

Décembre 2010

## SIEP

### LE SYNDICAT INTERCOMMUNAL D'ÉTUDE ET DE PROGRAMMATION POUR LA RÉVISION DU SCHÉMA DIRECTEUR DU CANTON DE DAMMARTIN-EN-GOËLE

Syndicat Intercommunal d'Études  
et de Programmation pour la  
Révision du Schéma Directeur du  
Canton de Dammartin en Goële



Siège : Mairie de  
MOUSSY LE NEUF  
Tel : 01 60 03 42 38  
Fax : 01 60 03 34 17

Le Syndicat Intercommunal d'Étude et de Programmation pour la révision du Schéma Directeur du canton de Dammartin-en-Goële a été créé en 1990 lors de l'élaboration du SDRIF de 1994.

Il regroupe les 23 communes du canton de Dammartin-en-Goële, il est chargé de l'étude et du suivi des différents projets et programmes d'aménagement sur son territoire tels que le Grand Paris et le Grand Roissy qui influenceront plus ou moins suivant les orientations retenues.

#### SIEP DU CANTON DE DAMMARTIN-EN-GOËLE

Hôtel de Ville  
Place Charles-de-Gaulle  
77230 Moussy-le-Neuf  
Tél. : 01 60 03 42 38  
siep.dammartin@gmail.com

### Le Développement de la Seine-et-Marne passe par l'Est !

Depuis la création de l'aéroport CDG en 1974, le développement de la plate-forme s'est exclusivement tourné vers l'Ouest et la zone dense parisienne, laisse les territoires ruraux, pourtant limitrophes, en marge de ce développement. De fait, le canton de Dammartin-en-Goële, comme d'autres territoires, s'est vu passer du statut de terre rurale vouée à l'activité agricole, à celui de banlieue dortoir pour l'accueil massif de population venue de la petite couronne. Cette population a été multipliée par 4,5 (de 10 000 habitants en 1968 à 45 000 aujourd'hui) sans que les emplois, les services, les infrastructures, les transports pourtant promis ne suivent. Les transports défaillants (prolongation RER B et amélioration des matériels roulants) ne permettent pas l'accessibilité, et donc l'attractivité de notre territoire. Le temps est venu d'intégrer le Nord de la Seine-et-Marne au développement de Roissy et de le rattacher aux grands réseaux de transports. Cela passe par le raccordement du futur métro automatique au canton par une nouvelle gare au-delà de l'aéroport, sur la commune du Mesnil-Amelot avec la création d'un accès voyageur et d'un atelier de maintenance. Après un long développement tourné vers l'Ouest en voie de saturation, le potentiel est désormais à l'Est, vers la Seine-et-Marne pour un développement durable de ce territoire en évolution.

**Bernard Rigault**

Président du SIEP et de la Communauté de Communes  
du Pays de la Goële et du Multien

**Daniel Haquin**

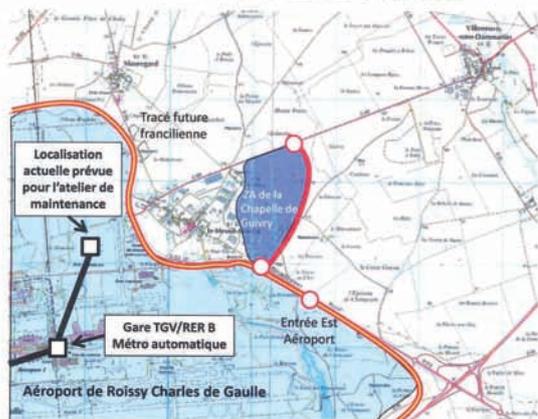
Président de la Communauté de Communes  
de la Plaine de France

**François Delabarre**

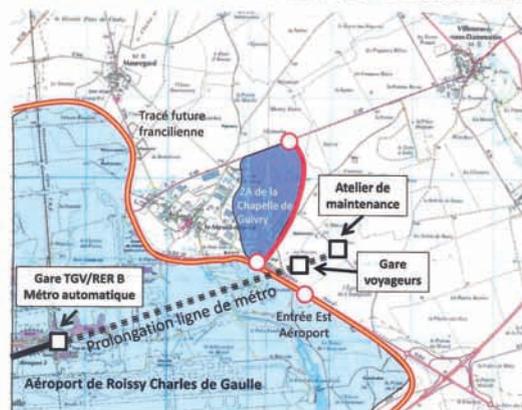
Président de la Communauté de Communes  
des Monts de la Goële

Les cahiers d'acteurs sont des contributions sélectionnées  
par la CPDP qui décide de les publier sous forme de cahiers  
d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

## SITUATION ACTUELLE DU PROJET DANS LE DOSSIER DU DÉBAT PUBLIC



## PROPOSITION DU SIEP DE MODIFICATION DE LA DESSERTE DU MÉTRO AUTOMATIQUE



## Un territoire en marge du développement

Tout comme une grande partie de la Seine et Marne, le canton de Dammartin-en-Goële est un territoire rural dont la population a fortement augmenté en quelques décennies. Depuis la création de l'aéroport, le nombre d'habitants s'est multiplié pour atteindre 45 000 aujourd'hui et 55 000 à l'horizon de 2015. Ce développement de la fonction résidentielle a transformé de nombreux bourgs ruraux en véritables petites villes, sans que les emplois, les services nécessaires et les équipements suivent. De grandes zones pavillonnaires sont apparues, et, tandis que l'Ouest tire profit de la présence de l'aéroport l'Est est oublié.

Néanmoins la population du canton de Dammartin-en-Goële doit subir les nuisances de tous ces développements (vols aériens, lignes TGV, lignes à haute tension). L'emploi local est soumis à de longs déplacements quotidiens coûteux en temps et en énergie. Les antennes locales de services publics sont insuffisantes, les services de base à la population font défaut (petite enfance, formation, etc.). L'unique gare SNCF de Saint-Mard, totalement saturée, attend toujours la prolongation du RER B inscrite au SDRIF de 1994 et la desserte en bus se fait sur un réseau viaire aujourd'hui inadapté.

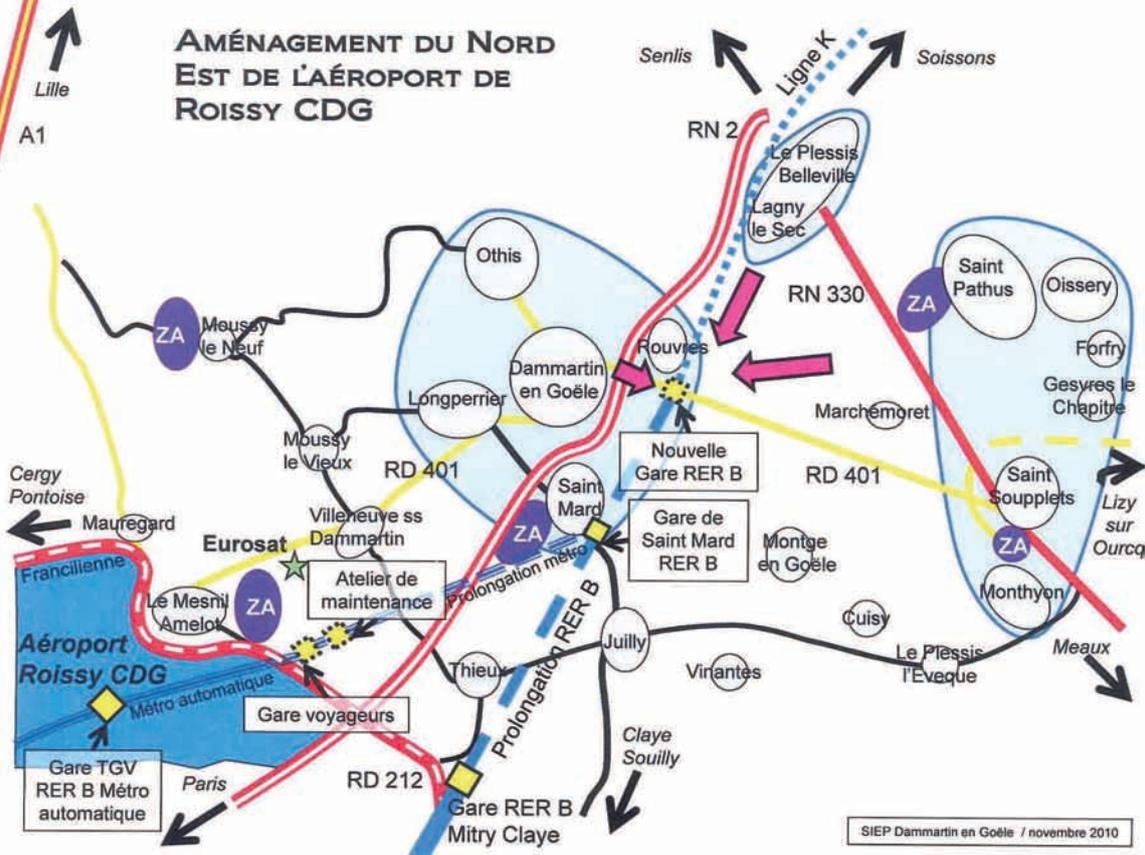
## Créer de nouveaux emplois et de nouveaux équipements à l'Est de l'aéroport

L'Est de l'aéroport est aujourd'hui un territoire majoritairement résidentiel où les actifs vont travailler vers la zone dense et Roissy. Des efforts sont entrepris par les acteurs locaux pour développer l'emploi au-delà des limites de l'aéroport et en faire bénéficier un plus grand nombre d'habitants. À ce jour, 15 % des actifs du canton exercent leur emploi sur l'aéroport. La création de plusieurs zones d'activités autour de différents pôles urbains en croissance a permis ces dernières décennies de rattraper une partie du retard en matière de développement économique et d'emploi mais de façon inégale avec des taux d'emploi très variables (Saint-Soupplets 0,98 ; Moussy-le-Neuf 0,84 ; Dammartin-en-Goële 0,45 ; Othis 0,21). D'autres projets sont en cours pour poursuivre cet effort à Saint-Pathus, Saint-Mard,

Villeneuve-sous-Dammartin, Le-Mesnil-Amelot et Dammartin-en-Goële. De nouveaux sites seront nécessaires pour intégrer les futures populations prévues et répondre aux programmes et objectifs de construction de logements des prochaines années en Île-de-France.

La création d'emplois pérennes passe par une meilleure attractivité qui est en grande partie diminuée par l'absence de services et d'équipements locaux. Aucune structure de formation, aucun établissement en lien avec les métiers de l'aérien sur ce territoire pourtant aux portes de l'aéroport, des équipements de transport insuffisants dont on attend toujours la modernisation, et en revanche des nuisances bien réelles que la population doit subir.

## AMÉNAGEMENT DU NORD EST DE L'AÉROPORT DE ROISSY CDG



## Intégrer le territoire à Roissy Charles-de-Gaulle et à l'agglomération parisienne

Les différents retards du territoire sont notamment dus au fait de sa mise à l'écart de l'aéroport, et plus largement des grands réseaux de transports d'Île-de-France.

### Difficultés d'accès à l'aéroport

L'accès quotidien à l'aéroport est de plus en plus engorgé faute d'amélioration du réseau viaire et les aires de stationnement sont saturées. Le temps d'accès à la gare RER B de Paris-CDG est passé de 15 à 30 voire 40 minutes en transport en commun (par bus). L'accès par le réseau ferroviaire est quasiment impossible (il faut transiter par Aulnay depuis la gare de Saint-Mard pour revenir sur Roissy).

### À la marge des grands réseaux

À l'image du département, le canton de Dammartin-en-Goële s'est construit au service de la métropole et de l'aéroport sans y être intégré.

### De nouvelles gares pour de nouveaux bassins de population

La forte croissance de population a fait apparaître de nouveaux pôles :

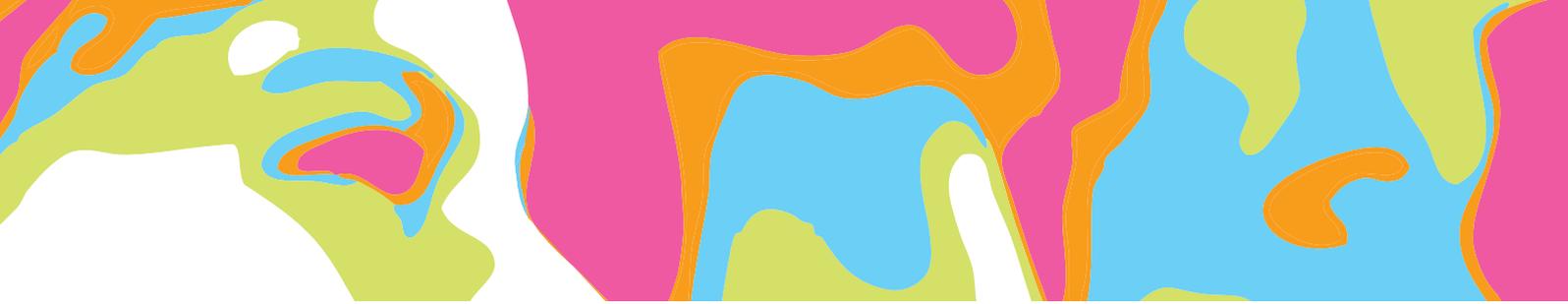
- L'agglomération de Dammartin-en-Goële, ville centre d'une ville trait d'union qui regroupe 5 communes (Dammartin-en-Goële, Rouvres, Othis, Saint-Mard, Longperrier) ;
- Le pôle Saint-Souplets / Saint-Pathus / Oissery ;
- Le pôle Lagny-le-Sec / Le-Plessis-Belleville, dans l'Oise mais dans le même bassin de population.

La solution pour l'ensemble de ce bassin de vie passe par la création d'une nouvelle gare moderne entre Saint-Mard et Rouvres. Le canton de Dammartin et les communes du Plessis-Belleville et de Lagny-le-Sec comptent aujourd'hui 50 000 habitants, 60 000 à l'horizon 2015, 70 000 vers 2030.

## Le Grand Paris : une opportunité à saisir

Le projet de création du réseau de transport public du Grand Paris est une innovation majeure en matière de déplacements et peut permettre une meilleure intégration de notre secteur à l'Île-de-France. Plus globalement, il est voué à créer de nouveaux flux, de nouvelles connexions entre les pôles de l'agglomération. La construction du réseau de trans-

port régional actuel s'est faite jusqu'à présent de façon à relier Paris à sa banlieue. Le tracé présenté du projet de métro privilégie davantage les liaisons banlieue/banlieue, les territoires qui seront desservis par l'une des 40 gares prévues seront donc à la croisée de nouveaux flux stratégiques, en connexion directe avec l'ensemble de la métropole.



## Un nouveau réseau de transport pour accéder au Nord de la Seine-et-Marne

Le projet prévoit la desserte de Paris-CDG par deux lignes du futur réseau, dites « bleue » et « verte » qui le relieront au Bourget, à Saint-Denis, à la Défense, au plateau de Saclay, à Orly, et à Paris via la ligne 14 du métro. La localisation de la gare sur l'aéroport devrait se faire au niveau de l'actuelle gare TGV/RER B. Une autre est envisagée en terminus de ligne pour la maintenance du matériel roulant. Cette gare atelier serait dans le projet présentée localisée au Nord de la première mais à l'intérieur du périmètre de l'aéroport. L'installation de cette gare au Mesnil-Amelot doublée d'un accès voyageur résoudrait une partie des problèmes des populations alentour pour accéder à l'emploi aussi bien dans l'aéroport qu'à Paris et ses abords et serait également un élément dynamisateur du développement économique initié à l'Est de Charles-de-Gaulle, offrant de nouvelles perspectives et opportunités à notre territoire où les réseaux, comme il a été dit, n'ont pas accompagné jusqu'ici la croissance.

## La solution : une nouvelle gare à l'Est de l'aéroport

Après un développement tourné vers l'Ouest, l'avenir du pôle de Roissy doit s'orienter vers l'Est. Les disponibilités foncières tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des limites de l'aéroport sont majoritairement à l'Est ainsi que les futurs équipements (satellite 4, terminal 4) et divers projets (ZA du Mesnil-Amelot, de Saint-Mard, Eurosat, bouclage de la Francilienne). De fait les flux de transport vont être modifiés et l'entrée Est de la plateforme sera de plus en plus utilisée. Concentrer l'accès au métro à la seule gare TGV engorgera davantage l'aéroport. **Le SIEP du canton de Dammartin demande qu'un terminal d'accès voyageur soit réalisé sur la commune du Mesnil-Amelot hors de la zone ADP et prolongé par l'atelier/gare de maintenance.**

## Une ouverture vers d'autres possibilités

La prolongation du métro automatique sur la commune du Mesnil-Amelot favorisera le développement du Nord Seine-et-Marne et donnera la possibilité d'un raccordement futur vers d'autres lignes existantes ou à créer (ex : Ligne K, prolongement RER B à la gare de Saint-Mard).

### Conclusion

Le développement de l'aéroport de Paris-CDG depuis sa mise en service, en 1974, s'est tourné vers l'Ouest, laissant la partie Est à sa ruralité et à son rôle de banlieue dortoir sous équipée subissant néanmoins les nuisances. Notre territoire veut être intégré pleinement au développement tant de l'aéroport que de l'agglomération parisienne. Le projet de métro automatique et son prolongement au-delà de l'aéroport sur la commune du Mesnil-Amelot nous permettra d'envisager un développement durable et harmonieux de notre territoire.