

Janvier 2011

COMMUNE DE ROISSY-EN-FRANCE



Mairie de
Roissy-en-France

Bénéficiant d'une situation stratégique, la commune de Roissy-en-France est aujourd'hui le théâtre de projets de grande ampleur au rayonnement international. Ce développement s'accompagne néanmoins de difficultés croissantes voire de saturation du réseau en termes de déplacements. C'est sur la base de ce constat et des actions menées depuis quelques années que la commune entend contribuer au débat pour améliorer la prise en compte des enjeux locaux au-delà de la création d'un réseau de transport performant devenue aujourd'hui indispensable.

COMMUNE DE ROISSY-EN-FRANCE

40, avenue Charles de Gaulle
95700 Roissy-en-France
Tél. : 01 34 29 43 00
Fax : 01 34 29 91 50
Mail : accueil@ville-roissy95.fr

Un réseau saturé

L'éloignement du lieu de résidence du lieu d'emploi, accentué aujourd'hui par le PEB, crée de forts besoins en déplacements qui se traduisent, du fait notamment des horaires décalés (80 % des emplois sur Paris – CDG), par une part importante de déplacements en voiture particulière. Or tous les ménages ne peuvent disposer d'un véhicule pour se rendre sur leur lieu de travail, ce qui les rend captifs et dépendants des transports en commun ou, pire, leur interdit l'accès à certains emplois.

Le constat des difficultés de circulation récurrentes aux abords de la plateforme aéroportuaire et sur le territoire de la commune de Roissy-en-France n'est pas nouveau et a été soulevé par la municipalité dès 2007. Des rencontres ont ainsi eu lieu au plus haut niveau avec ADP et ont entraîné la tenue d'une réunion en juillet 2007 à laquelle ont participé l'ensemble des partenaires institutionnels et porteurs de projets concernés.

Cela a abouti au lancement d'études avec la CCRPF et à un schéma directeur de déplacements formulant notamment les propositions suivantes :

- doublement de la RD 902a avec aménagement en boulevard urbain,
- contournement sud de Roissy entre la RD 317 et Paris Nord 2 (propositions élaborées en relation avec le Conseil Général),
- création d'un pôle multimodal entre la zone de fret et le village pour permettre une meilleure diffusion des flux et des échanges,
- aménager un transport en commun en site propre entre ce pôle et l'intérieur de la plateforme.

(propositions élaborées en collaboration avec ADP et actuellement en cours d'étude).

Chiffres

Aujourd'hui

Roissy-en-France

2 900 habitants

5 000 chambres
d'hôtel

1,5 million
de nuitées par an

500 entreprises

57 000 emplois

Aéroport Paris - Charles de Gaulle

1^{er} hub aérien européen
en nombre de correspon-
dances (21 000 correspon-
dances possibles par
semaine)

1^{er} aéroport européen
pour le fret et les postes

2^e aéroport européen
en nombre de passagers

57,8 millions
de passagers en 2009

90 000 emplois
sur la plateforme et 120 000
dans sa première périphérie

1 million
de passagers =

1 500 emplois
directs créés (4 500 emplois
directs, indirects et induits)

1- Une offre en transports en commun insuffisante

Si on ne peut que se réjouir du développement de l'activité sur Roissy et dans les communes voisines de l'aéroport, force est de constater l'insuffisance criante des moyens de transport mis à disposition des salariés et des usagers pour accéder aux emplois de la plateforme, et ce malgré les efforts entrepris dernièrement par les collectivités.

Il n'existe ainsi aucun moyen de transport lourd avec un niveau de service suffisant et fiable pour permettre aux habitants du département et des communes situées notamment dans l'Est du Val d'Oise d'accéder aux emplois offerts localement. C'est pourquoi seuls 16 % des emplois offerts sur la plateforme sont occupés par des habitants du Val d'Oise qui compte pourtant des communes importantes comme Gonesse, Garges, Sarcelles...

Ainsi, non seulement l'offre en transports en commun est insuffisante et connaît de réelles difficultés de fonctionnement (RER B, RER D...), mais les axes routiers devant permettre d'accéder à la plateforme aux heures de pointe sont également saturés.

Il est donc indispensable de mettre en œuvre des moyens de transports adaptés au contexte particulier du pôle d'emploi de Roissy (lieux de vie éloignés,

horaires décalés...). Dans cette réflexion, le projet de réseau de transport du Grand Paris est un élément structurant autour duquel doivent s'articuler les réseaux et lignes actuels et futurs afin de faciliter l'accès aux emplois et faire en sorte que ce nouveau réseau soit non seulement un vecteur de développement économique, mais aussi de développement social.

Un pôle hôtelier majeur

Outre sa position stratégique et son côté « village », la commune de Roissy-en-France se distingue par son offre hôtelière particulière.

En effet, alors que le village compte à peine 3 000 habitants, la commune recense près de 5 000 unités d'hébergement, principalement localisées dans la zone hôtelière de l'allée du verger à la frange Est du village. La présence de ces hôtels engendre de nombreux déplacements, que ce soit ceux des salariés devant assurer le fonctionnement de ces établissements 24h/24h, mais aussi ceux des clients à héberger. Ces derniers flux sont aujourd'hui organisés sous forme de navettes mutualisées entre les hôtels. Elles constituent un ballet permanent de rotations qui devrait encore s'amplifier avec l'ouverture de nouveaux établissements dans les deux prochaines années.

2- Un secteur à fort potentiel de développement

Les conditions de circulation sur la commune de Roissy-en-France et les abords de la plateforme sont aujourd'hui particulièrement difficiles. Il est donc nécessaire d'agir rapidement pour remédier à cette situation sous peine de parvenir très prochainement à une saturation complète.

Des projets d'envergure

Ainsi, sur la seule commune de Roissy-en-France, les projets de développement des 5 prochaines années se traduiront notamment par :

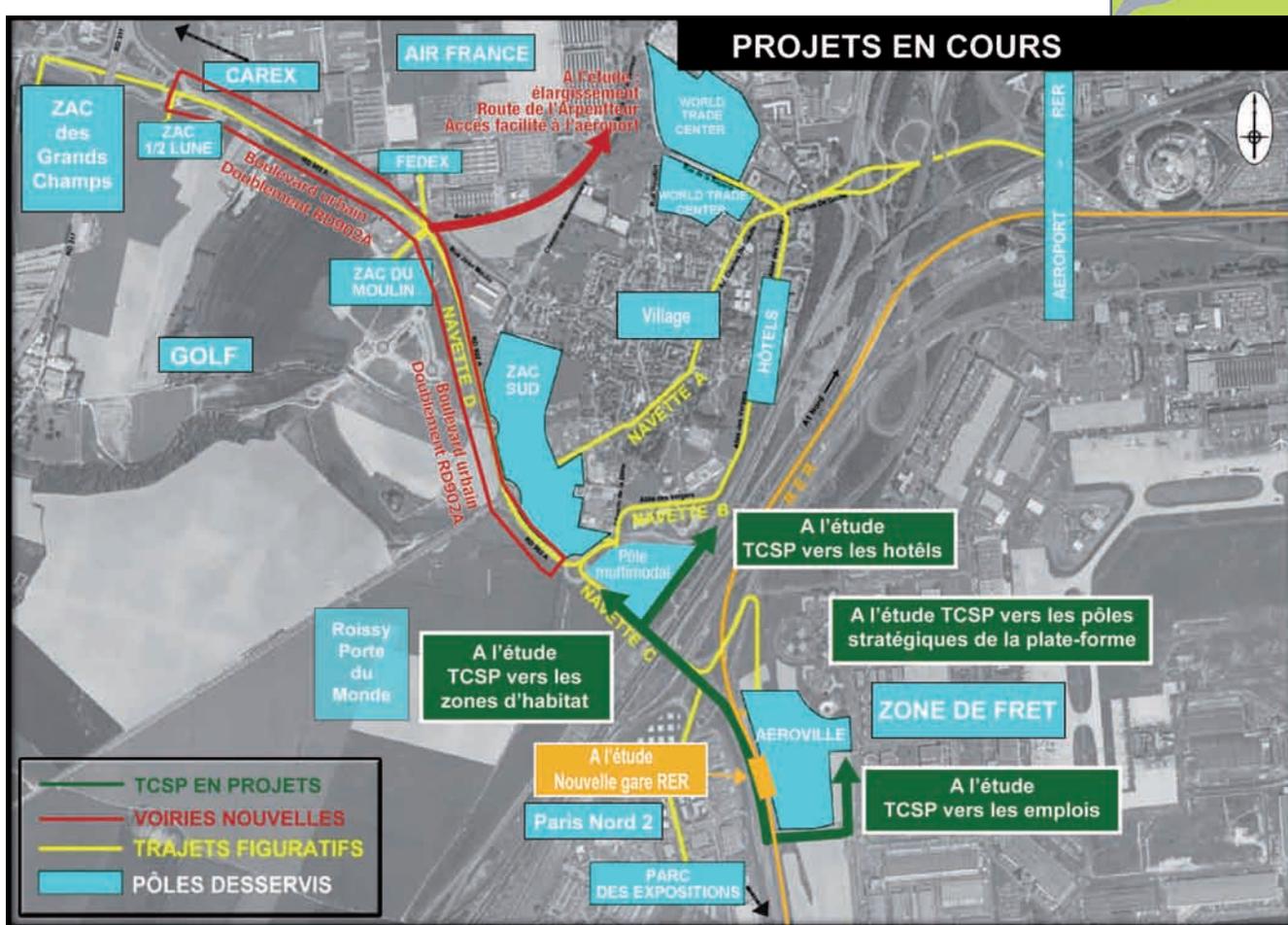
- environ 3 milliards d'euros d'investissements (projet de World Trade Center, zones d'activités, golf, hôtels, ZAC Sud-Roissy, centre commercial

Aéroville, EuroCAREX...);

- + 13 000 emplois ;
- + 3 000 unités d'hébergement hôtelier (soit 8 000 en 2015 contre 5 000 aujourd'hui).

Cela sans compter le développement endogène de l'aéroport qui, outre plusieurs projets de développement immobilier, devrait voir son trafic passer de 60 à 80 millions de passagers dans les 10 prochaines années.

Le réseau du Grand Paris devra aussi assurer une desserte optimale du Parc des Expositions de Villepinte, leader mondial dans ce domaine dont le développement s'amplifie et sera localement complété par l'offre proposée par le World Trade Center.



Ces projets vont générer de forts besoins en déplacements qui ne peuvent pas être résolus et absorbés en étoffant simplement à la marge le réseau actuel. Des moyens de transports lourds et performants doivent être mis en place et le réseau proposé dans

le cadre du Grand Paris doit constituer le maillon structurant à partir duquel vont s'articuler les autres moyens et modes de transports à réaliser à l'échelle locale.

3- Un projet nécessaire mais insuffisant

Le réseau de transport qui va être mis en place dans le cadre du Grand Paris correspond déjà à **une nécessité pour répondre aux besoins actuels**, mais doit aussi permettre de mieux répondre aux besoins générés à moyen et long terme par les projets prévus et induits par la création de nouvelles gares.

Des projets prioritaires à mettre en œuvre

Afin que le réseau de transport local soit véritablement efficace, d'autres projets doivent également être mis en œuvre de manière complémentaire, et il serait inenvisageable que le projet de réseau de transport du Grand Paris mobilise à lui seul toutes les énergies et les investissements au détriment des autres aménagements déjà indispensables à plus court terme :

- **bouclage de la francilienne** au nord-est de l'aéroport permettant d'éviter les flux de transit parasites sur les voiries locales ;

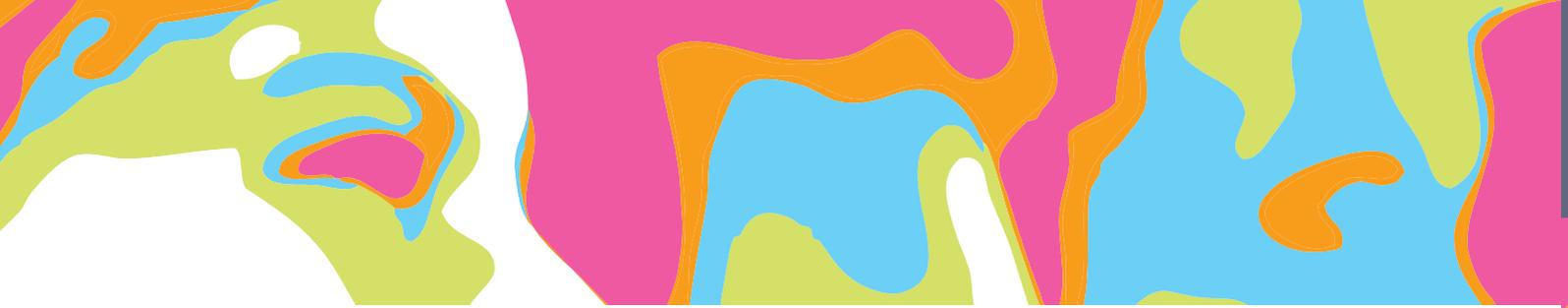
- **réalisation du barreau ferré de Gonesse** entre le RER D et le RER B avec double débranchement nord-sud pour permettre aux habitants du Nord et de l'Est du Val d'Oise et du sud de l'Oise d'accéder plus directement à la plateforme ;
- **création d'une nouvelle gare RER sur la ligne B à hauteur du projet Aéroville** pour desservir les zones d'activités et les secteurs de projet situés à proximité (zone de fret, Aéroville, ZAC Paris Nord 2, Roissy Porte du Monde...), soit 20 000 emplois aujourd'hui et 50 000 d'ici 10 ans ;
- **amélioration du réseau existant** (notamment le RER B et le RER D) ;
- **création d'un pôle d'échange multimodal** entre le sud du Village de Roissy et la future gare RER fret-Aéroville ;
- **réalisation du contournement routier sud de Roissy** ;
- **réalisation d'un transport en commun en site propre sur la RD 902a** vers la plateforme aéroportuaire pour répondre aux besoins des salariés ;
- **trouver des solutions pour délester l'A1** d'une partie de son trafic en le renvoyant sur la RD 317.

À l'horizon 2015

Roissy-en-France
+ 3 000 unités
d'hébergement hôtelier

+13 000 emplois
sur la commune

Près de
3 milliards €
d'investissements
hors zone ADP



Le Grand Paris ne doit pas occulter **une réflexion d'ensemble sur le maillage du réseau complémentaire** et la nécessité de développer et d'articuler d'autres moyens de transport afin de parvenir à un maillage efficace permettant à la commune et au pôle de Roissy de fonctionner dans des conditions satisfaisantes. C'est dans ce sens que la commune a engagé une réflexion avec la Communauté de Communes Roissy Porte de France et ADP.

La mutualisation des réflexions et des actions est donc déjà actée par tous les partenaires d'Aérotropolis et par les hôteliers.

Il s'agit ainsi de favoriser **l'intermodalité** en développant le rabattement d'autres moyens de transports complémentaires sur le réseau structurant du Grand Paris dont les gares doivent devenir des **pôles d'échanges** intermodaux. C'est dans cette optique que s'inscrit la nécessité de créer un pôle d'échanges multimodal au niveau du nœud créé par la RD 902a, l'A1, le rond point de l'hôtel Hyatt et la future gare RER fret-Aéroville

De plus, dans le contexte communal et de l'aéroport, ces pôles d'échanges ne pourront véritablement remplir leur rôle que si le fonctionnement et les horaires sont adaptés.

Conclusion

Une gare au Triangle de Gonesse et une interconnexion au Parc des Expositions

Pour que le réseau de transport soit porteur de développement, il est indispensable de réaliser la gare prévue au Triangle de Gonesse et de l'interconnecter au futur barreau ferré de Gonesse.

De même, alors que la gare au niveau du Parc des Expositions n'est pas positionnée précisément, son interconnexion avec la gare du RER B est nécessaire.

Roissy, porte d'entrée du Grand Paris vouée au tourisme d'affaires

Au regard de la volonté affichée de relancer la position de Paris en tant que grande métropole, il paraît essentiel que les travaux du réseau de transport débutent par Roissy. Le pôle de Roissy constitue en effet la porte d'entrée de la capitale et son ouverture à l'international et va connaître un très fort développement avec la réalisation de nouvelles capacités sur la plateforme et des projets de développement économique de grande ampleur.

Déjà nécessaire dès aujourd'hui, la réalisation du réseau de transport débutant par Roissy deviendrait un formidable vecteur de développement économique et social pour la commune de Roissy-en-France, l'Est du Val d'Oise, mais aussi le nord de la Seine-Saint-Denis.

Les projets de transport complémentaires et nécessaires à court terme doivent également impérativement être réalisés pour ensuite s'articuler avec le réseau du Grand Paris et constituer ainsi un maillage pertinent permettant un développement économique et social de qualité.