



Délibération n° 2011/0035

Séance du 9 février 2011

**DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES
RACCORDEMENT FERROVIAIRE RER D – RER B
BARREAU DE GONESSE**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du Débat Public ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Ile-de-France adopté par le Conseil régional d'Ile-de-France le 25 septembre 2008 ;
- VU** le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** les délibérations n° CR 14-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 12 février 2009 et n° 1-09 du Conseil général du Val d'Oise du 20 mars 2009 approuvant le Contrat Particulier 2009-2013 Région Ile-de-France-Département du Val d'Oise ;
- VU** le Protocole pour la mise en œuvre des actions du Plan « Espoir Banlieues » pour la desserte des quartiers en difficultés, signé par l'Etat et la Région Ile-de-France le 13 octobre 2008 ;
- VU** la délibération du Conseil municipal d'Arnouville du 7 février 2011 ; délibération du Conseil municipal d'Aulnay-sous-Bois du 3 février 2011 ; délibération du Conseil municipal de Gonesse du 27 janvier 2011 ; délibération du Conseil municipal du Thillay du 7 février 2011 ; délibération du Conseil municipal de Tremblay-en-France du 3 février 2011 ; délibération du Conseil municipal de Villepinte du 2 février 2011 ; délibération du Conseil municipal de Villiers-le-Bel du 21 janvier 2011 ;
- VU** le rapport n° 2011/0035 ;
- VU** les avis de la Commission de la Démocratisation du 3 février 2011 et de la Commission des Investissements et de Suivi du Contrat de Projets du 2 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du projet de raccordement ferroviaire RER D – RER B Barreau de Gonesse est approuvé. Les objectifs du projet sont les suivants :

- Mailler le réseau de transports en commun nord-francilien en créant une liaison ferroviaire transversale Est-Ouest, et permettre ainsi des déplacements en rocade sans passer par Paris ;
- Améliorer l'accès aux pôles d'emplois de la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle, du Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte et de la Zone d'Activités de Paris Nord 2, depuis les communes les plus densément peuplées de l'Est du Val-d'Oise et du Nord de la Seine-Saint-Denis ;
- Desservir le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse, secteur à urbaniser de 220 ha dont la mise en œuvre est prévue à l'horizon 2030 ;
- Accompagner le développement économique du secteur Gonesse/ Villepinte/ Tremblay-en-France/ Roissy en offrant une desserte en transport en commun performante ;
- Offrir une desserte capacitaire, par mode ferroviaire, au Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte, complémentaire à la desserte actuelle par la ligne B du RER.

ARTICLE 2 : les caractéristiques fonctionnelles du projet retenu pour être présenté le cas échéant en débat public ou en concertation préalables sont les suivantes :

- le projet retenu est le prolongement des actuelles missions du RER D ayant pour origine/terminus la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville, jusqu'à la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte ;
- le projet comporte la création d'une nouvelle gare implantée au cœur du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse ;
- la traversée du projet d'aménagement de Triangle de Gonesse est réalisée en tranchée ouverte, et en tranchée couverte au niveau des franchissements routiers et de la nouvelle gare ;
- les variantes de franchissement de l'autoroute A1 envisagées, franchissement supérieur par pont ou franchissement inférieur par tunnel, sont à étudier jusqu'au schéma de principe ;
- une fréquence de 4 trains par heure est prévue ;
- la création d'un tiroir d'arrière-gare en gare RER B du Parc des Expositions est programmée.

ARTICLE 3 : en fonction du programme exposé ci-avant, l'estimation du coût du projet (part infrastructure) est fixée entre 290 et 308 millions d'euros ₂₀₁₀ HT.

ARTICLE 4 : la directrice générale est autorisée à saisir, conjointement avec RFF, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) sur la base du dossier de saisine, constitué du DOCP approuvé par la présente délibération et de l'étude de contexte.

ARTICLE 5 : en cas de décision positive sur l'organisation d'un débat public, les études et procédures nécessaires au débat seront poursuivies sur la base des orientations définies dans le DOCP.

ARTICLE 6 : en l'absence d'organisation d'un débat public, une concertation préalable en application du code de l'environnement sera organisée par le STIF conjointement avec RFF. Les modalités de la concertation préalable des habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines, pourront comprendre notamment :

- une publicité préalable dans la presse locale, les sites internet des communes et par voie d'affiches dans les mairies et les lieux de vie de la zone concernée par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de la procédure de concertation ;
- un dépliant d'information et éventuellement une plaquette sur le projet et sur les modalités de concertation, diffusés notamment dans les équipements, les pôles de

transport et les entreprises situés le long ou à proximité du tracé, et mis à disposition dans les mairies ainsi que sur les lieux d'exposition et de réunions publiques ;

- une exposition d'information générale dans les communes concernées ;
- un registre papier présent sur les lieux d'exposition, mis à disposition du public pour y consigner ses remarques et suggestions ;
- un espace internet dédié à la concertation sur ce projet, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation (documents d'information, comptes-rendus des réunions,...) et le dépôt d'observations ou suggestions du public ;
- La tenue d'au moins 5 réunions publiques ouvertes à tous.

Ces modalités ont été soumises pour avis aux collectivités concernées.

ARTICLE 7 : la directrice générale est autorisée à réaliser les études du schéma de principe et la confection du dossier d'enquête publique, en vue d'une approbation par le Conseil du STIF, en tenant compte des enseignements du débat public ou de la concertation préalable.

ARTICLE 8 : la directrice générale est autorisée à prendre toute décision et à signer tout acte permettant la concrétisation du projet.

ARTICLE 9 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le Président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Jean-Paul HUCHON

2011

BARREAU DE GONESSE

Liaison RER D – RER B

Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales

13 janvier 2011

Version F





BARREAU DE GONESSE

Liaison RER D – RER B

SOMMAIRE

PARTIE I – Préambule	5	PARTIE III – Déplacements et offre de transport actuelle et future	43
1 Présentation	5	1 Les déplacements	43
2 Objectifs généraux du projet	7	1.1 Migrations alternantes (issue du Recensement Général de la Population (RGP) 2006 : données fournies par le STIF)	43
3 Résumé des caractéristiques techniques principales	7	1.2 Répartition modale des déplacements domicile-travail à destination du secteur d'étude	47
4 Pilotage de l'étude	7	2 Offre de transports actuelle	49
5 Financements prévisionnels	7	2.1 Réseau routier	49
6 Historique du projet	8	2.2 Les transports collectifs routiers	51
PARTIE II – Description du secteur concerné par le projet	10	2.3 Les transports collectifs ferroviaires	55
1 Périmètre du projet	10	3 Principaux projets d'infrastructures de transport sur le périmètre du projet	56
1.1 L'occupation du sol	11	3.1 Projets routiers	56
1.2 Les équipements générateurs de déplacements	11	3.2 Projets de transport en commun	59
2 Diagnostic du territoire	14	PARTIE IV – Synthèse de l'étude de contexte	65
2.1 Perspectives de population à l'horizon 2015-2030	14	PARTIE V – Description du projet proposé	66
2.2 Les zones d'emploi actuelles	20	1 Synthèse des réflexions ayant conduit au choix du projet	66
2.3 Les perspectives d'emplois à l'horizon 2015-2030	24	1.1 Les fuseaux	66
2.4 Un territoire contrasté	28	1.2 Le franchissement de l'ancienne décharge de Gonesse	68
3 Perspectives de développement	31	1.3 La traversée du Triangle de Gonesse	68
3.1 Le cadre des politiques d'aménagement	31	2 Le tracé retenu et ses variantes	71
3.2 Perspectives de créations de logements	32		
3.3 Perspectives de créations d'emplois	37		



2.1	Le tracé retenu.....	71	PARTIE VIII – Annexes.....	92
2.2	Description des aménagements	71	1 Rencontres avec les acteurs locaux et les collectivités locales:	92
2.3	Exploitation (Figure 43).....	76	2 Bibliographie.....	92
3	Description de l'interaction avec les autres projets.....	76	3 Glossaire	93
3.1	Schéma directeur long terme du RER D et projet RER B+	76		
3.2	Le BHNS	76		
3.3	Déviation de la RD 47	77		
3.4	Roissy-Picardie	78		
PARTIE VI – Impacts du projet.....		79		
1	Evaluation des impacts sur le réseau de transport.....	79		
1.1	Des besoins de desserte à satisfaire.....	79		
1.2	Evaluation des impacts sur les réseaux de transports en commun	79		
2	Evaluation des impacts sur la part modale	82		
3	Evaluation des impacts sur l'environnement (Figure 51).....	84		
3.1	Ecosystèmes remarquables et zones naturelles	84		
3.2	La faune	84		
3.3	La flore	84		
4	Evaluation des impacts sur les sites classés (Figure 52).....	86		
5	Evaluation des impacts sur le bruit et la pollution.....	86		
6	Evaluation des impacts sur le foncier	86		
7	Servitudes d'utilité publique et réseaux techniques (Figure 53).....	88		
8	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	88		
PARTIE VII – Coûts et Délais		90		
1	Coût du projet	90		
1.1	Coût d'infrastructure.....	90		
1.2	Coût du matériel roulant.....	90		
1.3	Coût d'exploitation	90		
2	Calendrier prévisionnel	90		

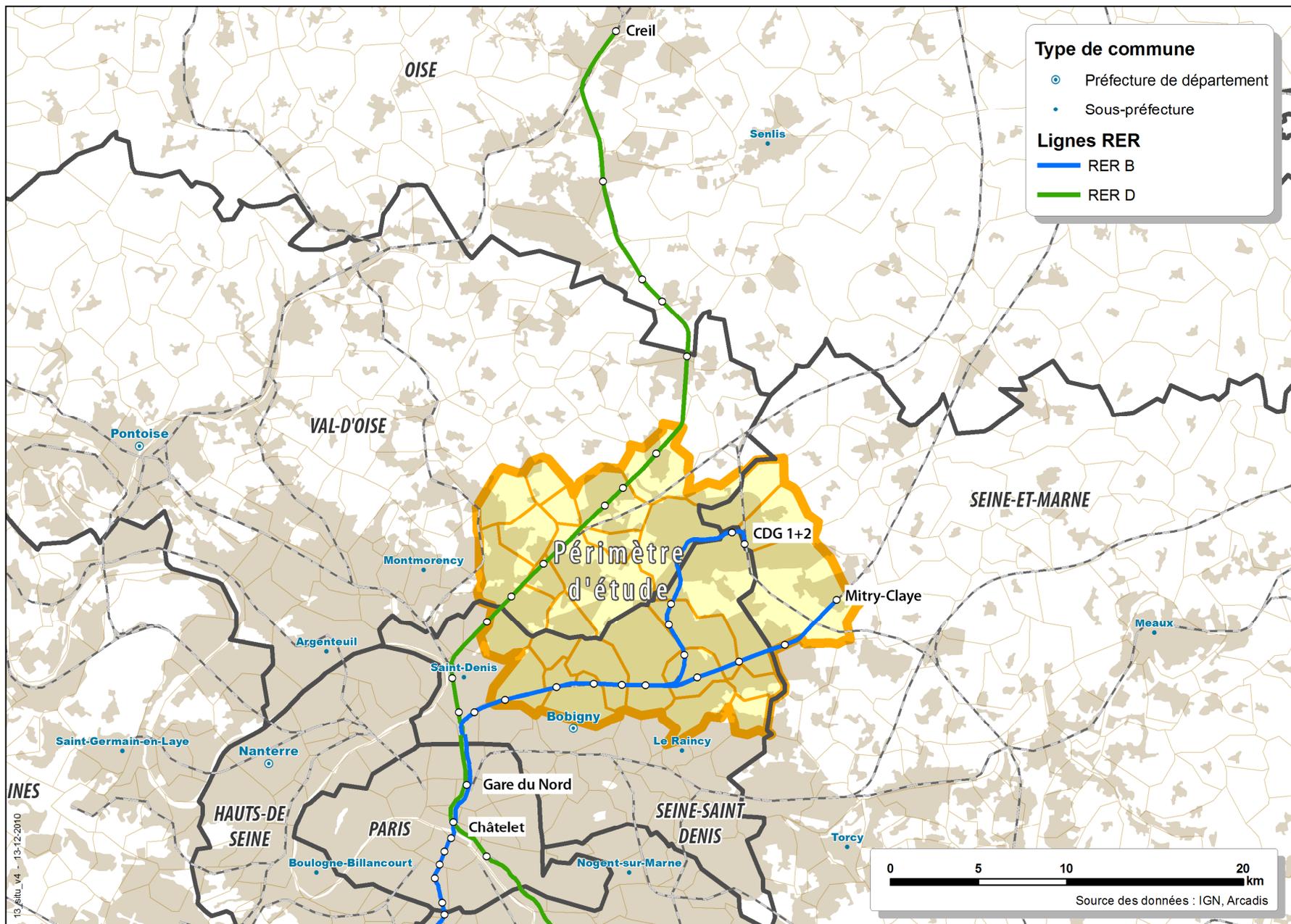


Figure 1 – Carte de situation de la zone d'étude, ARCADIS



PARTIE I – PREAMBULE

1 Présentation

Implanté au cœur d'un secteur économique dynamique, comprenant notamment la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle, la Zone d'Activité (ZA) de Paris Nord 2, le parc des expositions de Paris Nord Villepinte, et le projet urbain d'aménagement du Triangle de Gonesse, le projet de liaison ferroviaire reliant les lignes D et B du Réseau Express Régional (RER), dit barreau de Gonesse, a pour vocation d'accompagner le développement de ce secteur et d'améliorer les déplacements de rocade pour l'ensemble des habitants de l'Est du Val d'Oise.

Le projet consiste à créer une nouvelle branche ferroviaire du RER D, ayant pour origine la gare existante de Villiers-le-Bel et pour terminus la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte, en correspondance avec celui-ci. Il répond à deux objectifs principaux :

- faciliter en premier lieu l'accès aux pôles d'emploi de la plateforme de Roissy, du parc des expositions de Paris Nord Villepinte et de la ZA de Paris Nord 2, depuis les communes les plus densément peuplées de l'Est du Val-d'Oise, situées le long du RER D, et dont une part importante de la population est captive des transports en commun ;
- permettre également d'assurer la desserte des emplois créés dans le projet urbain d'aménagement du Triangle de Gonesse, favorisant ainsi une forte part modale des transports en commun. A ce titre, il est prévu une gare nouvelle, constituée en pôle gare et implantée au cœur de la future zone d'activités du Triangle de Gonesse.

Le tracé du barreau ferroviaire de Gonesse traverse 2 départements et 4 communes :

- le département du Val-d'Oise : communes de Gonesse et du Thillay ;
- le département de la Seine-Saint-Denis : communes d'Aulnay-sous-Bois et de Villepinte.

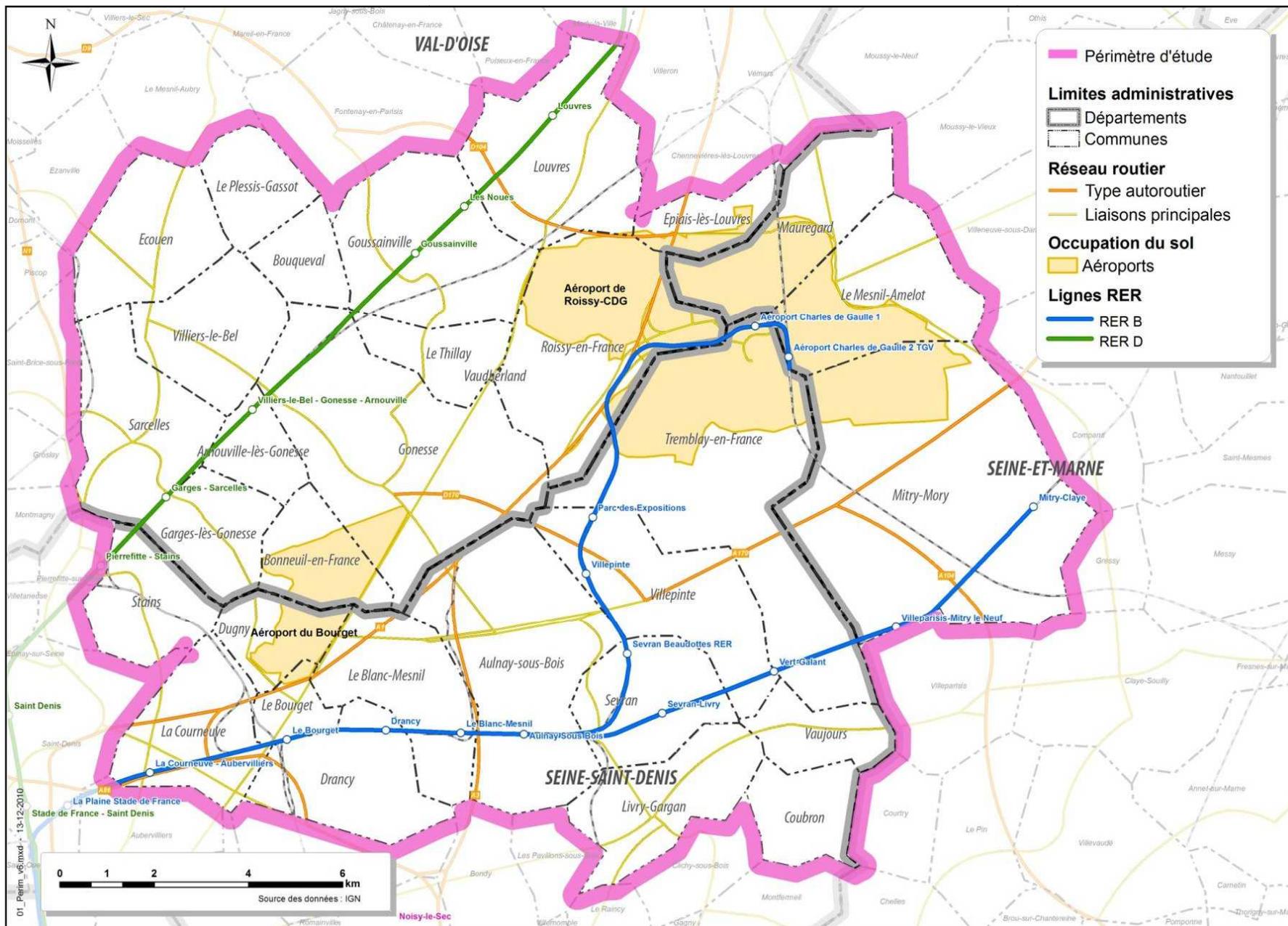


Figure 2 – le périmètre d'étude, ARCADIS



2 Objectifs généraux du projet

Les objectifs fonctionnels auxquels doit répondre le projet de barreau de Gonesse sont les suivants :

- **Proposer à moyen terme une liaison transversale Est-Ouest**, de banlieue à banlieue en rupture avec l'orientation dominante Nord-Sud des réseaux de transport lourds dirigés vers Paris (lignes RER B et D). Il s'agit notamment d'améliorer l'accès au pôle d'emploi de Roissy depuis les communes les plus densément peuplées de l'Est du Val-d'Oise (Gonesse, Sarcelles, Garges-lès-Gonesse) et du nord de la Seine-Saint-Denis.
- **Assurer une desserte de haute capacité du projet urbain d'aménagement du « Triangle de Gonesse » vers Roissy et Paris**. Ce projet urbain d'envergure, porté par l'Etablissement Public d'Aménagement (EPA) Plaine de France, a été conçu en s'appuyant sur le projet ferroviaire du barreau de Gonesse. Ce projet est une véritable colonne vertébrale du développement économique et urbain attendu. Conformément aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Région Ile-de-France, la desserte du projet urbain par le barreau ferré de Gonesse permettra de promouvoir la part modale des transports collectifs.
- **Offrir un mode alternatif au RER B pour l'accès au parc des expositions de Paris Nord Villepinte**. Le barreau ferroviaire de Gonesse permettra d'améliorer l'offre de transports en commun depuis et vers Paris pour les visiteurs des grandes manifestations organisées au parc des expositions, et ce particulièrement en heures de pointe.

3 Résumé des caractéristiques techniques principales

Le projet consiste à prolonger les missions du RER D ayant pour actuel terminus la gare de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville, jusqu'à la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte.

Le tracé se débranche des voies du RER D au nord de la gare de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville, suit les infrastructures existantes (déviation de la Route Départementale (RD) 47 et de la RD 317), dessert le cœur du Triangle de Gonesse grâce à une gare nouvelle, franchit l'A1, longe le sud de la ZA de Paris Nord 2, franchit les voies du RER B et s'achève à la gare Parc des Expositions, son terminus. Celle-ci sera réaménagée afin d'assurer la correspondance entre les deux lignes de RER.

Le trajet durera une dizaine de minutes pour parcourir une dizaine de kilomètres.

S'agissant du prolongement des actuelles missions du RER D ayant pour terminus la gare de Villiers-le-Bel, la fréquence proposée est d'un train par quart d'heure dans chaque sens tout au long de la journée.

Le démarrage des travaux est prévu pour 2017, et leur achèvement 2020. A plus court terme, il est prévu qu'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) assure une liaison équivalente pour renforcer le réseau de transports en commun existant.

Le coût de l'opération du barreau ferroviaire de Gonesse est estimé entre 240 à 260 millions d'Euros (conditions économiques de janvier 2006), selon les options techniques retenues.

Le tracé et ses variantes sont présentés plus précisément dans la partie description des aménagements (Cf. PARTIE IV).

4 Pilotage de l'étude

S'agissant de travaux relatifs au réseau ferré national, Réseau Ferré de France (RFF) assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération et de la rédaction du présent Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP).

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), en tant qu'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, pilote l'ensemble des études et coordonne l'avancement de l'opération.

L'élaboration de ce DOCP s'est faite conjointement avec celui du BHNS (sous maîtrise d'ouvrage STIF). Le volet diagnostic de ces deux DOCP est donc commun.

Ce DOCP sera présenté au Conseil du STIF du 9 février 2011.

5 Financements prévisionnels

Le projet ferroviaire de barreau de Gonesse a été inscrit au XIIème Contrat de plan Etat – Région Île-de-France, conclu pour la période 2000-2006, puis à l'actuel Contrat de Projets Etat – Région (CPER) Île-de-France, conclu pour la période 2007-2013 :

- 50 M€ à répartir entre cinq projets de transport en commun, dont le projet de barreau ferroviaire sont inscrits dans l'enveloppe CPER 2007-2013 pour réaliser les études et les premières acquisitions foncières. Le financement est assuré à 30% par l'Etat et 70% par la Région.
- L'opération a été identifiée dans le cadre du Plan Espoir Banlieue qui prévoit un financement de 50 M€, à parité par l'Etat et la Région Île-de-France, pour réaliser rapidement une liaison Val-d'Oise – Roissy.



- Le projet a également été inscrit au Contrat Particulier Région – Département du Val-d'Oise à hauteur de 20 M€ financés à parité.

6 Historique du projet

• 1998

Etude de faisabilité sommaire conduite par la SNCF sur un projet de barreau ferroviaire à Gonesse. Le projet proposé se débranche du RER D au nord de Villiers-le-Bel, traverse la zone du futur projet urbain de Triangle de Gonesse, et termine en correspondance avec la ligne B du RER à la gare du Parc des Expositions.

• 2004

Etude de potentialité et de marché pour le projet de liaison ferroviaire du Barreau de Gonesse, SNCF, Janvier 2004

- Analyse de la répartition de la population et des emplois ;
- Analyse de la qualité de l'offre de transports ;
- Analyse des pôles générateurs de déplacements.

• 2004-2007

Etudes préliminaires du barreau ferroviaire de Gonesse, réalisées par l'ingénierie ARCADIS pour le compte du maître d'ouvrage RFF, sous le pilotage du STIF. Trois fuseaux de passage ont été initialement envisagés (voir Figure 33) :

- un fuseau Nord se débranchant entre Goussainville et Le Thillay ;
- un fuseau centre entre Le Thillay et Gonesse ;
- un fuseau Sud au sud d'Arnouville et de Gonesse.

Lors de la commission de suivi du 15 juin 2004, le fuseau central est retenu.

Trois variantes de tracé ont été étudiées au sein de ce fuseau central : une variante sud décharge, et deux variantes nord décharge en « S », et « directe » (voir Figure 34).

Lors de ces études préliminaires, le projet urbain d'aménagement du Triangle de Gonesse n'était pas encore lancé.

• 2008

Dès 2008, les financeurs et les partenaires du projet se sont accordés pour étudier la faisabilité d'un BHNS pouvant être mis en service avant le projet de barreau ferré.

• 2009-2010

En 2008, l'EPA Plaine-de-France a lancé un marché de définition pour l'aménagement du Triangle de Gonesse, secteur de 220 ha à urbaniser. A l'issue de cette procédure, l'équipe de concepteurs Güller-Güller a été retenue. Un schéma d'aménagement du Triangle de Gonesse stabilisé a été présenté en 2009.

Le projet urbain du Triangle de Gonesse étant stabilisé, la maîtrise d'ouvrage RFF a lancé en juillet 2009 de nouvelles études pour mettre en cohérence le tracé du projet ferroviaire de barreau de Gonesse issu des études préliminaires (2004-2007), au schéma d'aménagement du Triangle de Gonesse porté par l'EPA Plaine de France. Le tracé retenu à l'issue de celles-ci est celui présenté dans la suite du DOCP.

En parallèle, et en réponse à une demande d'un aménagement complémentaire allant dans le sens d'une meilleure régularité, ARCADIS a étudié la faisabilité d'un tiroir d'arrière gare au niveau du terminus du Parc des Expositions (Figure 41).

Celui-ci fait également partie de la situation de base retenue dans le présent DOCP.

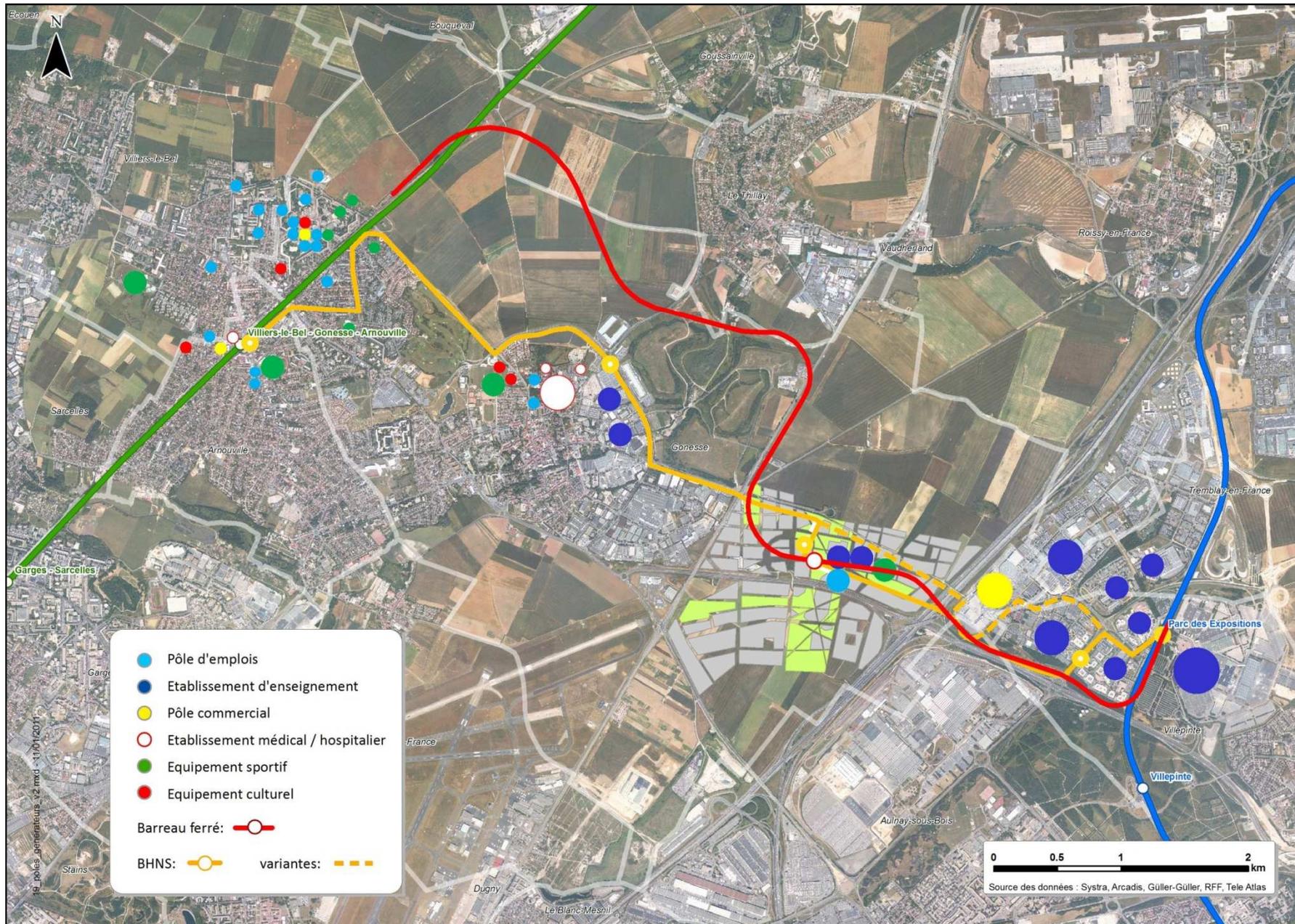


Figure 3 – Les pôles générateurs de déplacements autour des tracés du barreau ferré et du BHNS, SYSTRA & ARCADIS



PARTIE II – DESCRIPTION DU SECTEUR CONCERNE PAR LE PROJET

1 Périmètre du projet

A l'échelle de la métropole francilienne, le projet est situé dans le corridor aéroportuaire reliant Roissy et Paris.

A l'échelle de la zone d'étude, le projet se situe :

- à 15 km du centre de Paris, la desserte de la capitale étant assurée par un réseau routier dense : A1, A3, RD317, RD902, RD47 et l'Avenue du Parisis ;
- à une vingtaine de kilomètres à vol d'oiseau du pôle de la Défense ;
- au cœur du « corridor aéroportuaire » Roissy-Le Bourget, entre la plateforme de Roissy-CDG (5 km) et celle du Bourget (3 km) ;
- à respectivement 2,5 km et 6,5 km des gares du RER D de Goussainville et de Louvres au Nord, et à 1,7 km et 4 km des gares de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville et de Garges – Sarcelles au Sud ;
- à environ 7 km des gares du RER B de Roissy au Nord et à 1 km et 11,5 km des gares de Villepinte et du Bourget.

Le barreau de Gonesse traverse 2 départements :

- le Val-d'Oise (95) : le tracé traverse en grande partie la commune de Gonesse, et passe en limite Sud de la commune du Thillay.
- la Seine-Saint-Denis (93) : le tracé s'achève dans la commune de Villepinte (zone de Paris Nord 2). Aulnay-sous-Bois voit passer le projet dans sa limite septentrionale sur une très courte distance.

Situé au cœur du Parisis, le territoire est localisé aux franges immédiates de l'agglomération parisienne, en limite des plaines céréalières. D'altitude moyenne de 70 m, la zone centrale qui accueillera le projet urbain du Triangle de Gonesse offre un panorama sur la capitale. Les zones d'activités et les aéroports occupent une grande partie de la zone d'étude, constituant « le corridor aéroportuaire ». Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle limite fortement, voire interdit, la construction de nouveaux logements (cf. Figure 14).

Le territoire est parcouru d'axes traversants à dominante Nord-Sud tels que l'autoroute A1, la LGV Nord et les deux lignes de RER B et D (Figure 25 et Figure 2). Le territoire est également parcouru par de nombreux réseaux de transport d'énergie (électricité, gaz) et de télécommunication (fibre optique, réseaux téléphoniques...) (Figure 53).

Cependant, le projet de barreau ferré a une aire d'influence plus étendue que le périmètre d'étude stricto sensu. Il permettra de fluidifier les liaisons interdépartementales et de contribuer au développement des pôles d'activités et des projets d'urbanisation qui sont envisagés autour de l'aéroport de Roissy et du parc des expositions de Paris Nord Villepinte. La réalisation du Triangle de Gonesse, projet structurant du territoire est également dimensionnant pour la mise en œuvre des projets de transports.

Le secteur d'étude a donc été élargi aux communes des départements limitrophes afin de prendre en compte les flux de déplacements générés par ces grands pôles d'activité.

Il recoupe six Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) et se compose de 31 communes réparties de la façon suivante :



EPCI	Communes membres
Département du Val d'Oise	
Communauté d'Agglomération du Val de France	<i>Arnouville, Sarcelles, Garges-lès-Gonesse, Villiers-le-Bel</i>
Communauté de Communes Roissy Porte de France	<i>Bouqueval, Ecoen, Epiais-lès-Louvres, Le Plessis-Gassot, Le Thillay, Louvres, Roissy-en-France, Vaudherland</i>
	<i>Goussainville, Gonesse, Bonneuil-en-France</i>
Département de Seine-Saint-Denis	
Communauté d'Agglomération de l'aéroport du Bourget	<i>Drancy, Le Bourget, Dugny</i>
Communauté d'Agglomération Plaine de France	<i>Sevran, Villepinte, Tremblay-en-France</i>
Communauté d'Agglomération Plaine-Commune	<i>La Courneuve, Stains</i>
Syndicat Intercommunal d'Équipement et d'Aménagement des Pays de France et de l'Aulnoye (SEAPFA)	<i>Communauté d'agglomération Plaine de France + Aulnay-sous-Bois, Le Blanc-Mesnil</i>
	<i>Livry-Gargan, Vaujours, Coubron</i>
Département de Seine et Marne	
Communauté de Communes de la Plaine de France	<i>Le Mesnil-Amelot, Mauregard, Mitry-Mory</i>

Ce découpage territorial est présenté en Figure 4.

1.1 L'occupation du sol

D'après la Figure 5, qui présente l'occupation du sol sur l'aire d'étude, différentes occupations principales du territoire sont mises à jour :

- un tissu urbain discontinu à l'Ouest (Gonesse) ainsi qu'à l'Est (Aulnay-sous-Bois ;)
- deux zones aéroportuaires : le Bourget et l'aéroport de Roissy-CDG ;
- des zones commerciales et d'activités : notamment la zone de Paris Nord 2 ;
- des terres agricoles : sur la majorité du territoire, notamment au Nord et entre Gonesse et Paris Nord 2.

Une grande partie des ces zones seront amenées à muter, compte tenu de la mise en œuvre, sur l'aire d'étude de projets d'aménagement de grande envergure, notamment, le projet urbain d'aménagement du Triangle de Gonesse, et l'aménagement de la zone non urbanisée entre l'autoroute A1 et la zone de Fret sud de Roissy (secteur dit « Aéroville »).

Cependant, ces perspectives de développement sont limitées par les contraintes du PEB.

1.2 Les équipements générateurs de déplacements

Les équipements générateurs de déplacements sont principalement localisés autour des pôles gares du secteur. Le projet de barreau ferré de Gonesse contribuera ainsi à réduire les temps de parcours entre les deux pôles d'activités que sont les gares du RER D (Garges-Sarcelles et Villiers-le-Bel – Gonesse - Arnouville) et du RER B (Parc des Expositions). Des équipements générateurs de déplacements seront implantés à terme autour du pôle gare situé au cœur du projet urbain du Triangle de Gonesse.

Les équipements sportifs, culturels et d'enseignements se concentrent dans la zone à vocation davantage résidentielle, située à proximité de la gare de Garges-lès-Gonesse – Sarcelles.

Les pôles d'emploi se situent à l'est du secteur d'étude, autour de la gare du Parc des Expositions du RER B à Villepinte. Ceci s'explique par la présence à proximité de cette gare de la zone commerciale Paris Nord, de la plate-forme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle et du parc des expositions qui constituent les principales sources d'emploi du secteur.

L'attractivité de la commune d'Arnouville s'explique principalement par l'existence d'une zone commerciale qui engendre un nombre important de déplacements.

A mi-parcours un pôle d'attractivité fort à Gonesse accueille à la fois des établissements hospitaliers, des équipements sportifs et d'enseignement, et des activités économiques.

Les flux de déplacements sur la commune de Gonesse sont en majorité générés par la présence de la zone hospitalière.

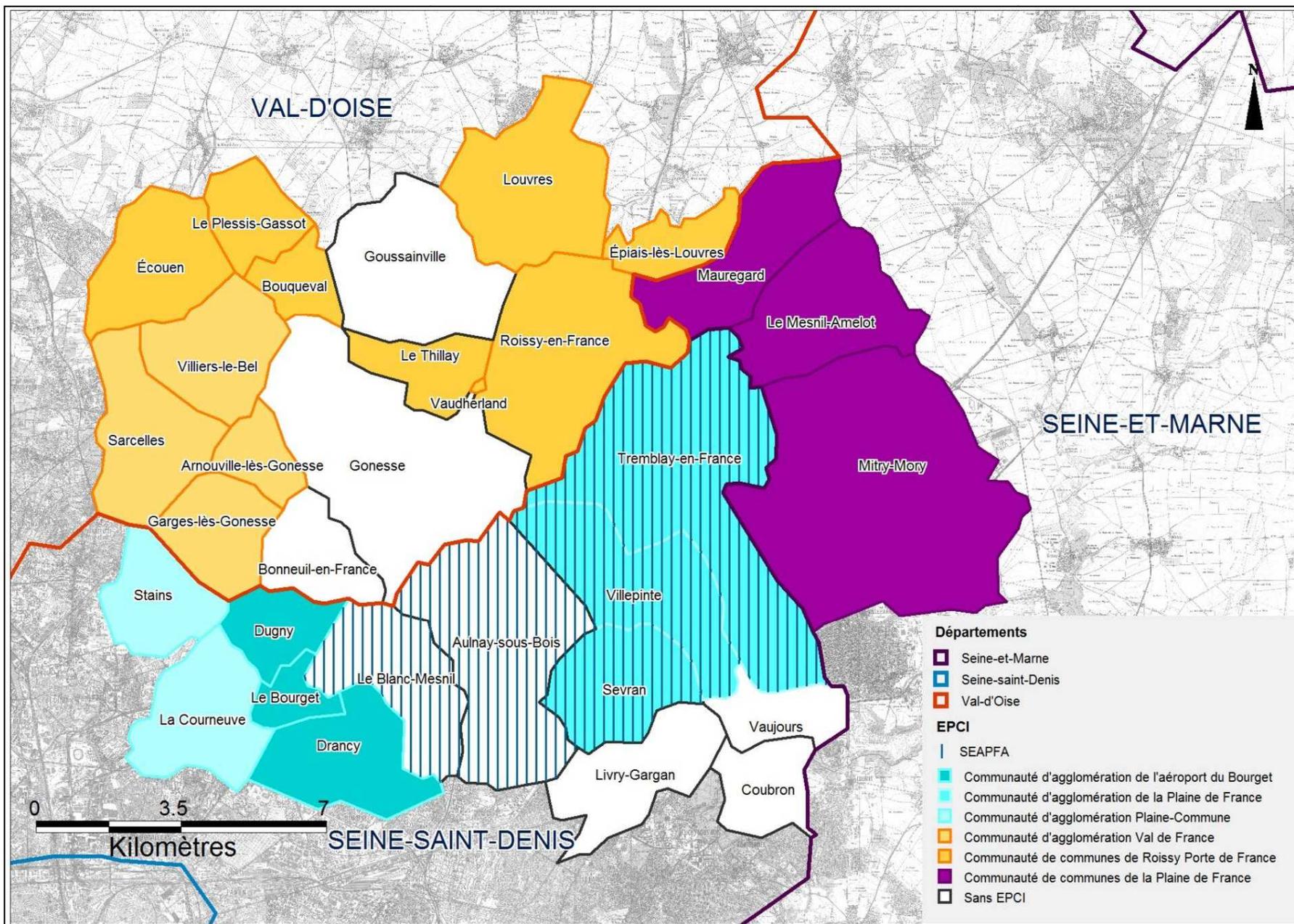


Figure 4 – Périmètre administratif de l'aire d'étude, SYSTRA, Septembre 2010

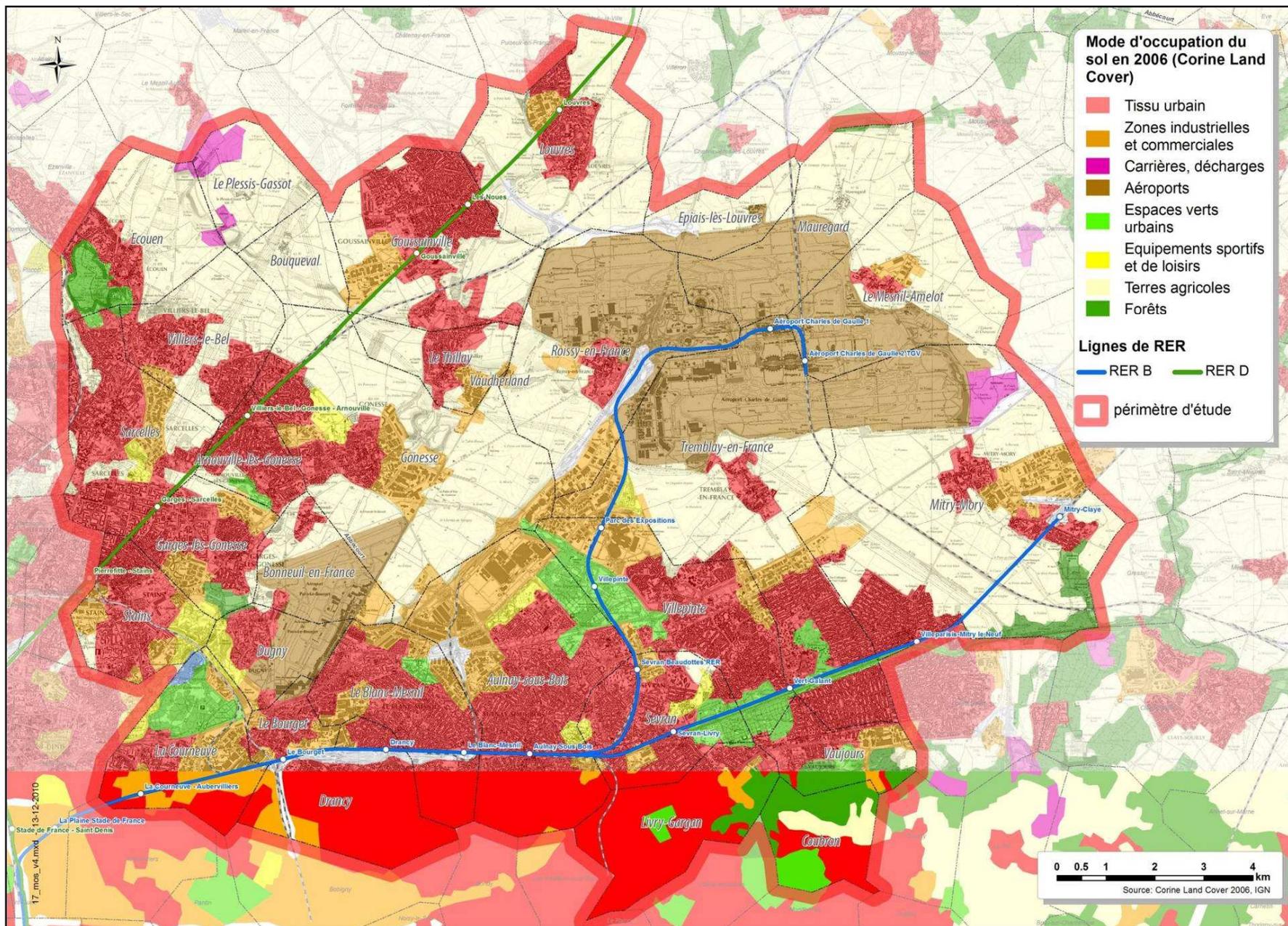


Figure 5 – Type d'occupation du sol dans la zone d'étude, ARCADIS



2 Diagnostic du territoire

2.1 Perspectives de population à l'horizon 2015-2030

La zone d'étude élargie compte plus de 700 000 habitants (Source Insee 2007) principalement repartis au sud. Il s'agit de secteurs résidentiels s'étalant de Stains à Aulnay-sous-Bois en passant par Drancy et la Courneuve.

Le sud-ouest du secteur d'étude constitue également une zone d'urbanisation dense en particulier les communes de Garges-lès-Gonesse, Villiers-le-Bel, Sarcelles et Arnouville.

Le nord de la zone d'étude présente une densité plus faible qui s'explique essentiellement par la présence de zones industrielles et économiques et par les contraintes d'urbanisation liées à la proximité de l'aéroport de Roissy-CDG (Roissy-en-France compte moins de 3 000 habitants). Les zones d'habitations sont éparées. Ainsi, la Communauté de Communes (CC) de Roissy Porte de France regroupe des communes de moins de 10 000 habitants dont Epiais-lès-Louvres, Vaudherland et le Plessis-Gassot qui comptent moins de 100 habitants.

Dans le nord-est de la zone d'étude, on retrouve des communes moins denses, présentant un caractère plus rural en particulier les communes du département de la Seine-et-Marne, Mauregard et Le Mesnil-Amelot comptabilisant moins de 600 habitants.

La Figure 6 présente la densité de population par commune et les perspectives d'évolution.

Les augmentations de population importantes sont identifiées sur les communes de la Seine Saint Denis telles Drancy, Le Bourget et les communes de la Communauté d'Agglomération (CA) Plaine de France (Tremblay-en-France, Villepinte, Sevran).

La commune de Louvres bénéficie d'un vaste programme de création de logement (projet d'Eco-quartier) qui devrait contribuer à augmenter de 75% sa population d'ici 2030. Ces augmentations sont justifiées par la réalisation de nombreux projets de création de logements qui sont présentés dans en PARTIE II – 3.2.

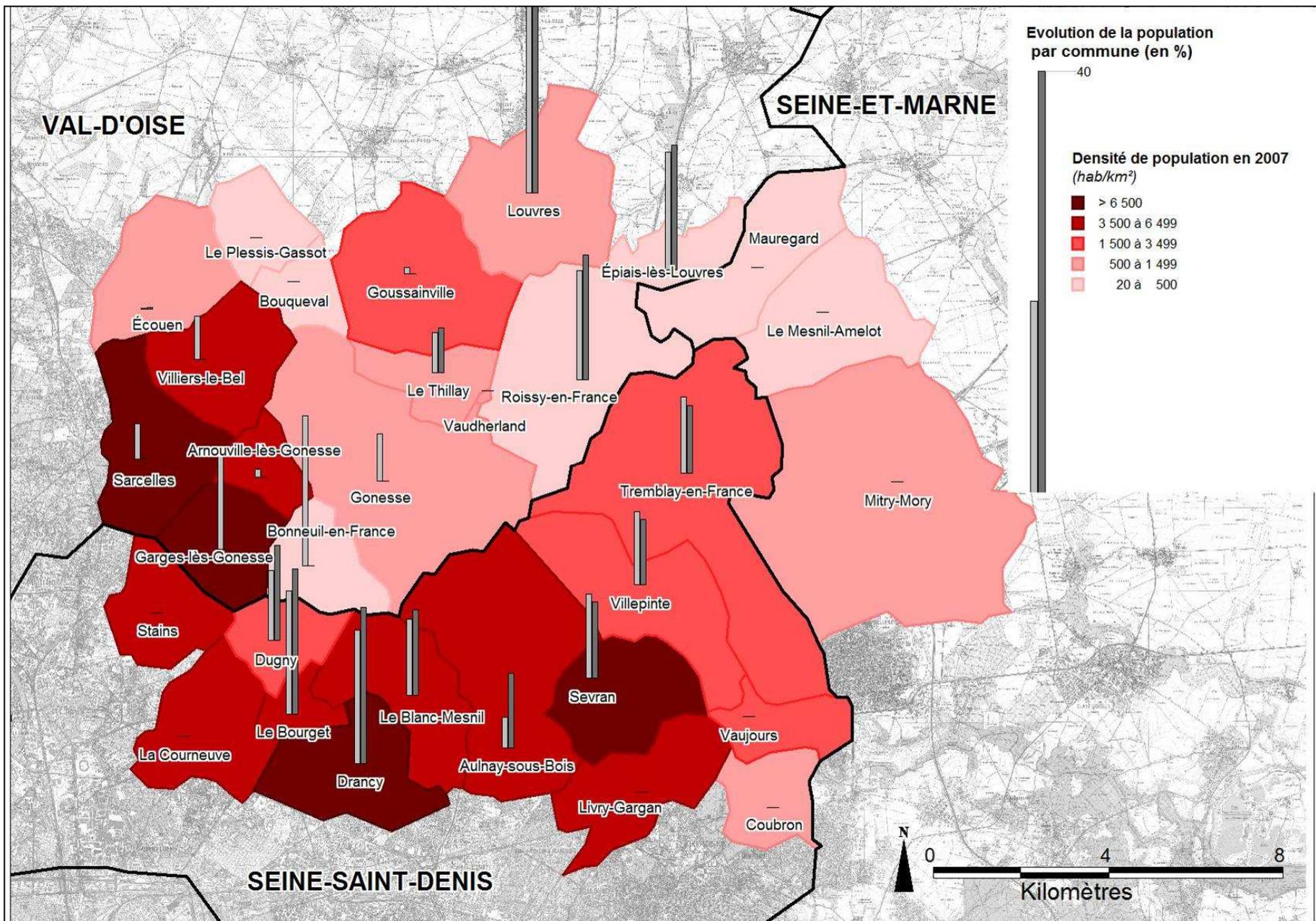


Figure 6 – Carte densité de population en 2007 et évolution de la population entre 2015 et 2030, SYSTRA, septembre 2010



A partir des contacts pris avec les partenaires et des prévisions d'évolution de la population réalisées par la Région Île-de-France, les projections de populations par commune en 2015 et 2030 sont les suivantes :

EPCI	Communes	1999	2007	Projections	
				2015	2030
Communauté d'agglomération val de France	<i>Arnouville</i>	12262	13215	13330	13330
	<i>Sarcelles</i>	57851	59594	61951	61951
	<i>Garges-lès-Gonesse</i>	40060	39098	43255	43255
	<i>Villiers-le-Bel</i>	26143	27091	28423	28423
Communauté de communes Roissy Porte de France	<i>Bouqueval</i>	293	309	309	309
	<i>Écouen</i>	7117	7383	7397	7417
	<i>Épiais-lès-Louvres</i>	60	76	86	98
	<i>Le Plessis-Gassot</i>	75	82	82	82
	<i>Le Thillay</i>	3668	4011	4191	4405
	<i>Louvres</i>	8792	8905	11893	15553
	<i>Roissy-en-France</i>	2366	2537	2849	3247
Communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget	<i>Vaudherland</i>	88	91	91	91
	<i>Drancy</i>	62271	65843	75707	88907
	<i>Le Bourget</i>	12134	12961	14761	17161
Communauté d'agglomération Plaine de France	<i>Dugny</i>	8635	10439	11255	12455
	<i>Sevran</i>	47029	51110	55934	60710
	<i>Villepinte</i>	33795	35444	38372	41204
Communauté d'agglomération Plaine-Commune	<i>Tremblay-en-France</i>	33852	35410	38458	41410
	<i>La Courneuve</i>	35301	37228	37228	37228
SEAPFA	<i>Stains</i>	32826	34663	34663	34663
	<i>Aulnay-sous-Bois</i>	80030	82513	85393	92593
	<i>Le Blanc-Mesnil</i>	46838	50910	55230	60510



EPCI	Communes	1999	2007	Projections	
				2015	2030
<i>Communauté de communes de la Plaine de France</i>	<i>Le Mesnil-Amelot</i>	565	872	872	872
	<i>Mauregard</i>	237	249	249	249
	<i>Mitry-Mory</i>	16863	18348	18348	18348
<i>Sans EPCI</i>	<i>Coubron</i>	4620	4646	4646	4646
	<i>Gonesse</i>	24701	26262	27690	27690
	<i>Goussainville</i>	27350	30310	30555	30555
	<i>Livry-Gargan</i>	37283	41893	41893	41893
	<i>Bonneuil-en-France</i>	774	711	831	831
	<i>Vaujours</i>	5559	6047	6047	6047
TOTAL		669 438	708 251	751 989	796 132

Tableau 1 - Perspectives d'évolution de la population sur l'aire d'étude à l'horizon 2015-2030 (Données 1999 - 2007 : source INSEE, projections 2015 - 2030 : région Île de France)



EPCI	Communes	2007	2030	Total évolution 2007-2030	Evolution de la population entre 2007 et 2030
<i>Communauté d'agglomération val de France</i>	<i>Arnouville</i>	13215	13330	115	0,9%
	<i>Sarcelles</i>	59594	61951	2357	3,9%
	<i>Garges-lès-Gonesse</i>	39098	43255	4157	10,6%
	<i>Villiers-le-Bel</i>	27091	28423	1332	4,9%
<i>Communauté de communes Roissy Porte de France</i>	<i>Bouqueval</i>	309	309	0	0,0%
	<i>Écouen</i>	7383	7417	34	0,5%
	<i>Épiais-lès-Louvres</i>	76	98	22	28,4%
	<i>Le Plessis-Gassot</i>	82	82	0	0,0%
	<i>Le Thillay</i>	4011	4405	394	9,8%
	<i>Louvres</i>	8905	15553	6648	74,6%
	<i>Roissy-en-France</i>	2537	3247	710	28,0%
	<i>Vaudherland</i>	91	91	0	0,00%
<i>Communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget</i>	<i>Drancy</i>	65843	88907	23064	35%
	<i>Le Bourget</i>	12961	17161	4200	32,4%
	<i>Dugny</i>	10439	12455	2016	19,3%
<i>Communauté d'agglomération Plaine de France</i>	<i>Sevran</i>	51110	60710	9600	18,8%
	<i>Villepinte</i>	35444	41204	5760	16,2%
	<i>Tremblay-en-France</i>	35410	41410	6000	16,9%
<i>Communauté d'agglomération Plaine-Commune</i>	<i>La Courneuve</i>	37228	37228	0	0,00%
	<i>Stains</i>	34663	34663	0	0,0%



EPCI	Communes	2007	2030	Total évolution 2007-2030	Evolution de la population entre 2007 et 2030
SEAPFA *1	Aulnay-sous-Bois	82513	92593	10080	12,2%
	Le Blanc-Mesnil	50910	60510	9600	18,9%
Communauté de communes de la Plaine de France	Le Mesnil-Amelot	872	872	0	0,0%
	Mauregard	249	249	0	0,0%
	Mitry-Mory	18348	18348	0	0,0%
Sans EPCI	Coubron	4646	4646	0	0,0%
	Gonesse	26262	27690	1428	5,4%
	Goussainville	30310	30555	245	0,8%
	Livry-Gargan	41893	41893	0	0,0%
	Bonneuil-en-France	711	831	120	16,9%
	Vaujours	6047	6047	0	0,0%

Tableau 2 - Perspectives et taux d'évolution de la population sur l'aire d'étude à l'horizon 2030 (Données 1999 et 2007 : source INSEE, projections 2030 : région Île de France)

2.2 Les zones d'emploi actuelles

La Figure 11 présente la localisation et l'aire des zones d'emplois du secteur d'étude. On dénombre 4 zones d'emplois majeures dans le périmètre d'étude.

2.2.1. La plateforme aéroportuaire de Roissy-CDG

Plateforme aéroportuaire de première importance, Roissy-Charles de Gaulle, se place au premier rang des aéroports européens en transport de fret (2,05 millions de tonnes en 2009), et en seconde place en termes de transport de voyageurs (57,9 millions de passagers en 2009 dont 32% sont en correspondance). C'est également un pôle hôtelier majeur, avec 5 000 unités d'hébergement (8 000 en 2014).

Roissy-CDG est desservi par une gare TGV qui transporte 3,5 millions de passagers dont 75% sont en correspondance avec un vol aérien.

90 000 salariés travaillent à Roissy en 2009. Ce chiffre est en hausse de 59% depuis 1998. Cette augmentation est corrélée avec l'augmentation du trafic aérien. Selon Aéroport de Paris (ADP), chaque million de passagers supplémentaire génère la création de 1 500 emplois directs et 3 000 emplois indirects.

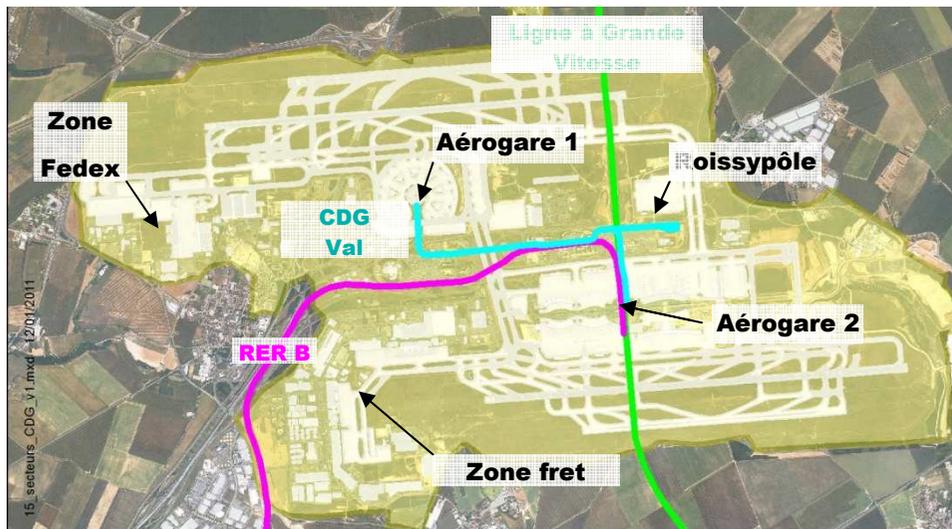


Figure 7 - Roissy-CDG

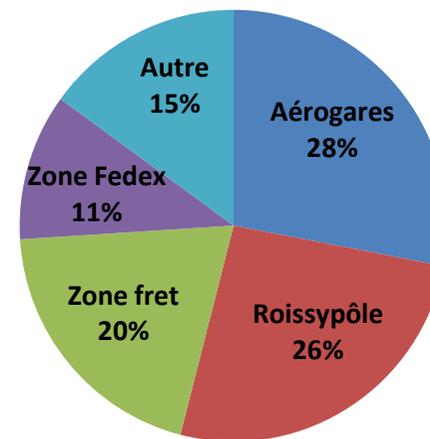


Figure 8 - Répartition des emplois sur la plateforme en 2009 (source : enquête de l'Observatoire des Métiers, de l'Emploi et de la Formation de Roissy-CDG, 2009)

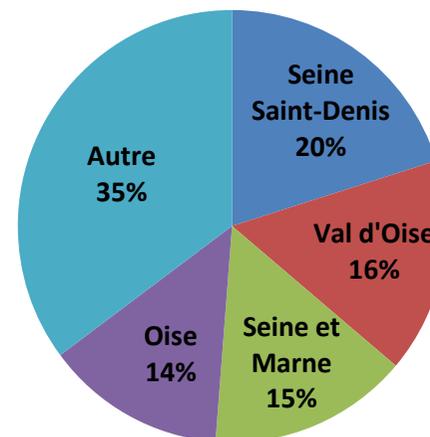


Figure 9 - Lieu de résidence des salariés travaillant sur la plateforme en 2007 (source : enquête de l'Observatoire des Métiers, de l'Emploi et de la Formation de Roissy-CDG, 2007)

En 2002, seuls 8% des actifs des communes faisant partie du Syndicat Intercommunal de l'Est du Val-d'Oise (SIEVO) travaillaient à Roissy et 15% occupaient des emplois induits.



En 2008, la part modale des salariés venant en transports en commun reste faible : 10%.

Pour comparaison, la part modale des clients aériens venant en transports en commun est de 28% en 2009, en forte hausse depuis 2007 (20%).

Le CDG VAL est ouvert depuis 2007. Il est fréquenté par 10 millions d'utilisateurs par an. La part de clients aériens et de salariés est équivalente. 60 à 65% des emplois sont irrigués par CDG VAL. L'enquête du Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE) montre que l'ouverture du VAL a engendré un report modal vers les transports en commun des salariés.

2.2.2. Le parc des expositions de Paris Nord Villepinte

Principalement orienté vers les professionnels, le parc des expositions de Paris Nord Villepinte est le premier parc d'expositions en France par la taille et pour l'accueil de salons professionnels. Il occupe une superficie de 137 ha et 242 000 m² d'espaces d'expositions sont actuellement disponibles. 30 à 50 événements y sont organisés annuellement, attirant 300 000 visiteurs (2001).

30% des visiteurs du Parc des Expositions viennent en transports en commun. La gare du RER B actuelle du Parc des Expositions connaît des situations de congestion à l'occasion de certains grands salons. Le projet de barreau ferroviaire de Gonesse permettra d'offrir une alternative à la desserte en transport en commun du Parc des Expositions de Villepinte.

2.2.3. La zone d'activités de Paris Nord 2

Aménagée par l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (AFTRP), bâtie sur une surface de 300 ha, cette zone d'activités offre 1 million de mètres carrés construits et accueille 18 000 salariés regroupés au sein de 500 sociétés dans le domaine tertiaire et commercial. De nombreux grands groupes y ont implanté leurs sièges (Yoplait, Embraer...), la proximité de l'aéroport de Roissy-CDG apparaissant comme un atout.

Seuls 20% des salariés viennent en transports en commun (RER B), malgré la saturation régulière du réseau routier (A104).

Cette zone est mitoyenne du Triangle de Gonesse et verra le projet barreau ferré passer en sa limite Sud. Le terminus du barreau de Gonesse en gare de Parc des Expositions du RER B desservira directement cette zone.

2.2.4. Le Bourget : aéroport d'affaires, parc des expositions et zone d'activités

130 000 passagers transitent en 2006 par cet aéroport tourné vers les voyages d'affaires. Depuis 1998, le trafic de cet aéroport connaît une progression lente mais constante. En 2009, 8 000 emplois directs et indirects sont générés par le Bourget et ses zones d'activités.

Les surfaces d'exposition du parc des expositions Paris-le-Bourget s'élèvent à 80 000 m² sur une surface totale de 350 000m². Il s'agit du troisième centre d'expositions en Île-de-France. Il accueille notamment le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace (78 000m² de surfaces d'exposition).

La zone d'activité du Bourget accueille 60 entreprises (principalement du secteur aérien).

En 2010, le musée de l'Air et de l'Espace attirait 300 000 visiteurs annuels. La part modale du RER B pour les visiteurs du musée était de 37% (2002).

2.2.5. Les autres zones d'activité

- L'aire des vents

Située sur la commune de la Courneuve, en bordure du Parc Départemental de la Courneuve, et accessible par la gare du RER B du Bourget, l'aire des vents accueille tous les ans de 500 000 à 600 000 visiteurs lors de la fête de l'humanité.

- Zones d'Activités Economiques (ZAE) dans les communes du (SIEVO)

Elles sont constituées en majorité d'entreprises de plus de 50 salariés à vocation industrielle ou logistique avec une prépondérance des entreprises de plus de 50 salariés). Elles représentent 32% des entreprises implantées sur le territoire du SIEVO. Elles se caractérisent par un faible taux de vacance.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du SIEVO les classe en quatre catégories :

- des parcs de référence aux alentours de Roissy comme Paris Nord 2 et la ZAC du Moulin ;
- des parcs logistiques isolés ;
- des ZA construites dans les années 60 en cours de requalification ;



2.3 Les perspectives d'emplois à l'horizon 2015-2030

Le nombre d'emplois actuels sur l'aire d'étude s'élèvent à près de 297 000, principalement implantés autour des pôles d'activités suivants :

- Plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle ;
- Zone commerciale Paris Nord 2 ;
- Parc des expositions et aéroport du Bourget.

Le secteur sud-ouest de l'aire d'étude se caractérise par une forte densité d'emplois notamment sur les communes d'Aulnay-sous-Bois, Drancy, La Courneuve en Seine Saint Denis, et sur les communes de Garges-lès-Gonesse et Sarcelles sur le département du Val d'Oise ; contrairement aux zones plus rurales à l'est dans le département de Seine-et-Marne. La commune d'Aulnay-sous-Bois constitue la troisième ville du département de Seine-Saint-Denis sur le plan économique. Elle accueille notamment PSA Peugeot Citroën et L'Oréal.

La commune de Gonesse bénéficie d'une position stratégique au sein de cette aire d'étude. En effet, sa situation centrale entre ces deux pôles économiques révèle un potentiel de développement important qui sera mis en valeur au travers du projet urbain d'aménagement du Triangle de Gonesse.

D'après les contacts pris auprès des différents partenaires, les communes de la CA du Val de France prévoient des augmentations du nombre d'emplois comprises entre 11 et 17% selon l'hypothèse retenue.

Deux hypothèses de créations d'emplois à l'horizon 2030 sont envisagées :

- Scénario prévisions basses, avec les hypothèses suivantes (hypothèses basses Région Ile-de-France) : création de logements : 3 580 / an depuis 2005

Solde d'emplois : période 2005-2015 : + 29 000 / période 2005-2030 : +72 000 à terme

- Scénario prévisions hautes avec les hypothèses suivantes : création de logements : 4 400 / an (hypothèse haute de la Région Ile-de-France convergente avec l'hypothèse de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA-IF).

Solde d'emplois : +65 750 en 2015 / + 117 625 entre 2015 et 2030 soit + 183 375 à terme (hypothèse EPA-DRIEA)

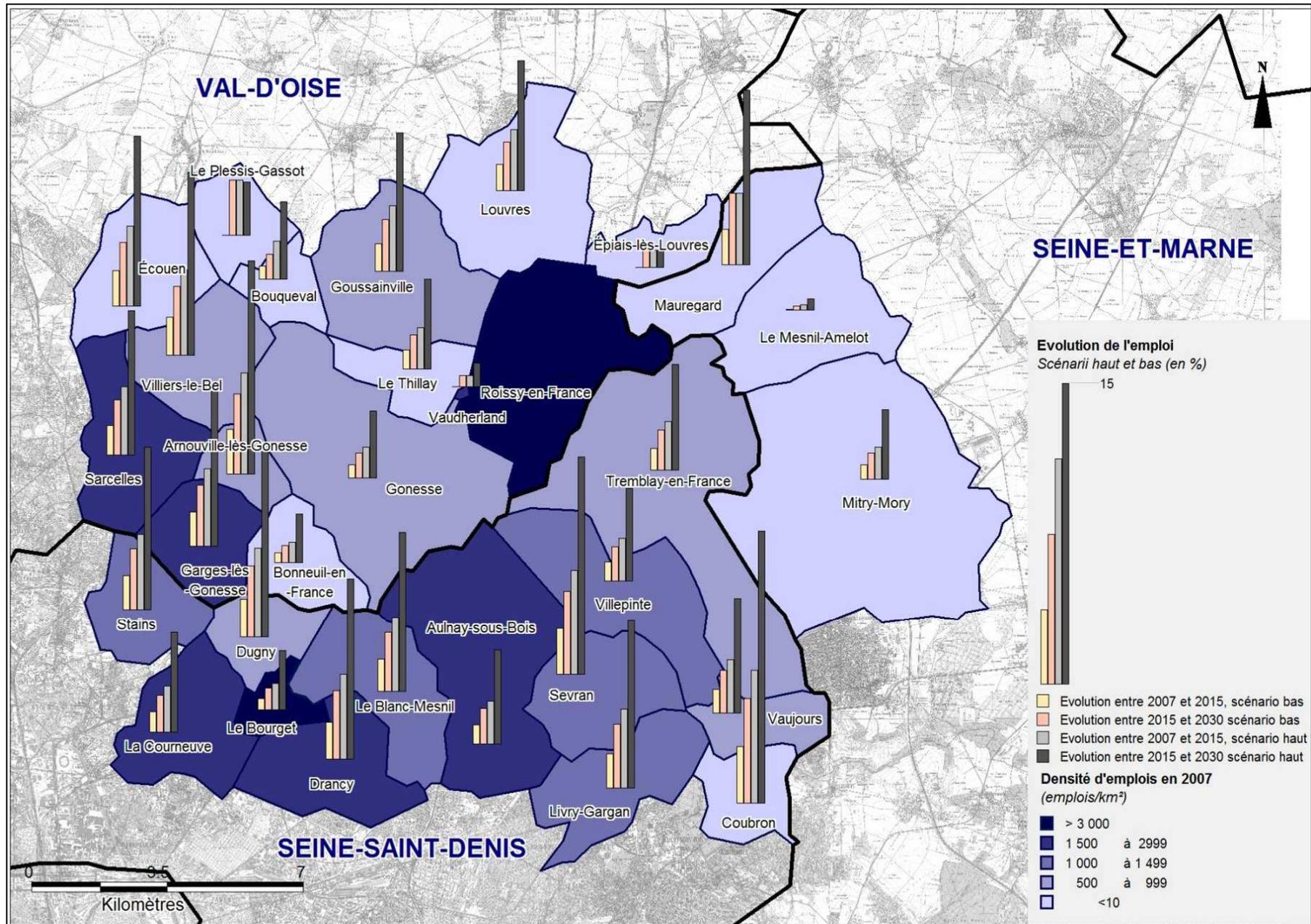


Figure 12 – Carte des densités d'emplois en 2007, et évolution de l'emploi entre 2015 et 2030 (scénarios haut et bas), SYSTRA



A partir des contacts pris avec les partenaires et des prévisions d'évolution de la population réalisées par la Région Île-de-France, les projections d'emplois par commune en 2015 et 2030 sont les suivantes :

EPCI	Commune	2007*	2030 HB**	2030 HH***	Total évolution en%	
					HB	HH
Communauté d'agglomération val de France	Arnouville	2193	149	380	6,8%	17,3%
	Sarcelles	14720	672	1713	4,6%	11,6%
	Garges-lès-Gonesse	8553	441	1124	5,2%	13,1%
	Villiers-le-Bel	5247	306	779	5,8%	14,8%
Communauté de communes Roissy Porte de France	Bouqueval	143	3	9	2,4%	6,2%
	Écouen	1546	83	212	5,4%	13,7%
	Épiais-lès-Louvres	106	1	2	0,8%	2,1%
	Le Plessis-Gassot	34	1	2	2,7%	6,9%
	Le Thillay	1603	45	115	2,8%	7,2%
	Louvres	2466	100	256	4,1%	10,4%
	Roissy-en-France	92868	29	73	0,0%	0,1%
Vaudherland	161	1	3	0,6%	1,6%	
Communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget	Drancy	12986	743	1892	5,7%	14,6%
	Le Bourget	7918	146	372	1,8%	4,7%
	Dugny	1964	118	300	6,0%	15,3%
Communauté d'agglomération Plaine de France	Sevran	8253	577	1469	7,0%	17,8%
	Villepinte	13839	400	1019	2,9%	7,4%
	Tremblay-en-France	12151	400	1018	3,3%	8,4%
Communauté d'agglomération Plaine-Commune	La Courneuve	13533	420	1070	3,1%	7,9%
	Stains	7614	391	996	5,1%	13,1%
SEAPFA *1	Aulnay-sous-Bois	31964	931	2371	2,9%	7,4%
	Le Blanc-Mesnil	11448	574	1463	5,0%	12,8%



EPCI	Commune	2007*	2030 Hypothèse basse	2030 Hypothèse Haute	Total évolution en%	
					HB	HH
Communauté de communes de la Plaine de France	Le Mesnil-Amelot	2666	10	25	0,4%	0,9%
	Mauregard	52	3	7	5,4%	13,8%
	Mitry-Mory	9561	207	527	2,2%	5,5%
Sans EPCI	Coubron	594	52	134	8,8%	22,5%
	Gonesse	14220	296	755	2,1%	5,3%
	Goussainville	7842	342	871	4,4%	11,1%
	Livry-Gargan	8924	473	1204	5,3%	13,5%
	Bonneuil-en-France	525	8	20	1,5%	3,9%
	Vaujours	1897	68	174	3,6%	9,2%

Tableau 3 - Perspectives et taux d'évolution de l'emploi sur l'aire d'étude à l'horizon 2030 (Données 1999 et 2007 : source INSEE, projections 2030 : région Île de France)

Hypothèse Basse (HB) correspondant aux prévisions de la Région Ile-de-France en convergence avec les hypothèses de la (DREIA-IF)

Hypothèse Haute (HH) correspondant aux prévisions de la Région Ile-de-France en convergence avec les hypothèses de la DREIA-IF

Les augmentations d'emplois sont justifiées par les nombreux projets à vocation économique prévus sur l'aire d'étude. Ces projets sont détaillés ci-après dans le document (PARTIE II – §3.3).



2.4 Un territoire contrasté

2.4.1. Une distorsion entre emploi et activités

Le secteur d'étude est un territoire dynamique, à la fois en termes d'urbanisation avec une augmentation de population prévue sur le secteur à l'horizon 2015 et 2030 mais également en termes économiques et d'emploi.

Le développement de nombreuses zones d'activités, fortement créatrices d'emplois, est envisagé dans le secteur d'étude. Malgré leur fort dynamisme présent et futur, les zones d'activités sont concentrées géographiquement à l'Est du secteur d'étude (« le corridor aéroportuaire »).

Le diagnostic du SCOT du SIEVO (2006) constate une distorsion entre emplois et activités : « la situation de l'emploi trahit une activité économique extrêmement dynamique mais une très grande difficulté de la population à bénéficier des retombées de cette activité ». En 1999, il y avait plus d'actifs travaillant sur le territoire que d'actifs y résidant (rapport de 1,12 emplois pour 1 actif résident).

L'évolution de la population active diffère nettement selon les communes. La population active des communes du sud-ouest du périmètre d'étude diminue fortement (CA de Val de France, Gonesse, Arnouville), alors que les communes situées plus au nord-est et plus proches du pôle de Roissy-CDG voient leur population active augmenter (Puisieux-en-France, Roissy et le Thillay).

Une émigration particulièrement importante chez les populations en âge d'être actives (de 20 à 60 ans) se produit. Ce solde migratoire négatif des populations créatrices de revenus n'est compensé que par le fort taux de natalité. Si le solde naturel a représenté un accroissement de 24 571 personnes entre 1990 et 1999, le solde migratoire était déficitaire de 16 363 personnes. Les communes de Sarcelles (-680 personnes/an) et de Garges-lès-Gonesse (-860 personnes/an) représentent 86% du solde migratoire négatif de tout le territoire du SIEVO.

Afin de rééquilibrer le solde migratoire, de faciliter les « parcours résidentiels ascendants » au sein du territoire du SIEVO, les collectivités locales tentent d'agir sur le foncier et l'accessibilité des emplois : poursuivre les politiques de

renouvellement urbain mais aussi relancer une construction neuve diversifiée et assurer un accès aisé aux emplois, principalement autour du pôle de Roissy.

Mal desservies en transports en commun vers Roissy (1 heure de trajet environ au lieu de 15 minutes en voiture) et alors qu'une grande part de leur population est captive des transports en commun et en situation de précarité, les communes de l'Est du Val d'Oise s'appuient sur des projets comme le barreau de Gonesse pour se rapprocher de l'activité économique et du dynamisme de Roissy. A plus long terme, les projets initiés par le Grand Paris (réseau de transport public, développement du pôle du Bourget) renforceront l'intégration de ces communes dans la métropole.

2.4.2. Les communes de la Communauté d'Agglomération de Val de France

Dans le cahier d'acteurs de la CA de Val de France - Gonesse pour le débat public du réseau de transport public du Grand Paris, les élus locaux décrivent les caractéristiques du territoire Val-de-France – Gonesse :

Le territoire se caractérise par « un taux de chômage important (19,3% de chômage et 37% de déficit d'emploi), de bas niveaux de qualification (72% de réussite au bac) et de revenus de ses habitants (revenu annuel par foyer de 16 630 € contre 29 000 € en Île-de-France), une proportion de logements sociaux importante (44%) et un environnement urbain dégradé (57% de la population habite en ZUS), malgré les opérations de rénovation urbaine en cours. [...] Le départ des classes moyennes et l'arrivée d'habitants souvent défavorisés remettent en cause l'idée de « mixité sociale » sur le territoire. [...]

Les projets de développement économique sont conditionnés par l'amélioration de la desserte routière et en transports en commun. [...] Les actions en faveur de l'accès à l'emploi restent peu efficaces en raison de l'insuffisance [...] de la desserte en transport en commun des principaux pôles d'emploi ».

Le tableau ci-dessous compare les temps d'accès à partir de points situés au cœur des quatre communes de la CA de Val de France. L'absence de liaison TC transversale explique notamment les différences de temps de parcours entre les trajets en direction de Paris et de du pôle de Roissy.



	Roissy – zone aéroportuaire		La Défense		Paris (Châtelet les Halles)		Cergy		St-Denis (Plaine)	
	vp	TC (nbre rupture de charge)	vp	TC (nbre rupture de charge)	vp	TC (nbre rupture de charge)	vp	TC (nbre rupture de charge)	vp	TC (nbre rupture de charge)
Arnouville (rue J. Laugère)	13 min.	34 min. (1)	31 min.	34 min. (1)	33 min.	28 min. (0)	31 min.	62 min. (1)	19 min.	34 min. (1)
Garges (bd de la Muette)	14 min.	57 min. (2)	28 min.	49 min. (2)	30 min.	49 min. (1)	33 min.	82 min. (2)	16 min.	50 min. (2)
Sarcelles (rue des Piliers)	19 min.	63 min. (2)	31 min.	53 min. (2)	32 min.	48 min. (1)	25 min.	79 min. (2)	19 min.	50 min. (2)
Villiers (av. Gallieni)	14 min.	50 min. (1)	33 min.	49 min. (1)	34 min.	47 min. (1)	31 min.	80 min. (2)	20 min.	45 min. (1)

Tableau 4 - temps de parcours en Voiture Particulière (VP) et en Transport en Commun (TC) depuis les communes de Val de France (source : diagnostic du Plan Local de Déplacement (PLD) de Val de France, avril 2007)

2.4.3. La commune de Gonesse

Le territoire communal de Gonesse est particulièrement étendu, avec une urbanisation discontinue et multipolaire, ce qui engendre d'importants problèmes de gestion des déplacements.

La commune compte 26 262 habitants pour 17 427 emplois (2007).

De par sa localisation, la commune de Gonesse subit les nuisances et contraintes liées à sa proximité avec l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle en termes de cadre de vie : nuisances sonores, PEB, contraintes d'urbanisme ... L'extension des zones d'habitat est figée par le nouveau PEB. Il est cependant possible de détruire pour reconstruire à surface identique.

Le premier employeur de la commune est l'hôpital de Gonesse.



3 Perspectives de développement

3.1 Le cadre des politiques d'aménagement

- Le Grenelle de l'environnement

En renforçant le réseau de transports en commun et favorisant ainsi l'usage des transports collectifs au détriment de la voiture particulière, le barreau de Gonesse s'inscrit dans les grandes orientations stratégiques nationales du développement durable portées par le Grenelle de l'Environnement.

- Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)

Le projet de révision du SDRIF, adopté le 25 septembre 2008 par le Conseil régional d'Ile-de-France, précise que « l'ouverture à l'urbanisation [du Triangle de Gonesse] est subordonnée à la création du barreau de Gonesse (RER B et D), ainsi qu'à l'insertion du site dans le maillage en transports collectifs. [...] En ce qui concerne les territoires exposés au PEB de Roissy, il conviendra de limiter le développement de l'accession à faible coût et de permettre un développement économique. Les projets d'aménagement bénéficieront [...] de la réalisation du barreau de Gonesse entre les RER B et D, avec la création d'une nouvelle gare dans le Triangle de Gonesse ».

- Le plan Esprit Banlieue

Afin de désenclaver le secteur, d'améliorer la desserte et développer l'accès aux emplois, le projet de Barreau de Gonesse a été identifié dans le Plan Esprit Banlieues, présenté le 8 février 2008, comme projet à réaliser prioritairement. A ce titre, il bénéficie d'un financement de 50 M€ apportés à parité par l'Etat et la Région Ile-de-France.

- Le Grand Roissy

En 2007-2008, le conseil économique et social a piloté une étude relative à l'insertion et au développement de la plate-forme aéroportuaire de Roissy-CDG de manière durable. Cette démarche a abouti à la rédaction du rapport de Jacques Dermagne en novembre 2008, intitulé « pour un développement durable de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle - orientations et schéma d'aménagement durable du territoire de Roissy ».

Ce rapport traite entre autres des enjeux de transport au niveau du Triangle de Gonesse, demandant notamment « la clarification du calendrier de réalisation des liaisons structurantes, en premier le barreau de Gonesse et, en phase temporaire, la mise en place rapide de solutions transitoires ».

Les préconisations du rapport Dermagne ont conduit à la création d'un groupe de réflexion sur le développement durable de Roissy, piloté par Jean Rebuffel de la Préfecture de Région Ile-de-France.

Une étude d'aménagement du Grand Roissy, pilotée par la préfecture de Région, a par ailleurs été lancée le 13 octobre 2010.

- Le projet du Grand Paris (SGP)

Initiée par le président Sarkozy lors de son discours du 26 juin 2007, la réflexion sur le Grand Paris « ville monde » a donné lieu à la consultation de 11 cabinets d'architectes et d'urbanistes en juin 2008 afin de donner une enveloppe européenne à la métropole.

La démarche a pour objectif de transformer l'agglomération parisienne pour l'amener au même rang que les plus grandes métropoles internationales, par une organisation polycentrique plus accentuée. Le projet du triangle de Gonesse s'inscrit dans cette perspective.

La société du Grand Paris, vise à la création de la ville « d'après Kyoto », au moyen d'une nouvelle infrastructure métropolitaine de transports en commun, le réseau de transport public du Grand Paris (cf. PARTIE III – 3.2).

- Le schéma de transport de l'EPA Plaine de France.

Le schéma de transport élaboré par l'EPA en 2008-2009 vise à répondre aux perspectives de développement de l'aire d'influence de Roissy-CDG. Il ressort des principales conclusions que le schéma permet un report modal au profit des transports en commun malgré un trafic routier supplémentaire important. Il pointe l'importance stratégique du barreau de Gonesse pour la desserte du Triangle et des grands événements organisés au parc des expositions de Paris-Nord Villepinte. Avec la réalisation du barreau de Gonesse et du BHNS en 2025, la part modale pour les transports en commun serait de 20% au pôle de Gonesse et de 33% au Parc des expositions.



3.2 Perspectives de créations de logements

3.2.1. Carte synthétique des créations de logements (Figure 13)

Une grande partie du périmètre étudié est compris dans les zones B, C et D (voir Figure 14) du PEB de Roissy. La zone B couvre une petite partie de Roissy-en-France et une large bande entre Goussainville et le Thillay. Elle n'autorise l'installation de logements que lorsqu'ils sont liés aux activités aéroportuaires ou agricoles.

La zone C autorise de nouvelles constructions individuelles en secteur déjà urbanisé. La zone D autorise la construction de nouveaux logements, avec pour obligation de les insonoriser.

Le principal projet de création de logements, l'éco-quartier de Louvres-Puisieux, situé hors du périmètre du PEB (communes de la CC Roissy Porte de France) prévoit la construction de 3 500 logements à l'horizon 2022. Le programme s'étalera sur 12 ans. Sur l'ensemble du territoire de la CC Roissy Porte de France, ce sont 5 520 logements supplémentaires qui seront créés à l'horizon 2013, essentiellement au Nord du secteur d'étude.

3.2.2. Politiques de renouvellement urbain

Afin d'attirer de nouveaux habitants dans les communes en difficulté (notamment au sein du CA Val de France), des politiques volontaristes sont mises en place en matière foncière, immobilière, de formation et d'emploi.

Les projets de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) (passés en comité d'engagement en février 2007) concernant les communes du périmètre d'étude, représentent une dépense d'1,8 milliards d'euros, soit 18% du total des projets ANRU passés en Ile de France et 5,4 % du montant national. Huit communes sont concernées (Cf. Tableau 5).

Dans les communes de la CA de Val de France et de Gonesse, 2 750 logements seront démolis et 4 500 seront réhabilités (données 2010). 57% de leur population habitent en ZUS. Leur taux de logements sociaux est élevé (44,2%).

Commune et Projet	Convention signée	Montant des projets (en millions d'euros)
Aulnay-sous-Bois - Quartiers Nord	oui	255.7 M€
Le Blanc-Mesnil - quartiers nord		110.0 M€
Villepinte - Fontaine Mallet - Prevert		77.3 M€
La Courneuve - Quartier des 4000	oui	226.7 M€
Sevran - Rougemont	oui	76.7 M€
Stains - Cité Jardin	oui	53.2 M€
Stains - Clos -Saint-Lazare - Allende	oui	173.1 M€
Stains - Moulin neuf	oui	9.5 M€
Total Seine Saint Denis		982 M€
Garges-lès-Gonesse - Doucettes, Basses Bauves, Dame Blanche Ouest	oui	102.4 M€
Garges-lès-Gonesse - Cité de la Murette	oui	169.0 M€
Gonesse - Saint-Blin, la Madeleine	oui	85.7 M€
Goussainville - Grandes Bornes	oui	95.2 M€
Sarcelles - Lochères		213.4 M€
Villiers-le-Bel - Carreaux	oui	147.8 M€
Total Val d'Oise		813.5 M€

Tableau 5 – Projets ANRU dans le secteur d'étude

(Source : Situation telle qu'elle figure dans l'état d'avancement du programme national de rénovation urbaine établi par l'ANRU au 1er février 2007)

Les communes de la zone d'étude situées dans le Val d'Oise recevront une part nettement majoritaire des sommes allouées à leur département, contrairement à celles situées en Seine-Saint Denis.

En effet :

- 982 millions d'euros seront alloués aux communes de la zone d'étude situées en Seine-Saint-Denis, ce qui représente 25% de l'investissement consacré à ce département. Les trois communes concernées accueillent 19% de la population de Seine-Saint-Denis en 2006.
- 814 M d'euros, seront alloués dans les communes de la zone d'étude situées dans le département du Val-d'Oise, soit 82% des sommes consacrées à ce département. Les cinq communes concernées accueillent 16% de la population du Val-d'Oise en 2006. Trois des quatre communes de la CA de Val de France sont concernées.

Aucun projet ANRU n'est prévu sur les trois communes situées en Seine et Marne.

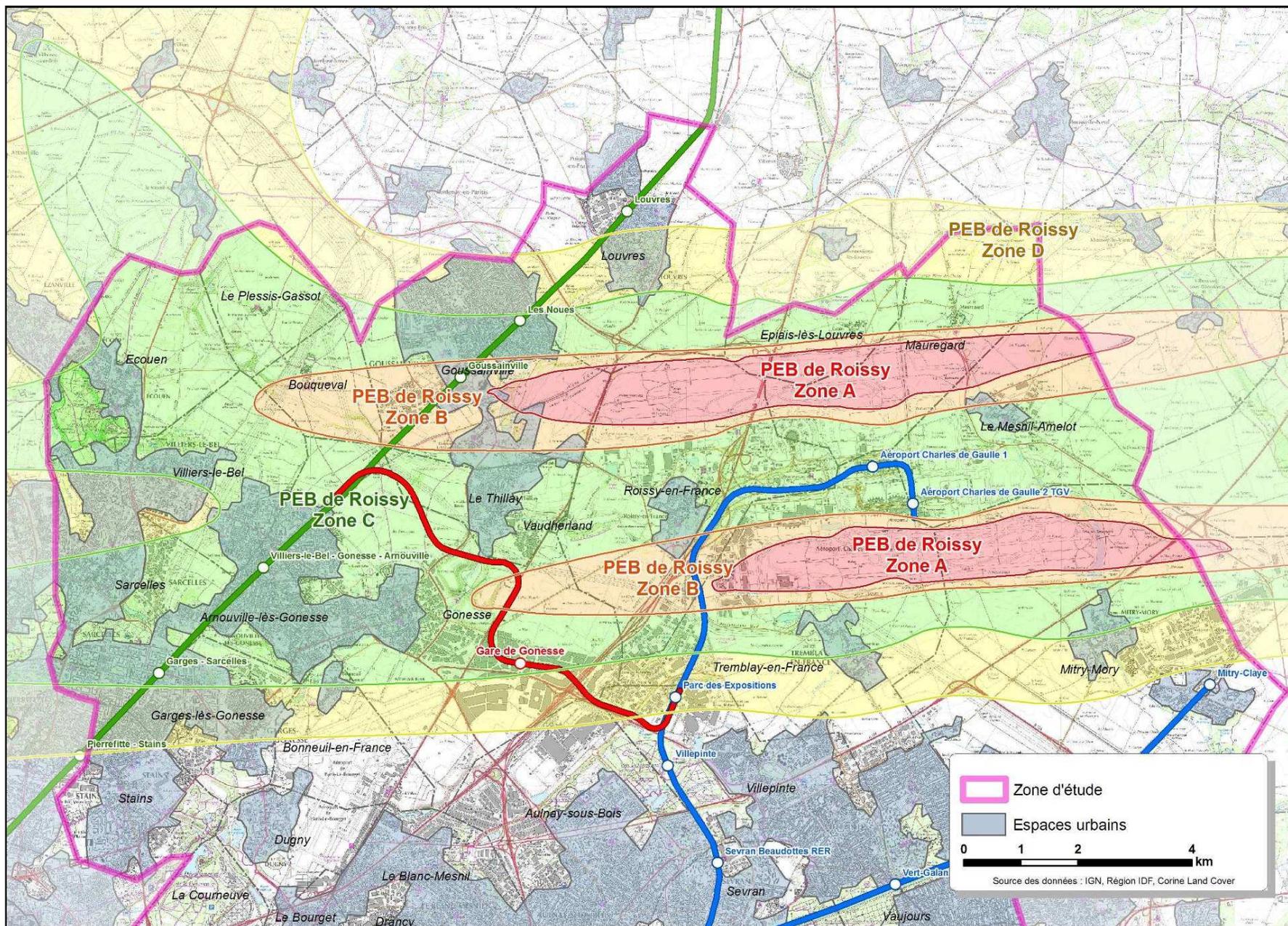


Figure 14 – Cartographie de la contrainte du plan d'exposition au bruit de Roissy, révision du 3 avril 2007, ARCADIS



3.2.3. Principales opérations urbaines du secteur d'étude

Ces projets visent à redynamiser des quartiers en difficulté. De nombreux projets consistent à revaloriser les quartiers de gares, soit concomitamment à la mise en service d'un projet de transport (réalisation d'une ligne de tramway), soit concomitamment au projet de réaménagement de la gare elle-même (démarche de type « Pôle PDU »). Le PLD du CA de Val de France, mentionne ainsi une « corrélation remarquable entre les projets d'urbanisation et la desserte en transports collectifs » :

- Pôle de la gare de Garges-Sarcelles

Ce projet urbain saisit l'opportunité de l'arrivée du tramway T5 (St-Denis–Garges–Sarcelles) pour recomposer le quartier situé autour de la gare RER. Celui-ci portera sur la construction de logements et sur l'implantation d'activités tertiaires. A Sarcelles, une gare routière, une place publique, un parking relais, 112 logements et un immeuble de bureaux (3 000 m² de Surface Hors Œuvre Nette - SHON) seront construits. A Garges, une place publique sera aménagée et un programme immobilier d'entreprise (10 500 m²) sera construit. Les travaux ont débuté en 2007 et s'achèveront en 2011.

- Sarcelles : ZAC des Sablons

Ce programme prévoit des démolitions de 528 logements sociaux, la construction de 667 logements collectifs et de 104 maisons de ville, et la réhabilitation de logements. Il prévoit également la construction d'une résidence pour personnes âgées. L'environnement urbain sera refondé (nouveaux espaces publics, nouvelles rues, déplacement du centre commercial). Commencée en 2008, l'opération s'achèvera en 2014.

- Sarcelles : le secteur de l'entre-deux – Pointe Trois Quarts

Ce projet urbain vise à diversifier l'activité économique, et permettra de relier le nord et le sud de la commune par les trajets piétons et en transports en commun (entre le secteur de la Sous-préfecture, le centre commercial et le grand ensemble). Située le long de la RD316, cette opération, a pour ambition d'accueillir diverses activités telles qu'un pôle gérontologique (160 lits), une résidence pour personnes à mobilité réduite (20 appartements), de proposer 9 800 m² d'activités industrielles. 5 000 m² restent à programmer. La création de la ZAC a été approuvée par l'EPA Plaine de France en novembre 2009, au terme de la concertation. Les travaux ont démarré en juillet 2010 et les premiers bâtiments seront livrés à partir de mi-2011.

- Quartier de la sous-préfecture à Sarcelles

Ce projet vise à la construction de logements et d'une zone commerciale. La première phase s'est achevée en 2007 avec la construction d'une centaine de logements. La commission d'équipement commercial a apporté son autorisation en février 2008 pour la construction d'une zone commerciale de 27 000 m² de surfaces de ventes, dont un supermarché Auchan de 10 000 m². L'ouverture de ce dernier a eu lieu en 2010.

- Gonesse : ZAC multisites de Gonesse

L'enjeu de ce projet est de redynamiser le centre ancien de Gonesse, en démolissant et reconstruisant à surface équivalente du fait de l'inscription en zone C du PEB. Celle-ci interdit l'augmentation de l'accueil de populations soumises aux nuisances. 8 îlots constituant 17 ha au total sont concernés. Les travaux ont débuté en 2007 et s'achèveront en 2012.

- Eco-quartier de Louvres-Puisieux

Ce projet a pour ambition de créer un nouveau pôle urbain, situé à proximité du pôle de Roissy, mais en dehors du PEB. Il est bien relié à Paris grâce au RER D. Cinq sites et deux ZAC seront développés avec notamment l'aménagement du pôle gare (prévoyant la construction de 650 nouveaux logements, l'implantation de services, de commerces et d'équipements). Les travaux démarreront en 2012 et seront étalés sur 10 ans. La programmation prévoit la livraison de 1 400 logements à l'horizon 2014-2016 et de 3 500 logements à terme, en 2022.

- Louvres : ZAC du Parc

Il est prévu de réaliser entre autres deux opérations de logements (100 logements, 10 000 m² SHON) d'ici 2012 sur une ancienne emprise SNCF.

- Pôle gare de Sevran-Beaudottes

Situé dans un quartier d'habitat social en difficulté, ce projet portera sur la réorganisation des transports et l'aménagement des espaces publics. Afin de générer une centralité nouvelle, de nouveaux commerces et services y seront implantés. Un projet ANRU conduit par la ville de Sevran portera sur la restructuration des espaces extérieurs, la réhabilitation des habitations et l'implantation d'équipements (notamment une école et un centre social). Les travaux ont débuté en Septembre 2010 et s'achèveront en Juin 2012.

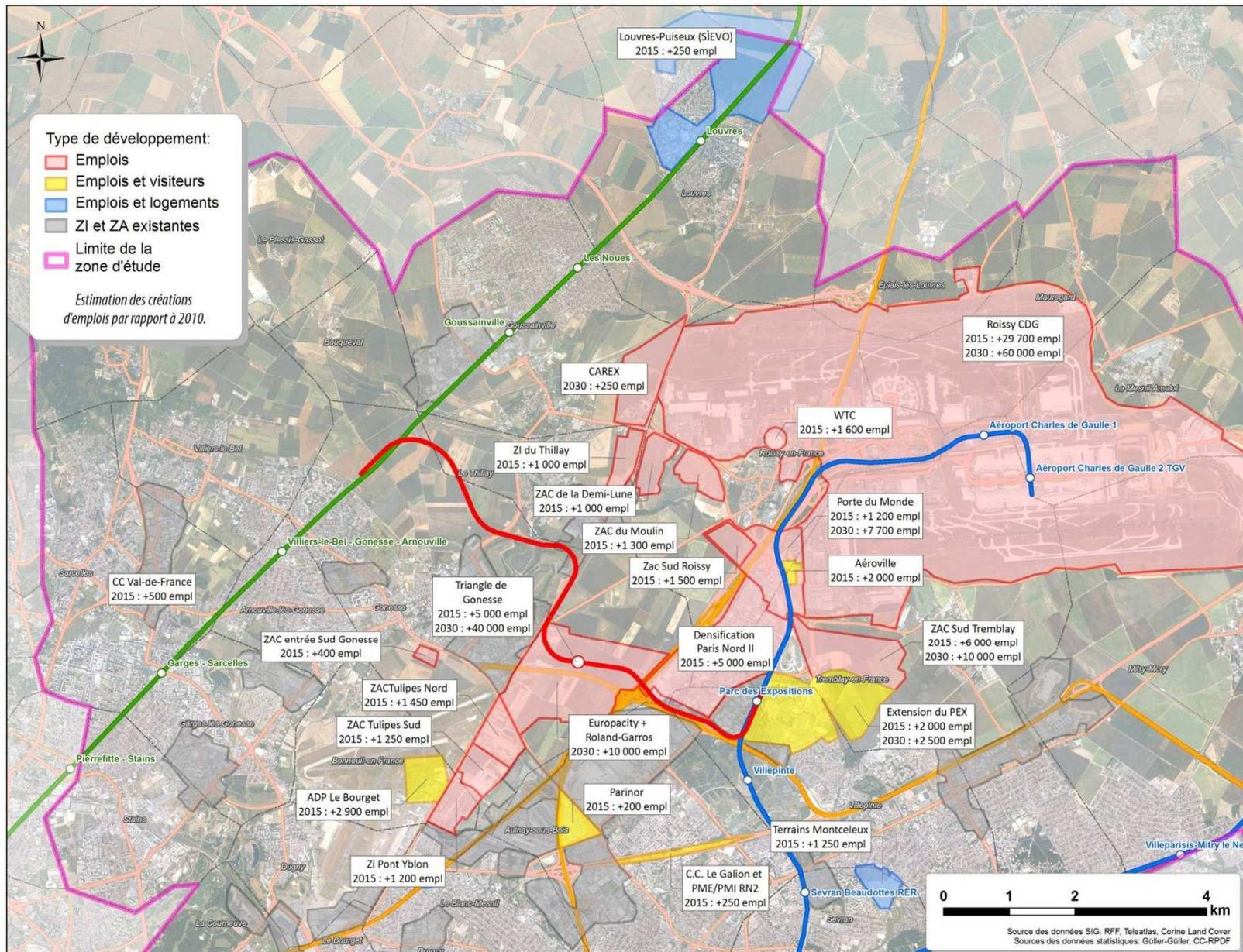


Figure 15 – Cartographie des projets de développement du secteur d'étude à l'horizon 2030, ARCADIS



	Intitulé	Nombre d'emplois			Nombre de logements			Surface commerciale en m2		
		(différentiel)			(différentiel)			(différentiel)		
		2015	2030	Total à terme	2015	2030	Total à terme	2015	2030	Total à terme
1	ZAC Sud Roissy	1500		1500						
2	Eco-quartier Louvres-Puisieux	250		250	3690	18310	22000			
3	ZI du Thillay	1000		1000						
4	ZAC du Moulin	1500		1500						
5	ZAC de la Demi-Lune	1400		1400						
6	WTC	1600		1600						
7	CAREX		250	250						
8	C.C. AEROVILLE	800		800				50000		50000
9	ZAI Tremblay en France	6000	4000	10000						
10	Extension du Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte	2000	500	2500						
11	C.C, Le Galion	50		50				5000		5000
	PME/PMI RN2	400		400						
12	Triangle de Gonesse	5000	35000	40000						
13	ZAC entrée Sud Gonesse	400		400				15000		15000
14	Roissy CDG	29700	30300	60000						
15	Villette aux Aulnes				300	300	600			
16	Quartier Pépinière				350		350			
17	Terrains Montceux	1250		1250	200	600	800			
18	Résidences hôtelières	500		500	1300		1300			
ADP Le Bourget		2900		2900						
ZAC Tulipes Nord		1450		1450				28000		28000
ZAC Tulipes Sud		1250		1250						
ZI Pont Yblon		1200		1200						
Centre Commercial PARINOR		200		200				20000		20000
Total		60350	70050	130400	5840	19210	25050	118000		118000

Tableau 6 - Tableau chiffré des programmes d'aménagement

(source: EPA Plaine de France - Elaboration d'un schéma des transports répondant aux perspectives de développement de l'aire d'influence de Roissy CDG, 2008)



3.3 Perspectives de créations d'emplois

La partie centrale du secteur d'étude connaîtra un développement important de l'emploi par la création de nombreuses zones d'activités. La proximité d'axes et de pôles de première importance, la relative disponibilité de terrains constructibles ainsi que la contrainte PEB (qui limite la construction de logements mais autorise l'implantation de bureaux) expliquent l'implantation de ces nombreuses activités.

Les créations d'emplois dans le secteur à l'horizon 2030 varient fortement selon les hypothèses de développement retenues. Dans une fourchette basse, (hypothèses du SDRIF) le nombre d'emplois créés se situerait aux alentours de 80 000. Les hypothèses de développement volontaristes (EPA Plaine de France, Grand-Paris) évoquent la création d'environ 200 000 emplois au même horizon.

Deux corridors de développement se distinguent (voir Figure 17) :

- Un axe Nord Sud : le Corridor aéroportuaire (Triangle de Gonesse, Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte, Paris Nord 2), représenté en bleu.
- Un axe Est-Ouest : le « Boulevard des échanges » à vocation logistique (Aéroville, Porte de Monde, FedEx Carex...), représenté en mauve.

La Figure 15 montre les perspectives de développement de l'emploi dans les zones d'activités du périmètre étudié aux horizons 2015 et 2030, (hypothèses de l'EPA Plaine de France).

3.3.1. Le Triangle de Gonesse

« Parc techno-tertiaire » en son secteur central, il accueillera des activités à haute valeur ajoutée, attirées par la proximité de Roissy-CDG et la desserte offerte en RER par le barreau ferré de Gonesse, ainsi que des antennes universitaires. La contrainte PEB laisse ouverte la possibilité d'accueillir des lieux de vie tels que des espaces sportifs et des hôtels. La partie sud du Triangle, proche du Bourget et plus éloignée du futur pôle multimodal constitué autour de la gare créée à Gonesse, aura pour vocation à accueillir des activités moins denses et potentiellement le centre commercial et de loisirs Europa City (voir ci-dessous). Le projet d'aménagement est mené par l'EPA Plaine de France.

Etabli sur 220 ha, le secteur central du projet, appelé « Cœur du Triangle de Gonesse » prévoit 1,5 millions m² de SHON à l'horizon 2035-2040. La programmation prévue se distribue ainsi :

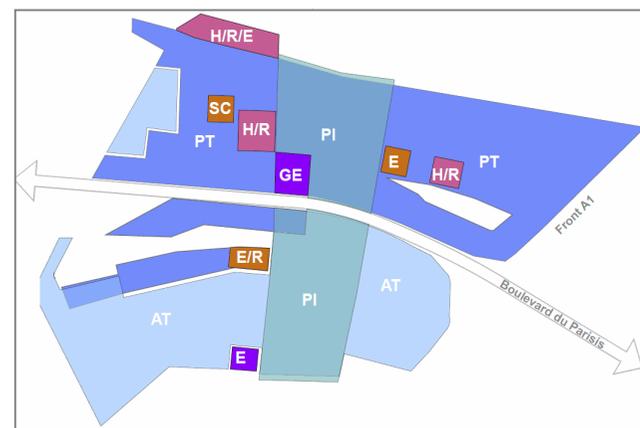
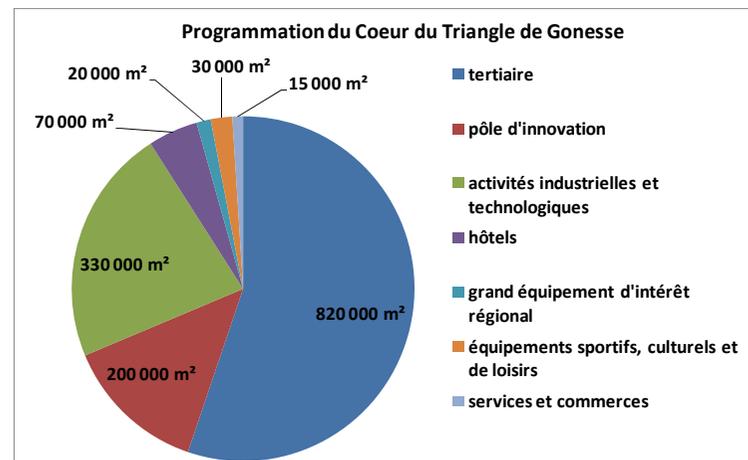


Figure 16 - programmation du Cœur du Triangle de Gonesse (source: EPA Plaine de France - auteur: le Groupement Güller Güller – DHV- EBP – PvB - date: novembre 2010)

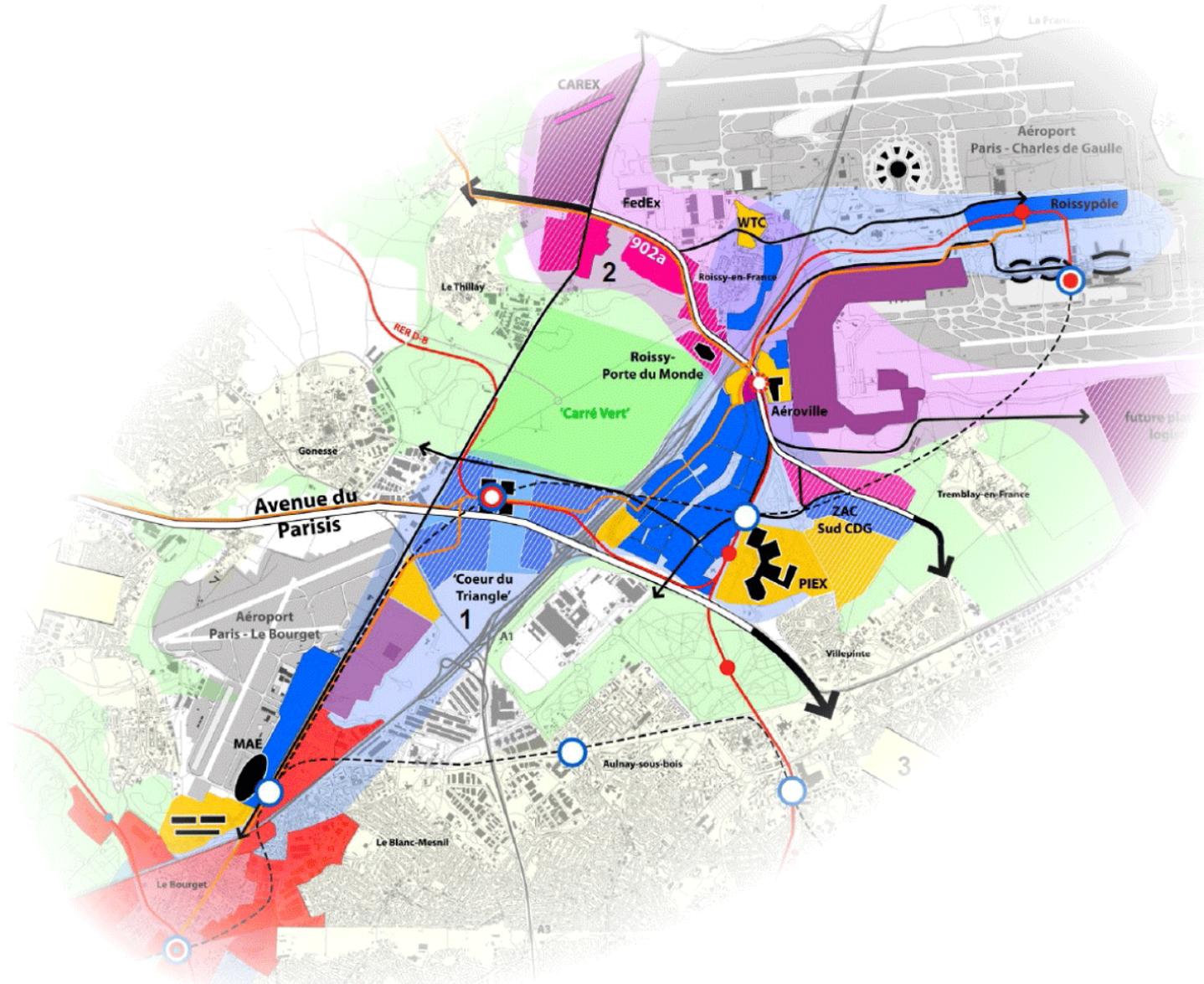


Figure 17 - Les axes stratégiques, (source: EPA Plaine de France - auteur: le Groupement Güller Güller – DHV- EBP – PvB - date: novembre 2010)

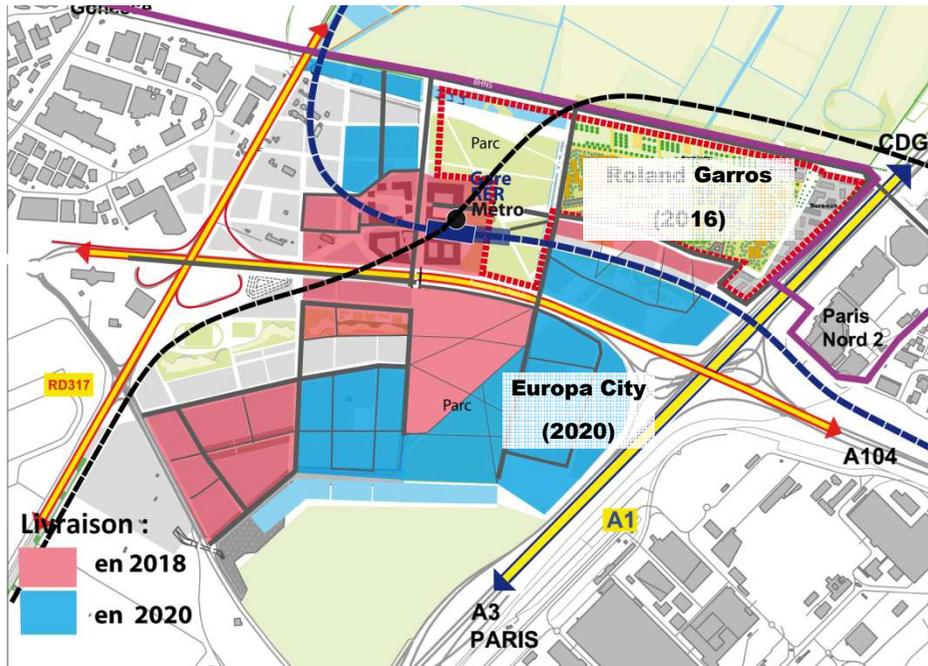


Figure 18 – Plan masse et vue d'artiste du « Cœur » du projet urbain du triangle de Gonesse achevé (Source: source: EPA Plaine de France - auteur: le Groupement Güller – DHV- EBP – PvB - date: novembre 2010)

Le projet prévoit d'offrir à l'horizon 2015 environ 5 000 emplois. Il vise à atteindre 40 000 emplois à l'horizon 2030.

L'équipe d'urbanisme et de programmation retenue, Güller-Güller – DHV – EPB – PvB a voulu promouvoir un report modal élevé, en rendant le projet compact, pourvu d'un maillage viaire serré et d'un haut niveau de service de transport en commun. La majorité du secteur central du Triangle de Gonesse est accessible à pied dans un rayon de 800m autour du futur pôle gare. Les parkings seront mutualisés et localisés à une distance équivalente de celle de l'arrêt TC le plus proche afin de rendre l'offre TC compétitive.

Phasage des opérations de démarrage :

- à partir de 2013 un parc tertiaire au Nord-est du Triangle (emprise de 2 ha et surface de 20 000m²) et un parc d'activités au Sud-ouest du Triangle (12 ha d'emprise et d'une surface de 80 000 m²).
- à partir de 2017 : quartier du pôle gare (15 ha d'emprise et 135 000m² de surface).

Le Triangle de Gonesse sera compatible avec la révision du SDRIF. Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Gonesse sera adapté en conséquence.

La viabilité du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse repose fortement sur la réalisation du barreau ferroviaire de Gonesse. Le triangle accueillera la future gare de Gonesse sous son esplanade centrale (cf. page 74, PARTIE V – 2.2.4). Le pôle gare assurera la convergence multimodale des réseaux de transport en commun : BHNS, TCSP, bus classiques, projet du réseau de transport public du Grand Paris pour lequel l'implantation d'une gare est évoquée.

3.3.2. Projets proposés par l'EPA Plaine de France sur le Triangle de Gonesse

Ces deux projets génèreraient 10 000 emplois supplémentaires sur le Triangle de Gonesse dont 8 000 à Europacity.

- Europa City

Le groupe Auchan, par sa filiale de gestion immobilière Immochan étudie depuis début 2010 l'implantation de ce projet dans le Triangle de Gonesse. Présenté dans le cahier d'acteurs du débat public pour le réseau de transport public du Grand Paris, ce centre commercial se présente comme « une offre à vocation touristique, d'équipements commerciaux, de loisirs et culturels représentatifs de l'Europe dans sa diversité ». Les commerces seraient composés de franchises



européennes non implantées en France (Harrods...) ainsi que de franchises « phares » françaises (Galeries Lafayette).

Situé sur un terrain de 250 hectares, ce projet proposera 450 000 m² de SHON dédiés à 50% pour le commerce, 35% pour les loisirs et 10% pour la culture. L'investissement, entièrement privé est estimé entre 1,5 et 2 milliards d'euros. De 25 à 40 millions de visiteurs sont attendus par année, générant 8 000 emplois directs. L'ouverture du projet est attendue à l'horizon 2020.

Tablant sur une part modale de 50% de transports en commun, le groupe Auchan considère comme indispensable la construction du barreau de Gonesse et surtout l'implantation de la gare du métro automatique du réseau de transport du Grand Paris pour que ce projet soit viable. Avec la réalisation de ces deux projets, Europa City serait accessible en moins d'une heure à 60% des franciliens.

Un protocole d'accord entre Immochan et la commune de Gonesse portant sur les conditions nécessaires à la bonne réalisation du projet a été avalisé par le conseil municipal de la ville le 24 octobre 2010. Celui-ci a été officiellement signé par le maire et le président du groupe Auchan le 30 Novembre 2010. La décision de poursuivre le projet sera prise à l'hiver 2011, à l'issue du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris.

Le projet dans les hypothèses actuelles occuperait le sud du Triangle de Gonesse.

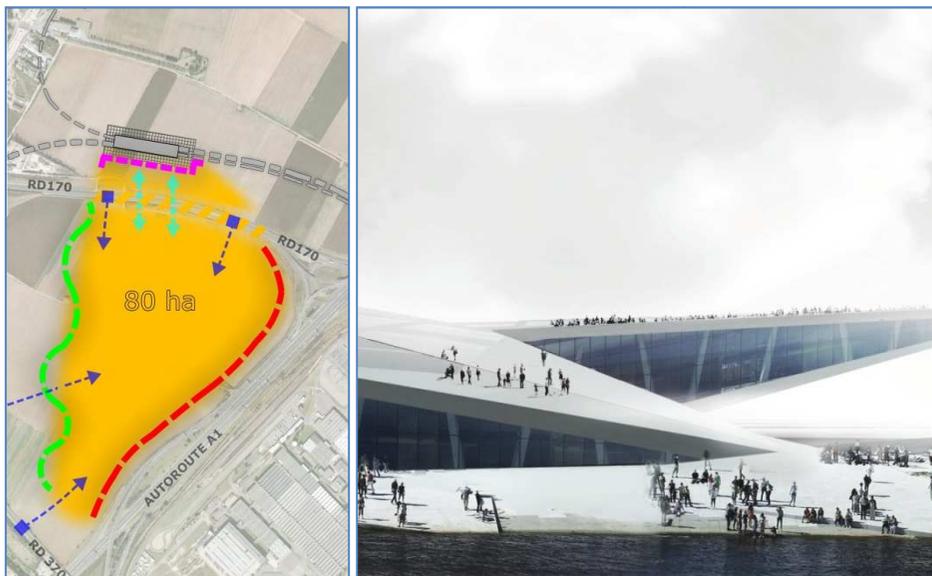
Figure 19 – Emprise et vue d'artiste du projet Europa City, situé au sud-est du cœur du triangle (Source : Cahier d'acteurs Immochan)

- Relocalisation de Roland Garros

L'EPA Plaine de France a remis un dossier de candidature à la Fédération Française de Tennis le 28 avril 2010 pour accueillir le tournoi international de Roland Garros dès 2015. 22 hectares de terrain sont immédiatement disponibles. Un agrandissement est envisageable au Nord. La décision sera prise en février 2011.



Figure 20 – Plan masse et vue d'artiste du projet de relocalisation de Roland Garros, situé au nord-est du cœur du triangle (Source: EPA Plaine de France - auteur: le Groupement Güller Güller – DHV- EBP – PvB - date: novembre 2010)





3.3.3. Projets proposés sur la ZA de Paris Nord 2 et le parc des expositions de Paris Nord Villepinte

- ZAC Sud Tremblay

La ZAC Sud Tremblay est située en bordure de la plateforme aéroportuaire de Roissy-CDG, de Paris Nord 2 et du Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte. D'une superficie de 198 ha, elle accueillera l'extension du parc des expositions de Paris Nord Villepinte et un parc d'activité international dans le prolongement de Paris Nord 2 (500 000 m² de SHON sur 110 ha tourné vers le tertiaire supérieur, la logistique à haute valeur ajoutée et le tourisme d'affaire. La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) existe légalement depuis septembre 2008 et est aménagée par l'AFTRP, en partenariat avec la ville de Tremblay-en-France. La création de cette ZAC devrait engendrer la création de 10 000 nouveaux emplois à l'horizon 2030, dont 6 000 d'ici 2015.

- Extension du parc des expositions de Paris Nord Villepinte

La SIPAC (propriétaire du parc) porte un projet d'extension de 50 ha du site. L'acquisition des terrains est programmée pour 2011-2012 sur 71 hectares. Ceci portera les espaces d'exposition à 350 000 m² de SHON d'ici 2021. La moitié sera consacrée à la construction de nouveaux halls d'exposition, et l'autre moitié sera destinée à la création d'une cité de l'Exposition et de la Communication. Un pôle hôtelier et de service sera également créé. L'EPA Plaine-de-France, estime que l'extension du Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte créera 2 500 emplois supplémentaires, à l'horizon 2030, dont 500 d'ici 2015.

3.3.4. Projets proposés sur la plateforme aéroportuaire de Roissy-CDG

- Roissypôle

Projet de création de 200 000 m² de bureaux, hôtels, équipements, services et commerces à l'Ouest, qui s'ajouteraient aux 200 000 m² de bureaux et les 100 000 m² d'espaces hôteliers actuels.

Propriétaire du foncier, ADP estime le nombre d'emplois créés par ce programme à 11 000.

Selon ADP, le besoin en surfaces de bureaux supplémentaires est de 5 000 m² par an.

- Extension de la plateforme aéroportuaire de Roissy-CDG

La capacité en voyageurs de Roissy-CDG sera portée à 82,2 millions à l'horizon 2020 (57,9 millions en 2009). Un nouveau terminal dédié à l'embarquement sera créé et le système de navette interne sous douane (LISA) prolongé.

ADP estime le nombre d'emplois créés à environ 40 000 d'ici 2030 en considérant le ratio observé par le passé (1 million de passagers à Roissy-CDG sont source de 1500 emplois directs et de 4500 emplois totaux).

- ZAC du Moulin et de la Demi-lune

Ces deux ZAC sont actuellement en cours de commercialisation. Elles ont pour ambition d'accueillir respectivement 1 300 et 1 000 emplois. Le parc d'affaires du Moulin propose 276 000 m² de SHON (sur 80 ha) et la zone industrielle de la Demi-lune en propose 65 000 m² (21 ha).

- Développement de la zone fret

Dans le cadre des opérations de modernisation de la zone fret de Roissy-CDG n°5 (20 000 emplois actuellement), la mairie de Tremblay-en-France souhaite relocaliser une partie des activités dans la ZAC Sud de Tremblay (activités de services liés à la zone de fret). ADP soutient la création d'une nouvelle gare sur la ligne B du RER afin d'améliorer la desserte de ces emplois.

- Roissy Porte du Monde

Le projet Roissy-porte du Monde a pour ambition d'intégrer des ZA existantes avec de nouveaux projets économiques dans une logique cohérente d'ensemble le long de la rocade Sud de Roissy (le « Boulevard des échanges »). Les zones d'activités regroupées seront Aéroville, Sud-Roissy, parc hôtelier de Roissy, Planète France, 'Les Grands champs', les ZAC du Moulin et de la demi-lune). La conception de ce projet a été lancée en novembre 2009. Les acteurs du territoire sont la CC Roissy Porte de France, Roissy-en-France, Tremblay-en-France, la CA Plaine-de-France, l'AFTRP et l'EPA Plaine de France.

Le projet Sud Roissy, implanté en limite nord du Triangle de Gonesse, s'étend sur 27 ha dont 10,5 à restructurer (Sud-Roissy n'inclut pas Aéroville). La programmation prévoit l'accueil d'activités d'échange (logistique à haute valeur ajoutée), hôtelières, tertiaires et technologiques. L'horizon de réalisation de ce projet est situé à 2030-2035.

L'EPA Plaine-de-France, estime que le développement de Roissy-Porte-du-Monde (hors Aéroville) créera 7 700 nouveaux emplois à l'horizon 2030, dont 1 200 d'ici 2015.

Le projet de centre commercial et de services Aéroville, s'adressera avant tout aux 90 000 salariés travaillant sur la plateforme aéroportuaire. D'une superficie de 101 000m² de SHON, Aéroville a pour objectif d'accueillir 140 boutiques. Son promoteur, Unibail, estime à 300 millions d'euros le coût de ce projet, dont la réalisation est prévue à l'horizon 2013. La CC Roissy Porte de France, estime qu'Aéroville créera 2 000 emplois à l'horizon 2015.

Les promoteurs du projet soutiennent la création à l'horizon 2020 d'une gare nouvelle « Aéroville » sur le RER B, constituée en pôle gare autour duquel se rabattront des lignes de TCSP (Figure 21 ci-dessous).



Figure 21 - Roissy Porte du Monde (Source: EPA Plaine de France - auteur: le Groupement Güller Güller – DHV- EBP – PvB - date: novembre 2010)

- World Trade Center

Ce projet de palais des congrès s'étend sur 13 hectares dans la commune de Roissy-en-France. Deux salles de congrès de 3 000 places chacune seraient créées ainsi que des halls d'expositions. Le permis de construire a été accordé en octobre 2010.

L'EPA Plaine-de-France, estime que ce pôle générera la création de 1 600 nouveaux emplois à l'horizon 2030, dont 1 200 d'ici 2015.

3.3.5. Autres projets

- Nouvel hôpital de Gonesse

L'hôpital actuel sera étendu au nord sur 80 000 m² jusqu'à la rocade de Gonesse.

Cette extension accueillera l'ensemble des services de médecine, de chirurgie, d'obstétrique et l'ensemble des plateaux techniques. Il prévoit le traitement de 300 000 à 400 000 patients par an.

Les travaux sont actuellement en cours et l'ouverture aura lieu en 2013.

- ZAE dans le CA de Val de France

A Val de France : trois projets de création de nouvelle offre foncière sont prévues :

- ZAC des Tissonvilliers III à Villiers-le-Bel (extension du Val-d'Oise Technopôle) : à partir de mi-2010, 16 ha (8 à 12 lots) en ZFU. Aménageur AFTRP pour le compte de la CA Val de France
- ZAC de l'Entre Deux à Sarcelles : 20 000m² en ZFU, cessible de 2010 à 2012 MOA : EPA Plaine de France
- Extension du parc d'activités de la Muette à Garges-lès-Gonesse: 8 ha le long la future avenue du Paris. 50 000m² en ZFU, dès 2011. Projet piloté par la CA Val de France.

- Projet de dôme multisports à Sarcelles

Un projet d'arène sportive est prévu à Sarcelles. Cette « ARENA » accueillerait deux salles. La plus grande aurait une capacité de 20 000 places et la plus petite une capacité de 3 500 places. Ses promoteurs annoncent 100 à 150 événements par an. Le coût de l'opération est estimé à 130 M€.

L'horizon de livraison de ce projet n'est pas encore connu.



PARTIE III – DEPLACEMENTS ET OFFRE DE TRANSPORT ACTUELLE ET FUTURE

1 Les déplacements

1.1 Migrations alternantes (issue du Recensement Général de la Population (RGP) 2006 : données fournies par le STIF)

1.1.1. Les flux de déplacements domicile-travail

Les migrations alternantes, tous modes, émises par les unités urbaines en 2006 sont représentées sur la Figure 22. Un seuil de 200 déplacements a été fixé pour qu'un flux soit considéré comme significatif et que les liaisons qui apparaissent sur la carte représentent un potentiel pour les transports en commun.

Les deux communes qui présentent des flux de déplacements supérieurs à 6 000 sont Roissy-en-France et Aulnay-sous-Bois. La structure des migrations alternantes domicile-travail met en évidence l'attractivité du pôle Roissy Charles de Gaulle, plate-forme économique principale source d'emploi du secteur d'étude.

Destination TRAVAIL	Flux total*	Dont	Commune d'origine
Roissy-en-France	17406	2149	Aulnay-sous-Bois
		1658	Tremblay en France
		1615	Villepinte
		1525	Sevran
Aulnay-sous-Bois	6468	1120	Sevran
		1085	Le Blanc Mesnil
		960	Villepinte
Villepinte	2290	640	Tremblay-en-France
Le Blanc mesnil	1484	645	Drancy
Sevran	1480	581	Aulnay-sous-Bois
Tremblay-en-France	1431	506	Villepinte
Drancy	1288	692	Le Blanc Mesnil

Tableau 7 - Principales Origine-destination travail du secteur d'étude, Source : INSEE

* avec filtre à 200 pour déterminer les déplacements les plus significatifs

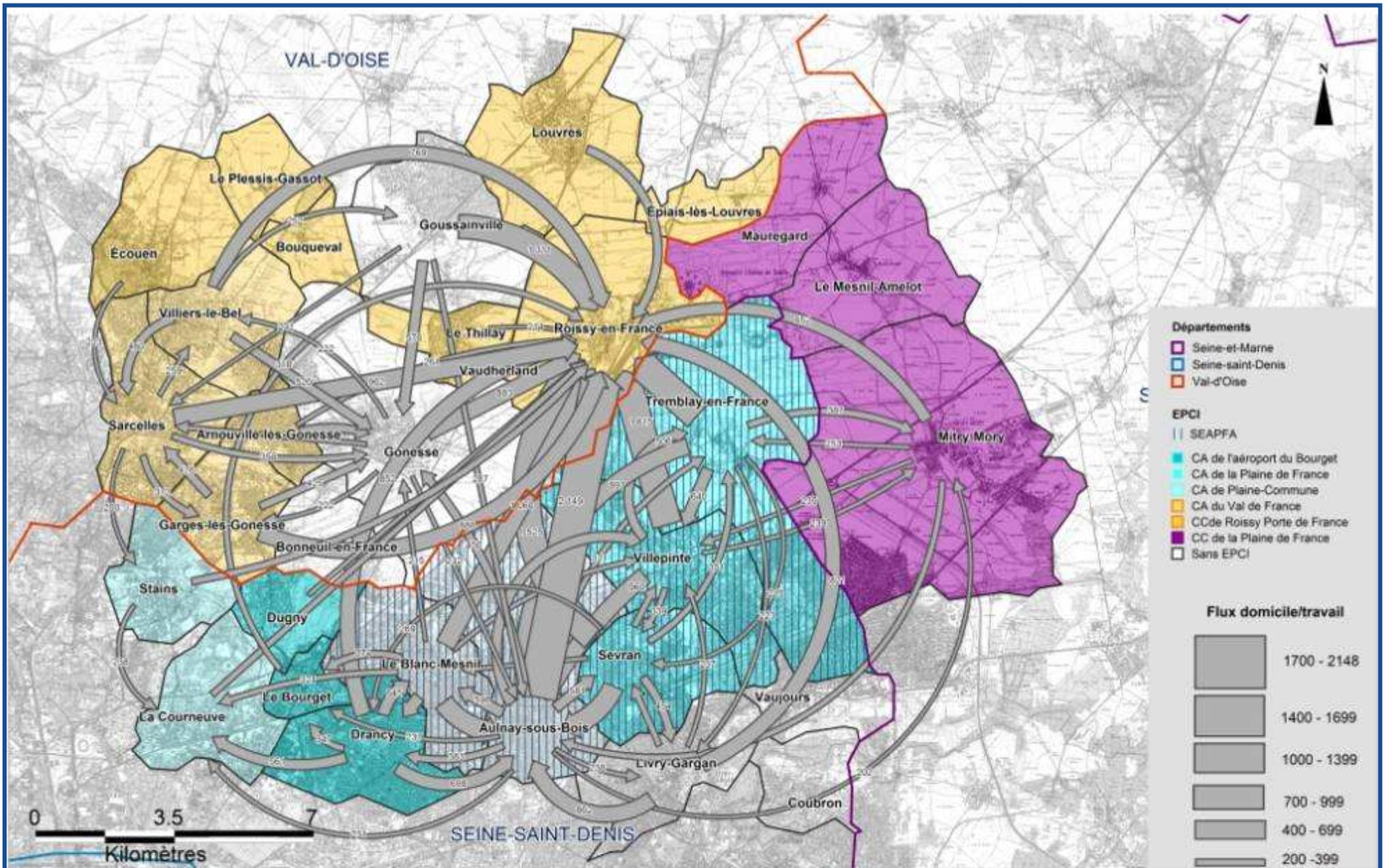


Figure 22 - Carte des flux domicile – travail sur l'aire d'étude, SYSTRA, septembre 2010 (Source : INSEE)



1.1.2. Flux de déplacements Domicile-étude

Les flux de déplacements domicile-études tous modes en 2006 sont représentés sur la Figure 23.

On distingue une différence importante par rapport aux flux domicile-travail : l'ensemble des flux domicile-études se réalisent en dehors de la zone aéroportuaire de Roissy, dans les zones densément urbanisées situées au sud et à l'ouest du secteur d'étude.

Les flux de déplacements domicile-étude sont concentrés dans ces secteurs en raison de la présence d'équipements d'enseignement, de services et commerces de proximité et de zones d'habitations.

Deux pôles d'attractivité sont identifiables :

- au sud, il s'agit des communes d'Aulnay-sous-Bois, Vaujours et Livry-Gargan ;
- à l'ouest, il s'agit des communes de Sarcelles, Gonesse et Villiers-le-Bel.

Destination ETUDES	Flux total*	Dont	Commune d'origine
Aulnay-sous-Bois	2121	664	Sevran
		470	Le Blanc Mesnil
		351	Villepinte
Sarcelles	1779	823	Villiers-le-Bel
		271	Ecouen
		267	Garges-lès-Gonesse
Vaujours	1345	340	Tremblay-en-France
Gonesse	998	263	Arnouville
Villiers-le-Bel	987	358	Sarcelles
<i>Le Blanc Mesnil</i>	927	312	Aulnay-sous-Bois
<i>Drancy</i>	806	380	Le Blanc Mesnil
Livry-Gargan	798	395	Sevran
<i>Tremblay-en-France</i>	750	353	Villepinte

Tableau 8 - principales Origine-destination études du secteur d'étude (Source : INSEE)

* avec filtre à 50 pour déterminer les déplacements les plus significatifs

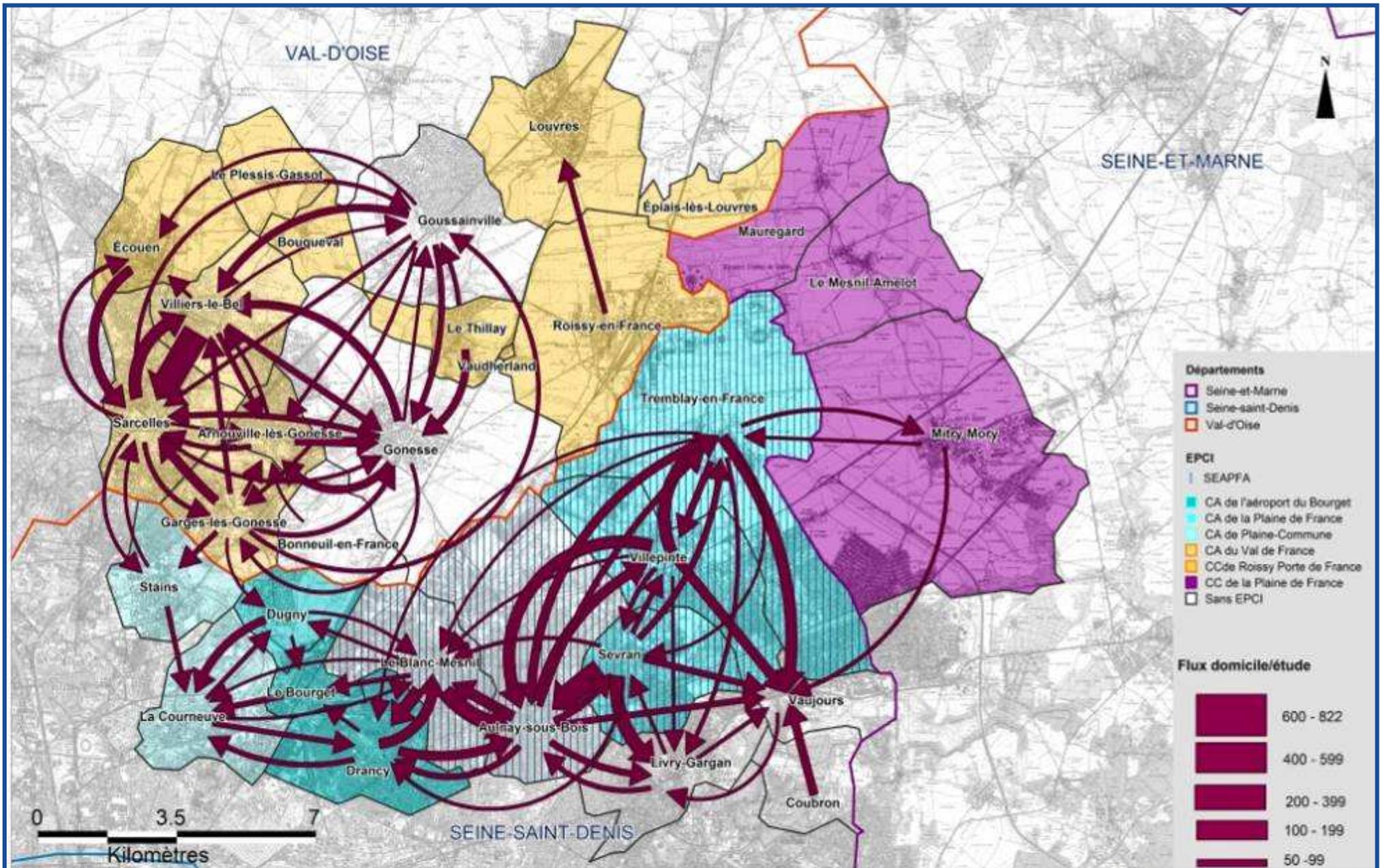


Figure 23- Carte des flux domicile – Etude sur l'aire d'étude, SYSTRA, septembre 2010 (Source : INSEE)



1.2 Répartition modale des déplacements domicile-travail à destination du secteur d'étude

La répartition modale des déplacements domicile-travail est représentée sur la Figure 24.

On dénote une prédominance de l'utilisation de la voiture particulière pour les déplacements domicile-travail sur l'aire d'étude, avec un flux très important, pour les liaisons transversales, entre la plate-forme de Roissy-Charles-de-Gaulle et les communes d'Aulnay-sous-Bois, Sevran, Villepinte, Tremblay-en-France et Goussainville.

Les transports collectifs sont peu utilisés sur les axes précédemment identifiés sur lesquels ils représentent environ $\frac{1}{4}$ des déplacements. Ce constat illustre une insuffisance de l'offre de transports collectifs du secteur d'étude.

La part importante des transports collectifs pour les communes d'Aulnay-sous-Bois, Sevran et Villepinte s'explique par la présence de la ligne RER B qui permet de relier Aulnay-sous-Bois à Roissy Charles de Gaulle en 15 minutes.

Sur l'axe Aulnay-sous-Bois – Roissy-en-France, l'utilisation de la voiture particulière reste néanmoins prépondérante car l'axe routier A1 permet de relier ces deux communes en 15 minutes environ.

Pour les communes à l'ouest du secteur d'étude qui ne sont pas situées le long de la ligne de RER B, les axes routiers secondaires permettent d'atteindre Roissy-en-France en moins de 20 minutes alors que la desserte en transports en commun exclusivement par le réseau de bus est de 30 à 60 minutes.

Communes	Temps de parcours jusqu'à Roissy-en-France	
	Axes routiers*	Transports collectifs**
Aulnay-sous-Bois	14 min	15 min
Sevran	17 min	10 min
Villepinte	11 min	8 min
Goussainville	13 min	34 min à 58 min
Sarcelles	19 min	39 à 55 min
Gonesse	10 min	27 min à 1h05
Villiers le Bel	18 min	

* Temps de parcours calculé sur Mappy

** Temps de parcours calculé sur le transilien.fr

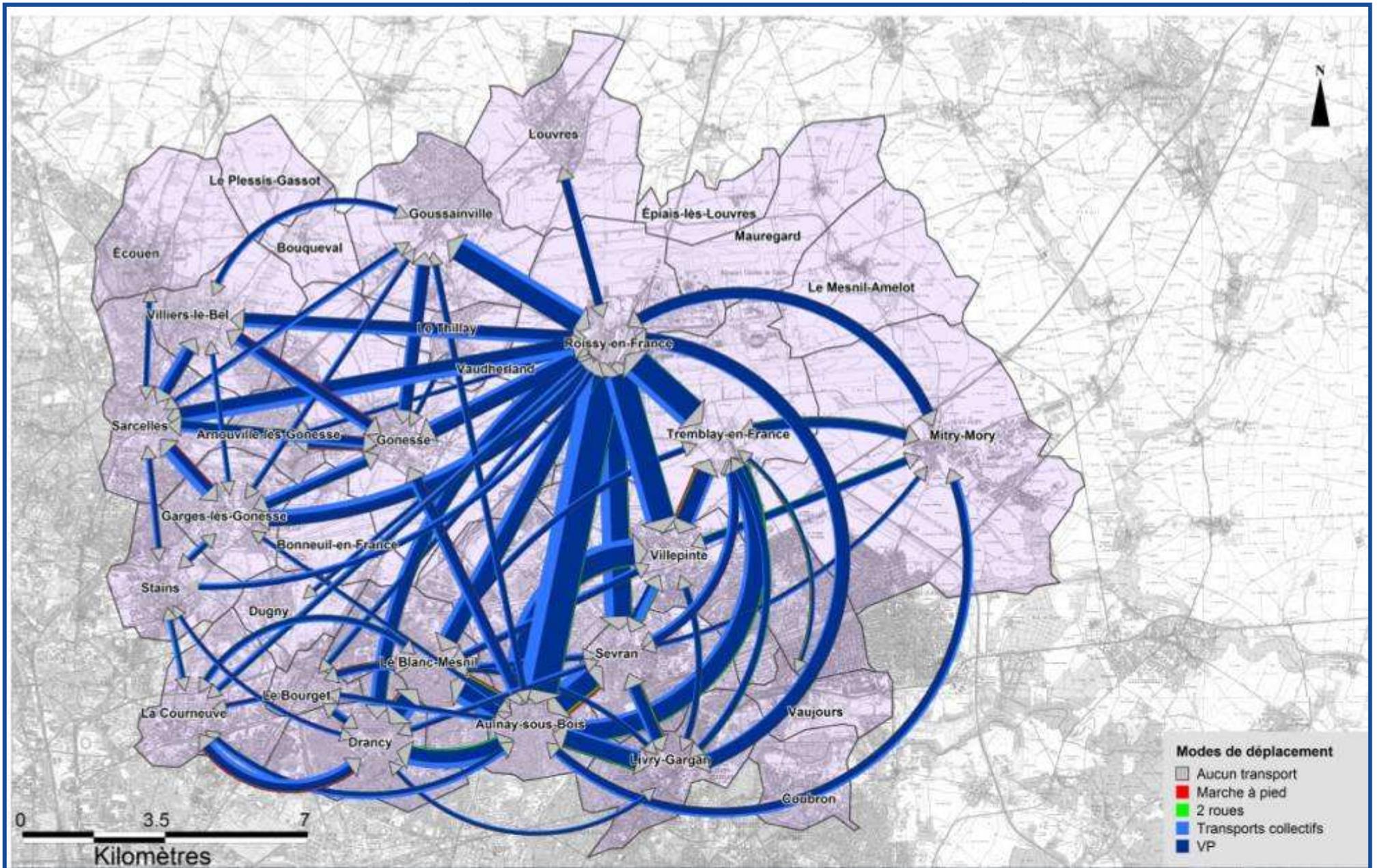


Figure 24 - Carte de répartition des flux domicile – travail par mode sur l'aire d'étude, SYSTRA, septembre 2010 (Source : INSEE)



2 Offre de transports actuelle

2.1 Réseau routier

Le réseau de voirie du secteur d'étude est structuré autour de deux axes routiers importants :

- l'autoroute A1 qui traverse la zone d'étude du nord au sud ;
- la francilienne A104 prolongée par la RD170 Avenue du Parisis d'ouest en est.

Une fois son prolongement effectué jusqu'à la RD84, l'Avenue du Parisis deviendra un axe majeur.

A partir de ces deux axes, un réseau de voies départementales se déploie sur l'ensemble de l'aire d'étude assurant la desserte locale des communes du territoire.

La Figure 25 montre le réseau routier sur la zone d'influence du projet.

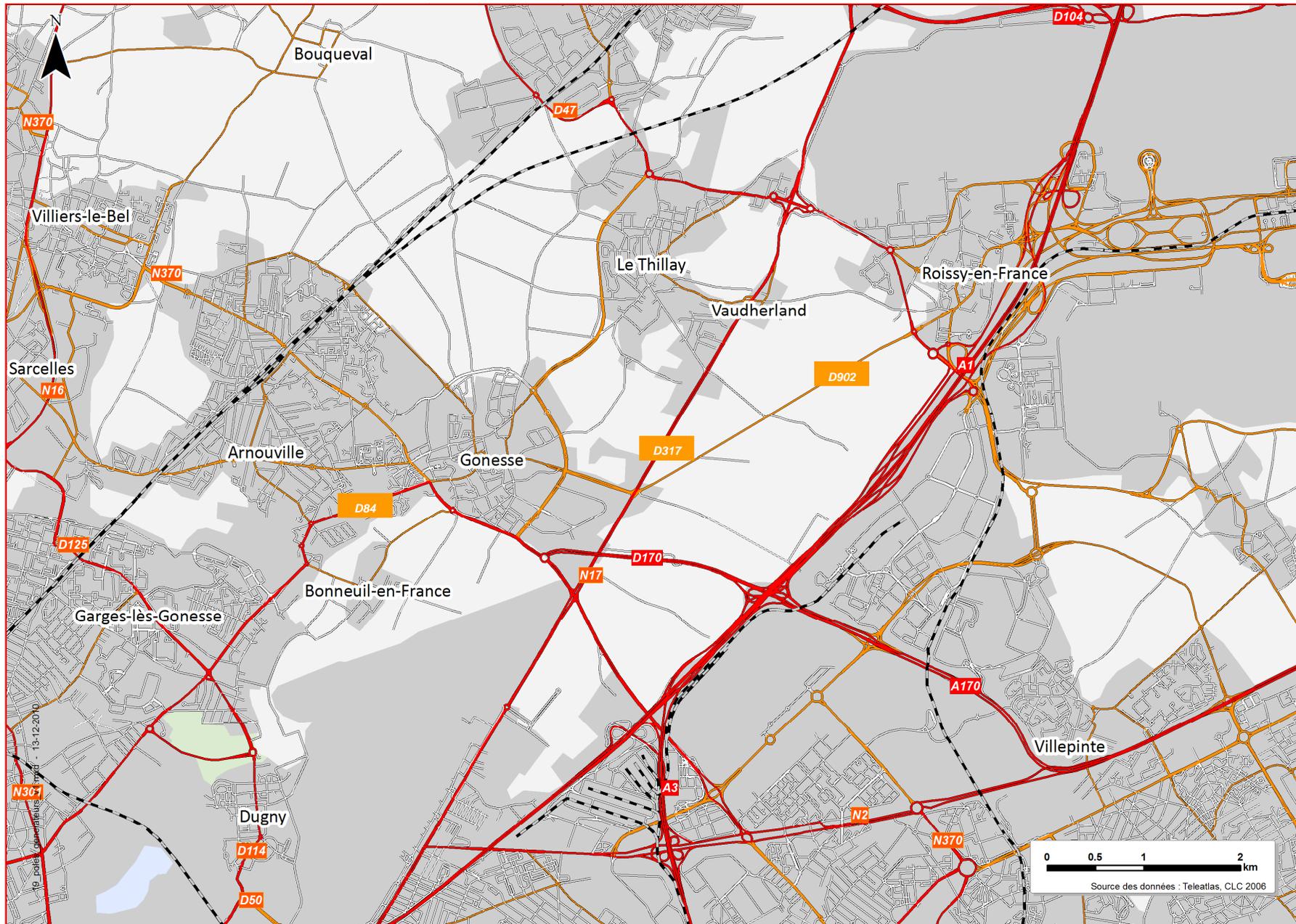


Figure 25 - Carte du réseau routier actuel sur l'aire d'influence du projet de barreau ferré, ARCADIS



2.2 Les transports collectifs routiers

Les principaux réseaux de bus du secteur d'étude sont les réseaux TransVO (Veolia Transport Île-de-France), CIF (Courriers d'Île-de-France) et la ligne 95-02 du réseau du Conseil Général (CG) du Val d'Oise.

2.2.1. Le réseau de bus départemental

Le réseau "Busval d'Oise" propose 30 lignes de transport en commun sur des liaisons structurantes du territoire : 130 bus, 150 communes desservies, 1 200 points d'arrêt, 7 millions de kilomètres parcourus par an, plus de 25 000 personnes transportées par jour. Ces lignes sont exploitées par des sociétés de transport privées notamment les Courriers d'Île-de-France (CIF), société du groupe Keolis. Les lignes du réseau "Busval d'Oise" desservent en priorité les pôles urbains et ruraux, les gares, les zones d'activités, les centres administratifs et de formation, les pôles commerciaux...

L'aire d'étude est concernée par la ligne départementale 95-02. Cette ligne assure la desserte de la zone aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle. Elle traverse les principaux pôles urbains entre Montmorency et Roissy-en-France notamment Sarcelles, Garges-Lès-Gonesse, Gonesse, Goussainville... Elle assure également la desserte des principaux équipements administratifs (mairies, sous-préfectures...), des zones industrielles et commerciales ainsi que des équipements sportifs et scolaires du secteur d'étude.

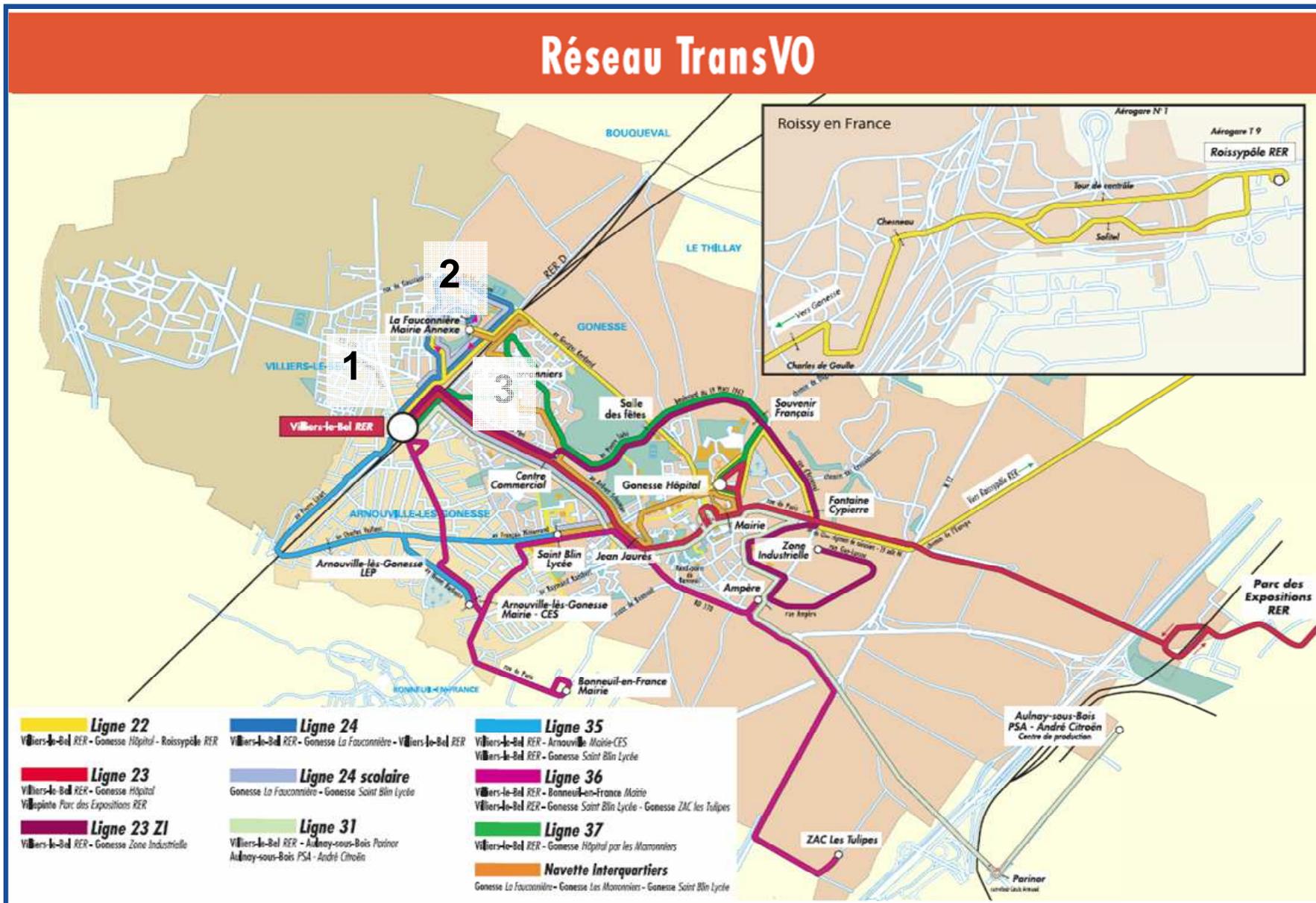


Figure 26 - Carte du réseau de bus TransVO (Source : site internet du TransVo)



2.2.2. Le réseau de desserte local

Les réseaux CIF et TransVO ont vocation à assurer également une desserte locale du territoire vers les équipements générateurs de déplacements : équipements scolaires, équipements sportifs, administrations, zones économiques et zones d'habitat. Ces réseaux permettent de relier la population au réseau ferré Transilien des gares RER D ou B assurant ainsi le lien entre le territoire d'étude et Paris.

- Les Courriers de l'Île de France (CIF)

L'essentiel des lignes CIF de la zone d'étude se rabattent autour des gares RER de Roissypôle (15 lignes), de Goussainville (8 lignes) et Louvres (6 lignes). Le réseau assure un rabattement vers les lignes 7 (La Courneuve), 13 (Saint-Denis) et 5 (Bobigny) du métro, ainsi que vers les lignes B et D du RER.

- La ligne 11 Goussainville (Victor Bach) – Saint Denis (Porte de Paris)
- La ligne 31 Garges-lès-Gonesse (RER D) – Bonneuil-en-France (Hôtel de Ville)

- Trans-Val-d'Oise

Ce réseau est constitué de 10 lignes concentrées dans les communes de Gonesse, d'Arnouville et de Villiers-le-Bel. Trois d'entre elles desservent le même itinéraire que le futur BHNS et le futur barreau ferroviaire : les lignes 22, 23 et 31.

- La ligne 22 Villiers-le-Bel (RER D) – Roissypôle RER
- La ligne 23 Villiers-le-Bel (RER D) – Villepinte (Parc des Expositions – RER)
- La ligne 23 ZI Villiers-le-Bel (RER D) – Gonesse (Zone industrielle)
- La ligne 24 Villiers-le-Bel (RER D) – Villiers-le-Bel (RER D)
- La ligne 24 scolaire Gonesse (La Fauconnière) – Gonesse (Saint Blin Lycée)
- La ligne 31 Villiers-le-Bel (RER D) – Aulnay sous Bois
- La ligne 37 Villiers-le-Bel (RER D) – Gonesse (Hôpital par les Maronniers)
- La navette inter-quartiers Gonesse (La Fauconnière) – Gonesse (Saint Blin Lycée)

La carte du réseau TransVo est présentée en Figure 26.

- RATP

9 lignes, de rabattement vers les gares RER (Garges-Sarcelles, Villiers-le-Bel, Aulnay) + Villepinte, Parc des Expositions.

- Réseau de Seine-Saint-Denis (Veolia TRA)

La zone d'étude est desservie par 8 lignes assurant une desserte d'axe Nord / Sud en correspondance vers les gares RER du secteur (Aulnay, CDG, Parc des Expositions).

- Ligne 100 Chelles (Rond point des Sciences) – Tremblay-en-France (Gare Aéroport CDG 1 Roissypole)
- Ligne 607a Villepinte (gare du Vert Galant) – La Courneuve (8 mai 1945)
- Ligne 607b Tremblay-en-France (Gare Aéroport CDG 1 Roissypole) – La Courneuve (8 mai 1945)
- Ligne 609 Villepinte (gare de Villepinte) – La Courneuve (8 mai 1945)
- Ligne 615 Villepinte (gare de Villepinte) – Bobigny (Pablo Picasso)
- Ligne 617 Aulnay-sous-Bois (Gare d'Aulnay-sous-Bois) - Villepinte (gare de Villepinte)
- Ligne 619 Tremblay-en-France (Gare de Vert Galant) – Tremblay-en-France (Centre postal)
- Ligne 640 et 641 Villepinte (Gare Parc des expositions) – Villepinte (Gare Parc des Expositions)
- Ligne 642 Villepinte (gare de Villepinte) – Gagny (Gare du Chenay Gagny)
- Ligne 683 Villepinte (gare de Villepinte) – Aulnay-sous-Bois (Centre de Production PSA Peugeot)

Le réseau est illustré dans la Figure 27.

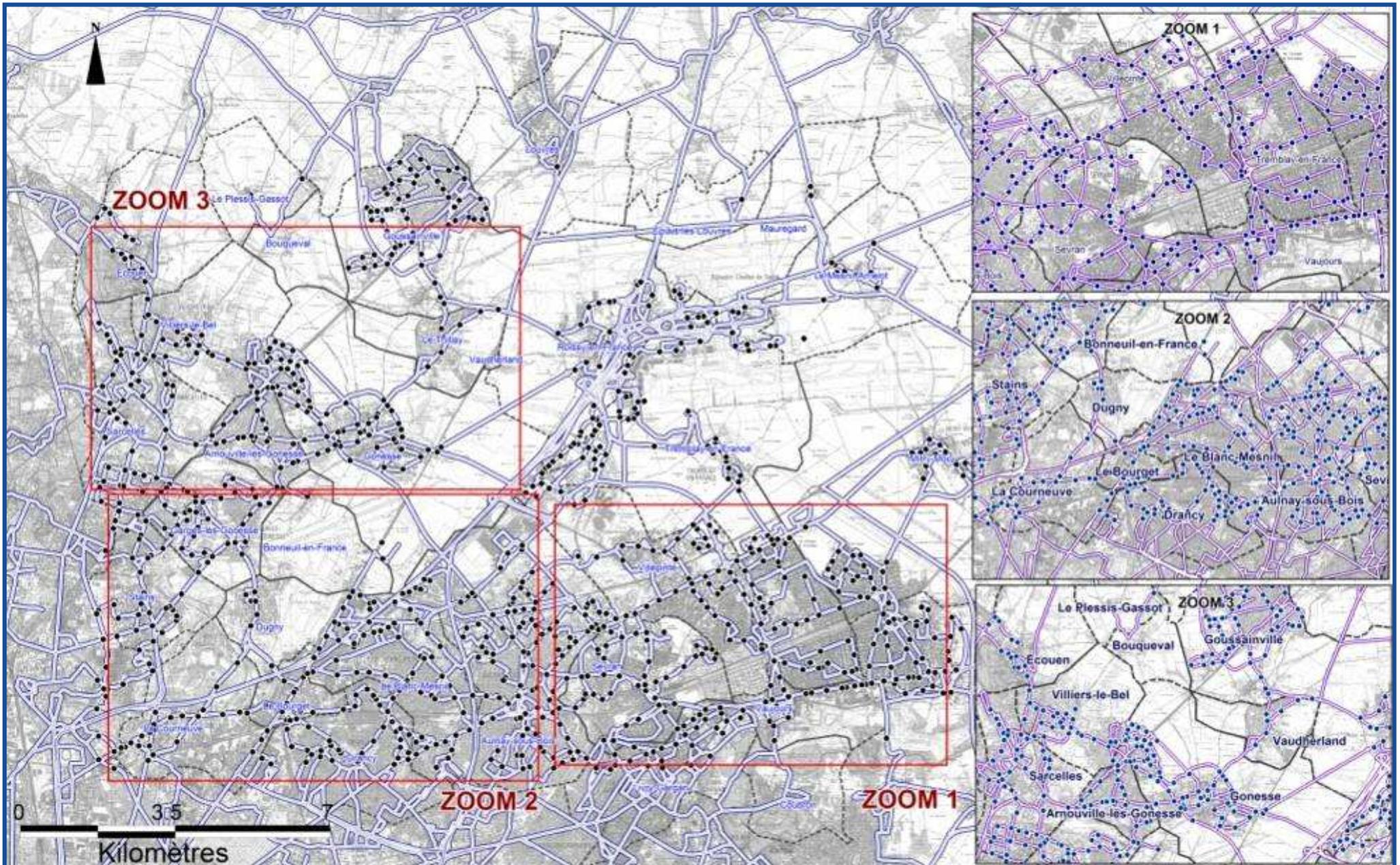


Figure 27 - Carte des lignes de bus et leurs arrêts au sein de l'aire d'étude, Source : SYSTRA, septembre 2010 (Source : STIF – BD Topo)



- Filéo

Service de Transport à la Demande (TAD) avec réservation en dehors des horaires des lignes régulières. Filéo, anciennement réseau ALLOBUS, il relie seize communes du secteur d'études à la plateforme aéroportuaire de Roissy-CDG. 1 500 voyageurs quotidiens ont été transportés en moyenne en 2009.

Cette liaison, disponible 24h sur 24 et 7 jours sur 7 répond notamment à la problématique des horaires décalés. Elle prend le relais des lignes régulières (réseau CIF) une fois le service de ces dernières terminé. Les six lignes ont une fréquence à la demi-heure.

- Autres réseaux de transports en commun routier

- Lignes du CG du Val-d'Oise : Trois lignes desservent Montmorency, Cergy-Pontoise et Survilliers-Fosses.
- Picardie-Roissypôle : Liaisons vers Senlis et Creil (hors compétence du STIF).
- Les cars Air France : deux lignes desservent Roissy-CDG depuis Paris.
- Transports internes à la plateforme aéroportuaire de Roissy (CDG VAL). Des navettes relient le parc hôtelier de Roissy-en-France (6 000 lits) au CDG VAL.
- TAD au sein de la CC Roissy Porte de France

Les études du grand Roissy et le débat public du réseau de transport public du Grand Paris aideront à qualifier les besoins en transports.

2.3 Les transports collectifs ferroviaires

Le périmètre étudié est desservi par 12 gares : 5 sur le RER D et 7 sur le RER B. 9 des 16 communes étudiées possèdent une gare sur leur territoire.

- Nombre de trains par jour ouvrable de base (source : SNCF) :

Ligne	Gare	Sens Paris banlieue	Sens banlieue Paris
RER D (en 2007)	Villiers le Bel / Gonesse Arnouville	138	140
	Goussainville	87	88
	Les Noues	50	51
RER B (en 2008)	Villepinte	99	97
	Parc des expositions	99	97
	Aéroport CDG 1	137	141
	Aéroport CDG2	137	141

- Fréquentation des gares RER par jour ouvrable de base (Source : SNCF).

Ligne	Gare	sens Paris banlieue		sens banlieue Paris	
		montants	descendants	montants	descendants
RER D (en 2007)	Villiers le Bel / Gonesse Arnouville	2 200	16 250	15 600	1 660
	Goussainville	700	5 800	5 170	625
	Garges Sarcelles	3 345	20 380	21 610	3 375
RER B (en 2008)	parc des expositions	330	5 364	4 540	240
	Villepinte	450	3 450	3 515	425



3 Principaux projets d'infrastructures de transport sur le périmètre du projet

3.1 Projets routiers

Plusieurs projets routiers (en cours d'étude, en réalisation ou réalisés) se situent au sein du secteur d'étude. Ils ont pour objectif de fluidifier les circulations intra et inter communales et améliorer les déplacements vers les zones d'attractivité que représentent le pôle de l'aéroport de Roissy et le parc des expositions de Paris Nord Villepinte. Il s'agit en effet de relier les zones d'habitats de l'ouest et du sud aux secteurs d'activité économique (Roissy-en-France, Tremblay-en-France et Villepinte), principales sources d'emplois du territoire.

Les principaux projets routiers concentrés sur le secteur d'étude sont les suivants :

- La déviation de la RD84 à Garges-Lès-Gonesse (2009) ;
- Le prolongement de l'Avenue du Parisis jusqu'à la RN1 (2010) ;
- La requalification de l'échange RD317-RD902 (suppression des échanges avec la RD317) : carrefour de la patte d'Oie ;
- La déviation de la RD47-RD902 ;
- Doublement en section courante de la RD902a (2013) ;
- Le contournement de Gonesse.

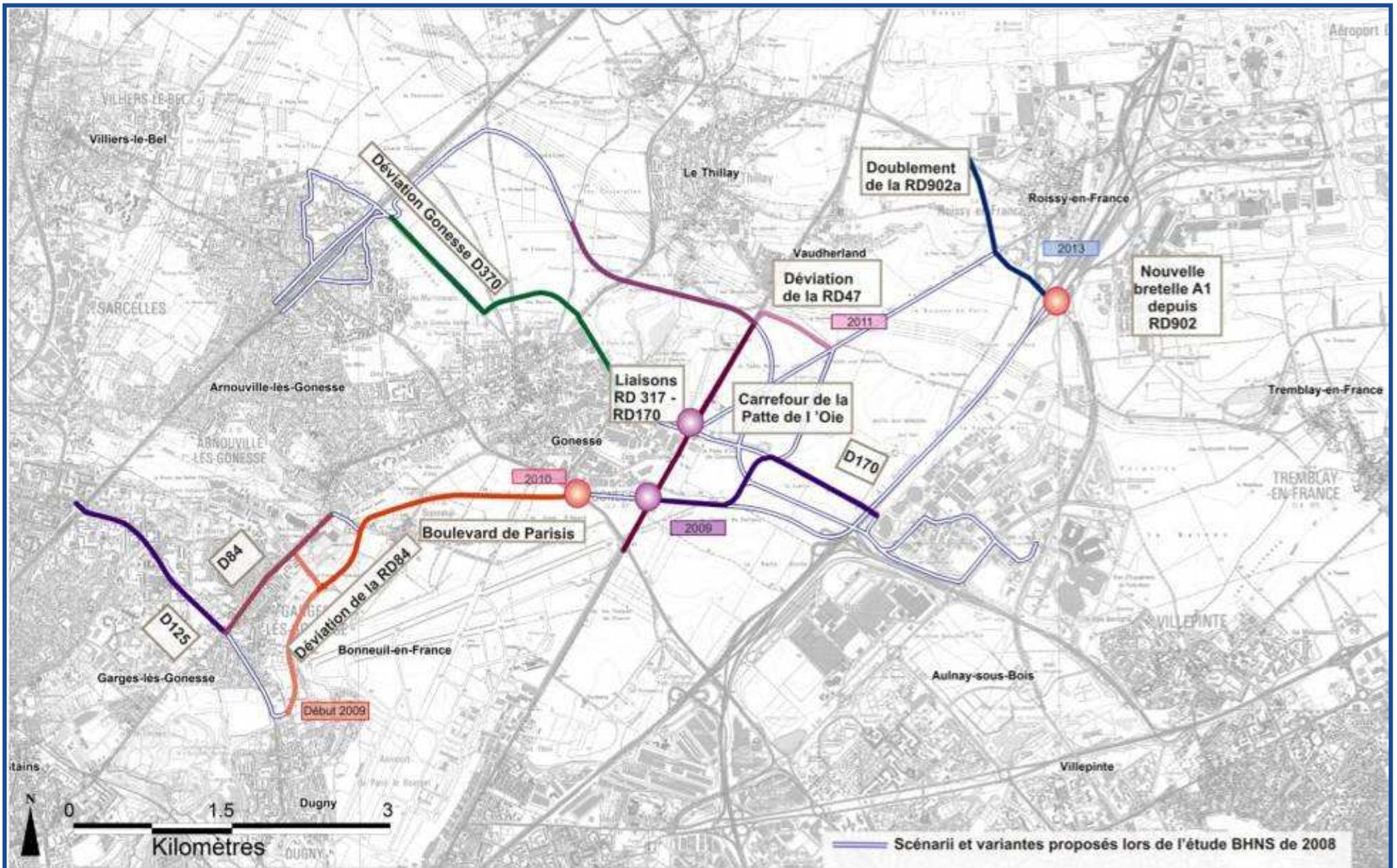


Figure 28 - Carte des projets routiers connexes au sein de l'aire d'étude, SYSTRA, septembre 2010 (Source : CG du Val d'Oise)



La carte suivante superpose l'ensemble des projets routiers et des projets urbains compris sur l'aire d'étude, afin de bien comprendre la problématique de mutation du territoire au sein du secteur d'étude.

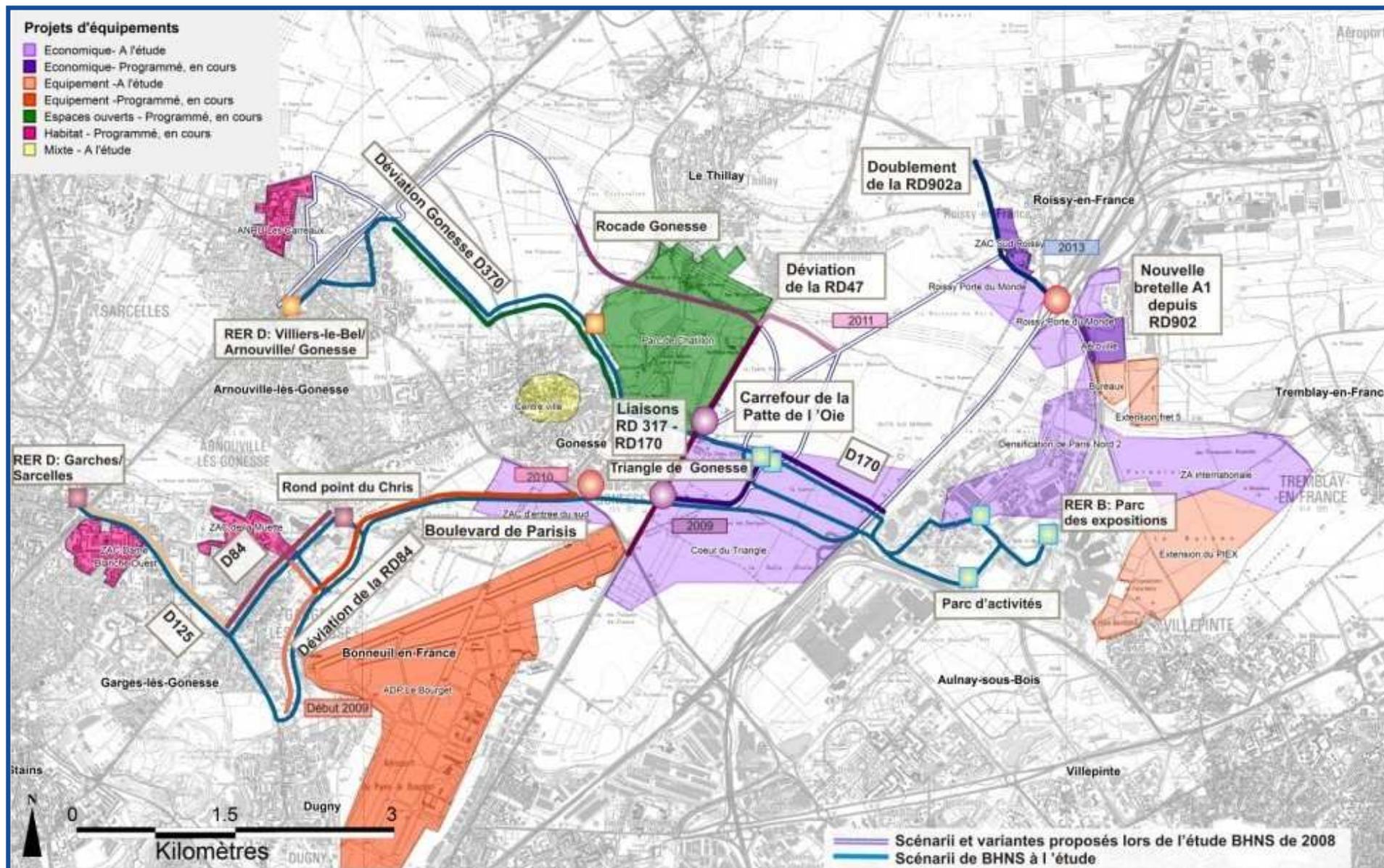


Figure 29 - Carte de synthèse des projets connexes au sein de l'aire d'étude, SYSTRA, septembre 2010 (Source : CG du Val d'Oise, IAURIF, EPA Val de France)



3.2 Projets de transport en commun

Le secteur connaîtra une amélioration sensible de son offre de transports en commun ferroviaires aux horizons 2015 et 2030.

Qu'il s'agisse du prolongement de lignes du métro parisien ou de la création de nouvelles lignes de tramway, le maillage en TC lourds se verra renforcé. Les deux lignes de RER du secteur verront leur service fiabilisé.

Enfin, afin de répondre aux défis de la métropole du XXI^{ème} siècle qu'est Paris, le secteur connaîtra l'arrivée de liaisons transversales Est-Ouest reliant les pôles majeurs de la région entre eux. A court terme, le secteur d'étude verra l'achèvement de la première tranche tangentielle Nord et potentiellement à plus long terme la réalisation du métro automatique du réseau de transport du Grand Paris et celle du CDG Express.

- RER B Nord+

Transportant chaque jour 900 000 voyageurs, la ligne B du RER traverse l'agglomération parisienne selon un axe nord-sud. Elle dessert 21 communes au nord, ainsi que l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Des travaux de modernisation ont été lancés début 2009 afin d'apporter une meilleure fréquence et plus de confort.

Le projet, appelé « RER B Nord+ », se caractérise par :

- la mise en œuvre d'une desserte renforcée et simplifiée à l'heure de pointe : un train omnibus toutes les 3 minutes en direction de chacun des deux terminus ;
- la mise en place de deux voies dédiées à la circulation du RER B;
- la création d'une quatrième voie à Mitry-Claye, ainsi que d'une voie supplémentaire en gare du Parc international des expositions (PIEX) ;
- le rehaussement des quais sur l'ensemble des gares du nord de la ligne RER B améliorant l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et facilitant les montées et descentes, ce qui réduit les temps d'arrêt en gare.

L'ensemble des aménagements sera achevé en 2013.

- Schéma directeur du RER D

Avec une charge estimée, en 2008, à 550 000 voyageurs par jour ouvré, et une hausse de fréquentation de 4 à 5 % par an, le RER D est la troisième ligne la plus fréquentée d'Île de France. Elle a été créée en 1995 par le percement d'un nouveau tunnel entre les stations Gare de Lyon et Châtelet-les-Halles permettant de connecter les réseaux ferroviaires nord (branche vers Orry-la-Ville) et sud-est (branches vers Melun et Malesherbes) franciliens.

Elle dessert aujourd'hui 65 communes, dont 60 en Ile-de-France, et 8 départements dont l'Oise en Picardie et le Loiret en région Centre. Sa longueur importante (160 km) en fait une ligne très fragile et avec un niveau d'irrégularité élevé.

Face à ce constat, un premier plan d'amélioration a été mis en œuvre en 2003 visant à fluidifier le trafic dans certains nœuds de la ligne, identifiés comme particulièrement critiques. Ces premières mesures visaient autant à créer des infrastructures nouvelles qu'à fiabiliser l'existant et à améliorer les procédures de maintenance.

Un schéma directeur d'amélioration a ensuite été étudié et approuvé par le conseil du STIF à la fin de l'année 2006. Ses principaux objectifs sont un accroissement significatif de la régularité de la ligne et une adaptation de l'offre de transport aux besoins. Ce programme identifie deux principales échéances d'amélioration, à moyen terme (2013/2014) et plus long terme (2020).

Fin 2008, une évolution de l'offre sur le RER D est intervenue. La nouvelle offre assure un cadencement des trains et une amélioration de la régularité. Ceci a été rendu possible en réduisant le nombre de trains de 12 à 8 par heure, en heure de pointe, au nord de la ligne. En revanche, l'offre de trains en heure creuse s'est vue accrue (augmentation de l'offre de 30% les samedis et dimanches).

Une étape importante a été franchie à l'été 2009 avec l'approbation d'un programme d'investissements de 120 M€₂₀₀₆ pour la première phase d'amélioration. Des travaux importants sur les systèmes de signalisation ferroviaire vont être entrepris pour apporter des gains de régularité significatifs impactant l'ensemble de la ligne et permettre, à terme, la restitution d'une desserte de 12 trains à l'heure de pointe et par sens entre Gare du Nord et Villiers-le-Bel.

En parallèle, de nouvelles études ont été initiées afin de permettre à l'horizon 2020 d'accroître encore d'avantage la régularité et l'offre de service du RER D avec notamment la perspective de passer d'une desserte de 12 à 16 trains par heure et par sens sur le tronçon nord.



- Prolongement du T1 jusqu'à Asnières-Gennevilliers (2012)

Cette extension est la première étape d'un projet qui permettra de relier Saint-Denis à Nanterre.

Le coût est de 119 M€ financé à 40% par la Région Ile-de-France, 24% par l'Etat, 21% par l'Etat, 21% par les Hauts-de-Seine et 16% par la RATP. L'achèvement du tronçon Saint-Denis - Asnières-Gennevilliers est attendu pour 2012.

Celui-ci mesure 4,9 km, comporte 10 stations. Le trajet est effectué en 17 minutes.

- T5, Saint-Denis - Garges-Sarcelles (2011)

Cette nouvelle ligne de tramway sur pneu de 6,6 kilomètres desservira 4 communes en 16 stations : partant de la place du 8-Mai-1945 à Saint-Denis, elle traversera Pierrefitte-sur-Seine et Sarcelles avant de rejoindre Garges-lès-Gonesse. En tout, ce sont plus de 85 500 personnes qui pourront en bénéficier. Au moins 30 000 personnes devraient l'utiliser quotidiennement.

Elle offrira une alternative crédible à la voiture en permettant de nombreuses correspondances avec des lignes de bus réparties sur tout son tracé, mais aussi avec le tramway T1 et la ligne de métro 13 à Saint-Denis, et avec le RER D à Garges-Sarcelles.

Cette nouvelle ligne doit être mise en service à la fin 2011.

- T8, Saint-Denis – Epinay - Villetaneuse (fin 2013)

Le Conseil du STIF a approuvé le 14 février 2008 la convention de financement du projet d'un coût de 244 M€, financés à 78% par la Région Ile-de-France, 19% par la Seine-Saint-Denis et le reste par l'Etat, la RATP et la Communauté d'Agglomération Plaine Commune. Le T8 parcourra 17 stations sur 8,5 km et desservira le campus universitaire de Villetaneuse. Les travaux sont en cours et la mise en service est attendue pour fin 2013.

- La Tangentielle Nord (2014, 2016)

Le projet de la Tangentielle Nord consiste en la création, sur 28 kilomètres, de deux voies dédiées au transport de voyageurs, contiguës à celles de la ligne ferroviaire existante dite de « Grande Ceinture ».

Elle reliera Sartrouville à Noisy-le-Sec en desservant les départements des Yvelines, du Val-d'Oise et de la Seine- Saint-Denis, sans passer par Paris. Ce

projet constitue une réponse efficace à la problématique des liaisons de banlieue à banlieue, en desservant à terme 14 gares, dont 6 nouvelles, qui permettront à terme des correspondances avec :

- les RER A, B, C, D et E ;
- les trains Transilien de Paris Nord et de Paris Saint-Lazare ;
- le tramway T1 et le futur tramway T8.

Sa fréquence sera élevée, avec un passage toutes les 5 minutes aux heures de pointe et 10 minutes aux heures creuses. Le matériel sera de type « train léger », moins large et plus silencieux que les trains classiques. La déclaration d'utilité publique a été prononcée le 27 mai 2008. Les travaux sur le premier tronçon Épinay-sur-Seine - Le Bourget ont débuté fin 2010 pour une mise en service prévue en 2014 pour le 1^{er} tronçon, et en 2018 pour le trajet complet entre Sartrouville et Noisy-le-Sec.

- CDG express

Plus de 80 % des déplacements entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle s'effectuent par la route. En raison des embouteillages très fréquents sur les autoroutes A1 et A3, le temps de parcours entre le centre de Paris et l'aéroport peut varier d'une demi-heure à plus de deux heures.

Le projet CDG Express consiste à réaliser une liaison ferroviaire dédiée et directe entre la gare de l'Est et Paris-CDG, arrivant en gare de CDG 2, sur les mêmes quais que le RER B. Un des objectifs est de capter une part importante des flux de passagers aériens, qui utilisent aujourd'hui des transports individuels (taxi ou véhicule particulier), entre Paris et l'aéroport Paris-CDG.

Le projet a obtenu sa déclaration d'utilité publique fin 2008 et est actuellement en phase de négociation avec un candidat à la concession.

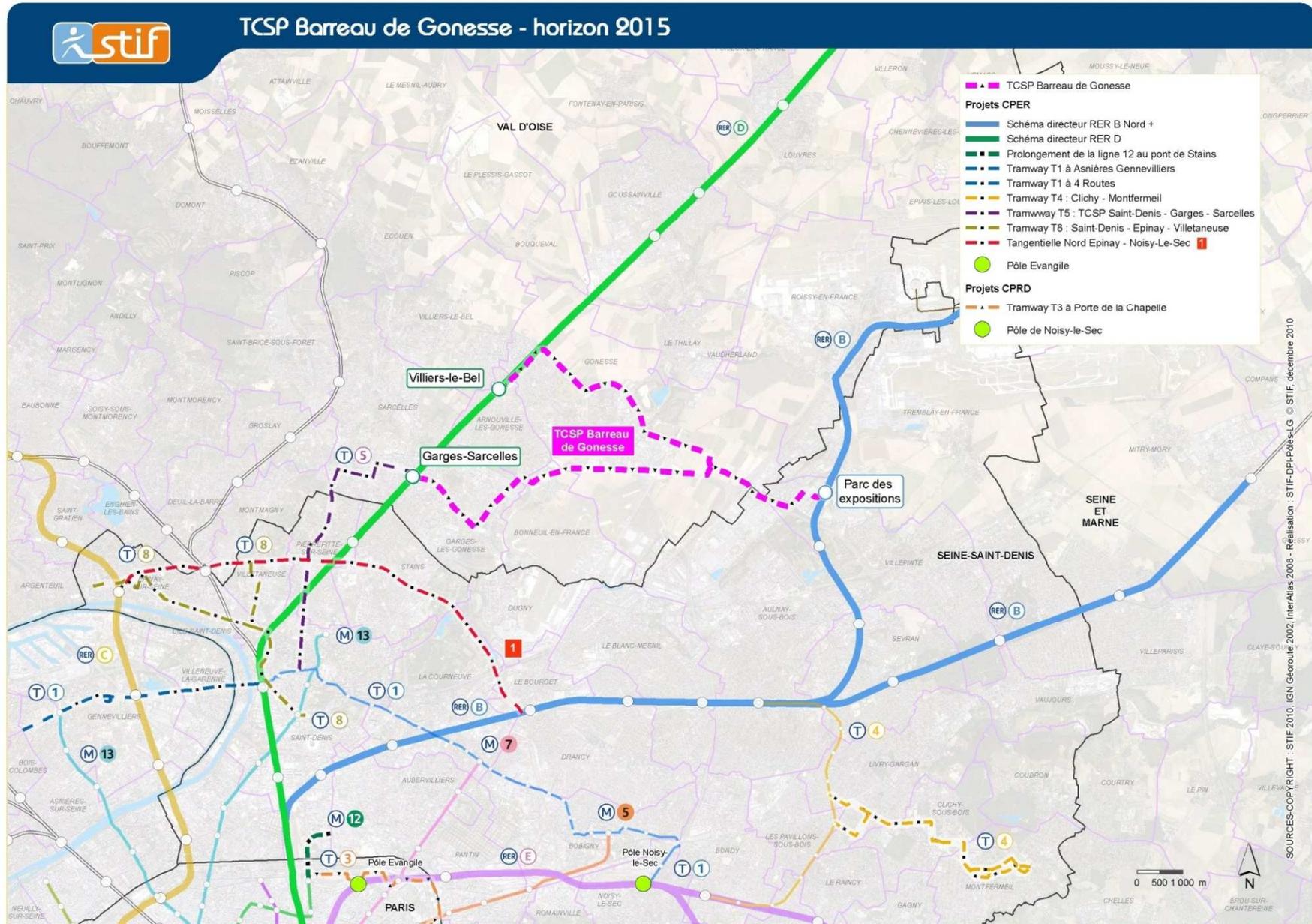


Figure 30 - Carte synthétique des projets TC aux horizons 2015, STIF

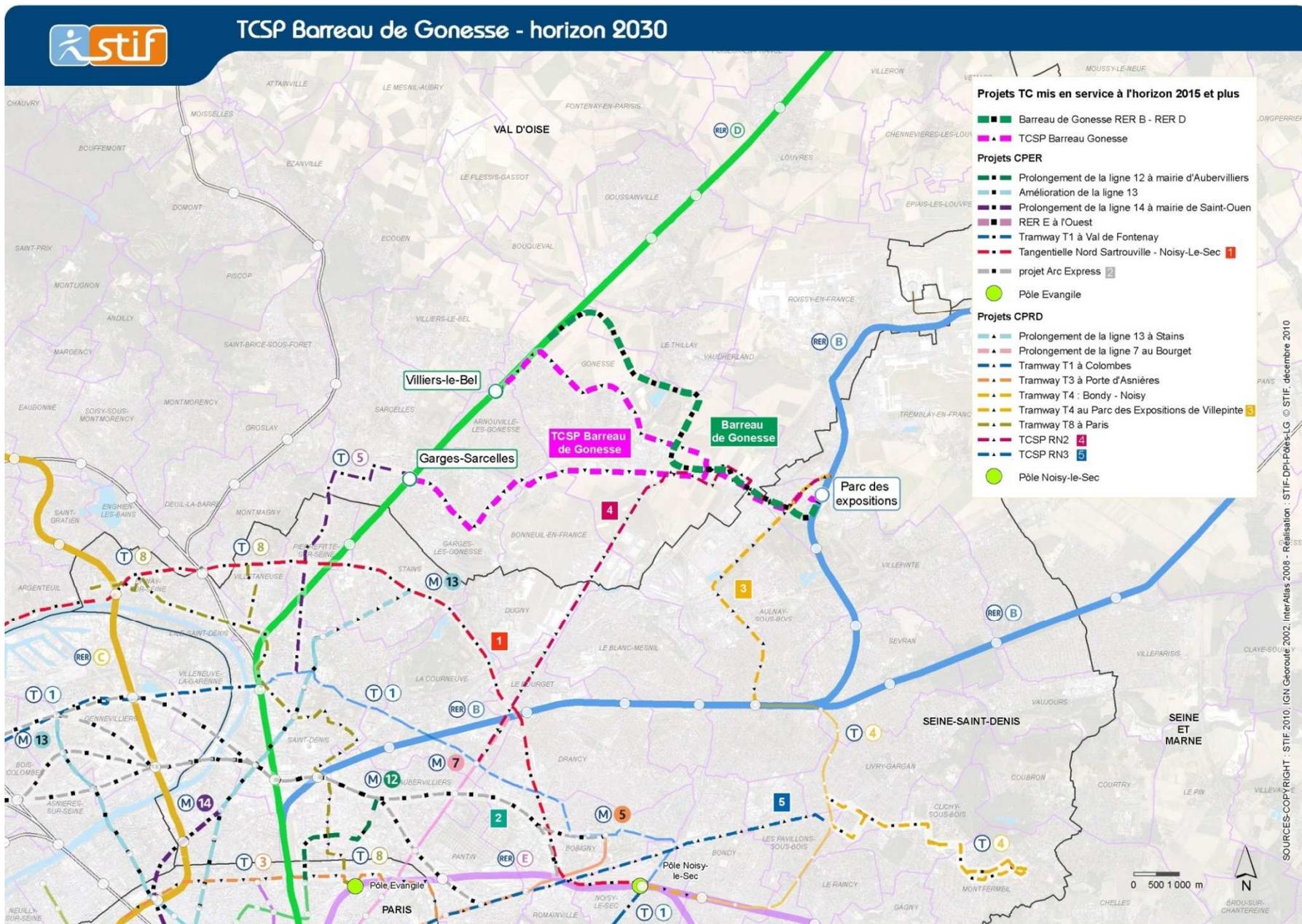


Figure 31 - Carte synthétique des projets TC aux horizons 2030, STIF



- **Projet de réseau de transport public du Grand Paris**

Les projets portés par l'État pour le développement du Grand Paris visent trois objectifs principaux :

- renforcer l'attractivité et la compétitivité de la région capitale en organisant des espaces de recherche, de création et d'innovation ;
- désenclaver les territoires où se concentrent des populations décrochées de la dynamique métropolitaine ;
- résoudre les difficultés quotidiennes de déplacement des Franciliens.

Les trois principaux aéroports franciliens, Roissy-CDG, Le Bourget et Paris-Orly, présentent aujourd'hui, du fait de leur spécialisation progressive et leur complémentarité, des atouts considérables pour le développement et l'attractivité internationale de la région Capitale.

Les services qu'ils remplissent et les emplois et activités qu'ils génèrent assurent de plus en plus des fonctions de pôles d'échanges économiques métropolitains et internationaux. Leur maillage progressif avec le réseau LGV national et européen tend à conforter leur position de plate-forme intermodale et à répondre au nécessaire desserrement des gares parisiennes.

Ces « polarités » économiques, celle de l'aéroport Roissy-CDG, porte internationale de l'Île-de-France, constitueront de véritables « clusters » mondiaux soutenus par un nouveau réseau de transport, répondant aux enjeux du Grenelle de l'environnement, véritable système nerveux central du nouvel espace métropolitain.

Le réseau de transport du Grand Paris sera basé sur un métro automatique de grande capacité en rocade qui, en participant au désenclavement de certains territoires, reliera le centre de l'agglomération parisienne, les principaux pôles urbains, scientifiques, technologiques, économiques, sportifs et culturels de la région d'Île-de-France, le réseau ferroviaire à grande vitesse et les aéroports internationaux. Ce réseau sera interconnecté aux autres réseaux de transport public urbain en Île-de-France et sa réalisation sera coordonnée avec les mesures d'amélioration et de modernisation de ces réseaux.

Le coût prévisionnel du projet est estimé entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros.

Le débat public organisé par la CNDP s'est déroulé du 1^{er} octobre 2010 au 31 janvier 2010. Il s'est tenu conjointement à celui du projet Arc Express.

A l'issue du débat public et sous deux mois, un bilan sera publié par la Société du Grand Paris, suivi dans les deux mois suivants du schéma d'ensemble retenu.

- **Projet Arc Express**

Lancé par la Région Ile-de-France en décembre 2007, inscrit dans le plan régional de mobilisation pour les transports en Ile-de-France, Arc Express est un projet de rocade de métro automatique en proche couronne, maillant les lignes de transports collectifs existantes (lignes de métro, RER et trains de banlieue, tramways) permettant de desservir les territoires denses ou en développement.

Long d'une soixantaine de kilomètres, principalement souterrain, il vise à faciliter les déplacements effectués en petite couronne avec un objectif de report de la voiture vers les transports publics. Il a vocation à profiter également aux habitants de la grande couronne en améliorant sensiblement l'accessibilité aux emplois de la région ainsi qu'au cœur d'agglomération en déchargeant le réseau existant.

Au sud de la zone d'étude, le projet Arc Express est en correspondance avec le RER D à la station du Saint Denis - Stade de France.

Conçu pour une vitesse commerciale de 40 km/h, sa fréquence serait comparable à celle du métro parisien pour un trafic estimé à 1 million de voyageurs chaque jour.

Arc Express est un projet réalisable en plusieurs arcs. Le coût du projet est estimé ainsi (hors taxes, valeurs de décembre 2008):

- Arc Sud : de 2,8 à 3,1 milliards d'euros ;

- Arc Nord : de 2 à 2,3 milliards d'euros.

Le 2 juin 2010, la CNDP a arrêté le calendrier du débat public sur le projet Arc Express, qui s'est tenu du 1^{er} octobre 2010 au 1^{er} février 2011, conjointement au réseau de transports du Grand Paris.



- Prolongements des lignes 13 jusqu'à Stains-La Cerisaie et 7 jusqu'au Bourget

Ces prolongements assureraient la correspondance avec la Tangentielle Nord (Stains et le Bourget). Ils sont inscrits en phase 2 du SDRIF (horizon 2013-2020).

- Projet de liaison Roissy-Picardie

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie consiste d'une part en la création, dans le Val-d'Oise, au Nord de Roissy, d'une ligne nouvelle reliant la Ligne à Grande Vitesse (LGV) assurant la desserte de Roissy CDG et Marne-la-Vallée, à la ligne classique Amiens-Creil-Paris, et d'autre part en la réalisation d'aménagements sur les infrastructures existantes afin d'améliorer leur fonctionnement et accroître leur capacité. Ces deux points constituent le programme du projet Roissy - Picardie.

Ses principaux objectifs sont :

- de raccorder une large partie de la Picardie au réseau à grande vitesse, facilitant les relations avec le reste du territoire national, facteur de développement du transport ferroviaire à longue distance ;
- d'augmenter la capacité du réseau à grande vitesse grâce au maillage créé ;
- d'améliorer les déplacements quotidiens vers Roissy, de développer l'intermodalité air-fer sur la plateforme et de renforcer son attractivité.

Pour cela, il prévoit la mise en place de relations TGV entre Amiens, Creil Roissy et au-delà, vers les grandes capitales régionales, ainsi que des services de trains régionaux entre Creil et la gare Aéroport CDG-TGV, avec des arrêts dans des gares du parcours dans l'Oise et le Val-d'Oise.

Le projet a fait l'objet d'un débat public entre avril et juillet 2010 et la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en a publié un bilan et le compte-rendu le 23 septembre 2010. Le 25 novembre 2010, RFF a décidé d'engager les études préalables à l'Enquête d'Utilité Publique (EUP) notamment par une recherche de tracé au sein des options de passage centre et sud.

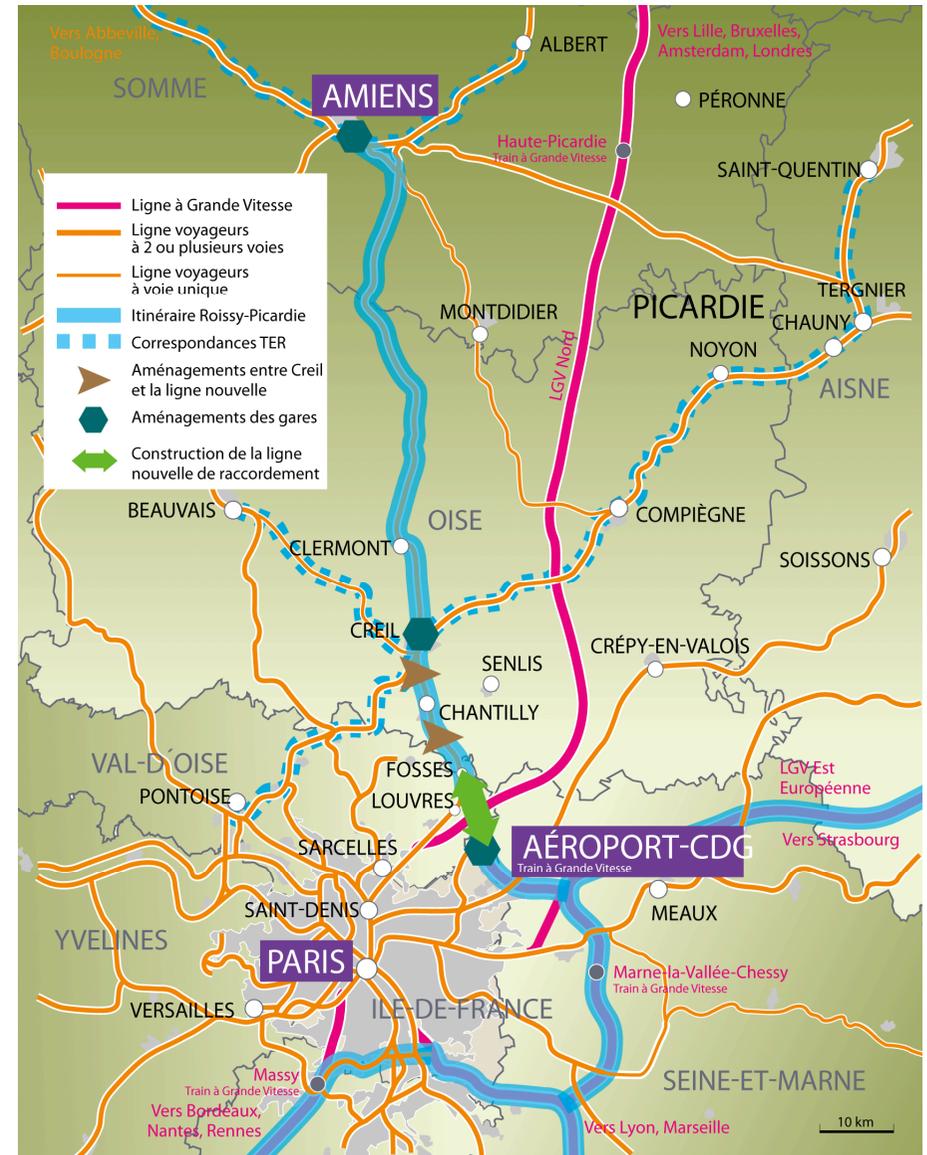


Figure 32 – Projet Roissy-Picardie (source : RFF)



PARTIE IV – SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE DE CONTEXTE

L'est du territoire est marqué par une vitalité économique exceptionnelle. Le corridor aéroportuaire, aujourd'hui l'un des pôles majeurs de développement francilien, devrait connaître une croissance soutenue dans les années à venir ; la croissance des zones d'activités donc des emplois étant directement fonction du volume d'activité de l'aéroport de Roissy-CDG.

Développées dans une logique Nord-Sud en direction de Paris, les infrastructures de transport en commun au sein du territoire laissent de côté les liaisons transversales de banlieue à banlieue entre les communes situées à l'ouest du territoire et les activités situées à l'est. Celles-ci ne peuvent profiter pleinement de leur proximité de Roissy du fait la faible qualité de la desserte en transports en commun, et de l'absence de liaisons en transports lourds.

D'ici l'horizon 2025, parallèlement au développement du corridor aéroportuaire, les infrastructures de transports connaîtront une amélioration sensible particulièrement les liaisons transversales. En termes de transports en commun, la Tangentielle Nord et les différents projets de tramway compléteront l'offre RER et bus actuelle, resserreront le maillage TC et amélioreront les liaisons de banlieue à banlieue.

Situé au cœur du territoire, le développement complet du projet urbain du Triangle de Gonesse, qui pourrait accueillir Europa City et Roland Garros, s'adosse aux infrastructures de transport en projet, le projet ferroviaire de barreau de Gonesse et à plus long terme le réseau de transport du Grand Paris.



PARTIE V – DESCRIPTION DU PROJET PROPOSE

1 Synthèse des réflexions ayant conduit au choix du projet

1.1 Les fuseaux

Conformément à l'Instruction relative aux modalités d'élaboration des grands projets d'infrastructure ferroviaire du 28 décembre 2000, trois fuseaux d'étude ont été envisagés lors des études préliminaires de 2004-2007 du barreau ferroviaire de Gonesse, pour relier les lignes de RER B et RER D (cf. Figure 33).

1.1.1. Le fuseau Nord

Le fuseau Nord se raccorde à la ligne D entre de Villiers le Bel et Goussainville et s'inscrit le long de la LGV Nord. Le fuseau passe à l'est du Thillay et rejoint à l'est la ligne B du RER, au Nord de la gare du Parc des Expositions. Le temps de parcours était estimé à 12 minutes 30.

1.1.2. Le fuseau central

Il s'inscrit dans l'espace agricole situé au nord de Gonesse, englobant le site de l'ancienne décharge de Gonesse. Au-delà de l'A1, le fuseau s'insère en bordure nord de l'A104 jusqu'au RER B. Le temps de parcours était estimé à 11 minutes.

1.1.3. Le fuseau Sud

Le fuseau Sud s'inscrit le long de l'Avenue du Parisis entre les gares de Garges-Sarcelles et Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville jusqu'à l'A1, où il rejoint le fuseau central. Le temps de parcours était estimé à 8 minutes.

1.1.4. Le choix du fuseau

Le fuseau Nord a été écarté en raison de fortes contraintes d'infrastructure et d'exploitation. En effet, le coût des infrastructures est élevé et l'exploitation n'est pas optimale du fait de la longueur de la ligne, du temps de parcours plus

important et de la moins bonne desserte du projet urbain d'aménagement du Triangle de Gonesse.

Le fuseau Sud a été écarté du fait de fortes contraintes environnementales. En effet, il passe par une zone verte inconstructible, une ancienne décharge sauvage de déchets toxiques résorbée et traversée par l'Avenue du Parisis, des zones d'urbanisation, ainsi que projet de prolongement de l'Avenue du Parisis (au niveau de Bonneuil-en-France notamment). Le fuseau sud pose également des problèmes d'exploitation pour ce qui concerne le prolongement des missions ayant pour terminus la gare Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville, dans la mesure, où il se débranche en amont de cette gare.

Le fuseau centre a donc été retenu lors de la commission de suivi qui s'est tenue au STIF le 15 juin 2004.

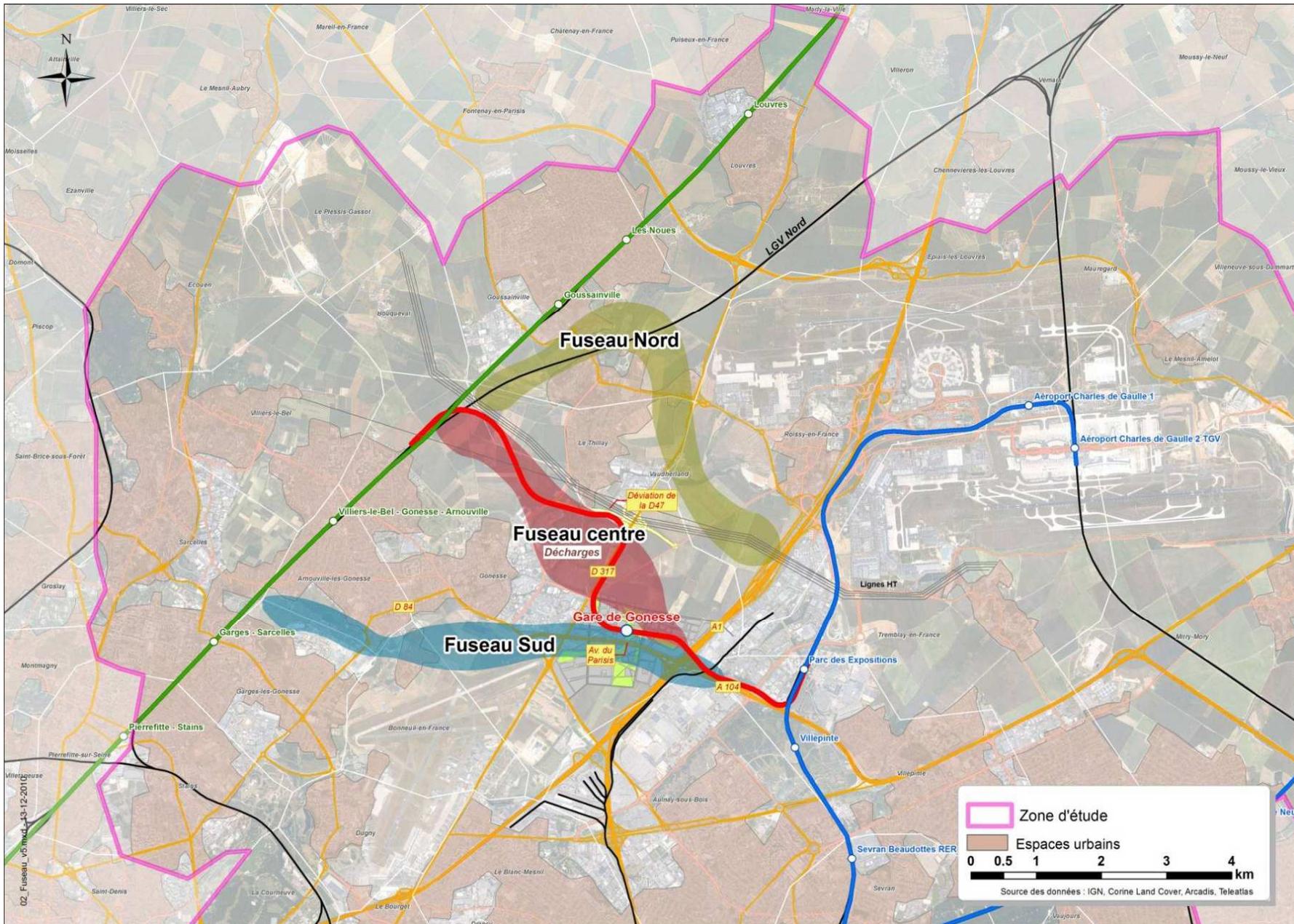


Figure 33 – Cartographie des fuseaux d'étude, ARCADIS



1.2 Le franchissement de l'ancienne décharge de Gonesse

Dans le fuseau central, deux « macro-variantes » de tracé ont été analysées :

- un tracé passant au nord de l'ancienne décharge de Gonesse : « tracé nord décharges » ;
- un tracé passant au sud de cette décharge : « tracé Sud décharges ».

Une analyse comparative des impacts a permis de retenir le tracé Nord décharge.

1.2.1. Critères techniques et fonctionnels

La variante sud aurait nécessité la construction de deux murs de soutènement dans la zone de l'ancienne décharge et un ouvrage de 475 m pour franchir le Croult et préserver l'accès au futur parc urbain de Gonesse.

A contrario, la variante Nord ne prévoyait qu'un ouvrage de dimension modeste pour franchir le Croult.

La variante sud franchit la RD317 au moyen d'un ouvrage de 130 m, quant il est prévu pour la variante nord un franchissement en tranchée couverte, nécessitant la création d'une déviation provisoire importante.

Le tracé sud permet des vitesses plus importantes que le tracé nord, mais dans le cas d'un arrêt systématique à la nouvelle gare du Triangle de Gonesse, l'enjeu en terme de gain de temps est faible (moins d'une vingtaine de secondes).

1.2.2. Critères environnementaux

Le relief rencontré par la variante sud est bien plus marqué que celui traversé par la variante nord.

Les contraintes géologiques sont fortes pour la variante sud, en raison de la traversée de l'ancienne décharge de Gonesse sur un linéaire conséquent. Par conséquent, les risques de pollution des sols s'avèrent plus élevés que pour la variante nord.

En matière d'archéologie, l'impact du tracé sud est plus important que celui du tracé nord, car la variante sud passe le long d'une ancienne voir romaine, et à proximité immédiate du carrefour de la Patte d'Oie (carrefour important dans l'antiquité).

1.3 La traversée du Triangle de Gonesse

Après choix de la variante « Nord décharge », une adaptation locale au niveau du projet urbain d'aménagement du Triangle de Gonesse, tel qu'envisagé alors, a été proposée et au final deux tracés ont été retenus lors des études préliminaires de 2007 :

- Le tracé direct minimisant le temps de parcours, traversant le Triangle de Gonesse en diagonale.
- Le tracé en S desservant le Triangle de Gonesse au plus près de la zone urbanisée.

Les deux tracés se connectent au RER D juste au Nord de la gare existante de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville.

Pour ces deux tracés, la future gare créée dans le Triangle de Gonesse a été implantée près de la RD 902, afin d'assurer un accès routier facilité.

Le tracé direct coupe à travers les zones agricoles, alors que le tracé en S passe plus à l'ouest et au sud. Les deux variantes se rejoignent en amont du franchissement de l'A1. Le tracé suit alors l'A104 jusqu'à la ligne B du RER qu'il rejoint au Sud de la gare existante du parc des expositions de Paris Nord Villepinte.

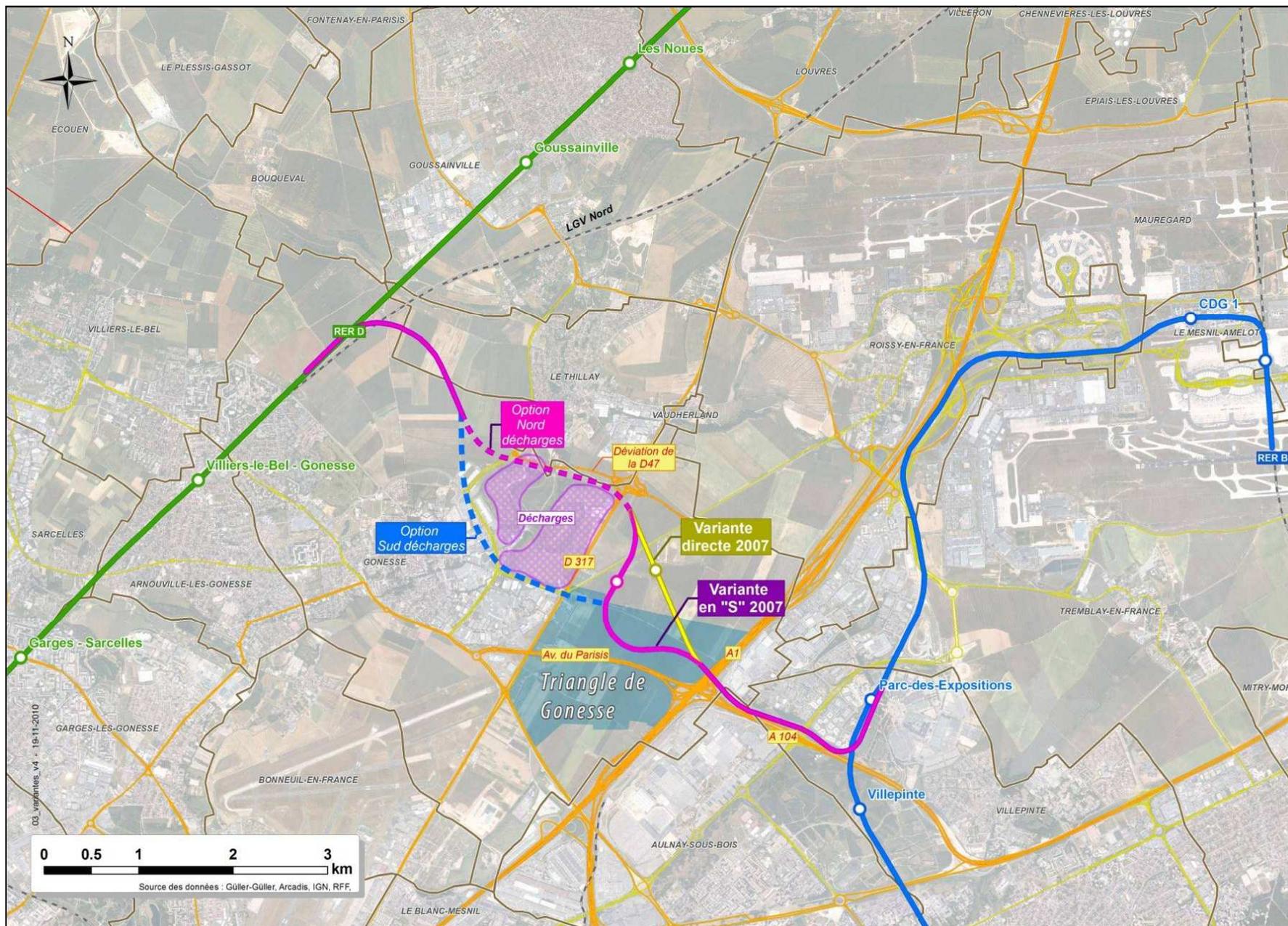


Figure 34 – Cartographie des variantes de tracés, ARCADIS

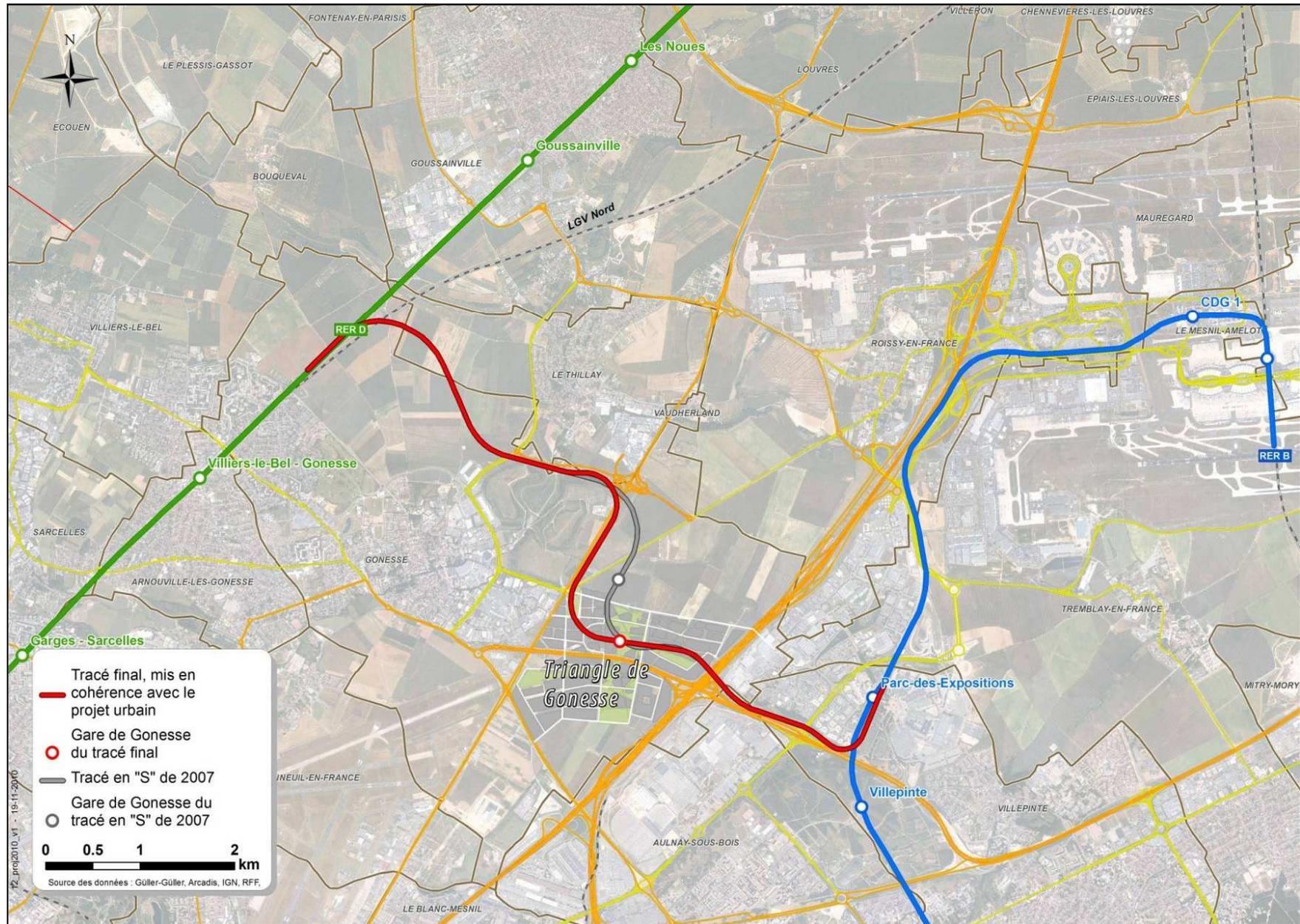


Figure 35 – Cartographie du tracé retenu, ARCADIS

2 Le tracé retenu et ses variantes

2.1 Le tracé retenu

Le projet urbain d'aménagement du Triangle de Gonesse retenu par l'EPA Plaine de France a été stabilisé en juillet 2009. En conséquence, le tracé en « S » du projet ferré identifié à l'issue des études préliminaires, a été revu dans cette zone, afin d'optimiser la localisation de la gare et de minimiser l'emprise du barreau ferroviaire sur le projet urbain. Le tracé reste parallèle à la RD317 afin de libérer un maximum d'espace et ne pas créer de rupture dans les espaces agricoles préservés par le projet d'aménagement (« le carré vert »).

Deux variantes du tracé final sont proposées :

- Une variante passant en pont au dessus de l'A1 ;
- Une variante passant en tunnel en dessous de l'A1 ;

Dans la zone du Triangle de Gonesse, les franchissements des voies routières et de la gare sont en tranchées couvertes, quelle que soit la variante considérée. Ces aménagements permettent de garantir les continuités urbaines et routières dans le projet urbain.

Les caractéristiques de longueur du tracé retenu seront de :

- 11,4 km de longueur d'exploitation (soit la longueur de l'interstation entre Villiers-le-Bel – Arnouville – Gonesse et Parc des Expositions) ;
- dont 9,8 km de ligne nouvelle (construction du barreau ferroviaire).

La Figure 40 présente en détail le tracé dans sa variante en pont au dessus de l'A1.

2.2 Description des aménagements

2.2.1. Raccordement à la ligne du RER D

Le barreau de Gonesse est raccordé aux voies bis (V1bis et V2bis) de la ligne Paris-Creil, dédiées exclusivement aux circulations franciliennes du RER D, les voies rapides (V1D et V2D) de la ligne Paris-Creil étant dédiées aux circulations nationales et interrégionales. Le barreau franchit la ligne Paris-Creil et la LGV Nord grâce à 4 ponts rails. La ligne passe également entre une sous-station et un bâtiment technique, ce qui nécessitera la création d'un pont cadre pour rétablir l'accès routier entre les installations électrique et le bâtiment.

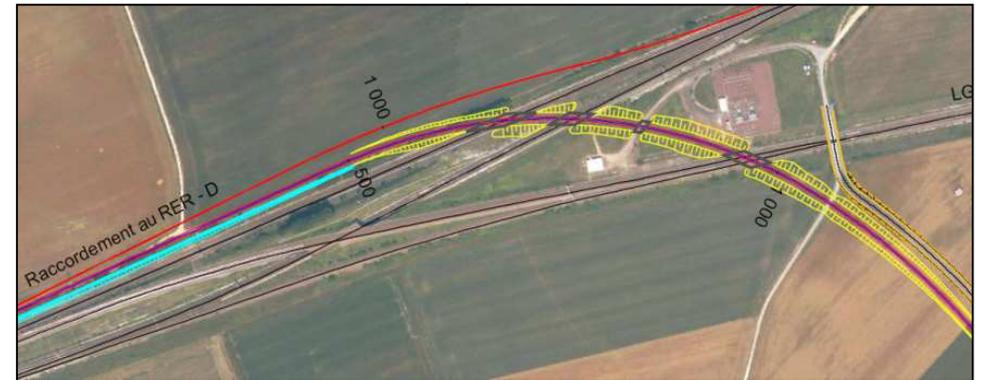


Figure 36 - Plan du raccordement sur orthophotos, ARCADIS (sources : IGN)

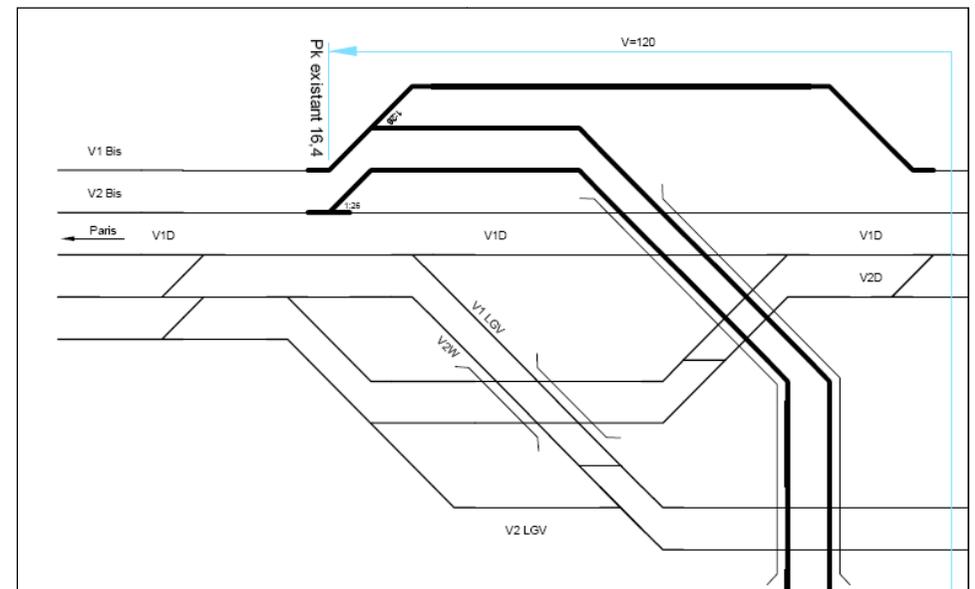


Figure 37 - Plan de voies au niveau du raccordement, ARCADIS (les voies du projet du barreau de Gonesse à créer sont en gras)



2.2.2. Traversée du Croult et courbe dans l'ancienne décharge

Sur ce tronçon, le tracé ferroviaire est jumelé avec la future déviation de la RD47, projet sous maîtrise d'ouvrage du CG95. Le projet de barreau ferroviaire traverse ensuite le Croult, longe la fosse aux Larrons et passe au Nord de l'ancienne décharge de Gonesse. Le franchissement du Croult a été conçu de sorte à minimiser l'impact sur le paysage, sur le même principe que la solution proposée par le CG95 avec la déviation de la RD47, à savoir un ouvrage sur bécquilles assurant une large transparence.

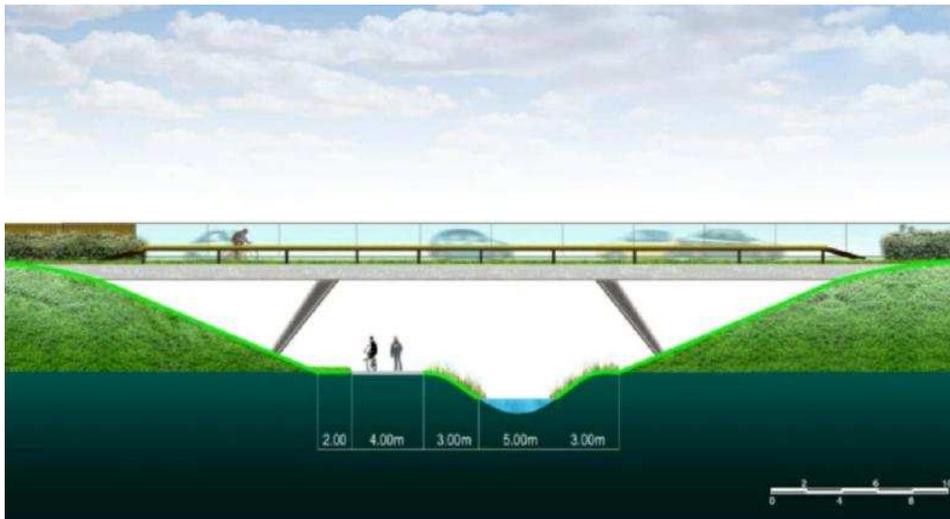


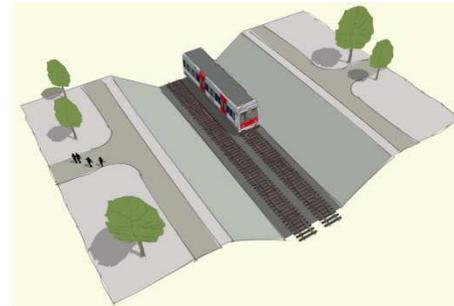
Figure 38 - Pont à bécquilles pour le franchissement du Croult (source: CG95)

Le tracé du projet ferré a été optimisé (par une réduction ponctuelle de la vitesse) pour contourner au mieux l'ancienne décharge et limiter les incidences posées par la présence des terres polluées. Le temps de parcours a été allongé de manière insignifiante aux vues des gains financiers sur les travaux.

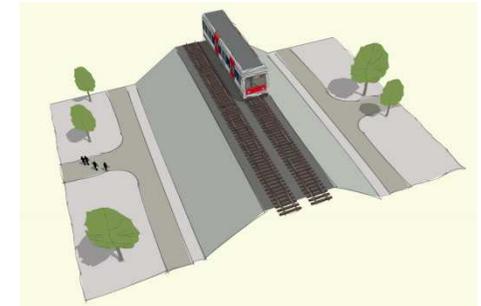
2.2.3. Le franchissement de la RD317

Le franchissement de la RD317 se fera par un souterrain en parois moulées séparant les deux voies ferroviaires par un voile.

Le tracé longe ensuite la RD317, vers le sud, sans interface avec le projet du mémorial Concorde.



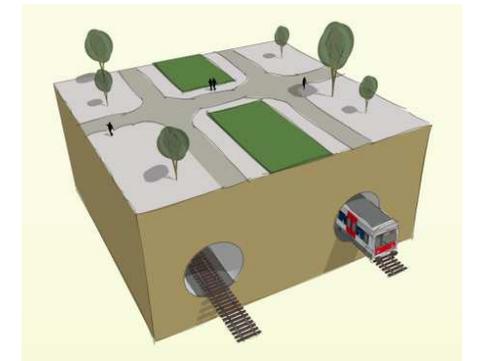
Principe de déblai



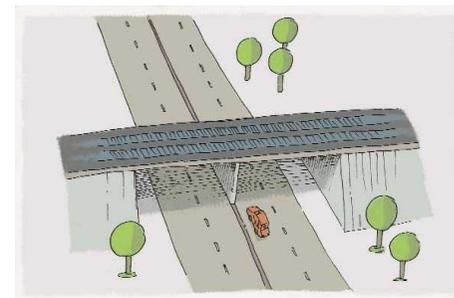
Principe de Remblai



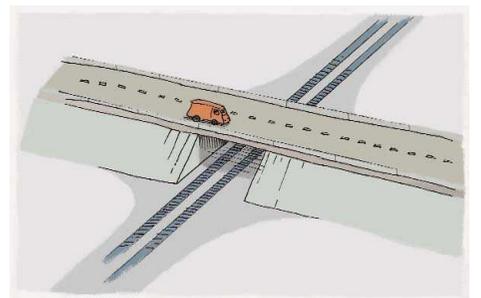
Principe de tranchée couverte



Principe de tunnel (bitube)



Principe de pont rail



Principe de pont route

Figure 39 - Principes de modes de franchissement et d'ouvrages (source : Arcadis, 2010 & dossier d'enquête publique de la Tangentielle Nord, 2006)

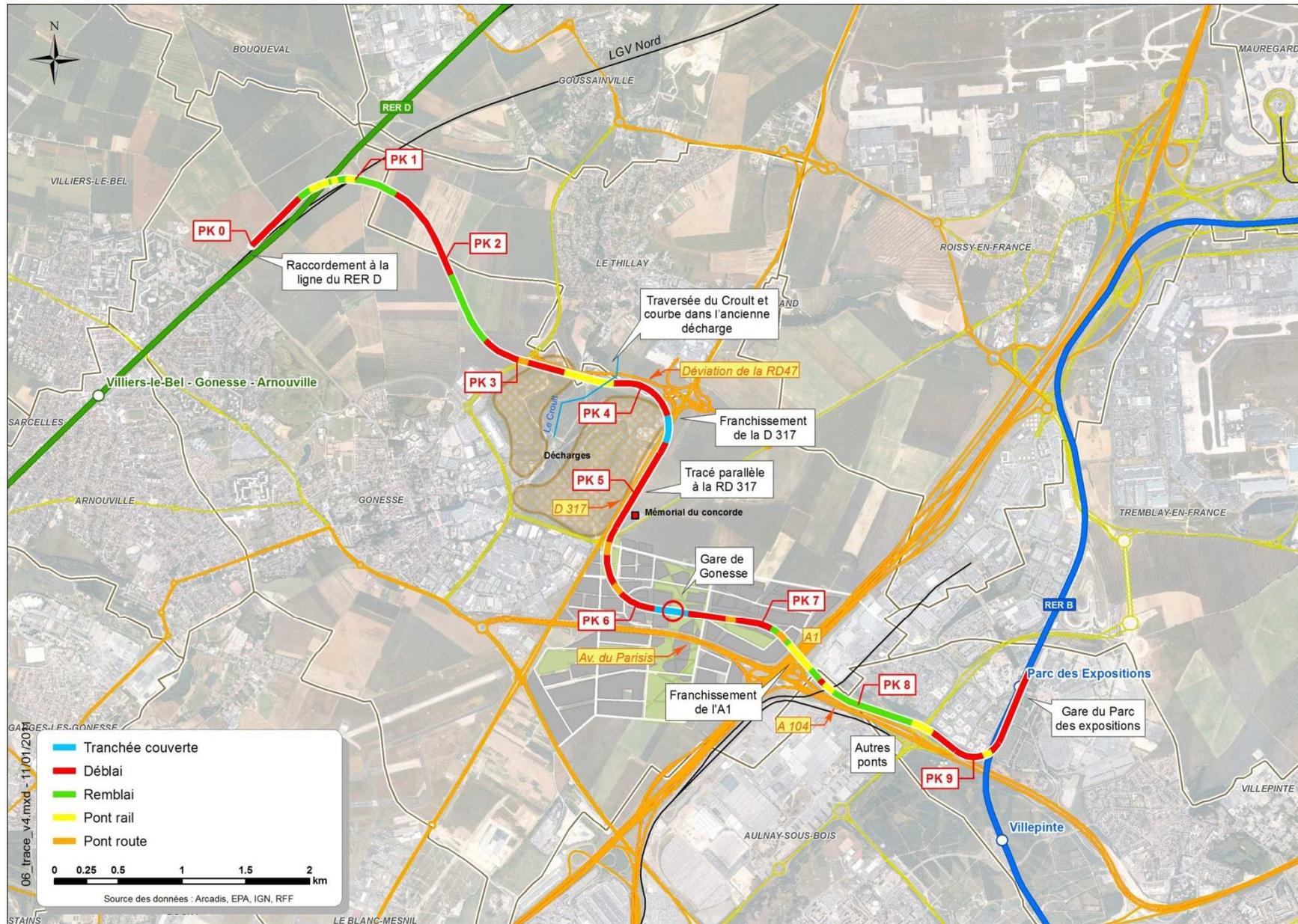


Figure 40 –Tracé final (variante 1 : passage en pont au dessus de l'A1), ARCADIS



2.2.4. La gare de Gonesse

La gare de Gonesse est située dans la zone urbanisée du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse, sur une portion de tracé en alignement. Sa position permet d'assurer une bonne desserte du Triangle. Il est prévu deux quais latéraux de 265 m. La rectitude du tracé permet d'assurer une accessibilité quai/train facilitée pour tous les usagers.

Des mesures conservatoires seront prises pour assurer la connexion avec le réseau de transport public du Grand Paris dans le cas où la gare, actuellement optionnelle du Triangle de Gonesse, serait confirmée à l'issue du débat public.

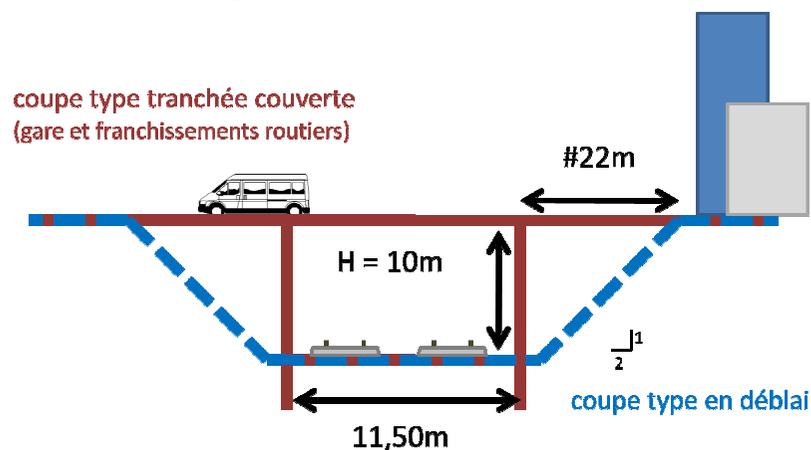


Figure 41 – principe d'insertion du projet ferroviaire au droit du Triangle de Gonesse

2.2.5. Le franchissement de l'A1

Deux options de franchissement sont envisagées :

- Un franchissement supérieur de l'A1 ;
- Un franchissement inférieur de l'A1.

La première solution proposée pour le franchissement de l'A1 est un pont métallique à poutres latérales de 148 m. La réalisation de ce pont nécessitera des interruptions temporaires de circulation des voies de l'autoroute A1.

La deuxième solution envisagée est un franchissement de l'A1 par un tunnel bitube de 310 m de long. La réalisation de ce tunnel se fera selon les méthodes conventionnelles car un tunnelier serait très onéreux pour un linéaire si réduit.

Les terrains seront excavés à l'abri d'un soutènement adapté, de sorte que la phase travaux n'impactera aucunement la circulation sur l'autoroute A1.

Compte tenu du faible linéaire du tunnel à réaliser, inférieur à 400 m, l'instruction technique interministérielle relative à la sécurité dans les tunnels ferroviaires n'impose pas de normes de sécurité strictes. Cependant les aménagements requis seront mis en place pour garantir la conformité du dispositif de sécurité incendie de l'ouvrage.

2.2.6. La gare du Parc des Expositions

Deux hypothèses avaient été proposées pour aménager la gare du Parc des Expositions RER B, terminus du barreau ferroviaire de Gonesse :

- Une arrivée par l'Est de la gare du Parc des Expositions du RER B avec franchissement des voies du RER B par un pont-rail (cf. illustration ci-contre).
- Une arrivée par l'Ouest de la gare du Parc des Expositions du RER B.

Les études préliminaires ont conclu que l'arrivée à l'Ouest serait plus coûteuse et impacterait plus lourdement le bâti et le foncier (a minima 2 bâtiments d'activité impactés).

Par conséquent, le tracé Est a été retenu. Le terminus RER D du Parc des Expositions est ainsi accolé à l'est de la gare du Parc des Expositions RER B. Il est organisé autour d'un quai central. Des accès à créer débaucheront sur le souterrain existant.

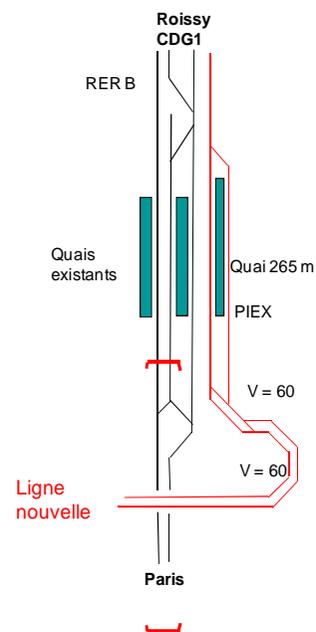


Figure 42 - aménagement de la gare du Parc des Expositions
(source : Arcadis, 2010)

Cette disposition permet d'optimiser les correspondances avec le RER B, dont la desserte sera de 10 trains par heure à l'heure de pointe du matin.

Un tiroir d'arrière gare, en prolongement du terminus du barreau de Gonesse, a été étudié pour gagner en robustesse et régularité. Sa longueur utile du tiroir est de 259 mètres, soit la longueur d'un train Z20500 en unité multiple. La solution technique proposée pour son aménagement est compatible avec le projet RER Nord B+ (3^{ème} voie à quai en gare du Parc des Expositions) et avec le projet de garage pour la liaison CDG Express.

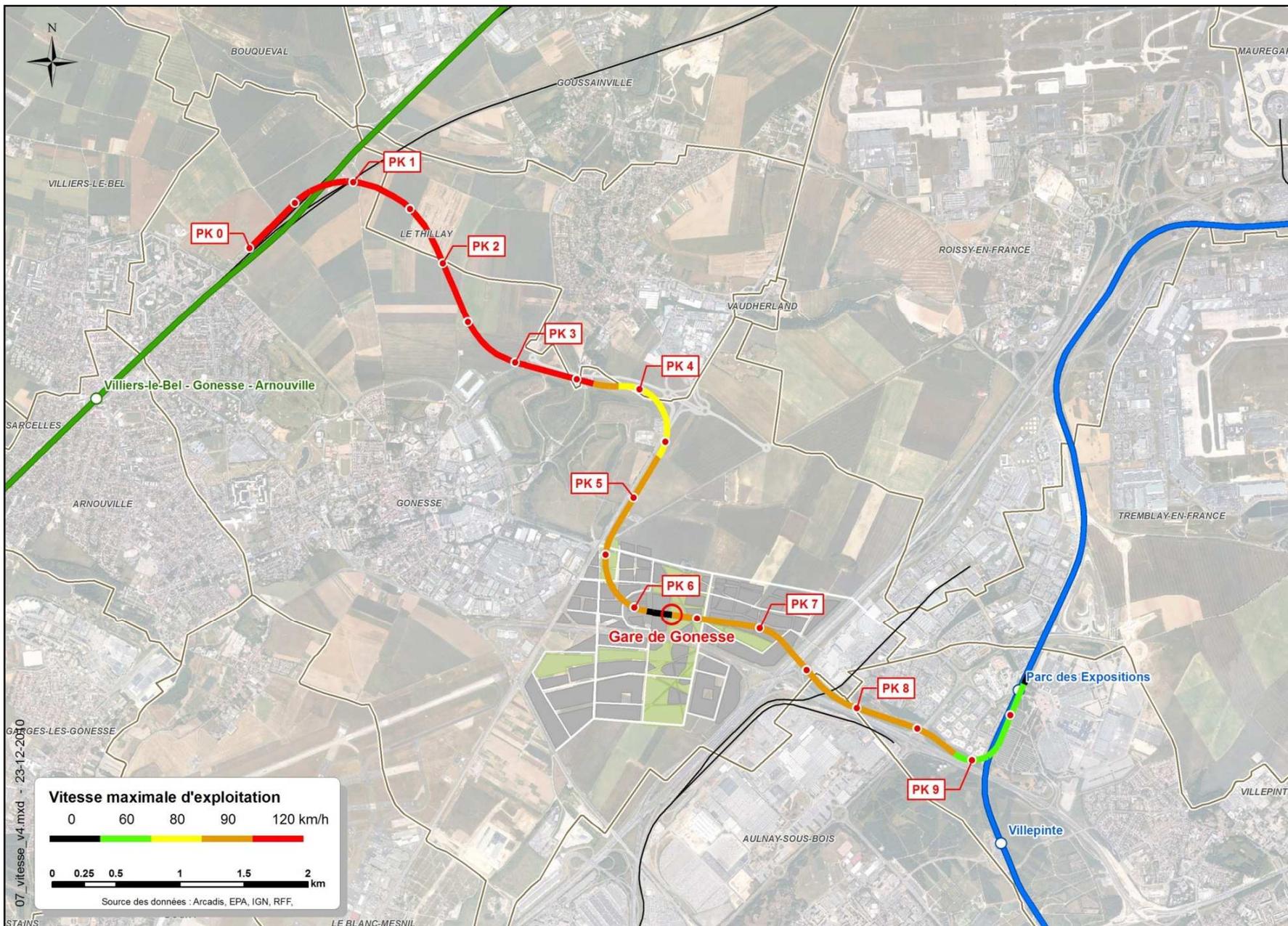


Figure 43 - Vitesse maximale d'exploitation, ARCADIS



Le Barreau de Gonesse pourrait-il être prolongé jusqu'à Roissy ?

Deux solutions sont techniquement envisageables. La première consiste à élargir la plateforme ferroviaire existante, accueillant actuellement les voies du RER B, entre la gare du Parc des Expositions et l'aéroport de Roissy-CDG, et à doubler les voies. Il s'agit pour la seconde de prolonger le barreau de Gonesse jusqu'à Roissy en décrivant une boucle au sud de la plateforme aéroportuaire.

Ces solutions n'ont pas été retenues à ce stade du projet car elles présentent des contraintes, de génie civil notamment, très importantes et qui sont de nature à doubler voire tripler le coût initial du projet.

Cependant, l'arrivée au Parc des Expositions coté est permet de préserver l'avenir et d'envisager, dans une phase ultérieure, ce prolongement jusqu'à l'aéroport de Roissy-CDG.

2.3 Exploitation (Figure 43)

La ligne est conçue pour une vitesse de 120 km/h avec ponctuellement, en raison notamment de contraintes d'insertion, des limitations de vitesse à 90, 80 voire 60 km/h.

Le temps de parcours est de :

- 10'18" pour la variante avec franchissement supérieur de l'A1 ;
- 10'08" pour la variante avec franchissement inférieur de l'A1.

S'agissant du prolongement des actuelles missions du RER D ayant pour terminus la gare de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville, la fréquence envisagée sur la ligne ferroviaire du barreau de Gonesse est d'un train par ¼ heure et par sens tout au long de la journée.

Deux rames supplémentaires seront nécessaires pour assurer l'exploitation du barreau de Gonesse.

3 Description de l'interaction avec les autres projets

3.1 Schéma directeur long terme du RER D et projet RER B+

L'exploitation du barreau ferroviaire se fera en cohérence avec le schéma directeur long terme du RER D, tel que décrit au PARTIE III – 3.2.

Une étude a été réalisée par Transilien en juin 2010 afin d'avoir une première approche sur les impacts du barreau de Gonesse sur la régularité du RER D. Une étude d'exploitation et de régularité plus approfondie sera menée au cours de l'année 2011 dans le cadre de la préparation du Schéma de Principe long terme du RER D. Les aménagements prévus en gare du Parc des expositions pour assurer la fréquence du ¼ d'heure (création du tiroir d'arrière gare) seront compatibles avec le projet RER B Nord+, tel que décrit au paragraphe PARTIE III – 3.2.

3.2 Le BHNS

Les financeurs du projet se sont accordés pour lancer des études préliminaires pour la réalisation d'un bus à haut niveau de service (BHNS) pour renforcer à court et à moyen terme le réseau de transports en commun existant.

En 2008-2009, des études préliminaires ont été élaborées sous maîtrise d'ouvrage STIF, par le bureau d'études SYSTRA. Deux familles de tracés ont été identifiées afin de créer une liaison BHNS reliant le RER D au RER B. Ces deux variantes ont été présentées aux élus durant l'année 2009 :

- une liaison de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville (gare RER D) vers le Parc des Expositions (RER B).
- une liaison de Garges-Sarcelles (gare RER D) vers le Parc des Expositions (RER B).

Suite à la commission de suivi tenue au STIF du 17 décembre 2010, il a été décidé de retenir dans un premier temps, le projet de BHNS reliant la gare de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville (RER D) à la gare du Parc des Expositions de Villepinte (RER B). Le DOCP de cette opération sera présenté au Conseil du STIF du 9 février 2011 conjointement au présent document.



Figure 44 - Liaison de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville – Parc des Expositions projet retenu



Figure 45 - Liaison de Garges-Sarcelles – Parc des Expositions

3.3 Déviation de la RD 47

Le projet de déviation routière de la RD 47 consiste à créer une voie entre la RD 47 actuelle et la RD 902 :

- A l'Ouest de la RD 317, la déviation de la RD 47 permettra de contourner le Thillay en reliant directement la RD 47 actuelle et la RD 317. Elle vise notamment à faciliter l'accès à la commune du Thillay ainsi que la desserte des zones d'activités du Thillay et de Gonesse.
- A l'Est de la RD 317, la déviation de la RD 47 permettra de desservir les aménagements et les activités prévus dans le Triangle de Gonesse. Elle vise également à rétablir les échanges entre la RD 317 et la RD 902 ainsi que l'accès à la commune de Gonesse depuis la RD 317.

PRESENTATION DE LA SOLUTION RETENUE

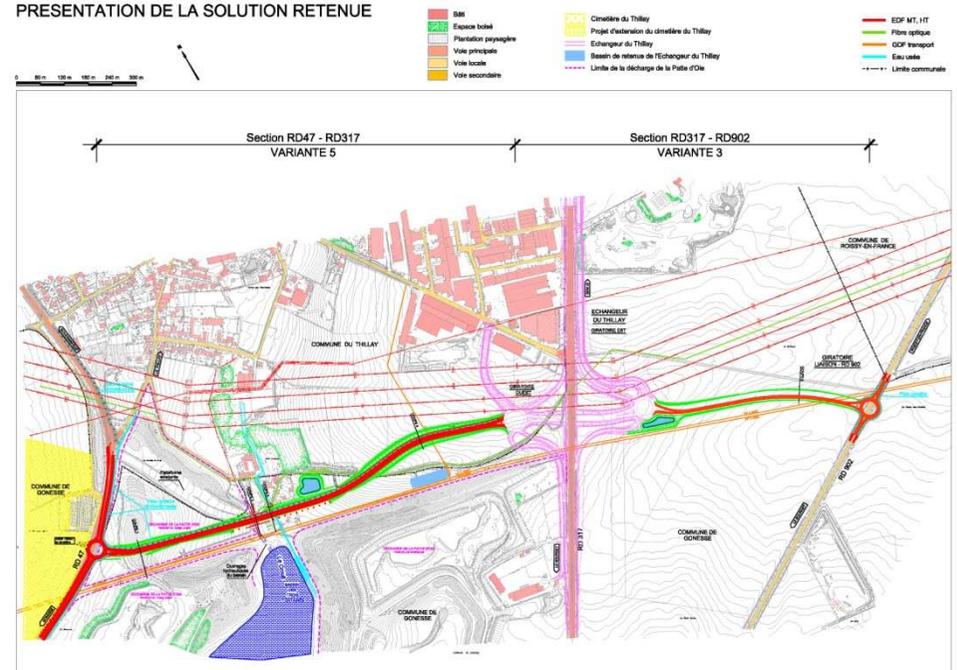


Figure 46 - Projet de déviation de la RD47 (source : CG95)



3.4 Roissy-Picardie

Les analyses menées par RFF et présentées lors du débat public du projet Roissy-Picardie ont montré que les deux projets, Roissy-Picardie d'une part et Barreau ferroviaire de Gonesse d'autre part, répondent à des besoins de déplacements distincts.

Pour la liaison Roissy-Picardie, il s'agit notamment de :

- raccorder la Picardie au réseau des lignes ferroviaires à grande vitesse ;
- améliorer l'accès à Roissy depuis le nord de la plate-forme, notamment depuis la Picardie.

Pour le Barreau de Gonesse, il s'agit de :

- améliorer l'accès à Roissy depuis l'est du Val-d'Oise ;
- assurer la desserte du projet urbain d'aménagement du Triangle de Gonesse.

Le projet de liaison Roissy-Picardie est un projet national et interrégional conduit par RFF. Le projet du Barreau de Gonesse est un projet francilien également conduit par RFF, et piloté par le STIF en tant qu'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France.

Les deux projets sont ainsi complémentaires et non fusionnables pour les principales raisons suivantes :

- le raccordement entre les voies du RER D et celles de la LGV au sein de l'aéroport Roissy-CDG n'est pas techniquement envisageable,
- Roissy-Picardie constitue une solution plus pertinente pour l'accès de la Picardie à l'aéroport Roissy-CDG, avec des temps de parcours sensiblement plus courts, le train constituant ainsi une alternative performante à la voiture.
- le Barreau de Gonesse a vocation à être dédié aux trains du RER D pour garantir la qualité de service. En effet, la politique des transports actuellement menée en Ile-de-France vise à dédier des voies aux services RER pour une meilleure régularité.
- la mutualisation des usages sur le Barreau de Gonesse aboutirait à des montants d'investissement supérieurs à la réalisation de Roissy-Picardie et du Barreau de Gonesse.

Quelles solutions à la desserte des zones d'habitation situées au nord de Villiers-le-Bel ?

La question d'un raccordement entre le barreau de Gonesse et la ligne du RER D a été posée pour la desserte nord francilienne.

En première analyse, il apparaît que l'investissement supplémentaire à réaliser – situé dans un secteur contraint – serait de plusieurs dizaines de millions d'euros, tant pour le raccordement nord en lui-même que pour la modernisation des terminus et l'achat des rames supplémentaires pour assurer cette desserte dans des conditions de régularité satisfaisantes. Au regard de cet investissement et des prévisions de trafic montrant qu'une branche vers le nord apporterait un trafic supplémentaire de l'ordre de 10% par rapport au seul raccordement vers le sud, cette fonction n'a pas été retenue à ce stade dans le projet présenté.

Pour le STIF et RFF, l'amélioration de la desserte des territoires situés sur la section nord du RER D demeure une priorité. Les schémas présentés en pages 82 et suivantes montrent que le barreau ferroviaire de Gonesse dans sa version actuelle apportera déjà des améliorations et permettra des gains de temps de parcours.

Le projet Roissy-Picardie apportera une seconde réponse en offrant des liaisons entre la plateforme aéroportuaire de Roissy et les gares de Survilliers-Fosses et éventuellement Louvres dans le cas de l'option sud. Au-delà, les études en cours, réalisées dans le cadre du schéma directeur du RER D prévoient, moyennant la levée de certaines contraintes techniques, le renforcement de l'offre entre la Gare du Nord et Villiers-le-Bel avec le passage de 8 à 12 trains par heure et par sens fin 2013, puis 16 à l'horizon 2020. Parmi ces 16 trains, 8 seront prolongés au-delà contre 4 actuellement. A l'horizon de la mise en service du barreau de Gonesse, ces perspectives faciliteront l'accès au Triangle de Gonesse, au parc des expositions de Paris Nord Villepinte, et à Roissy, grâce à des correspondances améliorées.

A plus long terme, les perspectives de développement urbain sur la frange nord est du Val d'Oise sont susceptibles de susciter des besoins nouveaux en terme d'offre de transport. La réponse à ces besoins de déplacements franciliens pourrait alors être examinée de façon approfondie. La problématique du raccordement nord du barreau de Gonesse fera notamment l'objet d'études détaillées au premier semestre 2011 portant aussi bien sur sa faisabilité technique que sur ses impacts sur la régularité du RER D.



PARTIE VI – IMPACTS DU PROJET

1 Evaluation des impacts sur le réseau de transport

1.1 Des besoins de desserte à satisfaire

Le fort dynamisme des activités situées dans le corridor aéroportuaire génèrera la création de 80 à 200 000 nouveaux emplois (hypothèses EPA Plaine de France) dans les années à venir. Avec la création de 25 000 nouveaux logements dans le secteur, les besoins en déplacements se verront accrus.

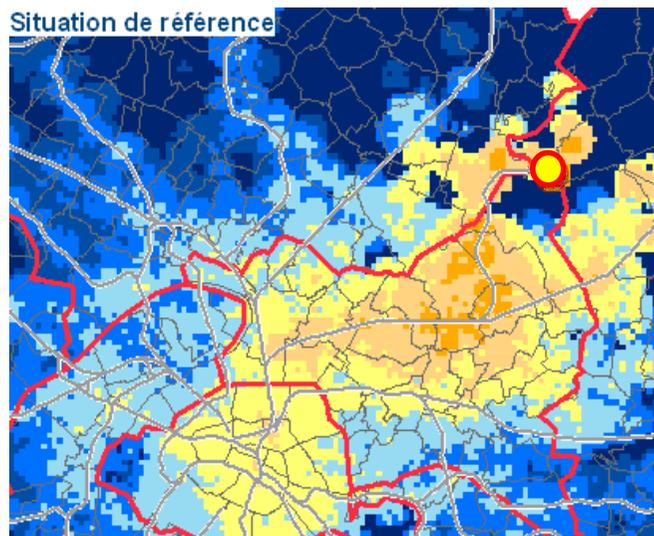
Les enjeux de desserte en transport en commun dans le secteur d'étude, tels qu'identifiés dans le cadre de l'élaboration d'un schéma des transports par l'EPA Plaine de France sont les suivants:

- Réaliser des liaisons Est-Ouest pour l'accès au pôle d'emploi de Roissy-CDG ;
- Assurer la desserte en transport collectifs des emplois actuels et futurs de Roissy-CDG, notamment des zones Fret ;
- Concevoir la desserte en transports collectifs du Triangle de Gonesse (40 000 emplois selon l'EPA Plaine de France) ;
- Desservir les activités et les emplois de Paris Nord 2, du Parc des Expositions et son extension ainsi que de la ZAC Sud Tremblay (10 000 emplois à terme) ;
- Desservir les pôles d'habitat denses (communes du CA Val de France), et des secteurs en projet d'urbanisation (Eco-quartier de Louvres Puisieux).

1.2 Evaluation des impacts sur les réseaux de transports en commun

Les simulations du STIF permettent de mesurer les temps d'accès actuels pôles du secteur en transports en commun ainsi que les gains de temps obtenus entre divers scénarii.

1.2.1. Temps de parcours sans barreau ferré à l'horizon 2017 en direction de Roissy-CDG



Temps de parcours (en minutes)

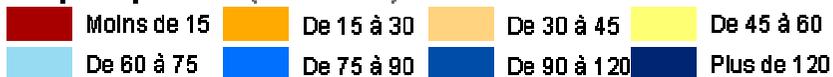
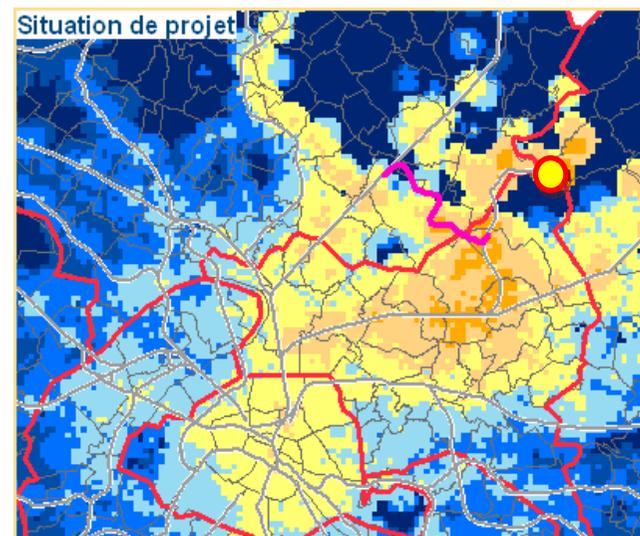


Figure 47 - Temps d'accès à Roissy-CDG à l'horizon 2017 (sans barreau ferré), STIF

Cette carte représente la modélisation des temps d'accès en transports en commun au pôle de Roissy-CDG à l'horizon 2017 en excluant la réalisation du barreau ferré en mais incluant les projets TC prévus à cet horizon présentés dans la partie précédente. (cf. Figure 30, projets TC prévus à l'horizon 2015).

Malgré leur proximité géographique, les communes de l'Est du Val-d'Oise sont situées de 60 à 75 minutes de Roissy. Le centre du Val-d'Oise est lui, situé à plus de 60 minutes ou plus de Roissy. Roissy-CDG est en revanche rapidement accessible (à moins d'une heure) depuis Paris, le Nord de la Seine-Saint-Denis et l'Ouest de la Seine-et-Marne).

1.2.2. Temps de parcours avec barreau ferré à l'horizon 2017 en direction de Roissy-CDG



Temps de parcours (en minutes)



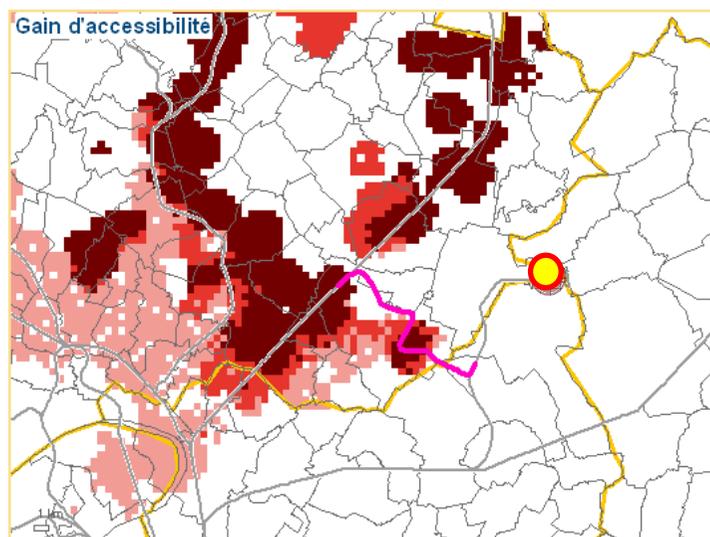
Figure 48 - Temps d'accès à Roissy-CDG à l'horizon 2017 (avec barreau ferré), STIF

La mise en service du Barreau ferroviaire de Gonesse (représenté en trait couleur magenta sur la carte ci-dessus) permet de réduire les temps de parcours pour accéder à l'aéroport de Roissy-CDG depuis de nombreuses communes. Notamment deux axes de communes se verront sensiblement rapprochés du pôle de Roissy-CDG (avec un temps d'accès réduit à moins de 60 minutes) :

- Les communes de l'Est du Val-d'Oise desservies par le RER D: Garges-lès-Gonesse, Sarcelles, Villiers-le-Bel, Arnouville, Goussainville, et Louvres. Ces communes seront les premières bénéficiaires du barreau ferré.
- Les communes desservies par ligne Montsoult-Maffliers – Luzarches du Transilien (ligne H).

Ces communes, sont aujourd'hui mal reliées à Roissy. Un trajet en provenance de la ligne H en direction de Roissy CDG nécessite une correspondance en Gare du Nord avec la ligne B du RER.

1.2.3. Gains de temps en direction de Roissy-CDG à l'horizon 2017



Différence de temps (en minutes)

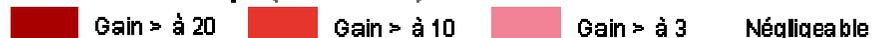


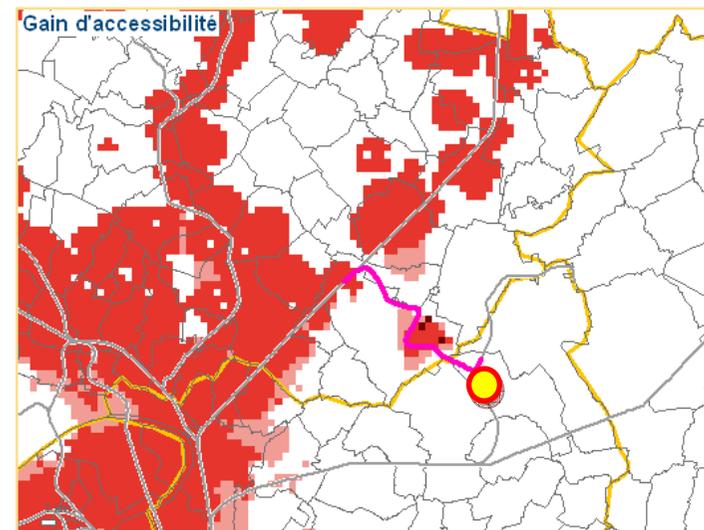
Figure 49 - Gains de temps offerts par la réalisation du barreau à l'horizon 2017 vers CDG, STIF

Cette carte illustre l'impact du projet en termes des gains de temps offerts par la mise en service du barreau ferré de Gonesse. Le gain de temps sera supérieur à 20 minutes pour les deux groupes de communes situées sur les axes du RER D et du Transilien H.

- Gains de temps pour les communes au nord de Villiers-le-Bel

Les communes densément peuplées du centre et du Sud du Val-d'Oise connaîtront un léger gain de temps (de 3 à 10 minutes) pour accéder à Roissy.

1.2.4. Gains de temps en direction du Parc des Expositions de Paris-Nord-Villepinte à l'horizon 2017



Différence de temps (en minutes)

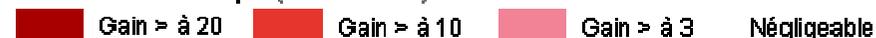


Figure 50 - Gains de temps offerts par la réalisation du barreau à l'horizon 2020 vers le Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte, STIF

Cette dernière carte montre l'impact du projet en termes de gains de temps en direction du Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte, terminus du futur barreau de raccordement sur le RER D.

Les communes situées dans le Sud-est (RER D) et le centre-sud du Val-d'Oise (Transilien H), ainsi que la proche banlieue Nord de Paris (RER D) se verront rapprochées du Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte de 10 à 20 minutes.

- Gains de temps pour les communes au nord de Villiers-le-Bel

A destination de Roissy-CDG, le barreau de Gonesse offrira des gains d'accessibilité très intenses (20 minutes ou plus) mais circonscrits aux environs des zones desservies par les infrastructures existantes (Figure 49, RER D et Transilien H). En revanche, à destination du Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte, les gains d'accessibilité seront moindres (de 10 à 20 minutes) mais concerneront une part de l'agglomération parisienne beaucoup plus importante (Figure 50).



2 Evaluation des impacts sur la part modale

L'impact du projet de barreau ferré sur la part modale a été évalué dans le cadre de l'élaboration du schéma de transports de l'EPA Plaine de France (2008).

Cette étude, intègre aux horizons 2015 et 2025 les nouvelles infrastructures (routières, transports en commun) et les projets urbains. Elle se base sur une double modélisation à échelle macroscopique :

- Les modèles régionaux de la DREIA-IF pour la simulation des flux routiers ;
- Le modèle du STIF (ANTONIN) pour la simulation des transports en commun.

Selon cette étude, le projet barreau ferroviaire assurerait un report modal relatif en faveur des transports collectifs et ce, alors que le trafic routier serait en nette augmentation (+38% en moyenne dans le secteur) :

- Le report modal serait de l'ordre d'un point à l'échelle du périmètre d'étude (part modale de 25% aujourd'hui) ;
- Il serait situé entre 3 et 4 % dans les pôles d'emploi (part modale située entre 15 et 23% aujourd'hui).

Dans la continuité de l'étude réalisée en 2008, le STIF a missionné un cabinet d'étude pour le dimensionnement des TCSP sur le territoire du Grand Roissy. Cette étude inclura des études socio-économiques et le calcul de taux de rentabilité interne (TRI). Celle-ci a fait l'objet d'un comité de pilotage en septembre 2010.

2.1.1. Un trafic routier en augmentation

Les flux supplémentaires générés par les opérations urbaines et immobilières, montrent une très forte augmentation du trafic routier en 2025 autour des pôles du secteur. Les flux dans le Triangle de Gonesse augmentent particulièrement (+152%), sur la plateforme de Roissy (+53%) et le parc des expositions de Paris Nord Villepinte (+37%). L'augmentation du trafic sera en revanche limitée autour du Bourget.

Ces flux supplémentaires seront en partie absorbés par l'amélioration des infrastructures routières (amélioration des intersections, réalisation de l'Avenue du Parisis, bouclage de la francilienne...). Les temps de parcours routiers devraient s'améliorer au sein du secteur mais augmenter vers la Porte de Bagnolet (+ 8 minutes).

2.1.2. Un report modal permis par le barreau ferré

Le Tableau 9 montre que la réalisation du projet de barreau ferroviaire aurait pour impact de permettre un report modal en faveur des transports en commun, notamment au niveau du projet urbain du Triangle de Gonesse.

Scenario	Roissy-CDG	PEX	Gonesse
	Mauregard, Le Mesnil-Amélot, Mitry-Mory, Tremblay-en-France, Roissy-en-France	Villepinte et Tremblay-en-France	Gonesse y compris triangle de Gonesse
2005	17%	18%	15%
2015 (CPER)	17%	19%	13%
2025 (CPER hors barreau)	17%	20%	11%
2025 (CPER avec barreau)	19%	21%	16%

Tableau 9 - Part Modale des transports en commun par pôle d'activité

La part modale des transports en commun sur le secteur de Gonesse bénéficiera de manière importante du barreau ferroviaire. Sans la construction de ce dernier, la part modale diminuerait de 15% en 2005 à 11% à l'horizon 2025. Ce scénario n'offre pas d'alternative crédible à la voiture particulière au niveau du projet urbain du Triangle de Gonesse. En offrant une desserte en mode de transports en commun lourds à ce secteur, la réalisation du barreau ferroviaire corrigerait ce phénomène et ferait augmenter cette part à 17% en 2025.

Le pôle de Roissy CDG bénéficiera du RER B Nord+ et du barreau de Gonesse. De 17% en 2005 la part modale resterait inchangée en 2025 (projets CPER hors barreau) mais connaîtrait un léger report modal (19%) en faveur des TC avec la réalisation du barreau.

En 2005, la part modale TC sur le Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte était de 18%. En 2025, cette part monterait à 20% avec les projets inscrits au CPER (hors barreau ferroviaire). Le projet de barreau ferroviaire augmenterait encore cette part de deux points supplémentaires.

Le Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte est l'un des plus importants générateurs de trafic du secteur d'étude. Marqué par une forte saisonnalité (salons...), le Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte demande des mesures spécifiques pour répondre à ses demandes ponctuelles mais fortes en capacité.

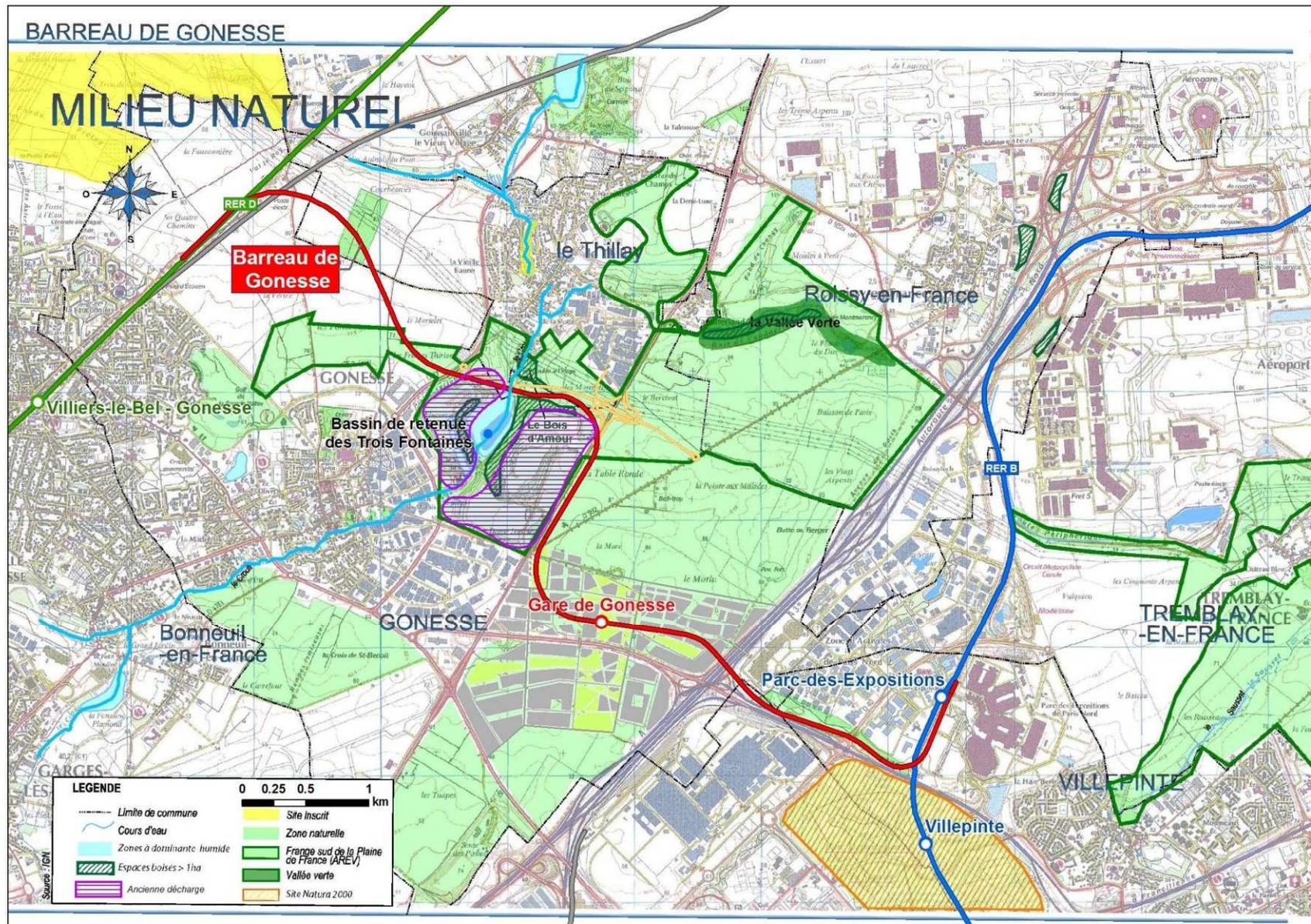


Figure 51 – Cartographie du milieu naturel du site du projet, ARCADIS



3 Evaluation des impacts sur l'environnement (Figure 51)

Le tracé du projet ferroviaire de Gonesse traverse plusieurs zones naturelles, notamment :

- La vallée du Croult, le Bois d'Amour et le bassin de retenue des Trois Fontaines sont des zones riches en faune et en flore.
- La zone de la décharge est une zone où la Ville de Gonesse a prévu d'aménager un parc urbain.

Le tracé évite au maximum ces zones naturelles ou zones polluées afin d'une part de limiter l'impact du projet sur l'environnement, d'autre part de limiter les coûts liés à la dépollution des sols et ouvrages complémentaires à réaliser.

3.1 Ecosystèmes remarquables et zones naturelles

Il s'agit notamment :

- Des terrains de l'ancienne décharge qui s'inscrivent dans une démarche de trame verte telle qu'elle est définie dans le SDRIF, et qui sont aussi des zones classées au schéma directeur local (SIEVO) comme zone naturelle ;
- D'espaces naturels paysagers à valoriser et protéger comme le vallon du Croult entre Louvres et Garges-lès-Gonesse (étude DDEA Val d'Oise)
- Des secteurs inclus dans le périmètre d'intervention foncière de l'Agence Régionale des Espaces Vertes des Franges Sud de la Plaine de France, qui vise à ouvrir les espaces boisés au public, à protéger la faune et la flore et à réhabiliter les espaces naturels dégradés, mais aussi à préserver les espaces et les liaisons agricoles.

3.2 La faune

Les zones urbanisées du secteur d'étude comportent des espèces anthropophiles qui cohabitent avec l'Homme. Il s'agit principalement de petits mammifères de jardins (rongeurs) et de milieu urbain et industriel (chauve souris). Des oiseaux sont également présents dans ces zones comme les pigeons, moineaux, passereaux, pie bavarde et corneille noire.

La vallée du Croult, le bassin de retenue des Trois Fontaines et le Bois d'Amour présentent un fort intérêt écologique dans un contexte très urbanisé. Ces sites permettent le maintien de la diversité faunistique. On peut remarquer la présence du faucon crécerelle ou de la buse variable, ainsi que de nombreux insectes comme les criquets et les papillons.

3.3 La flore

Globalement la flore présente au niveau de la zone d'étude ne compte pas d'espèce d'intérêt écologique.

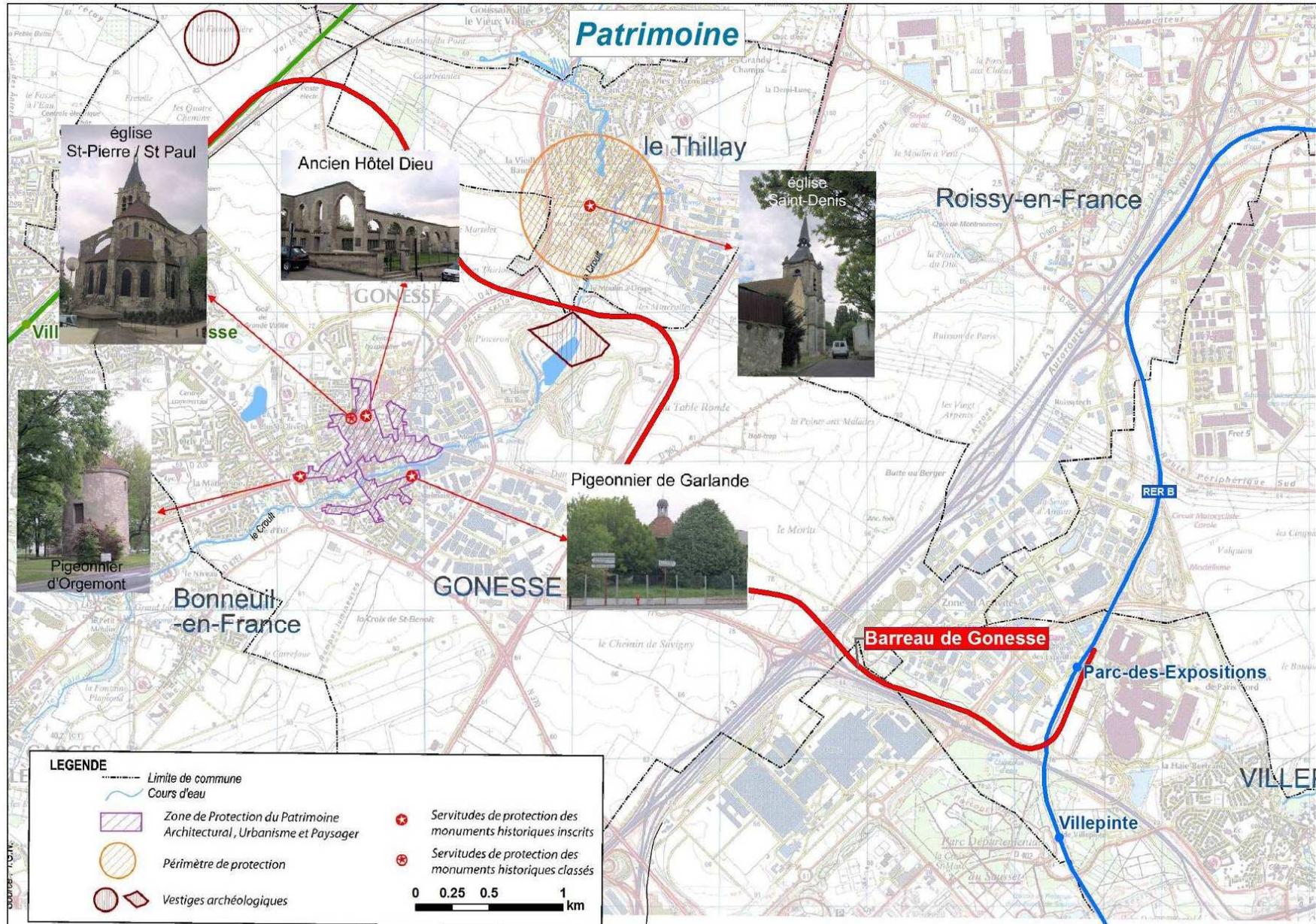


Figure 52 – Cartographie du patrimoine architectural autour du projet, ARCADIS



4 Evaluation des impacts sur les sites classés (Figure 52)

Plusieurs sites à préserver sont situés à proximité du tracé :

- Le mémorial du Concorde
- Le cimetière du Thillay

Le projet de barreau ferroviaire de Gonesse n'a pas d'interface avec le mémorial Concorde et passera en tranchée à proximité du cimetière du Thillay sans l'impacter directement.

En ce qui concerne le patrimoine, la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) de Gonesse concerne le centre ancien de la commune, et s'étend de part et d'autre de la rue de Paris. Dans cette ZPPAUP, quatre monuments historiques sont protégés, au titre de la loi du 31 décembre 1913. Ils sont soit classés, soit inscrits à l'Inventaire supplémentaire des Monuments Historiques (ISMH) :

- L'église Saint Pierre et Saint Paul, classement par liste de 1862
- L'ancien Hôtel Dieu, cloître à arcades : inscription par arrêté du 23 juillet 1937
- Le pigeonnier de Garlande (rue de la Fontaine Saint-Nicolas) : inscription par arrêté du 28 avril 1980.
- Le pigeonnier d'Orgemont (1 rue de Paris) : inscription par arrêté du 22 février 1973.

La commune du Thillay présente un monument historique inscrit à l'ISMH par arrêté du 5 novembre 1965 : l'église Saint-Denis. Ce monument bénéficie du périmètre de protection de 500 m autour de l'édifice

Enfin, il peut être noté que sur la commune de Villepinte, la structure de l'ancien pavillon d'aluminium démontable (ancien pavillon situé dans le parc des expositions) est inscrite à l'ISMH par arrêté du 28 avril 1983 (ne génère pas d'abords).

La réalisation d'opérations d'archéologie préventive de type diagnostics systématiques et éventuellement fouilles ponctuelles sera à prévoir dans le secteur.

5 Evaluation des impacts sur le bruit et la pollution

Les zones habitées aux abords immédiats du tracé font partie de la zone C du PEB de l'Aéroport Charles de Gaulle et de la zone III du Plan de Gêne Sonore

(PGS). Par conséquent, les habitations existantes implantées dans ces secteurs bénéficient de financement d'Aéroports de Paris pour réaliser des aménagements d'insonorisation. Par ailleurs, la construction de logements individuels est fortement contrainte.

Les études futures, et notamment les études acoustiques, identifieront quelles zones doivent, en cas de dépassement des seuils d'émission réglementaires, faire l'objet de mesures de protection acoustiques spécifiques (protection à la source ou protection de façade).

Par ailleurs, la voie ferroviaire nouvelle fera l'objet d'un classement sonore ce qui permettra de délimiter une zone où les nouvelles constructions devront respecter certains critères d'isolation phonique.

6 Evaluation des impacts sur le foncier

Le tracé retenu affectera le foncier et le bâti ainsi:

- le tracé sera implanté en grande partie sur une zone agricole.
- L'extrémité d'un parc de stationnement proche de la gare du Parc des Expositions est touchée par le tracé.
- La zone d'aménagement du Triangle de Gonesse est traversée par le tracé.
- Une partie du « boulevard périphérique » du parc Paris Nord Villepinte devra être déplacée.
- A ce stade, les emprises foncières du barreau sont estimées à 40 ha pour la variante pont sur A1 et à 45 ha pour la variante tunnel sous A1. Les parcelles impactées sont principalement des parcelles agricoles non bâties.

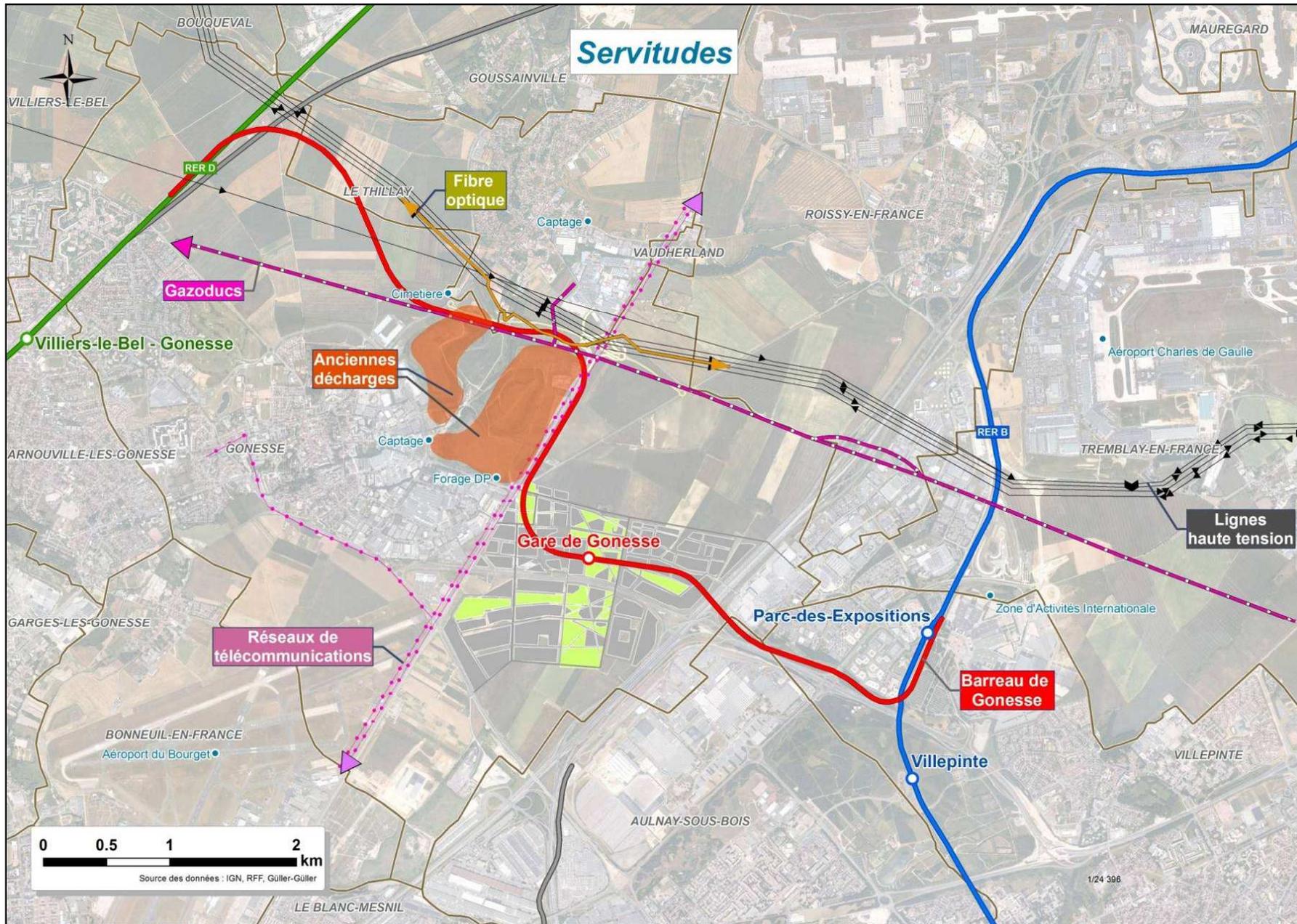


Figure 53 - Cartographie des servitudes autour du projet, ARCADIS



7 Servitudes d'utilité publique et réseaux techniques (Figure 53)

La zone d'étude est traversée par de nombreuses servitudes :

- De protection des transmissions radioélectriques, des communications téléphoniques et télégraphiques ;
- De dégagement aéronautique ;
- De protection radioélectrique.

Et plusieurs réseaux :

- Lignes aériennes haute tension (EDF) ;
- Canalisation de transport de gaz (GDF) ;
- Réseau de fibre optique ;
- Réseau téléphonique (France Télécom).

Tous les réseaux interceptés sont pris en compte et il est prévu une mise en adéquation avec le projet du barreau ferroviaire.

8 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Les documents d'urbanisme opposables sont les PLU des communes. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est régie par les textes réglementaires et fera l'objet d'enquêtes publiques *ad hoc*.

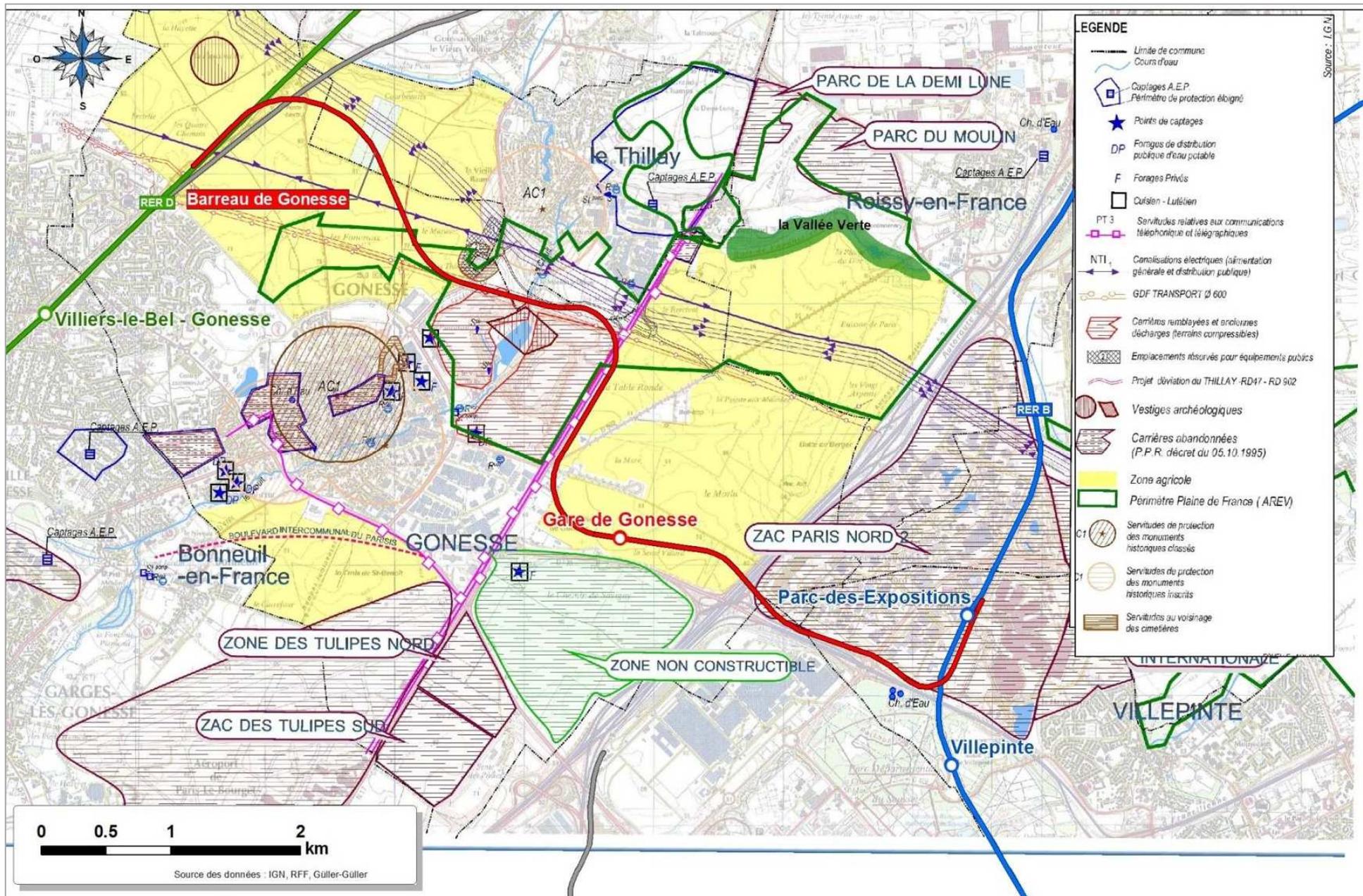


Figure 54 – Cartographie des contraintes environnementales autour du projet, ARCADIS



PARTIE VII – COÛTS ET DELAIS

1 Coût du projet

1.1 Coût d'infrastructure

Le coût estimatif du projet, de niveau études préliminaires et aux conditions économiques janvier 2006, se monte à :

- 243 M€ HT pour la variante pont sur A1
- 258 M€ HT pour la variante tunnel sous A1

Ces coûts intègrent les postes de terrassements, assainissements, ouvrages d'art, voirie et réseaux divers, équipements ferroviaires, gares, acquisitions foncières et mesures d'insertion environnementales. Les frais de Maîtrise d'Œuvre (MOE) et de Maîtrise d'Ouvrage (MOA), et les provisions pour risques sont également comptabilisés.

1.2 Coût du matériel roulant

Deux rames supplémentaires sont nécessaires pour assurer l'exploitation au ¼ d'heure du barreau de Gonesse. Le coût d'acquisition du matériel est estimé à 30 M€.

1.3 Coût d'exploitation

Le coût d'exploitation total de l'année 2021 (première année d'exploitation complète) est estimé à environ 15,1 M€₂₀₁₀. Ce coût comprend les charges de circulations sur une année (calculées à partir du nombre total de circulation à l'année), les coûts d'exploitation de l'infrastructure et les coûts d'exploitation des gares de Gonesse et de Parc des Expositions (partie RER D).

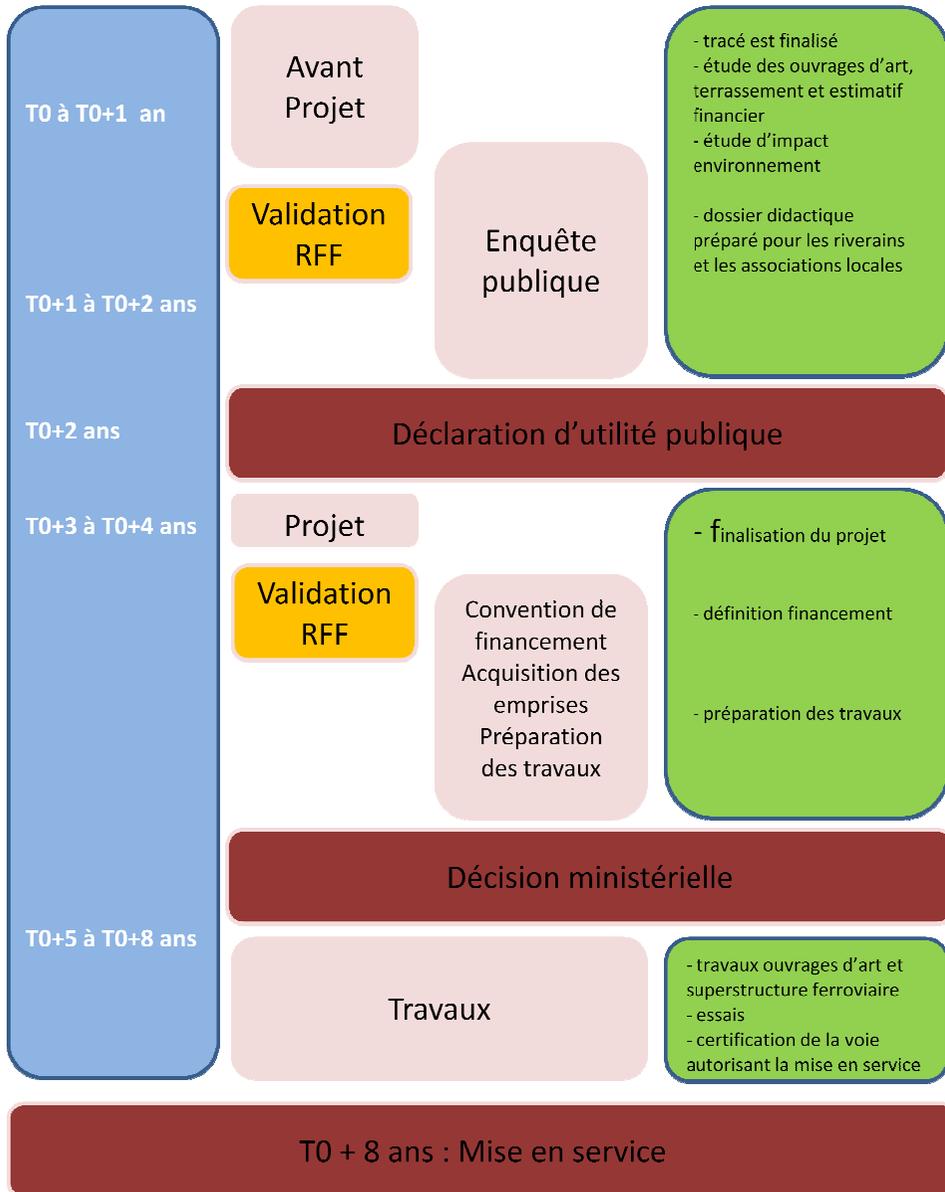
La somme totale actualisée à 8% sur 30 ans des coûts d'exploitation est évaluée à 186 M€₂₀₁₀.

2 Calendrier prévisionnel

Les prochaines étapes à venir :

- Février 2011 : approbation du DOCP par le Conseil du STIF ;
- Février 2011 : saisine de la CNDP sur l'opportunité d'organiser un débat public. Le délai de réponse est estimé à 2 mois ;
- Mai à décembre 2011 : concertation préalable ou Débat public ;
- Juillet 2012 : approbation du schéma de principe et de l'étude d'impact ;
- Juin-juillet 2012 : démarrage de l'Avant Projet (AVP) et études préalables à la déclaration d'utilité publique.

Compte tenu des éléments actuellement connus, le planning du maître d'ouvrage RFF prévoit un délai de réalisation de 8 ans à compter du démarrage de l'AVP. Ce planning sera affiné à l'issue des différentes phases à venir et notamment de la concertation ou du débat public.





PARTIE VIII – ANNEXES

1 Rencontres avec les acteurs locaux et les collectivités locales:

- **26 juillet 2010** : EPA Plaine de France

Présentation du territoire et du projet urbain d'aménagement du Triangle de Gonesse ainsi que le phasage et la programmation des développements à terme.

Récupération du Plan de référence du Triangle de Gonesse (schéma de transport+cartes par Güller-Güller) et des projets de transports.

- **27 juillet 2010** : Communauté d'agglomération Val de France

Remise de documents concernant le développement urbain du CA : PLD, diagnostic du Programme Local de l'Habitat (PLH), dossier de candidature FEDER (2008-13), SCOT du SIEVO, projets de ZAC. Présentation de projets générateurs de déplacements.

- **2 septembre 2010** : CG Val-d'Oise (95)

Présentation du projet Europacity sur le Triangle de Gonesse

- **3 Septembre 2010** : ingénierie XELIS

Présentation du projet d' « opportunité d'une gare automatique » dans le Triangle de Gonesse et proposition d'un schéma de déplacement autour du pôle d'échange.

- **20 septembre 2010** : SIPAC, Viparis et Chambre de commerce de Seine Saint Denis

Présentation du parc des expositions de Paris Nord Villepinte, de son extension et des enjeux de desserte du barreau

- **1er octobre 2010** : ADP (Aéroports de Paris)

Présentation des enjeux de desserte de la plateforme ADP, des projets, des emplois et perspectives de développements à l'horizon 2020.

- **5 octobre 2010** : Communauté d'Agglomération Plaine de France et AFTRP.

- **7 octobre 2010** : CC Roissy porte de France

Présentation des projets urbains et de transports en commun sur le territoire de la communauté de Communes.

- **19 octobre 2010**: Mairie de Gonesse

Présentation des résultats de l'étude Xelis menée pour la commune et des opérations en cours et à venir sur le territoire de Gonesse.

2 Bibliographie

EPA Plaine de France - Plan de référence du triangle de Gonesse : document de synthèse et rapport sectoriel des transports - 1^{er} juillet 2010.

EPA Plaine de France - Elaboration d'un schéma des transports répondant aux perspectives de développement de l'aire d'influence de Roissy CDG (présentation power point) - comité de pilotage du 19 septembre 2008

Préfecture de la région Ile-de-France – Développer les zones urbaines en difficulté – Dossier de candidature FEDER (Fonds Européen de Développement Régional) – 18 avril 2008

CA Val de France - Diagnostic du PLD – Avril 2007

CA Val de France – Diagnostic du PLH – Septembre 2005

SIEVO – Diagnostic du SCOT – 29 juin 2006

Conseil Municipal de Gonesse – Europa City – présentation du projet de la société Auchan et du protocole à passer avec la ville – 20 octobre 2010

CPDP du réseau de transport public du grand Paris : cahiers d'acteurs (ADP, pôle du Bourget, Immochan, Viparis, CC Roissy Porte-de-France, Aulnay-sous-Bois, CA Val-de-France et Gonesse, CG du Val-d'Oise) – Décembre 2010

SNCF - Etude de potentialité et de marché pour le projet de liaison ferroviaire du Barreau de Gonesse, (Janvier 2004)

RFF – Raccordement RER D Etudes préliminaires (Septembre 2007) et compléments (Août 2010)

RFF – Dossier du maître d'ouvrage pour le débat public de la liaison ferroviaire Roissy Picardie (Février 2010)



3 Glossaire

ADP : Aéroports de Paris

ANRU : Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine

AFTRP : Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne

AVP : Avant Projet

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

CA : Communauté d'Agglomération

CC : Communauté de Communes

CG : Conseil Général

CNDP : Commission Nationale du Débat Public

CPDP : Commission Particulière du Débat Public

CPER : Contrat de Projets Etat-Région

DOCP : Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales

DREIA-IF : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France

EPA : Etablissement Public d'Aménagement

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

EUP : Enquête d'Utilité Publique

ISMH : Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques

LGV : Ligne à Grande Vitesse

MOA : Maître d'Ouvrage

MOE : Maître d'Œuvre

PDE : Plan de Déplacements d'Entreprise

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PEB : Plan d'Exposition au Bruit

PGS : Plan de Gêne Sonore

PLD : Plan Local de déplacements

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PLH : Programme Local de l'Habitat

RD : Route Départementale

RER : Réseau Express Régional

RFF : Réseau Ferré de France

RGP : Recensement général de la population

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDRIF : Schéma Directeur de la Région Ile de France

SHON : Surface Hors Œuvre Nette

SIEVO : Syndicat Intercommunal de l'Est du Val-d'Oise

STIF : Syndicat des Transports d'Île de France

TAD : Transport A la Demande

TC : Transport en Commun

TCSP : Transport en Commun en Site Propre

VP : Voiture Particulière

ZA : Zone d'Activités

ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

ZAE : Zone d'Activité Economique

ZFU : Zone Franche Urbaine

ZPPAUP : Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager

ZUS : Zone Urbaine Sensible