

Janvier 2011

## VILLE DE TREMBLAY-EN-FRANCE

### Tremblay-en-France

Tremblay-en-France se situe au Nord-est de la Seine-Saint-Denis, au croisement avec le Val d'Oise et la Seine-et-Marne, à 25 km de Paris. Elle compte 35 730 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 2008, dont 35 % ont moins de 25 ans. Située au cœur du pôle de Roissy, 1/3 son territoire est couvert par l'aéroport international. 1 350 entreprises y totalisent 78 000 emplois.

#### VILLE DE TREMBLAY-EN-FRANCE

18, boulevard de l'Hôtel de Ville  
93290 Tremblay-en-France  
[www.tremblay-en-France.fr](http://www.tremblay-en-France.fr)  
Tél. : 01 49 63 71 35  
[/admin.site@tremblayenfrance.fr](mailto:/admin.site@tremblayenfrance.fr)

### L'aéroport : un atout à conjuguer avec qualité de vie et qualité environnementale



**D**otée d'un territoire étendu marqué par des infrastructures de premier plan et des servitudes lourdes (aéroport, ligne TGV, autoroute A 104, canal de l'Ourcq, RER B), et située au cœur d'un territoire stratégique, Tremblay-en-France veut conjuguer le développement économique lié aux grands équipements structurants avec qualités de vie et environnementale.

Depuis plus de 20 ans, tout en luttant contre ses nuisances, elle considère la présence de l'aéroport comme un atout qui doit irriguer l'ensemble du territoire, à condition de maîtriser son développement, d'économiser l'espace, d'agir contre les inégalités qui marquent l'Île-de-France et que subissent nos populations.

Au sein de la CA Terres de France (ex-Plaine de France) qui regroupe aussi Sevrans et Villepinte, nous voulons faire de ce territoire stratégique un pôle exemplaire où le dynamisme économique profite à tous et se conjugue avec qualité urbaine et environnementale. Cela suppose de travailler également sur les questions de formation, de culture, de sports.

Le projet de métro automatique du Grand Paris est un atout très important pour peu qu'il participe du nécessaire rééquilibrage des territoires et soit conçu comme l'épine dorsale de cette urbanité nouvelle que nous voulons construire, notamment grâce à un maillage fin avec des transports de proximité performants et accessibles à tous.

Un tel projet suppose de travailler en liaison étroite avec les collectivités et les élus. Nous y sommes prêts.

**François Asensi**  
Député, Maire de Tremblay-en-France  
Président de Plaine de France.

## Repères

### Territoire

**85 000** emplois sur la plate-forme aéroportuaire de Roissy

**120 000** emplois attendus à l'horizon 2012

**58 000 000** passagers à Roissy CDG en 2009

**122 000** habitants de la CA Plaine de France

**20 000** créations d'emplois à terme sur la ZAC Sud CDG

### Ville

**35 730** habitants au 01/01/2008

**2/3** des 3 200 ha de la plate-forme aéroportuaire de Roissy situés sur Tremblay

**78 000** emplois sur la commune

**16,10 %** de chômage dans le grand ensemble du centre ville

**500** ha de terres agricoles préservées de l'urbanisation

**70** ha de bois classés en centre-ville

**466 000** €/an investis par la Ville pour son réseau intramuros TBUS

## Un territoire complexe, à fort potentiel mais aux populations fragiles

**B**ien que située en plein cœur du Grand Roissy, « cluster » reconnu dans le développement futur du Grand Paris, et malgré un grand nombre de projets économiques moteurs et d'activités à haute valeur ajoutée, Tremblay-en-France reste extrêmement fragile. Beaucoup de ses habitants bénéficient trop peu du développement économique du secteur, pour des raisons de transport, mais aussi de formation et de qualification.

Le Grand Ensemble de Tremblay-en-France s'inscrit dans la chaîne des grands ensembles d'Ile-de-France construits par l'État dans les années 1960-1970, de Sarcelles jusqu'à Chelles. Il connaît les mêmes problématiques : 20 % de familles monoparentales, 40 % de non diplômés, 47,5 % de ménages non imposés, 62 % de logement social, 16,10 % de chômage...

Le développement économique du pôle de Roissy doit donc être envisagé comme un levier pour l'ensemble du territoire. Surtout, il est indispensable de favoriser l'accès aux emplois des habitants, pour les faire participer à la production de richesses nouvelles. En ce sens, le réseau du Grand Paris est nécessaire à l'aménagement futur du secteur. Il doit permettre une desserte fine et performante des zones de création de richesses et des bassins d'habitat.

Ainsi, le métro automatique doit être complété par un maillage de proximité (BHNS, TCSP), afin de desservir aux mieux les zones urbaines et de création de richesses et d'emplois, notamment la ZAC Sud CDG, qui permettra à terme la création de 20 000 emplois supplémentaires.

## Prendre en compte les développements à venir, protéger l'environnement

**F**aute de transports en commun performants et fiables, plus de 80 % des salariés travaillant sur la plateforme aéroportuaire CDG utilisent leur véhicule personnel. Une situation insupportable à terme, qui pénalise l'environnement et aboutit à la congestion du réseau routier. La réflexion engagée doit permettre de repenser accès et déplacements dans cette zone, en prenant en compte les développements à venir. La position de la future station « Parc des expositions »

(PEX) de Villepinte doit être en correspondance avec le RER B, le barreau de Gonesse et les lignes de TCSP qui y seront développées, afin d'offrir une desserte optimale de la zone.

Son emplacement, qui a fait l'objet d'études menées en lien avec l'AFTRP, doit permettre la desserte du PEX, ainsi que celle de la nouvelle zone d'activités dite « Sud CDG » comprenant une extension du PEX, qui doit accueillir à terme 20 000 emplois nouveaux. Sa réali-



Scénario de gare et tracé souterrains sur la ZAC Sud CDG



Scénario de gare et tracé aériens sur la ZAC Sud CDG

sation doit aller de pair avec une relocalisation du circuit Carole.

Le tracé peut être envisagé en aérien sur cette zone. Il devra alors impérativement prendre en compte l'environnement et les projets en cours sur la ZAC.

La zone de fret génère elle aussi de nombreux emplois : l'arrivée du projet Aéroville, ville aéroportuaire offrant

services et commerces, devrait en créer 2 500. C'est pourquoi la Ville de Tremblay-en-France demande la réalisation d'une nouvelle gare voyageurs du RER B en zone de fret, pour améliorer l'accès à ces emplois.

Le contournement est de l'aéroport doit enfin être réalisé, afin de décongestionner le réseau routier actuel.

## La ZAC Sud CDG, un projet d'avenir

Elément central du développement du pôle de Roissy-Tremblay-Villepinte prévu par le Grand Paris, la ZAC Sud CDG a été créée en juin 2008. Elle comportera un Parc d'Activités International de 200ha basé sur des activités innovantes à forte valeur ajoutée et une extension du PEX de Villepinte, futur « hub » de l'économie de la connaissance (logistique innovante, sièges sociaux, recherche-développement, tourisme d'affaires, services). L'extension du PEX comportera une Cité des expositions qui placera le Grand Paris comme leader européen de l'activité congrès et salons.

## Prendre en compte les besoins des populations et les micromobilités

Accès à l'emploi, la formation, les loisirs : la question de la mobilité est primordiale, notamment pour des populations en situation sociale et économique fragile.

Véritable épine dorsale des transports en commun du secteur, le RER B connaît une situation intolérable. Le schéma RER B Nord + amène des perspectives, mais une mobilisation forte des élus et des usagers reste nécessaire pour obtenir une réelle amélioration. Dès 2003, les « Assises du RER B », à l'initiative de Tremblay-en-France, portaient cette revendication. Nous demandons aujourd'hui que le financement du réseau Grand Paris ne la sacrifie pas.

Le projet « CDG Express », réintégré dans le schéma de convergence de la Région, ne répond pas aux besoins de nos populations. Par sa desserte exclusive de l'aéroport et ses tarifs élevés, il est destiné à une clientèle d'affaires aisée et non aux salariés. Le réseau Grand Paris le rend obsolète, puisqu'il assure une desserte rapide et de qualité de la plate-forme de Roissy (lignes verte et bleue).

La question de la tarification ne peut donc plus être évitée. Actuellement, les habitants de nos villes subissent une triple peine :

- Plus ils résident loin de Paris, plus leur temps de transport, notamment pour les trajets domicile – travail, sont longs
- Ils doivent payer des tarifs beaucoup plus élevés (zones 4-5)
- Faut de transports de proximité, ils doivent avoir 1 voire 2 véhicules, indispensables à la vie quotidienne

Une situation qui a amené les contribuables tremblaysiens à financer plusieurs lignes de bus, dont Filéo, qui permet aux salariés de l'aéroport en horaires décalés de se rendre à leur travail.

Nous demandons que s'instaure un grand débat sur la tarification des transports publics, qui aborde la question incontournable de la participation des entreprises et se fixe pour objectif la mise en place d'un tarif unique sur toute l'Ile-de-France.

## Le déplacement du Circuit Carole

28 ans après sa construction provisoire, le circuit Carole est aujourd'hui saturé et ne répond plus aux normes de sécurité, d'environnement et de bruit. Prévu par un protocole signé en 1998 par l'Etat, ADP, le Département, les communes concernées, l'AFTRP et la CCIP, le déplacement du Circuit Carole est toujours d'actualité, mais toujours au point mort. En 2010, le Département a divisé par 10 sa subvention de fonctionnement. Il y a urgence, c'est pourquoi Tremblay-en-France est prête à étudier la possibilité d'un nouveau circuit, à vocation sociale et remis aux normes, sur son territoire.

## Filéo, le transport à la demande

De nombreux Tremblaysiens et habitants des villes voisines, situés à quelques kilomètres des 85 000 emplois de la plate-forme aéroportuaire, y ont très peu accès. La desserte en transports en commun est insuffisante, surtout en horaires décalés (prédominants), et le coût d'un véhicule personnel reste inaccessible aux plus précaires. Face à ce constat, Tremblay-en-France a lancé dès 1997 l'idée d'un transport souple fonctionnant 24/24h, prioritairement destinés aux salariés de la plate-forme. En 1998, Allobus était né. Devenu Filéo, ce service s'est considérablement développé, et dessert le Val d'Oise et la Seine et Marne. Il est accessible en tarification Navigo. Le 31/03/2008, il a fêté ses 10 ans d'existence et son 5 000 000<sup>e</sup> voyageur.

## Concilier aéroport et environnement : le projet Fuksas

En 1992, Tremblay-en-France lance un appel d'idées international pour son schéma d'aménagement du sud de l'aéroport (nord de la ville), qui comprend le quartier du Vieux Pays, un ancien bourg rural séparé du reste de la commune par 500ha de terres agricoles. C'est pour préserver ce patrimoine et ce cadre de vie que l'appel a été lancé. En mai 1993, le jury de l'appel d'idées, en concertation avec les habitants, couronne le projet de « ring » de Massimiliano Fuksas. Un anneau forestier autour du Vieux Pays concrétise cette volonté de préservation des ressources naturelles et de la biodiversité.



## Un territoire stratégique mais complexe à desservir

Le réseau Grand Paris est essentiel au développement du secteur stratégique du pôle de Roissy. C'est pourquoi Tremblay-en-France, desservie par ce réseau, y est favorable, pour son développement propre et celui du territoire dans son ensemble, notamment celui de la CA Terres de France.

Cet avis favorable s'assortit de réserves et conditions non négociables :

- le métro automatique ne doit pas se limiter à une desserte des pôles économiques et des aéroports, et doit bénéficier aux habitants (liaisons de proximité) ;
- il ne doit pas mettre en péril le financement de l'amélioration de l'existant (RER B notamment) ni la desserte en micromobilités ;
- le Circuit Carole, vétuste et dangereux, doit être déplacé et remis aux normes ;
- une gare doit desservir les 20 000 emplois futurs de la ZAC Sud CDG ; le tracé, si aérien, doit respecter l'environnement et les projets en cours ;
- une gare RER doit être créée en zone de fret de l'aéroport pour un meilleur accès aux emplois qui y sont implantés ;
- la gare existante du PEX doit être réhabilitée en pôle multimodal ;
- la tarification unique et solidaire du réseau Grand Paris doit être abordée ;
- le projet « CDG Express » doit être abandonné.