

**CPDP RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC
DU GRAND PARIS**

6 JANVIER 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE DU MESNIL-AMELOT

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	6 janvier 2011
Lieu de la réunion :	Le Mesnil-Amelot

Introduction et rappel du cadre législatif

Alain Aubry, maire du Mesnil-Amelot, souhaite à tous la bienvenue et présente ses vœux pour 2011. Riverain de Roissy et inclus dans le projet du Grand Roissy, le Mesnil-Amelot se félicite d'accueillir la CPDP à la demande des députés Jean-François Copé et Yves Albarello. Toutes les collectivités locales du secteur, à commencer par le Conseil général de la Seine-et-Marne, demandent que le terminus des lignes verte et bleue soit situé au Mesnil-Amelot, ce qui permettra, grâce à plusieurs CDT, d'apporter à ce territoire le développement qu'il attend depuis 35 ans. **François Leblond**, président de la CPDP, rappelle les objectifs et les fondements législatifs du débat public. Il note que la demande d'une convergence entre Arc Express et le Grand Paris ressort de la majorité de la population, et qu'un dialogue très nourri est désormais entretenu entre l'État et la Région.

Présentation du projet « Réseau de transport public du Grand Paris » par la SGP

Après la projection d'un film de présentation, **Denis Masure**, le représentant du MO, rappelle que 64 % des trajets intra-muros sont effectués en transports en commun. Ce pourcentage tombe à 10 % en grande couronne et 80 % des déplacements franciliens sont donc effectués par route. C'est pourquoi le Grand Paris propose un métro de rocade automatique, accessible à tous et rapide (avec une vitesse commerciale de 65 km/h en moyenne), sécurisé, d'une capacité de 3 millions de voyageurs/jour à terme et comprenant 40 gares. L'écart minimal entre rames sera de 85 secondes. La ligne rouge relie La Défense au Bourget, en passant par les banlieues ouest et sud, où elle dessert la proche banlieue, avant de suivre le tracé d'Orbival. Elle s'éloigne ensuite de Paris pour rejoindre Chelles, Montfermeil et Roissy. La ligne verte part de Roissy-CDG et rejoint Orly en passant par Le Bourget, et comporte des options (gares de Gonesse et du port de Gennevilliers) son tracé restant à préciser sur le plateau de Saclay. La ligne bleue prolonge la ligne 14 jusqu'à Orly et Roissy. 85 % des gares seront maillées avec les lignes de transilien, de RER, de métro, de tramway et de TGV. Les gares seront des lieux d'accès et de correspondance multimodes (prévoyant l'interface avec les modes doux, mais aussi des parkings relais) et des lieux de services multiples ouverts sur la ville. Visant à développer les transports collectifs de banlieue à banlieue, pour relier les pôles d'emploi, d'habitat, de recherche et de formation, le Grand Paris complétera et « désaturera » les radiales de 10 % à 15 % en moyenne et permettra d'importants gains de temps : il ne faudra plus, par exemple, que 16 minutes pour se rendre du Bourget à Chelles, contre plus d'une heure aujourd'hui. Le projet soutient le développement économique, social et territorial, notamment dans les 8 pôles identifiés. Les gares permettront aussi de favoriser le renouvellement urbain au travers des CDT qui lieront l'État et les collectivités. Pour la première fois, le projet a bénéficié d'une évaluation stratégique environnementale qui a permis de minimiser les impacts dès la conception du projet.

Membre de la communauté d'agglomération Plaine-de-France (imbriquée avec celle du Pays de Goële), le Mesnil-Amelot compte environ 1000 habitants et est situé à l'est de la plateforme de Roissy, qui comporte des emprises sur son territoire, et qui représente 90 000 emplois (14 % de ces salariés résident en Seine-et-Marne, 26 % en Seine-Saint-Denis, 14 % dans le Val d'Oise et 10 % à Paris. Le réseau routier principal est constitué en étoile autour de Paris (A1, N2 et N3), alors que la rocade de l'A104 s'interrompt à l'est de Roissy. Après Mitry-Mory, la ligne B est complétée par la ligne K du transilien. Seconde plateforme aéroportuaire d'Europe, Roissy-CDG comprend une gare TGV située sur l'interconnexion Est. Son potentiel économique est de premier ordre, bien qu'il entraîne aussi des contraintes en raison d'un plan d'exposition au bruit qui crée de très fortes restrictions à la construction de logements dans la commune. Le bouclage de l'A104 et le contournement Est de Roissy est programmé, et le terminal des lignes verte et bleue du Grand Paris sera situé au cœur de l'aérogare T2. Une autre gare pourrait être située plus au Nord pour desservir les emplois de Roissy-Pôle et la future aérogare T4. Les ateliers de maintenance seraient situés en bout de ligne. Ces gares permettront une desserte fine depuis Paris, sa proche couronne, mais aussi depuis tout l'Est Parisien, et seront des portes d'entrée pour l'est du Val-d'Oise. Le RER B fait en parallèle l'objet du programme d'amélioration RER B + du STIF. Les gains de temps vers Roissy seront très importants, ce qui permettra un accès facilité à ses emplois. Ce projet nécessitera un investissement de 21 à 23,5 milliards d'euros. Après remise des conclusions du débat public, la SGP devra proposer un schéma d'ensemble avant juin 2011 ; puis, durant 18 mois, la concertation et les enquêtes publiques permettront la conception fine des ouvrages. Le réseau sera mis en service de 2018 à 2023 et remis au STIF, qui en assurera l'exploitation.

Débat avec la salle

➤ **Revendication unanime en faveur d'une gare au Mesnil-Amelot**

Comme les habitants ayant pris la parole, l'unanimité des élus locaux, toutes tendances confondues, a exprimé sa demande d'une gare au Mesnil-Amelot, où serait aussi situé l'atelier de maintenance.

Yves Albarello, député de Seine-et-Marne, rapporteur de la loi du 3 juin 2010, s'est battu pour que la CNDP joue tout son rôle dans la conduite du projet du Grand Paris. Alors que le projet est très ambitieux pour le plateau de Saclay, il faut remercier tous les élus qui ont agi pour que Roissy ne soit pas, une fois encore « la grande oubliée » des projets d'aménagement. Car alors que ses riverains souffrent des nuisances, ils ne bénéficient pas d'un développement qui s'est déployé sur l'axe Tremblay-Le-Bourget-Paris. Le déficit d'équipements de transports n'est plus acceptable aux portes du premier aéroport européen (en termes de rotations). Il ne faut donc pas situer le terminus des lignes au cœur de l'aéroport : tout en libérant des espaces fonciers en son sein, positionner celui-ci au Mesnil-Amelot permettra de désenclaver un territoire oublié depuis 35 ans et de favoriser l'utilisation multimodale de la gare par les riverains, en construisant des parkings accessibles à un prix abordable, ce qui contribuera à désaturer l'A1 et la RN2. Enfin, aucun CDT ne serait discuté avec ADP si le terminus était implanté dans ses emprises. **Didier Boda**, président du syndicat intercommunal des transports urbains du Soissonais, observe qu'il faut porter l'analyse au-delà de l'Île-de-France. Peu avant l'ouverture des débats parlementaires sur le Grand Paris, le Président de la CNDP préconisait des réponses efficaces pour la Picardie et le Val d'Oise après le débat sur la liaison ferroviaire Roissy-Picardie. Car l'axe Le-Mesnil-Amelot-Mitry-Mory-Dammartin-Soissons-Laon reste à l'écart, alors que ce territoire offre un potentiel de développement harmonieux. En juin 2010, un dossier remis par RFF notait que le CEPR Picardie 2007-2013 prévoyait de réaliser une étude préalable à l'amélioration de la desserte ferroviaire Paris-Roissy-Laon. Il évoque l'intérêt de l'étude de la faisabilité du raccordement ferroviaire Mitry-Mory-Dammartin-Crépy-en-Valois-Laon avec l'interconnexion TGV. Cette étude peut-elle être prise en compte par le débat sur le Grand Paris ? Peut-on y associer les projets initiés par le SIEP de Dammartin et les autres projets de transports de cette vaste zone ? **Roger Boullonois**, suppléant de Jean-François Copé, député de Seine-et-Marne, soutient totalement Yves Albarello. Bien que les collectivités de Seine-et-Marne seront appelées à participer à son financement, les secteurs du Mesnil-Amelot et du Pays de Roissy restent un « appendice » du Grand Paris. Or, l'accès aux gares depuis des lieux distants de quelques kilomètres reste très difficile (voire se complique), alors que les emplois sont de plus en plus centrés sur Paris et en proche couronne. Il faut que le Grand Paris les desserve.

Didier Bense, membre du directoire de la SGP, note que les projets de CDT élaborés autour du Grand Roissy sont déjà les plus nombreux et les plus structurés. Le Grand Paris accompagnera la montée en puissance et l'accessibilité de la plateforme majeure d'emplois de Roissy. La SGP n'a pas compétence pour traiter les projets ferroviaires évoqués ci-dessus, parce que son projet concerne surtout la petite et moyenne couronne, où les trafics prévisibles justifient ses investissements. Elle veille néanmoins à articuler son projet avec l'action du STIF et de RFF. Alors que la gare de l'aérogare T2 permettra de desservir l'aéroport, mais aussi d'assurer la correspondance avec entre les transports urbains et le TGV, le tracé de référence ne prévoit pas de gare au Mesnil-Amelot : sa création entraînerait d'importants coûts de prolongement de la ligne. Il s'agirait donc d'une nouvelle gare supplémentaire, alors que 18 environ ont déjà été demandées au fil du débat public. A partir de la remise synthèse de la CPDP, le Conseil de surveillance du SGP aura deux mois pour proposer un tracé de référence argumenté tenant compte des potentiels de trafic, de desserte et de développement et de création de logements. Les moyens de rabattement seront adaptés aux contextes locaux : correspondances avec les transports en commun, parkings de rabattement, etc.

➤ **Autres remarques liées à l'état des transports locaux.**

Des élus et des habitants ont rappelé que l'est de Roissy n'a en rien bénéficié du développement de Roissy en raison de l'état des transports. La gare au Mesnil-Amelot est indispensable pour établir une liaison fiable avec Paris et pour renforcer le dynamisme économique du secteur. Par ailleurs, il faut cesser de faire subir aux usagers riverains de Roissy une taxe d'aéroport « féodale » qui implique des distorsions de prix injustifiées entre les prix des billets sur les deux branches Nord du RER B.

Didier Bense rappelle que la tarification dépend du STIF. La SGP recommande néanmoins d'intégrer le Grand Paris à la tarification régionale. La loi du 3 juin 2010 recommande aussi une harmonisation tarifaire avec les parkings qui devront favoriser le transfert modal et qui devront être situés, surtout, autour des gares les plus périphériques. Les parkings à vélo seront, eux implantés de façon beaucoup plus large. La loi prévoit aussi que les CDT permettront à l'État et aux collectivités, durant les 18 mois suivant la publication du schéma de référence, de nouer des partenariats autour des gares en termes de développement, d'emploi, de logement ou d'accessibilité. Il est exact qu'ADP n'a pas besoin de ces

contrats pour poursuivre sa croissance.

➤ **Autres arguments pour la gare du Mesnil-Amelot ; interrogations sur les finances**

Des intervenants ont demandé comment CDG Express et le Grand Paris seraient mis en cohérence.

Vincent Eblé, président du Conseil général de la Seine-et-Marne, juge la question de la mobilité centrale pour la Seine-et-Marne, qui n'est pas, globalement, concernée par le Grand Paris. Le Conseil général a plus que doublé l'offre du réseau de cars Seine-et-Marne Express entre 2004 et 2011 et a mis en place des services de mobilité à la demande à l'attention des salariés travaillant en horaires décalés. La gare du Mesnil-Amelot est indispensable, tout comme la gare de Val Bréon (RER E), afin de proposer des parkings de rabattement, ce qui est impossible au sein de l'aéroport. Par ailleurs, le budget de 23 milliards d'euros est probablement sous-évalué, ne prenant pas en compte les coûts d'interconnexion et de rabattement de proximité, qui, comme les coûts d'exploitation, pèseront sur les finances du STIF, donc sur la Région, les collectivités, les entreprises et les usagers. Les hausses de trafic et de recettes de tarification prévues ne permettront pas de faire face à ces coûts, ce d'autant plus qu'il faut, en parallèle, financer la requalification des transports franciliens (par exemple le prolongement du RER B jusqu'à Saint-Mard). **Bernard Rigault**, président du SIEP, juge capital que le tracé de la rocade ne prenne aucune décision irrémédiable, ce qui serait le cas si le terminus et la gare de maintenance étaient situés au sein de l'aéroport, espace déjà saturé. Comment la SGP entend-elle prendre véritablement en compte le projet d'aménagement du territoire cohérent développé par les élus du Grand Roissy ? **Bruno Bahin**, maire de Thieux, rappelle que le contournement est de Roissy n'est toujours pas réalisé et que l'A104 devait être bouclée en 2010. Depuis des décennies, l'État bafoue ses engagements. Les habitants de Thieux subissent chaque jour de longs embouteillages pour accéder à leurs emplois à l'aéroport, distant de 7 km... Les élus ne veulent plus être dupés : le secteur nord-est de Roissy doit donc être désenclavé par les voies ferrées et par la route, car créer une gare au Mesnil-Amelot est insuffisant si celle-ci est inaccessible. **Alain Aubry** précise que dans l'optique de la création d'une gare au Mesnil-Amelot, les éléments de diagnostic ont été réunis dans la perspective de la préparation d'un CDT d'amélioration des infrastructures. **Luc Coppin** note que la loi du 3 juin 2010 ne prend en compte qu'un pôle limité au triangle Villepinte-Roissy-Tremblay. Si le Val d'Oise semble pouvoir être intégré au projet grâce à la future gare de Gonesse, il faut agir de la même façon au Mesnil-Amelot.

François Leblond indique qu'à la demande de Maurice Leroy, ministre de la Ville, et de Jean-Paul Huchon, la réunion consacrée aux finances est reportée du 5 au 12 janvier 2011. Il s'engage à ce que les questions posées lors du débat et qui concernent pas directement la SGP puissent être diffusées auprès des partenaires concernés : c'est le cas des nombreuses remarques sur le réseau routier.

Didier Bense explique que la SGP suit avec les réflexions autour du Grand Roissy (comme d'autres projets de territoire). Les 22,7 milliards d'investissements du Grand Paris incluent le matériel roulant et des acquisitions foncières, ce qui n'est pas le cas des 18,8 milliards du budget d'Arc Express. Les ordres de grandeur sont donc comparables. Les coûts d'interconnexion ont été pris en compte en termes de conception des gares prévues (couloirs, dénivelées, etc.), mais non celui des gares non prévues dans la proposition initiale, ni celui de leur mise en accessibilité, financé par le STIF. Ces efforts devront être coordonnés de façon cohérente, car le coût de l'amélioration des transports franciliens est évalué à 35 milliards environ (amélioration de l'existant et coût des rocades) et fait l'objet d'intenses discussions entre l'État et la Région. Comme à Orly, la desserte du pôle central de l'aéroport Roissy CDG vise à effectuer les interconnexions avec les lignes aériennes, les lignes ferrées existantes et le TGV. Il s'agit aussi de permettre aux salariés d'accéder à leurs emplois, même s'il faut travailler le maillage local pour irriguer Roissy Pôle et les zones de fret. Le projet CDG Express est complémentaire du Grand Paris, puisqu'il vise la clientèle spécifique des voyageurs aériens, et ne devrait pas peser sur les finances publiques, puisqu'un PPP est envisagé. L'éventuelle implantation d'une gare au Mesnil-Amelot suppose en effet une politique de rabattement cohérente de la part des pouvoirs publics, qui disposent, grâce à la loi de Finances 2010, les moyens nécessaires pour rattraper le retard pris par les transports publics en Île-de-France. **Brigitte Grégoire** précise qu'il faut distinguer la question de l'accès lourd à Roissy CGD et celle de la diffusion des 90 000 salariés entre les sites de l'aéroport. Hormis la ligne 309 (dont l'offre est insuffisante) aucune ligne de bus ne répondant spécifiquement à cette demande, et aux contraintes liées aux horaires décalés.

➤ **Liaisons ferrées complémentaires, dessertes locales ; autres questions**

Il a été demandé si le métro circulera 24 heures/24, ce qui concerne tous les salariés de Roissy. A quelle date l'indispensable gare du Mesnil-Amelot sera-t-elle ouverte ? De nombreux élus ont insisté sur le caractère impératif et complémentaire de la jonction Dammartin-Saint-Mard.

Daniel Haquin, Président de la communauté de communes de la Plaine de France Seine-et-Marne et du syndicat mixte de la Goële, rapporte les immenses difficultés du réseau de bus à l'Est de Roissy. Il est crucial que des réserves foncières soient constituées sur le périmètre d'ADP afin que le futur métro puisse

traverser une plateforme en voie de saturation. Les usagers de la ligne K doivent toujours transiter par Aulnay pour rejoindre Roissy : c'est pourquoi il est urgent de créer la gare du Mesnil-Amelot et d'encourager la Picardie et les autres collectivités à réaliser une liaison ferrée entre cette future gare et celle de Dammartin-Saint-Mard. **Bernard Corneille**, conseiller général, note que la population du canton de Dammartin et des cantons voisins a souvent quintuplé depuis 1958. Ces nouvelles populations apprécient la qualité de vie de ces collectivités, mais souffrent d'un faible taux d'emploi local. Or, tel quel, le projet de la SGP n'apporte rien aux habitants souhaitant rejoindre Paris, Roissy ou la proche banlieue. L'arrivée du métro au Mesnil-Amelot favoriserait notamment l'implantation de l'Institut technologique de l'aérien préconisé par le rapport Dermagne. **Franck Rolland** demande pourquoi l'utilisation des infrastructures du Grand Paris pour le fret n'est pas envisagée, alors que le prix du pétrole est appelé à croître très bientôt et très rapidement, renchérissant le coût du transport aérien et routier. **Fabrice Dalongeville**, conseiller régional de Picardie, insiste sur l'importance de l'axe Laon-Soissons-Crépy-en-Valois et de son interconnexion avec Roissy. Une motion sera déposée devant les communautés de communes du pays de Valois, de Soissons et de Villers-Cotterêts, pour soutenir la gare du Mesnil-Amelot. La Région Picardie est très attentive à ces dossiers. La SGP entend-elle conclure des CDT hors Île-de-France ?

Didier Bense explique que le réseau du Grand Paris est conçu pour mettre en œuvre une exploitation très intense qui ne semble pas compatible avec le brassage de flux différents. Faire circuler du fret impliquerait de créer des gares spécifiques, ce qui suppose un coût supplémentaire ; du reste, les expériences d'utilisation logistique de métros urbains ne se sont pas révélées rentables. En revanche, la polarisation de la logistique urbaine autour des gares du Grand Paris, où les usagers se rendront très régulièrement, pourrait être étudiée. Même en l'absence de déplacement du terminus, les branches Nord du B seraient soulagées de 15 % et de 30 % de leur flux, alors que 15 % des voyageurs du Grand Paris proviennent d'un report modal depuis la route, ce qui irait toutefois de pair avec l'augmentation, probable, des trafics routiers. Pour le moment, L'État n'a pas prévu de conclure des CDT hors Île-de-France. Une exploitation 24 heures/24 devrait être décidée dès la conception, comme cela a été le cas à Copenhague, qui a souhaité offrir ce service aux salariés de son aéroport. Ce type d'exploitation suppose un effort financier supplémentaire semblant peu justifié, puisqu'un bus en site propre, circulant de façon cadencée de nuit, est compétitif – ce d'autant plus que les lignes en correspondance ne pourront être ouvertes. La SGP n'envisage aucun phasage des travaux, qui seront mis en œuvre en continu. Plusieurs chantiers seront ouverts en parallèle. Le séquençage fin et l'ouverture progressive des tronçons seront spécifiés en 2011.

➤ **La sécurité, les tarifs, les caractéristiques du futur IUT**

Les participants continuent à plaider pour la gare du Mesnil-Amelot, essentielle pour que les habitants puissent sortir de la « cité-dortoir » qu'est le N-E de Roissy. Un étudiant déclare avoir cessé d'utiliser le RER B en raison du coût du parking et de tarifs trop élevés, et suggère d'effectuer un dézonage ou de pratiquer un tarif inférieur sur toute l'Île-de-France. Il faut aussi veiller à la sécurité et à la rapidité.

Jean-Louis Durand pointe que la gare du Mesnil-Amelot serait un atout important pour l'IUT de l'aérien. Il serait par ailleurs préférable de prolonger le CDG-VAL pour atteindre le T4 plutôt d'y installer une gare du Grand Paris. Ce serait une source d'économies importantes (tout comme le déplacement de la gare de maintenance) pour financer le prolongement de la voie. **Claire Camin** pense qu'il faudrait concevoir l'implantation d'un pôle universitaire plus vaste, susceptible d'attirer des entreprises autour du Mesnil-Amelot. **Yves Duteil**, maire de Précy-sur-Marne, est parfaitement de cet avis. L'IUT devrait aborder tous les modes de transport. Le terminal ne peut être consacré uniquement aux passagers aériens, sous peine de créer un « cul-de-sac ».

Didier Bense confirme que l'atelier ne sera pas installé au sein de l'aéroport. Pour des raisons techniques, le tunnelier devra sortir de terre plus au Nord, à proximité du futur T4. Le percement d'une partie du trajet vers le Mesnil-Amelot est donc d'ores et déjà prévu. Il est pour le moment prévu d'implanter les ateliers de maintenance au sud du Mesnil-Amelot, mais l'implantation d'une gare serait évidente s'il était décidé d'y situer ces ateliers. La SGP étudiera avec précision la demande exprimée par l'ensemble des élus afin d'apporter à ses décideurs tous les détails techniques nécessaires. Il est aussi indispensable que ceux-ci défendent leur projet auprès des responsables du Grand Roissy. **Denis Masure**, rappelle que la tarification est du ressort du STIF, qui vient d'annoncer la suppression de la zone 6. La sécurité de la ligne B est peu à peu améliorée par le STIF, la RTP et la SNCF, grâce aux nouvelles rames progressivement mises en service, qui seront équipées de la vidéosurveillance. Il en ira de même des rames, des quais et des couloirs du Grand Paris, dont la conception évitera la création de zones aveugles. Les autorités de sécurité de la Préfecture seront associées au travers de la production de l'étude de sûreté et de sécurité publique.

François Leblond clôt la séance et souligne le caractère historique de ce débat en Île-de-France.