

Janvier 2011

## CŒUR ÉCONOMIQUE ROISSY PLAINE DE FRANCE

### CA Plaine de France :

3 communes (Tremblay-en-France, Villepinte, Sevran), situées au nord-est de la Seine-Saint-Denis – 122 040 habitants/33 340 emplois (en 2006).

### CC Roissy Porte de France :

18 communes (Roissy-en-France, Survilliers, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars, Villeron, Puiseux-en-France, Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Louvres, Fontenay-en-Parisis, Le Mesnil-Aubry, Le Plessis-Gassot, Ecoeu, Bouqueval, Le Thillay, Vaudherland) situées dans l'est du Val d'Oise – 54 230 habitants/105 500 emplois (2006).

#### CC ROISSY PORTE DE FRANCE

6, bis avenue Charles-de-Gaulle  
95700 Roissy-en-France  
Tél. : 01 34 29 45 70  
Fax : 01 34 29 45 63

#### CA PLAINE DE FRANCE

ZAC Central Parc  
8, allée des Écureuils  
93423 Villepinte Cedex  
Tél. : 01 43 84 54 24  
Fax : 01 49 36 05 51

### Éditorial commun des deux présidents :

« Le territoire Cœur économique Roissy Plaine de France a été identifié par la Société du Grand Paris comme pôle de développement majeur de la région-capitale.

Nos deux collectivités composant ce territoire, conscientes depuis longtemps de la nécessité de travailler ensemble et de coordonner leurs politiques publiques, ont commencé très tôt à bâtir des projets concertés avec le même objectif : faciliter les investissements et contribuer à libérer la croissance économique du pôle de Roissy pour que la richesse créée diffuse sur l'ensemble de nos territoires et bénéficie au plus grand nombre.

Le projet de métro automatique du réseau de transport du Grand Paris, à condition d'être accompagné par des investissements conséquents sur les réseaux de transport existants qui compléteront le maillage de transport créé par le métro et le réseau RER, viendrait donc amplifier les effets positifs de cette démarche commune à nos deux EPCI. Il permettrait enfin une mise en réseau performante des projets de développement économique que nous portons et des autres pôles de compétitivité régionaux.

Le territoire Cœur économique Roissy Plaine de France, porte d'entrée de la région-capitale grâce à l'aéroport de Roissy-CDG, axe de développement particulièrement dynamique, accueille donc favorablement le projet de réseau de métro automatique du Grand Paris. Il permettrait de mettre en phase le dynamisme de notre territoire et les infrastructures de transport, actuellement peu performantes, et participerait à la construction d'une nouvelle urbanité indispensable pour améliorer la qualité de vie de la population.

Il serait l'aboutissement d'un travail collectif initié par la communauté d'agglomération Plaine de France et la communauté de communes Roissy Porte de France visant à porter des projets ambitieux, créateurs d'emplois et de richesse, au service de la compétitivité de la région-capitale et au bénéfice de nos populations. »

**Patrick RENAUD**

Président de la Communauté de Communes Roissy Porte de France

**François ASENSI**

Président de la Communauté d'Agglomération Plaine de France

## Cœur économique Roissy Plaine de France : un pôle francilien majeur, en développement

Le territoire cœur économique Roissy Plaine de France regroupe la Communauté d'Agglomération Plaine de France et la Communauté de Communes Roissy Porte de France, regroupant 176 270 habitants et 138 840 emplois. Il se caractérise par la présence au cœur du territoire de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et la forte concentration d'activité induite à proximité (zones d'activités, parc des expositions de Villepinte, etc.). Premier aéroport français avec près de 58 millions de passagers en 2009 et 2,1 millions de tonnes transportées, la croissance de Paris-CDG va se poursuivre : il devrait accueillir 80 millions de passagers à l'horizon 2020. La plateforme aéroportuaire accueille actuellement plus de 90 000 emplois répartis sur 3 000 hectares. Cependant, ces emplois profitent peu aux habitants du bassin d'emplois : faute d'offre de transport en commun performante et adaptée aux horaires des emplois offerts, 90 % des salariés vont travailler en voiture tandis que la part modale de la voiture des passagers aériens est de 85 %.

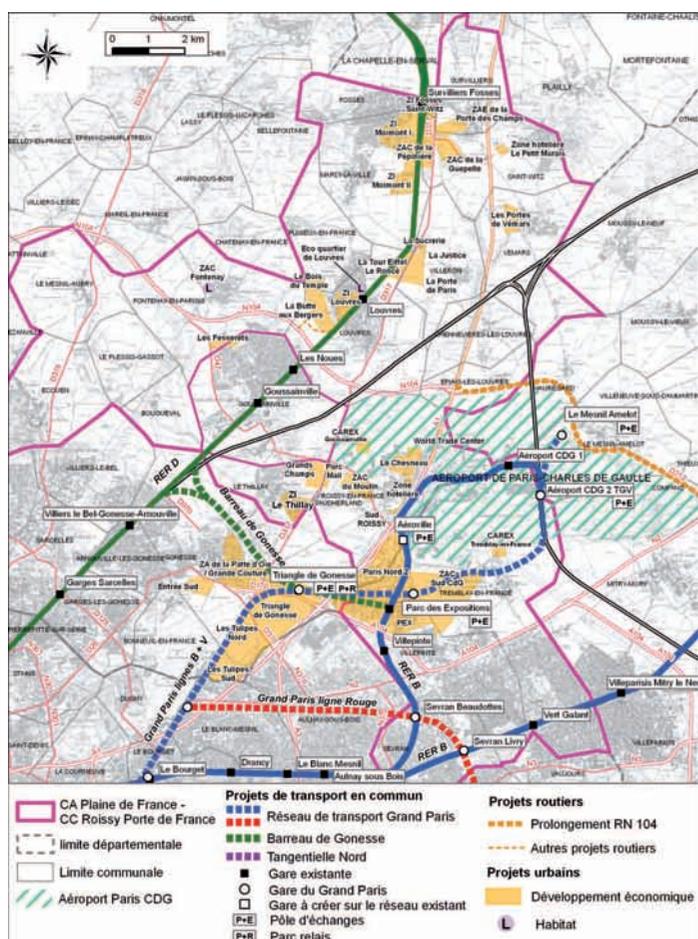
Le développement urbain du territoire est largement contraint par les servitudes du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Roissy. Les projets d'habitat sont localisés en dehors du cœur économique, le long de la ligne D du RER (le projet Louvres-Puiseux prévoit la création de 3 500 logements supplémentaires) et dans certains espaces localisés de la CA Plaine de France.

En revanche, le territoire cœur économique Roissy Plaine de France dispose d'importantes perspectives de développement économique, avec de nombreux projets envisagés destinés à accueillir des entreprises exerçant dans les secteurs du tourisme, le service aux entreprises, le commerce, le transport et la logistique. Les principaux projets envisagés à moyen terme sont la réalisation du centre de congrès World Trade Center, l'implantation du centre commercial Aéroville (101 000 m<sup>2</sup> Shon), l'extension du Parc des Expositions de Villepinte, la densification de la zone Paris Nord 2, l'aménagement de la ZAC Sud-CDG, etc. Les territoires voisins suivent ce même dynamisme avec notamment une concentration de projets prévus sur le Triangle de Gonesse. Toutefois, la réussite de ces projets de développement économique est largement conditionnée par l'amélioration de la desserte routière et en transport en commun du secteur.

### Une accessibilité peu performante, à améliorer

Le territoire cœur économique Roissy Plaine de France est actuellement mal desservi par les transports contraint par les fortes difficultés de déplacements liées à la disjonction entre les pôles d'habitat et les pôles d'emplois. Les infrastructures sont essentiellement aménagées en radiales vers Paris (A1, lignes RER). Les infrastructures routières sont fortement congestionnées, notamment aux abords de la plateforme aéroportuaire. L'absence de bouclage de la Francilienne concentre les flux à l'ouest. En transport en commun, les lignes B et D du RER, aménagées en radiales proposent des fréquences insuffisantes et font l'objet de dysfonctionnements fréquents.

La Communauté d'Agglomération Plaine de France et la Communauté de Communes de Roissy Porte de France travaillent en étroite collaboration pour promouvoir le développement économique du territoire.





## Le projet de métro automatique pour accompagner le dynamisme du territoire

Le territoire cœur économique Roissy Plaine de France a été retenu par le projet du Grand Paris parmi les huit pôles majeurs de développement en Ile-de-France à desservir par le réseau de métro automatique. Le développement de ce pôle n'est pas uniquement orienté vers les transports et la logistique. Les collectivités travaillent ensemble pour structurer le développement autour de cinq thèmes : la localisation des entreprises internationales, la logistique innovante, l'interaction entre économie des échanges et de la connaissance, le tourisme d'affaire, événementiel, congrès et l'économie domestique.

Le territoire cœur économique Roissy Plaine de France accueille favorablement le projet de transport du Grand Paris dont la réalisation va permettre d'améliorer l'accessibilité du territoire et donc d'accélérer/d'accompagner la dynamique de développement existante.

## Pour créer un métro automatique adapté aux besoins du territoire

Les choix opérés par le projet de transport du Grand Paris doivent être faits pour répondre au mieux aux besoins de déplacements des salariés et des habitants de l'ensemble du territoire. C'est pourquoi, **les gares de l'aéroport Paris-CDG et du Parc des Expositions devront être localisées de manière à permettre la meilleure desserte possible du tissu urbain existant et en position la plus favorable au développement de l'ensemble du territoire** (la densification du tissu économique prévue par ADP sur la plateforme mais également l'extension de la zone Paris Nord 2 et la création de la ZAC Sud-CDG aux abords de la gare du PIEX).

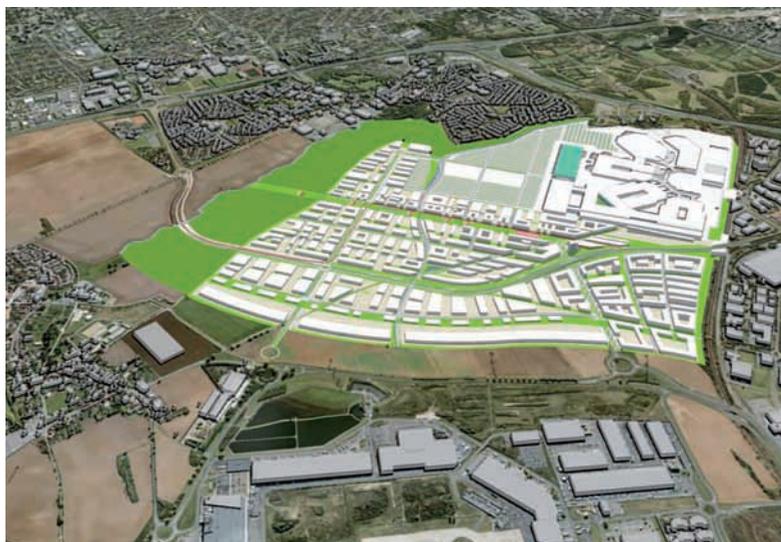
La réalisation de la gare sur le Triangle de Gonesse, dont le développement s'inscrit dans l'axe des deux pôles majeurs aéroportuaires de Roissy et Paris-Le Bourget, **est indispensable pour le maillage en mode lourd et pour accompagner le dynamisme économique**. Un parc relais pourrait être aménagé pour permettre le rabattement des habitants du nord et de l'est du Val-d'Oise, des territoires peu denses, peu desservis par les transports en commun et pas concernés par le projet de Métro Automatique. De plus, la correspondance avec le barreau de Gonesse complètera le maillage du réseau lourd dans cette partie de l'Ile-de-France et permettra aux populations résidant le long de la ligne D du RER d'accéder aux emplois du pôle de Roissy.

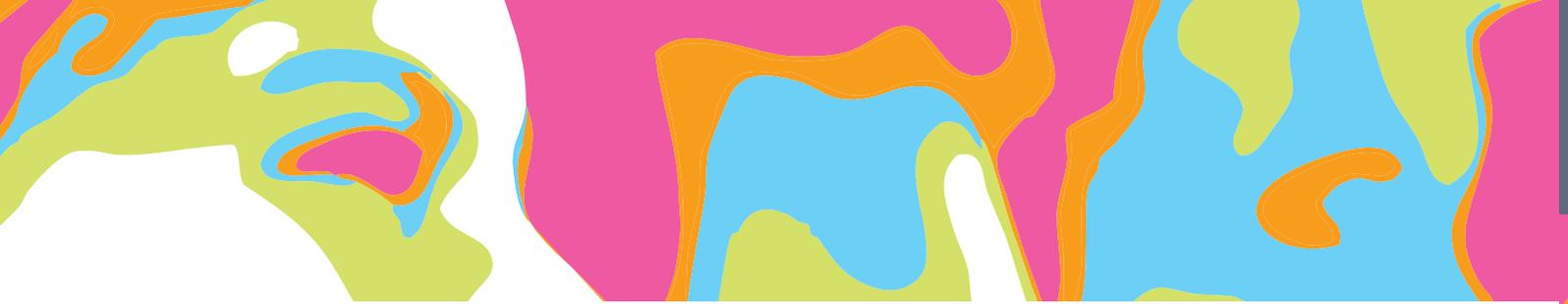


La réalisation de la gare de Sevrans-Beaudottes est également indispensable pour conforter ce territoire fragile (quartiers prioritaires), en reconversion (projet de pôle gare et de rénovation urbaine en cours). Cette desserte permettra de créer une nouvelle centralité urbaine et de desservir les équipements majeurs du territoire, notamment l'hôpital intercommunal Robert Ballanger.

Le prolongement du tracé des lignes bleue et verte avec la réalisation d'une gare au niveau du Mesnil-Amelot est également nécessaire pour permettre un développement au nord-est de la plateforme et rééquilibrer les flux. Avec le projet de bouclage de la Francilienne, un parc relais pourra également être aménagé pour permettre le rabattement des Seine-et-Marnais sur le réseau du métro automatique.

Le tracé du métro automatique est envisagé en aérien entre les gares de Paris-CDG et Parc des Expositions, soit sur les emprises de la ZAC sud CDG. L'aérien pourra être privilégié lorsque celui-ci peut être mis en œuvre, mais il sera impératif dans ce cas de proposer un aménagement de qualité dans ce secteur stratégique, sans créer de nouvelles coupures urbaines sur le territoire.





**Le fonctionnement du réseau 24h/24h** est un principe intéressant pour le territoire cœur économique Roissy Plaine de France car il permettra de répondre, notamment, aux besoins de déplacements des salariés travaillant en horaires décalés à l'aéroport de Roissy ouvert 24h/24h ou dans les zones situées à proximité. Le succès des services de transport à la demande Filéo (fonctionnement 24h/24h) témoigne à la fois des besoins et des limites de ce type de service. Le principe du fonctionnement 24h/24h, son mode d'exploitation, les conséquences financières ainsi que l'évaluation des besoins méritent d'être approfondis.

Le nouveau système de transport doit être accompagné d'une **refonte du système de tarification actuelle** aujourd'hui appliquée sur un zonage injuste pour la périphérie, moins bien desservie que le centre qui dispose de la plus forte offre en transports collectifs. La mise en place d'une tarification unique en Ile-de-France est indispensable.

Enfin, **le territoire cœur économique Roissy Plaine de France souhaite que le tronçon aéroport CDG-La Défense soit inclus dans la première phase du projet** pour une mise en service dès 2018. Ce phasage approprié par la position de terminus à CDG ou au Mesnil-Amelot sera facilité par le consensus des acteurs locaux en faveur du projet, des besoins avérés de cette nouvelle infrastructure à court terme, l'existence d'une partie de la ligne bleue (ligne 14) et la double fonctionnalité d'une partie du tronçon emprunté par les lignes bleue et verte. Le poids dans l'économie métropolitaine des aéroports de Roissy et Orly fait que la relation entre ces deux équipements doit être un axe fort du futur réseau du métro automatique.

### **Un métro automatique à inscrire dans un réseau de transport maillé et performant**

Le réseau du métro automatique ne pourra fonctionner sans appui avec le réseau existant, à conforter. Or, l'arrivée du Grand Paris va modifier la fréquentation de l'ensemble du réseau de transports collectifs. Il conviendra d'évaluer l'im-

pact de la mise en service du nouveau métro. Pour que cette nouvelle offre de transport soit performante, il sera nécessaire **d'adapter les services existants en maintenant un service performant** (notamment sur la ligne B du RER) pour ne pas créer un réseau de transport francilien à deux vitesses.

**La mise en service rapide des projets de transport prévus est nécessaire pour répondre aux besoins de déplacements actuels, notamment pour relier les pôles d'habitat** (dont les développements prévus sont éloignés des gares envisagées par le projet de métro du Grand Paris) **et les pôles d'emplois**. L'amélioration des services sur les lignes B (RER B Nord +) et D du RER et la réalisation du barreau ferroviaire de Gonesse (débranchement de la ligne D du RER entre Villiers-le-Bel et le Parc des Expositions accessible depuis le Nord et le Sud, avec une gare sur le Triangle de Gonesse) sont fortement attendus.

À ces projets programmés s'ajoute **la nécessité de réaliser à court terme une nouvelle gare sur la ligne B du RER** entre les stations Parc des expositions et Paris CDG pour desservir le futur centre commercial Aéroville, la zone de fret et le nord de la zone Paris Nord 2 en cours de densification, soit plus de 20 000 salariés. La desserte de la zone hôtelière de Roissy-en-France pourrait être organisée à partir de cette gare.

**La réalisation des projets de TCSP** actuellement à l'étude par le STIF (dont le BHNS de préfiguration du barreau de Gonesse), est indispensable pour améliorer les déplacements vers l'aéroport de Roissy.

Dans le cadre des contrats de territoire (CDT) prévus par la loi du Grand Paris, **la CA Plaine de France et la CC Roissy Porte de France travailleront en étroite collaboration avec le STIF pour mailler le territoire** à partir de ces gares du métro automatique, de manière à assurer une desserte fine du territoire en proposant des dessertes adaptées aux besoins des habitants et des entreprises.

**À terme, ce nouveau maillage s'inscrira pleinement en complémentarité avec le projet du Métro Automatique.**