

Madame BRÉVAN a répondu, mais l'aménageur travaille plutôt sur les coûts d'investissement, et non sur les coûts d'exploitation.

Philippe QUÉVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

D'autres questions ou interventions ? Pour ma part, j'ai une question au maître d'ouvrage. Vous avez présenté de manière détaillée les éléments qui vous permettent de réduire les émissions, donc éviter, réduire. Vous répondez ainsi à la première question. Vous ne vous êtes pas exprimés sur l'aspect de compensation. À ce stade, pouvez-vous dire un mot sur les compensations ? Que l'impact soit réduit est une chose, il en reste de toute façon. Je rappelle que la réglementation dit « compenser si possible », vous serez donc interrogé au niveau de l'étude d'impact sur les possibilités de compensation. Quelles sont-elles ? Si vous pensez que ce n'est pas possible, sur un argumentaire sur les impossibilités de compensation. Pouvez-vous dire un mot sur ce point ?

Christophe DALSTEIN, Directeur du projet EuropaCity

Merci. On a juste présenté aujourd'hui l'état d'avancement de nos travaux. Aujourd'hui, dans la conception du projet, on vous a montré ce qu'on pouvait présenter en matière d'évitement et de réduction. La compensation n'a pas été approfondie puisque nous n'en sommes pas encore au stade de l'ERC. Aujourd'hui, on a plutôt intégré dans l'ERC tout ce qu'on avait dans la conception du projet. Ces éléments seront travaillés au stade de l'étude d'impact, notamment toutes les compensations réglementaires seront incluses dans cette étude d'impact.

Philippe QUÉVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Avez-vous encore quelques questions ?

Carmelo PICCIOTTO

Je voulais revenir sur un aspect. En général, en dehors du projet lui-même qui conduit à la construction de beaucoup de voiries, je pense notamment à l'exemple d'Eurodisney, ou plus récemment Villages Nature où on a même construit un échangeur pour accéder au site sur l'autoroute de l'est. On a l'impression d'une compensation routière quand il y a un projet de transport en commun. C'est plutôt à l'usage des aménageurs, des élus, des décideurs ou des gestionnaires. La meilleure méthode ne serait-elle pas de couper l'herbe sous le pied du trafic en n'aménageant pas le boulevard du Parisis où il est question d'une deux fois deux voies. C'est par rapport à l'avis que j'ai donné pour l'Altival dans le Val-de-Marne. On peut faire juste un site propre pour un transport en commun, idéalement le tramway, et ne pas faire de voirie routière supplémentaire qui induira de nouveaux trafics ou qui retardera la compensation puisqu'en centre-ville il y aura toujours du stationnement et de la circulation.

Philippe QUÉVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Je vais poser la question de la façon suivante : des voiries routières supplémentaires sont-elles prévues ? La question s'adresse d'abord à l'EPA puisque c'est l'aménageur. Cela peut être aussi des voies supplémentaires par élargissement.

Roland ANEMIAN, Chef de projet transport, EPA Plaine de France

En matière d'accessibilité, effectivement, le BIP existe aujourd'hui. C'est une deux fois deux voies routière. Le projet prévoit de conserver les deux fois deux voies routières, mais en créant des carrefours et en limitant la vitesse, et surtout en laissant la place aux autres modes de transport. On est plutôt dans une logique de baisse de la capacité routière. Il n'y a pas de création de voiries supplémentaires sur le BIP. Sur la RD370, on est dans un cas de figure légèrement différent. On a déjà aussi une deux fois deux voies routière. L'idée serait de reconfigurer

le rond-point des Tulipes. C'est l'accès à la ZAC des Tulipes d'une part, et à la ZAC du triangle de Gonesse, d'autre part. C'est la même chose. On n'est pas dans une logique d'augmentation du nombre de voies. La seule voirie routière nouvelle d'échanges avec le triangle, hormis les voies internes, la trame interne, ce serait la voirie nord qui relie la Patte d'Oie au parc des expositions.

Philippe QUÉVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

On va prendre quelques dernières questions en donnant la priorité aux personnes qui ne sont pas exprimées jusqu'ici, s'il y en a. Nous allons prendre une dernière question et on demandera à la Présidente de conclure.

Un intervenant dans la salle

Je suis étonné par tout ce que j'ai entendu. Vous parliez de compensation. Or, il n'y a rien pour compenser tous les services écosystémiques qui sont rendus par les sols vivants pour fixer les poussières, épurer les NOx, les particules, pour faire du rafraîchissement avec les végétaux, pour aussi épurer l'eau. Si toutefois, on détruit ces sols vivants de façon irréversible en construisant ou en imperméabilisant. Il est clair que la question de la compensation se pose. Que fait-on ?

Philippe QUÉVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Cette question s'adresse à l'EPA, dont l'étude d'impact, et la réponse à l'avis de l'Autorité environnementale a maintenant été publiée. Pouvez-vous nous résumer sur ce point ? Nous concluons ensuite cette partie de débat.

Monsieur MAIKOVSKI, EPA Plaine de France

Les réponses sur la question des compensations vont se trouver justement dans le développement de l'ensemble des espaces paysagers qui représentent environ 70 ha sur les 280 ha que comporte la ZAC. On est accompagné dans nos préconisations et on doit maintenant aller plus loin sur le sujet pour justement développer les écosystèmes qui vont permettre de compenser au maximum les émissions. Cela peut passer par des natures spécifiques de plantation. Le projet est devant nous bien que nous ayons fait tout le diagnostic général du site.

Philippe QUÉVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Je crois qu'il revient à Madame BRÉVAN de clôturer cet atelier.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

On ne va pas clôturer la discussion. On voit bien que ce n'est pas terminé. Cet atelier a été très intéressant, un peu technique. Le public a peut-être eu moins la parole. D'habitude, il y avait énormément d'informations. Je crois qu'il faut effectivement les réétudier et affiner. Des questions ont été posées. Chacun doit maintenant se faire son idée à travers les matériaux livrés. Toutes ces questions ne sont pas des sujets sur lesquels on a un avis *a priori*. Il faut vraiment travailler sur les documents. Ils sont à votre disposition. On arrive un peu à la fin de ce marathon. On n'a plus qu'un seul atelier sur les questions d'environnement. On souhaite qu'il attire beaucoup de personnes. Encore une fois, cela avait été présenté comme un des sujets majeurs. Or, la première réunion n'a rassemblé qu'un nombre assez restreint de participants. C'est dommage. C'est aussi l'occasion véritablement d'approfondir des questions comme celles que vous posez, notamment sur les questions de compensation, même si on n'en est pas à l'étude d'impact. C'est important de pouvoir en parler. Comme cela a été dit tout à l'heure, je rappelle que ce sera le 7 juin. Ce sera le dernier atelier. Ensuite, on arrivera tout à fait à la clôture de ce débat avec une réunion le 16 juin sur laquelle, je l'ai dit, on auditionnerait les personnes qui souhaitent être entendues. Ce sera donc sous la forme d'une audition. On demande à ces personnes de s'inscrire. Il faut tenir dans des délais raisonnables. C'est d'abord destiné plutôt à des gens qui représentent que ce soit des collectivités, des associations, ou des collectifs, et non pas des personnes individuelles, sinon ce serait sans fin. Ce sera évidemment une audition par institution ou par association. C'est aussi l'occasion d'aborder de nouveau le projet dans sa globalité. On l'a regardé, pas encore suffisamment à fond, mais de manière relativement détaillée thème par thème. Maintenant, vous devez avoir un regard un peu plus global sur l'ensemble. Le 16 juin, c'est l'occasion de porter ce regard global sur le projet.

Je dois dire que j'attends beaucoup de choses de cette réunion du 16 juin pour voir si tout ce qui a été dit pendant ces presque trois mois et demi a enrichi vos positions. L'objectif du débat n'est pas de rapprocher les points de vue et créer un consensus. L'objectif du débat est d'apporter suffisamment d'informations pour que les gens soient plus éclairés au moment de s'exprimer. Si tout le travail qui a été fait auquel vous avez participé, et pour beaucoup avec beaucoup d'assiduité, n'avait pas débouché à accroître votre connaissance, et non pas à faire évoluer votre position de départ, mais à enrichir vos connaissances sur tel ou tel aspect du dossier, ce serait effectivement une grande déception pour tout le monde, pour le temps passé, et modestement pour la Commission, et évidemment pour le maître d'ouvrage. Cette réunion du 16 juin est importante. Cela marquera effectivement un peu une première conclusion de ce que ce débat a apporté sur le fond. La dernière réunion sera une réunion de restitution qui portera plus spécifiquement sur une analyse rétrospective de tout ce qui s'est dit de manière à ce que chacun puisse retrouver les arguments qu'il a développés, les points de vue qu'il a pu faire valoir. Le maître d'ouvrage dira ce qu'il en a tiré à ce stade. La salle sera appelée à dire ce que le débat lui a apporté, la façon dont le public a vécu ce débat. On ne recommencera pas le débat sur le fond parce que cela pourrait durer d'une manière indéfinie. On est toujours extrêmement bavard. En tout cas, je vous remercie beaucoup de cette soirée. On remercie particulièrement les intervenants parce que les interventions ont été extrêmement claires, quelques fois un peu techniques et pourtant parfaitement compréhensibles. Merci. Il y a eu un très gros effort de clarté dans l'expression, dans toutes les slides que l'on a pu voir. C'est vraiment de la démocratie participative, rendre lisibles des choses qui peuvent être parfois un peu illisibles pour des non-spécialistes. Donc, merci à tous. Bonsoir.

Philippe QUÉVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Un remerciement particulier pour Madame KAUFFMANN qui a relevé le défi d'un exposé en moins de 24 heures !