



Atelier « Accès au site et enjeux de circulation — Déplacements par la route – Impacts sur la qualité de l'air »

Mardi 31 mai 2016 de 19h00 à 22h30

Maison de quartier « Les Carreaux » Boris Vian
4 rue Scribe
Villiers-le-Bel

L'atelier a réuni 50 personnes.

Introduction

Mme Djida TECHTACH, maire-adjointe de Villiers-le-Bel, accueille les participants et remercie les uns et les autres de leur présence.

Mme Claude BRÉVAN, présidente de la Commission particulière du débat public (CPDP), déplore l'attitude de certains opposants au projet au cours de la réunion qui s'est tenue la veille à Saint-Denis. Elle condamne le manque de respect, les insultes et une agressivité qui n'a pas sa place dans le cadre d'un débat public. Elle constate que le public n'est pas très nombreux et le regrette, et invite les « fidèles du débat » à s'exprimer.

M. Christian de FENOYL, membre de la CPDP, recense les questions liées au thème de la soirée et en annonce le programme et l'organisation.

Première partie — Déplacements par la route

Présentation de M. Eric TANAYS, Directeur général adjoint, DRIEA Ile-de-France

M. Eric TANAYS présente la carte du réseau routier et autoroutier du secteur et cite les principaux axes qui desservent le territoire. Il donne ensuite à voir une vue des encombrements moyens sur le réseau, qui montre une forte congestion et des saturations sur de nombreux tronçons. Puis il cite les projets à l'étude ou en cours (contournement est de Roissy, bouclage de la Francilienne, prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne, complément vers l'ouest à l'échangeur Pleyel, voie dédiée sur l'A3 aux bus et taxis...).

**Présentation de M. Nicolas OSOUF,
Chef de service Études et Prospective, DRIEA Ile-deFrance**

M. Nicolas OSOUF présente une étude conduite sur l'évolution prévisionnelle des trafics à horizon 2020, 2025 et 2030, sur l'ensemble du corridor de Paris à Roissy. Il livre ensuite quelques éléments de diagnostic : desserte inégalement répartie, multiples coupures urbaines qui gênent les modes actifs (marche, vélo), desserte essentiellement radiale, desserte par bus dense en première couronne, moindre en seconde couronne ; dépendance à l'autoroute de trois territoires (Roissy, nord d'Aulnay, nord de Plaine Commune) ; un très fort développement de ce secteur est attendu, indique-t-il, avec une augmentation de 25% de la population, et donc une nécessité de favoriser le report modal de la route vers les transports collectifs, sous peine de congestion majeure des axes routiers. M. OSOUF aborde la question d'une liaison est-ouest assurée par le Bd intercommunal du Parisis (BIP) requalifié en boulevard urbain. Il indique ensuite que les politiques de stationnement ont une importance décisive, ainsi que l'amélioration des transports en commun (bus en site propre, réseau cyclable...) et du rabattement vers les gares par les modes doux.

**Présentation de M. Vincent AGUILÉRA,
Chef de la division Optimisation de l'usage des réseaux, CEREMA**

M. Vincent AGUILÉRA parle des techniques de régulation du trafic, leurs possibilités et les limites de leur utilisation (il montre une vue d'un célèbre bouchon de 260 km sur une autoroute chinoise 2 x 10 voies, qui a pris une semaine à être résorbé, illustrant qu'on ne résout pas un problème de circulation par un simple supplément d'offre). Il explique le fonctionnement d'une infrastructure routière (débits de trafic, saturation, capacité...), avant d'aborder les techniques de régulation du trafic (interdiction des poids lourds, régulation dynamique de la vitesse, voie d'autoroute réservée ou dédiée) permettant de gagner en capacité (maximum de 10%). Il se prononce en faveur d'une politique volontariste de report modal qui favorise les transports en commun.

**Présentation de M. Roland ANEMIAN,
Chef de projet Transport, EPA Plaine de France**

M. Roland ANEMIAN indique que l'objectif de report modal pour le Triangle de Gonesse est de 50%, ce qui paraît vraisemblable au vu de l'offre de transport en commun qui va arriver (métro et lignes de bus). Il souligne qu'il faut développer le réseau viaire, mais de manière limitée pour permettre le report modal, faciliter les cheminements par les modes doux, agir sur l'offre de stationnement. Sur ce point, il détaille la stratégie : - augmentation du taux d'occupation des véhicules (PDIE) ; - utilisation de véhicules propres ; - diminution du besoin de déplacements (visioconférences, etc.).

Il revient sur l'aspect routier et détaille les futurs aménagements : requalification du BIP /RD170 (le projet consiste à la transformer en boulevard multimodal avec des carrefours et des voies dédiées aux modes doux) ; requalification de l'échangeur A1/A3/RD370 (éclatement du trafic de transit vers le nord par le BIP, vers le sud par la RD370).

À propos du stationnement, levier du report modal, M. ANEMIAN indique la relation forte entre emplacement disponible (parking) et équipement automobile des ménages. D'où l'idée d'une limitation de l'offre de stationnement en pied d'immeuble, d'une mutualisation des places de stationnement (habitants, employés, usagers, visiteurs d'EuropaCity...). Une répartition de parkings de faible ampleur sur le secteur du Triangle est envisagée, conclut-il, avec une éventuelle évolution après l'arrivée de la ligne 17.

**Présentation de M. Cédric HARDY,
Chef du projet Avenue du Parisis, Conseil départemental du Val d'Oise**

M. Cédric HARDY présente le projet avenue du Parisis section est, qui devrait répondre à un besoin de mobilité et améliorer les déplacements : démultiplication des carrefours, cheminements en modes actifs, voie verte..., visant à augmenter la capacité à capter le flux qui transite aujourd'hui par le centre-ville de Sarcelles et de Garges et la partie ouest d'Arnouville. À l'horizon 2030, le taux de diminution du trafic sur cet axe devrait atteindre 37%, précise-t-il.

M. HARDY détaille les caractéristiques du projet : 5 km de tracé limité à 70km/h, section à 50km/h pour Sarcelles, création de 5 nouveaux carrefours et réaménagement de 6 carrefours existants, réaménagement du cours d'eau le Petit Rosne et renaturation de 790 mètres de linéaire. Il indique enfin que le projet a reçu sa DUP en avril 2016 ; le démarrage des travaux est prévu début 2018.

**Intervention de M. Vinh BUI,
Chef de projet Transport et déplacements, EPT Terres d'Envol**

M. Vinh BUI présente une démarche initiée par les élus de Terres d'Envol pour contribuer au débat, sous la forme de missions et d'études thématiques, confiées au bureau d'études INGEROP.

Présentation de M. Jean LAMORT, INGEROP

M. Jean LAMORT précise que de nombreuses études existent déjà sur le territoire du Triangle de Gonesse et qu'une synthèse en a été faite, dans le but de faire apparaître tous les questionnements. Il revient sur le développement passé des circulations sur le territoire et synthétise les projets en cours. Il explique qu'on se trouve devant un urbanisme de grandes plaques difficiles à contourner et de faible maillage. Il pose une première question : celle de la liaison entre EuropaCity et le site PSA qui lui fait face de l'autre côté de l'autoroute. Il pointe des enjeux de « forme urbaine » liés au projet, et s'interroge sur les connexions prévues avec le reste du territoire. Il souligne ensuite que malgré les souhaits de report modal sur les transports en commun affichés par le maître d'ouvrage, on ne connaît aujourd'hui aucun site comparable en Europe pour lequel cela fonctionne ; il se demande si le projet ne va pas générer des flux très importants, sans parvenir à atteindre la part de report envisagée, auquel cas cela aurait des conséquences catastrophiques sur le réseau routier du secteur.

Questions de la salle / Réponses

Qu'en sera-t-il des camions de livraison ?

Une personne, membre du CPTG, demande ce qu'il en sera des poids lourds : « *Il n'y aura pas 500 boutiques virtuelles. J'imagine que des camions vont venir. D'autres enlèveront les déchets.* »

M. ANEMIAN de l'EPA répond qu'en effet cette question des poids lourds, qui pose déjà des problèmes dans certains centres urbains, doit être explorée assez rapidement.

Comment accédera-t-on au site la nuit ?

Elle demande également comment les transports seront assurés de nuit pour le service des activités nocturnes (boîtes de nuit, vie nocturne), sachant que les transports en commun ne fonctionnent pas 24h/24.

M. ANEMIAN renvoie à la réunion du 19 mai sur les transports collectifs et indique qu'il existe déjà des lignes de bus à la demande (Filéo), pas toujours connues des habitants.

Peut-on avoir les documents ?

Cette personne évoque ensuite une étude de la DRIEA mentionnant différents documents produits par l'EPA : « *ces documents pouvaient-ils être versés au débat comme le document de Terres d'envol ?* »

A-t-on pris en compte le devenir de l'actuelle friche PSA ?

Si des entreprises, des logements doivent être installés sur ce site, ont-ils été comptabilisés dans les études de prospective ? demande-elle enfin : « *comment se fera le report du trafic du BPI sur l'A1* » ?

M. ANEMIAN répond que l'idée est d'éclater le trafic en deux itinéraires : celui d'aujourd'hui pour ceux qui voudraient rejoindre l'A1 et aller vers le nord depuis l'A1, et un second reporté sur la RD370 pour rejoindre l'A1 ou l'A3 vers le sud. La répartition serait environ 55% — 45%.

Mme BRÉVAN demande s'il est prévu de redimensionner la RD370, pour accueillir ces nouveaux flux.

M. ANEMIAN précise qu'il faudra sans doute reprendre le rond-point d'accès aux Tulipes, qui n'est pas dimensionné aujourd'hui pour accueillir tout le trafic en provenance du Triangle de Gonesse. Ce sont les carrefours, de manière générale, qui posent problème, ajoute-t-il.

A-t-on prévu d'autres moyens de transport innovants ?

Un intervenant demande si des aménagements particuliers (tramway Opéra – Le Bourget, voies ferrées sur les infrastructures routières) sont envisagés, plus originaux que ceux présentés par les services de l'État.

M. Éric TANAYS répond qu'à sa connaissance, rien de tel n'est envisagé. La tendance est plutôt aux voies dédiées pour les bus et aux taxis. Le principe du covoiturage (plus de deux personnes dans une voiture) est à l'étude, mais la question est complexe et difficile à traiter, souligne-t-il.

Va-t-on demander des fonds à l'Europe ?

La secrétaire du Conseil citoyen de Goussainville remercie les intervenants pour la qualité des présentations et demande s'il est prévu de solliciter des fonds européens.

M. Éric TANAYS répond que les fonds européens sont réservés à de très grandes infrastructures, mais ne bénéficient pas au réseau routier national.

Quels arguments permettent de dire qu'un report modal de 50% vers les TC sera difficile à atteindre ?

Un conseiller municipal de Villiers-le-Bel demande au représentant d'INGEROP ce qui lui permet d'être aussi pessimiste quant à la possibilité d'un report modal tel qu'il est annoncé dans le projet.

M. LAMORT répond qu'il se fonde sur des études statistiques sur les programmes comparables à EuropaCity, et que s'il tient compte des chiffres de visites annoncés, un différentiel de 20% peut entraîner des flux routiers considérables. Il rappelle qu'il n'a pas de position sur le projet et qu'il ne fait qu'analyser des études, et redit qu'il faut être vigilant à l'impact réel de cette « pièce du puzzle » sur un territoire comme celui du Triangle de Gonesse, dont il reconnaît tout à fait la nécessité qu'il a de se développer.

Comment avez-vous dimensionné le stationnement du quartier d'affaires ?

M. de FENOYL pose cette question à l'EPA.

M. ANEMIAN répond que le quartier d'affaires devrait représenter environ 40 000 emplois au-delà de 2035. Le ratio adopté est celui de 2,5 déplacements/emploi ; il explique comment on arrive à un besoin de 17 000 places de stationnement. Il indique que l'EPA a prévu d'installer 12 000 places en tablant sur l'effet « mutualisation ».

Présentation du maître d'ouvrage

M. Christophe DALSTEIN donne la parole aux deux experts représentant les bureaux d'étude qui ont travaillé avec le maître d'ouvrage.

Présentation de M. Patrick VERCAMMEN, EGIS

M. Patrick VERCAMMEN présente l'étude sur la fréquentation générée par EuropaCity : il explique la méthodologie de comptage et de répartition des visiteurs, en fonction de leur temps de déplacement (moins de 15', de 15' à 30', de 30' à 1h, de 1h à 2h), car il est supposé que les modes de déplacement ne seront pas les mêmes selon les cas ; par ailleurs une segmentation des touristes a été faite, en fonction de leur provenance et de différentes catégories. Les mouvements ont été calculés (horaires, pointes, etc.) ainsi que ceux des salariés. Il détaille la méthodologie qui a permis d'obtenir ces trafics (hebdomadaires, journaliers, horaires). Le cabinet SYSTRA, indique-t-il, a participé aux évaluations de trafic de part modale. M. VERCAMMEN souligne que des hypothèses réalistes ont été prises pour calculer le taux d'occupation des véhicules. Il conclut en disant que l'impact d'EuropaCity serait très faible sur l'heure de pointe du matin.

Présentation de M. Christian ISBERIE, CDVIA

M. Christian ISBERIE indique que les études de flux vont permettre de dimensionner les accès du site. Les modèles des services de l'État (DRIEA,...) ont été utilisés, précise-t-il, avant d'expliquer la méthodologie employée pour calculer les flux en fonction des accès (A1, A3, A104, RD317, BIP). L'impact d'EuropaCity sur les autoroutes A1 et A3 serait, à l'heure de pointe du soir, de 7 et 8%, précise-t-il, 3% sur l'A104 et 7% sur le BIP.

M. DALSTEIN complète en indiquant que 9000 places de stationnement seraient intégrées à la périphérie du projet, et qu'une régulation des sorties serait mise en place pour ne pas impacter le réseau à certains moments (lissage des sorties de flux). La signalisation à l'intérieur du site permettrait d'orienter au mieux les visiteurs sortants en fonction de leur destination, ajoute-t-il. Il rappelle qu'une « centrale de mobilité » serait créée à la fois pour les employés du site, mais aussi pour les visiteurs (autopartage, etc.).

Quelle est la part de volontarisme dans la limitation des places de parking ?

M. de FENOYL demande de quelle manière a été calculé ce nombre de places et si leur nombre a pour vocation d'inciter les visiteurs à prendre les transports.

M. DALSTEIN répond qu'il y a en effet une volonté d'agir sur le levier du stationnement, d'autant que ce lieu n'est pas un supermarché. Le dimensionnement, ajoute-t-il, est le fruit d'un long travail avec l'EPA.

Questions de la salle / Réponses

Comment EuropaCity attirera les visiteurs sans un parking conséquent ?

M. LOUP du CPGT demande comment sera gérée la contradiction entre un centre d'affaires, où l'on peut réduire le nombre de places pour que les salariés ne viennent pas en voiture, et EuropaCity, où il faut « *tout de même attirer les visiteurs* ».

Une inquiétude sur la voirie nord...

M. LOUP dit qu'il n'est pas convaincu par les objectifs présentés : il s'inquiète d'une 2 x 2 voies en limite des terres agricoles. « *Une voirie urbanisée d'un côté et pas de l'autre avec en plus une gare du Grand Paris proche de cette voirie (...), là aussi, cela présente quelques inquiétudes.* » Par ailleurs, il doute que l'on puisse réintroduire le vélo comme mode de déplacement dans un secteur qui n'est « *pas favorable à l'utilisation du vélo au quotidien* ».

M. DALSTEIN répond que pour l'instant, la gestion du stationnement envisagée permettrait le contrôle des accès avec un temps de gratuité. La réflexion n'est pas encore aboutie, précise-t-il. Il évoque également la mutualisation avec le quartier d'affaires, d'autant que les plages de fréquentation du site pourraient se faire sur des temporalités différentes (le week-end et le soir) ; des complémentarités peuvent être trouvées, assure-t-il.

M. ANEMIAN souligne que la capacité du BIP est très supérieure à son trafic actuel. Sa fréquentation augmente, précise-t-il. Il ajoute que la RD170 va continuer de supporter un trafic important mais qu'il est possible de l'aménager pour en faire un axe agréable pour les modes actifs. La voirie nord, indique-t-il, serait une voie de long terme : le quartier d'affaires va se constituer progressivement, et la fréquentation augmentera à mesure du phasage des projets. Il précise que ce ne sera pas une 2 x 2 voies.

M. HARDY précise que les 400 ha pérennisés intègrent bien la lisière et qu'aucun bâtiment autre qu'agricole ne peut être construit du côté de cette voie.

Quelle va être l'influence de la voiture autonome sur le trafic à l'horizon 2030 ?

Un conseiller départemental demande s'il y a des études qui prévoient les changements de comportement que pourrait induire l'arrivée de véhicules autonomes. Y aura-t-il plus ou moins de trafic ? « *Comment les propriétaires de véhicules les utiliseront-ils quand ils seront autonomes ?* »

J'ai l'impression d'être des années en arrière...

Un représentant de France Nature Environnement s'étonne qu'aucune trame ne soit établie pour « faire de la ville », en distribuant ensuite dessus les équipements, les bureaux, les services... « *Il faut que ce soit multiple, diversifié et hiérarchisé aussi.* » Il prétend que ce qui est présenté est exactement à l'inverse des recherches actuelles. « *Que nous fait-on là ? On nous fait un cul-de-sac.* »

M. ANEMIAN répond que toutes les voies seront connectées dans le Triangle de Gonesse. M. DALSTEIN confirme que le projet ne sera pas fermé, puisqu'il débouche sur des infrastructures de transport (autoroutes, voie ferrée) et affirme qu'il souhaiterait qu'EuropaCity et le futur site PSA puissent être reliés. Il pose la question d'un aménagement plaisant permettant de traverser les 300m qui séparent les deux sites.

Deuxième partie — Impacts sur la qualité de l'air

M. Philippe QUÉVREMONT, membre de la CPDP, rappelle que dans le cadre de l'étude d'impact, le maître d'ouvrage doit donner un état initial, quantifier les impacts et dire ce qu'il compte faire pour « éviter, réduire, compenser », tout en précisant que le maître d'ouvrage n'en est pas encore à ce stade.

Présentation de Mme Anne KAUFFMANN, Directrice des Études et de la Prospective, AirParif

M. Anne KAUFFMANN explique qu'AirParif est une association indépendante chargée de la surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France, avec des missions de prévision, d'information et d'accompagnement des collectivités territoriales. AirParif, indique-t-elle, utilise des stations de mesures réparties dans toute l'Ile-de-France, ainsi que des modèles de pollution atmosphérique. Mme KAUFFMANN précise que, malgré des tendances à la baisse, le dépassement des valeurs limites réglementaires en dioxyde d'azote est un problème persistant. Les améliorations, ajoute-t-elle, sont très lentes ; elle donne quelques valeurs pour les principaux polluants. Elle zoome sur le secteur de Gonesse et détaille les chiffres relevés. Elle établit ensuite le lien très fort entre les niveaux de polluants et la proximité des grands axes routiers : 25% des concentrations proviennent des axes routiers, et cela peut aller jusqu'à 55% plus on s'en rapproche.

Présentation de M. Adrien FAURE, Responsable des études techniques, EuropaCity

M. Adrien FAURE rappelle tout d'abord que le projet s'installerait au cœur de la métropole, avec ses flux déjà présents, et que le site serait directement connecté aux transports (ligne 17, barreau de Gonesse). L'incitation à prendre les transports en commun, la limitation des parkings et le taux d'occupation des véhicules assez élevé (2,5 à 2,8) sont des mesures destinées à éviter les effets induits sur la qualité de l'air. D'autres mesures pourraient être prises : incitation au covoiturage, PDIE, véhicules propres ou autonomes... Il ajoute qu'un certain nombre de principes ont été mis en place dans la conception du site pour éviter les impacts de la pollution sur les visiteurs et les employés (bâtiments écran, façades le long des autoroutes).

Questions de la salle / Réponses

Réduire à un millier le nombre de places de stationnement

Un intervenant demande au maître d'ouvrage de faire en sorte que les accès en transports en commun soient vraiment facilités. Il demande également pourquoi la politique de réduction du stationnement n'est pas plus volontariste.

M. DALSTEIN répond que la plupart des centres commerciaux Auchan sont desservis par les transports en commun, mais que les modes de vie incitent les gens à prendre leur voiture pour aller faire leurs courses alimentaires une fois par semaine. Sur le projet, il ajoute que le chiffre de 9000 places de parking est déjà très ambitieux : on peut difficilement descendre plus bas.

Et les tramways ?

La vice-présidente du Conseil citoyen de Goussainville demande où en sont les projets de tramways, respectueux de l'environnement.

M. DALSTEIN répond qu'un système de transport permettant de desservir l'intérieur du site est à l'étude, reliant la ligne 16 et la ligne 17 et traversant éventuellement le site PSA.

La partie chantier va-t-elle être étudiée ? Quelle sera la part de l'énergie grise ?

Une intervenante demande si les émissions des voitures conduisant les gens à la gare ont été prises en compte dans les calculs. Concernant les émissions, elle souligne l'importance du chantier, générateur de polluants.

François NAU, président de la commission d'enquête sur la ligne 17, précise que l'enquête publique vient de se terminer le soir-même. Il ajoute que l'étude d'impact de la ligne a pris en compte les incidences sur les milieux naturels liées à la réalisation et à l'exploitation de la ligne, mais aussi à l'urbanisation qu'elle va induire et les impacts liés au rabattement. Il apparaît, précise-t-il, que ce dernier impact est vraiment marginal, car ce sont des flux très réduits.

M. ANEMIAN souligne que le rabattement principal régional aura lieu à la gare du Mesnil-Amelot, mais que l'EPA va mener une étude d'intermodalité globale, sous l'égide du STIF et préciser toutes ces questions.

Qu'avez-vous prévu pour les compensations ?

M. QUÉVREMONT remarque que le maître d'ouvrage a parlé des réductions prévues, mais il demande ce qui a été envisagé au titre de compensation des impacts.

M. DALSTEIN répond que cet aspect n'a pas encore été traité par le maître d'ouvrage.

De nouvelles voiries seront-elles construites ?

Un intervenant demande s'il est prévu de construire des voiries supplémentaires en lien avec le projet.

M. ANEMIAN répond que l'EPA prévoit de conserver les voiries existantes, mais en créant des carrefours et en limitant la vitesse, et en laissant la place aux autres modes de transport : pas de création sur le BIP, et sur la RD370, reconfiguration du carrefour des Tulipes.

N'avez-vous pas prévu de compensation pour la destruction des sols vivants ?

Un intervenant s'étonne que rien ne soit programmé pour compenser la disparition des écosystèmes qui rendent des services en terme de qualité de l'air, de l'eau, etc.

M. MAIKOVSKI, de l'EPA, précise que 70 ha sur les 280 de la ZAC seront des espaces paysagers. Il confirme qu'il faut aller plus loin et prévoir de développer des écosystèmes qui compenseront au maximum les émissions.

Conclusion de Mme Claude BRÉVAN

Mme BRÉVAN revient sur la richesse des interventions et la somme d'informations délivrée durant l'atelier. Elle rappelle le prochain atelier du 7 juin consacré aux questions d'environnement et souhaite qu'il rassemble un public nombreux, l'environnement étant apparu comme une préoccupation majeure. Elle rappelle la réunion intermédiaire du 16 juin, et demande aux personnes voulant être auditionnées de s'inscrire. Elle conclut en disant toute l'importance qu'aura cette réunion, sous forme d'une première conclusion du débat, avant la réunion de clôture du 28 juin.