

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉPARTEMENT DE SEINE ET MARNE

Arrondissement de MEAUX      Canton de MITRY MORY  
**Commune de CHARNY**

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS  
DU CONSEIL MUNICIPAL**

**DÉLIBÉRATION – année 2010- DECEMBRE**

DATE CONVOCATION : 08.12.2010  
DATE d' AFFICHAGE DE LA DÉLIBÉRATION : 21.12.2010  
NOMBRE DE CONSEILLERS EN EXERCICE : 15  
PRÉSENTS OU REPRÉSENTÉS : 12  
Vote pour : 12  
Vote contre :  
Abstention :

L'An deux mil DIX, le 20 DECEMBRE, à 18h00 le Conseil Municipal s'est réuni sous la présidence de Xavier FERREIRA, maire.

Etaient Présents : MM FERREIRA - BAUTISTA - MERLIN - DEBRIT - PROFFIT - GUIMBARD - MONIN - ET MMES RIMMER ET PETIBON

Avec pouvoir : Mme VINCENZI pouvoir à M. MONIN - Mme DUFRENOY pouvoir à M. MERLIN - M. DEKEYSER pouvoir à Mme RIMMER

Absents excusés : Mmes MESLAY et FOUGERAY - M GAY

Secrétaire de séance : M. MERLIN

**OBJET : 1 -DEMANDE D'UNE GARE AU MESNIL AMELOT RELATIF AU PROJET DU RESEAU DE TRANSPORT DU GRAND PARIS DANS LE CADRE DE LA REUNION DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC**

Monsieur le Maire expose au Conseil Municipal que la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris vise à la réalisation d'un « réseau de transport public du Grand Paris » dans le cadre d'un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France.

L'objectif recherché est de promouvoir le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale ainsi que de réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Le projet ainsi défini s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État

Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territoriaux conclus entre l'État d'une part, les Communes et leurs groupements d'autre part. Il dessert des territoires au sein desquels des pôles de compétitivité et de développement peuvent être valorisés.

La plate-forme aéroportuaire de Roissy Charles-de-Gaulle constitue l'un de ces pôles.

Aussi est-il naturel qu'une des sections du « réseau de transport public du Grand Paris », reliée à l'ensemble des autres sections, desserve cette plate-forme de manière prioritaire.

Le législateur ayant décidé que l'ensemble du projet serait soumis à débat public, pendant une période de quatre mois (30 septembre 2010 - 30 janvier 2011), la Société du Grand Paris a établi la synthèse du dossier du maître d'ouvrage destinée à l'information du public dans le cadre du débat public.

Cette synthèse est intitulée « Le réseau de transport public du Grand Paris ».

Son contenu montre la présence d'une gare terminale du « réseau de transport public du Grand Paris », à créer, à l'intérieur de l'enceinte de l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle.

Ce choix de localisation, à l'heure actuelle indicative, présenterait de sérieux inconvénients s'il devenait définitif. En effet :

1. En ce qui concerne le fonctionnement même de cette gare terminale, avec sa maintenance à proximité. L'espace nécessaire devrait être prélevé sur les terrains encore disponibles que possède Aéroports de Paris (ADP) à l'intérieur de l'enceinte. Or, le volume des terrains disponibles ne cesse de diminuer et ADP en a besoin pour faire face aux exigences du transport aérien qui sont, de son point de vue, prioritaires.

2. Sur le fond, tant en ce qui concerne les objectifs fixés à l'article 1er de la loi précitée du 3 juin 2010 que les contrats de développement territorial visés aux articles 21 et 22 de la même loi, tout choix de localisation de la gare terminale du « réseau de transport public du Grand Paris » apparaît incompatible avec ces objectifs, de développement d'une part et de réduction des déséquilibres d'autre part. Aucun développement n'est possible à l'intérieur du périmètre de l'aéroport, qui serait induit par la présence de la gare terminale, vu le caractère extrêmement limitatif des terrains disponibles. Par ailleurs, faute de pouvoir rayonner à l'égard de la Seine-et-Marne adjacente, la gare ne contribuerait pas à la réduction des déséquilibres. Par ailleurs, la conclusion de contrats de développement territorial avec les communes serait rendue très difficile et malaisée dès lors qu'il faudrait l'initier à partir d'un terrain ADP.

En fait, une localisation de la gare terminale dans l'enceinte de l'aéroport se traduirait par une sous-exploitation des considérables potentialités de développement que l'aéroport offre à l'égard de la Seine-et-Marne.

C'est pourquoi, les élus du Nord Seine-et-Marne ne peuvent se satisfaire d'un choix qui exclurait leur territoire des retombées attendues du projet du Grand Paris.

La solution consiste donc à localiser en Seine-et-Marne la gare terminale de la section du « réseau de transport public du Grand Paris » dit communément « double boucle ».

Dans cette perspective, la desserte de l'aéroport, avec interconnexion avec la gare TGV et le terminal Roissy du RER B, serait assurée par une gare, comme prévu, qui deviendrait l'avant dernière sur l'itinéraire en cause.

Par rapport aux deux départements voisins de la Seine-Saint-Denis (93) et du Val d'Oise (95), le choix de la Seine-et-Marne s'impose, non seulement pour des raisons géographiques mais aussi parce que ces deux départements sont déjà irrigués par le réseau de transport public du Grand Paris : le Val d'Oise avec la gare de Gonesse, la Seine-Saint-Denis avec les gares du Bourget, d'Aulnay-sous-Bois, de Villepinte-Tremblay et de Sevran, pour la partie du territoire de ce département proche de l'aéroport.

Dès lors que la gare terminale du « réseau de transport public du Grand Paris » doit trouver logiquement sa place en Seine-et-Marne, c'est naturellement au Mesnil-Amelot qu'il convient de la localiser. En effet, cette commune est non seulement riveraine de l'aéroport mais elle

est également la plus proche du site initialement envisagé pour aménager la gare terminale du « réseau de transport public du Grand Paris » dans l'enceinte de l'aéroport.

Il est donc proposé de demander à l'État et à la Société du Grand Paris de fixer au Mesnil-Amelot l'emplacement de la gare terminale, voyageurs et maintenance, du « réseau de transport public du Grand Paris » à l'extrémité de la section de ce réseau desservant l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle.

Renseignements pris auprès de la Commission Particulière du Débat Public Grand Paris ainsi qu'auprès de la Société du Grand Paris, il apparaît qu'outre les interventions sur le sujet lors des réunions du Débat Public ainsi qu'outre également l'expression consignée dans les cahiers d'acteurs, l'adoption d'une délibération par chacune des communes de Seine-et-Marne impactées, à savoir celles des cantons de Dammartin-en-Goële, Mitry-Mory et Claye-Souilly, était le moyen le plus solennel, efficace et approprié d'exprimer la volonté des populations du Nord Seine-et-Marne en faveur du choix de la gare terminale du Mesnil-Amelot pour le « réseau de transport public du Grand Paris ».

En conséquence de l'exposé de Monsieur le Maire et

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment les articles L 212/7 et suivants ;  
**Vu** la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et notamment son article 3 ;  
**Vu** le décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 et notamment son article 4 ;  
**Vu** le projet soumis à débat public par la Commission particulière du débat public Grand Paris, constituée au sein de la Commission Nationale du Débat Public, et notamment la synthèse du dossier du maître d'ouvrage établie en vue du débat public par la Société du Grand Paris sous le titre : « le réseau de transport public du Grand Paris »,

**Considérant** que ce projet soumis à débat public prévoit la réalisation, en Ile-de-France, d'un « réseau de transport public du Grand Paris » de type métro automatique communément appelé « double boucle »,

**Considérant** que ce « réseau de transport public du Grand Paris » prévoit la création d'une gare terminale desservant l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle,

**Considérant** que le projet précité prévoit la localisation de cette gare terminale à l'intérieur même de l'enceinte de l'aéroport,

**Considérant** qu'une telle localisation, soumise aux multiples contraintes existantes à l'intérieur de l'enceinte de l'aéroport, dont le territoire a vocation prioritaire à satisfaire les besoins du transport aérien, apparaît incompatible avec les objectifs primordiaux précisés à l'article 1er de la loi précitée du 3 juin 2010, à savoir d'une part le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale et, d'autre part, la réduction des déséquilibres notamment sociaux et territoriaux,

**Considérant**, cependant, qu'une telle localisation, si elle devait être retenue, ne permettrait pas de conclure, sur le territoire du département de la Seine-et-Marne, un ou plusieurs contrats de développement territorial dans les conditions prévues aux articles 21 et 22 de la loi du 3 juin 2010 précitée,

**Considérant** qu'une telle exclusion de fait du territoire du nord de la Seine-et-Marne, alors que s'y trouve environ la moitié de l'emprise de l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle, serait contraire à l'esprit et à la lettre de la loi du 3 juin 2010 précitée,

**Considérant** qu'il importe, dans ces conditions, de localiser en Seine-et-Marne, sur le territoire de la Commune riveraine de l'aéroport et qui est en même temps la plus proche du terminal projeté jusqu'à présent, le terminal définitif du « réseau de transport public du Grand Paris »,

**Considérant** que cette commune est celle du Mesnil-Amelot,

le Conseil Municipal, à l'unanimité de ses membres présents et représentés,

**Demande** à l'État et à la Société du Grand Paris de fixer sur le territoire de la Commune du Mesnil-Amelot la gare terminale de voyageurs et son espace de maintenance du « réseau de transport public du Grand Paris », à l'extrémité de la section de ce réseau desservant l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle.

**Dit** que la présente délibération sera transmise au représentant de l'État dans le département ainsi qu'à la Commission Particulière du Débat Public Grand Paris et à la Société du Grand Paris.

Pour extrait conforme,

Le Maire-Adjoint

D. MÉRIZIN

