

**CONSEIL MUNICIPAL DU 18 JANVIER 2013**

**RAPPORT DE PRESENTATION**

**RAPPORTEUR : Monsieur le Député-Maire**

**OBJET : Motion pour la réalisation en 2025 au plus tard de la Ligne Rouge du métro automatique Grand Paris Express**

**PIECE(S) JOINTE(S) :**

- **Motion pour la réalisation en 2025 au plus tard de la Ligne Rouge du métro automatique Grand Paris Express**
- **Pétition**
- **Cartographie du rapport AUZANNET**

**L'historique du projet de gare sur le Triangle de Gonesse**

La Ville de Gonesse s'est battue pour obtenir l'inscription de la gare du Triangle dans le réseau du métro automatique du Grand Paris Express. En 2009, lors de la présentation du premier tracé, ce projet de gare n'existait pas. La mobilisation des élus de Gonesse et de l'Est du Val d'Oise a permis de faire apparaître en 2010 cette gare dans le réseau de transport à titre optionnel, puis à titre définitif dans le cadre de l'accord Etat – Région de janvier 2011, confirmé par le décret d'août 2011.

Cette gare a été obtenue grâce à la définition d'un projet de territoire commun entre Gonesse et Val de France justifiant l'utilité de cette infrastructure et démontrant l'effet d'entraînement qu'elle aurait pour le développement économique et social de nos villes.

Le document soumis au débat public à partir d'octobre 2010 présentait un calendrier de mise en service compris entre 2018 et 2023.

Le nouveau gouvernement a réaffirmé sa volonté de réaliser ce réseau de transport dans son intégralité. Mme Cécile DUFLOT, ministre en charge de l'Egalité des territoires et du Logement, a demandé un rapport à Pascal AUZANNET, expert de la DATAR, sur les coûts et le calendrier de réalisation de l'infrastructure.

**Les propositions du rapport AUZANNET : réaliser le tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot et la gare du Triangle de Gonesse en 2030 voire 2040**

Ce rapport vise à faire la transparence sur la faisabilité du projet. Voici les principales conclusions :

- Le projet a été sous-estimé de près de 10 milliards d'euros. Son coût réel est de 30 milliards au lieu de 20,5 milliards.
- Les contraintes techniques ont été sous-évaluées. Réaliser le réseau entre 2015 et 2025 nécessiterait la construction de tunnels à un rythme de 18 km par an, rythme qui n'a jamais été atteint en Europe sur une telle période.

Le rapport AUZANNET conclut à la nécessité d'un phasage dans le temps plus long. Le scénario central qu'il propose prévoit une mise en service de l'ensemble du réseau dans sa totalité en 2030. Concernant le nord-est francilien, il propose de réaliser :

- la ligne orange entre Pleyel et Rosny-sous-Bois en 2021 (étape 1)
- le prolongement de la ligne orange vers Noisy-Champs en 2023 (étape 2).
- la ligne rouge entre Le Bourget RER et Noisy-Champs en 2023 (étape 2)
- le tronçon de la ligne rouge entre Pleyel et Le Bourget RER en 2026 (étape 3)
- **le tronçon de la ligne rouge entre Le Bourget RER et Le Mesnil-Amelot sur lequel se trouve la gare du Triangle de Gonesse en 2030** (étape 5. L'étape 4 en 2029 porte sur la réalisation de tronçons en dehors du nord-est parisien).

Le rapport ajoute que « la contribution initialement envisagée par l'Etat et les Collectivités territoriales de 4,9 milliards d'euros permet de réaliser le projet jusqu'à l'étape 3 incluse. Mais pour réaliser les étapes suivantes, des financements complémentaires seront nécessaires. Pour la seule étape 4, il convient de rajouter une contribution publique de l'ordre de 500 millions d'euro, ce qui permet alors au modèle économique de la SGP d'engager une dépense cumulée de 26,5 milliards d'euros pour 2029 (étape 4). La poursuite du projet suppose alors soit une nouvelle contribution publique de 3 milliards d'euros, soit un étalement de la construction dans le temps. »

En conséquence, le rapport AUZANNET propose une mise en service en 2030 conditionnée par la mobilisation de nouveaux financements par l'Etat à ce jour non décidés. C'est la raison pour laquelle le rapport envisage également, dans un autre scénario, une mise en service en 2040.

### **La réalisation de CDG Express met en péril le tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot**

Le projet de CDG Express est une ligne directe entre l'aéroport de Roissy-CDG et la gare de l'Est qui a pour vocation de permettre aux voyageurs de rejoindre Paris rapidement. Le prix du ticket est estimé à plus de 20€. Cette infrastructure ne desservirait aucune gare du territoire qu'il traverse.

Le rapport précise « le séquençage de ce tronçon [de la ligne rouge entre Le Bourget RER et Le Mesnil-Amelot] ne peut être engagé sans connaître ce que les pouvoirs publics décideront concernant le projet CDG Express qui assurera alors une desserte de Roissy à partir de la gare de l'Est sans financement public ce qui en période de contrainte budgétaire est important ». Cette affirmation confirme l'analyse selon laquelle si le CDG Express se fait, la réalisation de notre tronçon de la ligne sera reporté à un horizon de temps très éloigné voire même ne se fera pas.

La décision de réaliser le CDG Express ne peut pas être acceptée tant qu'il n'existe pas de certitudes quant à la mise en service du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot d'ici 2025. CDG Express ne répond pas aux enjeux du territoire en termes d'amélioration du réseau de transports et de développement économique et social. De plus, à l'heure de rendre des arbitrages en période budgétaire très contrainte, le CDG Express tend à déqualifier la réalisation d'une ligne de métro automatique desservant le territoire.

### **La nécessité de réaliser en 2025 au plus tard le tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot et la gare du Triangle de Gonesse**

La réalisation de cette infrastructure vise à répondre à plusieurs impératifs :

- **la desserte de l'est du Val d'Oise par le métro du Grand Paris contribuerait fortement à réduire la fracture territoriale**, à permettre à des milliers d'habitants d'accéder aux pôles d'emplois dont celui de Roissy-CDG, à alimenter la dynamique de renouvellement urbain et à tendre vers le rééquilibrage est-ouest de l'Ile-de-France.  
Grâce au barreau RER B – RER D qui a une fonction de liaison de rabattement, la gare du Triangle de Gonesse pourra être utilisée par tous les habitants de l'est du Val d'Oise qui enfin n'auront plus à repasser par Paris pour se rendre à Roissy. Rappelons que notre territoire compte parmi ceux qui ont les plus forts taux de chômage en Ile-de-France en particulier chez les jeunes.
- **ce tronçon de la ligne rouge est un levier déterminant pour le développement économique** du Grand Roissy, le premier pôle de développement économique en Ile-de-France. Dans le Val d'Oise, plusieurs projets majeurs sont en cours : l'International Trade Center, le Carrefour International de l'Innovation Technologique et Aéroville à Roissy, le projet A-Park au Thillay, Roissy Carex à Goussainville, le Triangle de Gonesse, la salle Arena de Sarcelles et l'installation d'Eurocopter autour de l'aéroport du Bourget. Sur ce

même segment de ligne du métro automatique, la densification de Paris Nord 2 et le doublement des surfaces du Parc international des expositions de Villepinte sont également en projet. **Au total, ce sont plus de 6 milliards d'euros qui seront investis. Une étude récente menée par l'EPA Plaine de France démontre que plus de 100.000 emplois seront créés sur le Grand Roissy.**

A lui seul, Europa City sur le Triangle de Gonesse porté par le groupe Auchan permettra d'en créer 11.500. Avec un investissement de 1,7 milliards d'euros, ce projet constituera une véritable locomotive pour l'attractivité et le développement du territoire ainsi que pour l'activité de nos entreprises. Cependant, sans un engagement de réalisation de la gare du Triangle de Gonesse au plus tard en 2025, ce projet sera abandonné.

- **ce tronçon de la ligne rouge répond aussi, au moins partiellement, au critère de la désaturation de la zone centrale et de manière évidente à la désaturation du réseau de transports entendu au sens large sur le nord francilien.** Les voyageurs du RER D voyagent dans des conditions souvent indignes en raison de l'affluence. La congestion du réseau autoroutier sur l'A1 et l'A3 menace le développement économique au nord de Paris. Cette double saturation est encore accrue avec le trafic généré par les grands événements organisés en nombre sur notre territoire et pourtant insuffisamment pris en compte dans les modèles de prévision de trafic en particulier à l'heure de pointe du soir. De plus, l'insuffisance de la desserte par les transports en commun de Roissy-CDG en particulier pour les nombreux salariés travaillant en horaires décalés est telle que 90% d'entre eux s'y rendent chaque jour en voiture. Cette situation constitue une barrière à l'emploi sur un territoire où le taux de motorisation est très faible, une menace sur le développement économique et une source de très forte émission de CO<sub>2</sub> et de particules polluantes.

### **La proposition d'un métro léger pour obtenir la mise en service du métro automatique d'ici 2025**

Suite au rapport AUZANNET, le gouvernement rendra les arbitrages sur le calendrier de réalisation du métro automatique dans le courant du mois de février 2013. La nécessité d'obtenir la mise en service d'ici 2025 du tronçon de la ligne rouge entre Le Bourget RER et Le Mesnil-Amelot est réaffirmée.

Cependant, si des efforts de maîtrise des coûts doivent être consentis et à partir du moment où la tenue des délais de réalisation serait garantie, c'est-à-dire 2025 au plus tard, le modèle du métro léger retenu pour le plateau de Saclay au sud de Paris pourrait être envisagé.

### **La mobilisation des élus du Grand Roissy**

Les élus réunis au sein de l'association des collectivités du Grand Roissy ont décidé de se mobiliser collectivement pour obtenir la réalisation d'ici 2025 de la ligne rouge du Grand Paris Express. Les actions suivantes sont mises en œuvre par l'association :

- Diffusion d'une pétition pour signature
- Signature d'un courrier par l'ensemble des élus de l'association
- Mise en ligne d'un blog
- Achat d'un espace publicitaire dans les pages nationales du *Parisien*
- Conférence de presse à l'Assemblée nationale
- Proposition d'une motion commune proposée à la délibération de l'ensemble des collectivités du Grand Roissy

**En conséquence, il est proposé au Conseil municipal d'adopter la motion annexée au présent rapport.**

**Motion pour la réalisation en 2025 au plus tard  
de la Ligne Rouge du métro automatique Grand Paris Express**

Exposé

Le Gouvernement décidera courant février 2013 du calendrier de réalisation du métro automatique du Grand Paris Express. Le Grand Roissy, entre Le Mesnil Amelot, Roissy et Le Bourget, est un territoire stratégique de 500.000 habitants au formidable potentiel de développement économique. Un territoire prioritaire qui, de Sarcelles et Villiers-le-Bel à Clichy et Montfermeil, connaît un chômage élevé. Un territoire où le métro automatique est une nécessité majeure.

**Considérant que le Grand Paris répond à la priorité absolue : l'emploi,**

Sur le Grand Roissy, plus de 100.000 emplois seront créés dans les années à venir à condition que soit mise en service rapidement la ligne rouge du Grand Paris Express. Elle doit aussi permettre aux milliers de demandeurs d'emplois des quartiers enclavés de trouver plus facilement du travail partout en Ile-de-France grâce à l'amélioration des transports. Plus largement, le Grand Paris doit contribuer à réduire la fracture territoriale et le déséquilibre entre l'est et l'ouest de la métropole ;

**Considérant que le Grand Roissy est le moteur de croissance majeur de la région-capitale,**

Plus de 6 milliards d'euros seront investis par des acteurs privés dans le Grand Roissy et font de notre territoire l'un des principaux pôles de développement économique en Ile-de-France. Il constitue un levier de la croissance économique d'aujourd'hui et de demain dont la région-capitale ne peut pas se passer. Le Grand Roissy est la porte d'entrée internationale du Grand Paris. Les aéroports de Roissy et du Bourget font de notre territoire le lieu de connexion avec Paris, la France, l'Europe et le monde ;

**Considérant que le CDG Express ne doit pas être réalisé à la place du métro automatique,**

Le CDG Express ne doit pas être réalisé au détriment de la ligne rouge attendue par les habitants. La liaison directe Roissy - Gare de l'Est appelée CDG Express ne crée pas toutes les conditions qui permettront à notre territoire de réaliser son formidable potentiel de création d'emplois et de développement économique. Il n'améliore pas la desserte du territoire ni les transports au quotidien pour les habitants. Il ne relie pas les principaux pôles de développement ;

Considérant que la réalisation du Grand Paris Express sera un élément déterminant du désenclavement et l'une des conditions de rééquilibrage et d'égalité de nos des territoires ruraux, péri-urbains et urbains ;

Considérant que le schéma d'ensemble du Grand Paris Express s'inscrit dans une vision durable et qualitative du développement territorial, social, économique et environnemental

**Il est demandé au Gouvernement de réaliser prioritairement en 2025 au plus tard la ligne Rouge du métro automatique Grand Paris Express.**

**Dans le cas où le modèle du métro léger, comme sur le Plateau de Saclay, permettrait de garantir la réalisation du tronçon de la ligne rouge Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot au plus tard en 2025, ce type d'infrastructure doit être étudié.**

## **ENSEMBLE, DEMANDONS LA REALISATION EN 2025 AU PLUS TARD DE LA LIGNE ROUGE DU GRAND PARIS EXPRESS**

Le gouvernement décidera courant février du calendrier de réalisation du métro automatique du Grand Paris Express. Le Grand Roissy, entre Roissy et Le Bourget, est un territoire stratégique de 500.000 habitants au formidable potentiel de développement économique. Un territoire prioritaire qui, de Sarcelles et Villiers-le-Bel à Clichy et Montfermeil, connaît un chômage élevé. Un territoire où le métro automatique est une nécessité majeure.

### **Le Grand Paris, pour répondre à la priorité absolue : l'emploi**

Sur le Grand Roissy, plus de 100.000 emplois seront créés dans les années à venir à condition que soit mise en service rapidement la ligne rouge du Grand Paris Express. Elle doit aussi permettre aux milliers de demandeurs d'emplois des quartiers enclavés de trouver plus facilement du travail partout en Ile-de-France grâce à l'amélioration des transports. Plus largement, le Grand Paris doit contribuer à réduire la fracture territoriale et le déséquilibre entre l'est et l'ouest de la métropole.

### **Le Grand Roissy, moteur de croissance majeur de la région capitale**

Plus de 6 milliards d'euros seront investis par des acteurs privés dans le Grand Roissy et font de notre territoire l'un des principaux pôles de développement économique en Ile-de-France. Il constitue un levier de la croissance économique d'aujourd'hui et de demain dont la région capitale ne peut pas se passer. Le Grand Roissy est la porte d'entrée internationale du Grand Paris. Les aéroports de Roissy et du Bourget font de notre territoire le lieu de connexion avec Paris, la France, l'Europe et le monde.

### **Non au CDG Express à la place du métro automatique**

Le CDG Express ne doit pas être réalisé au détriment de la ligne rouge attendue par les habitants. La liaison directe Roissy - Gare de l'Est appelée CDG Express ne crée pas toutes les conditions qui permettront à notre territoire de réaliser son formidable potentiel de création d'emplois et de développement économique. Il n'améliore pas la desserte du territoire ni les transports au quotidien pour les habitants. Il ne relie pas les principaux pôles de développement.

### **JE SIGNE LA PETITION POUR LE METRO AUTOMATIQUE**

Prénom NOM	Adresse email <i>(J'accepte de recevoir des informations à ce sujet)</i>	Signature



**Un scénario en cinq étapes**

Étapes, coûts en milliards d'euros et années de mise en service

1	12	2020	Coût total <b>29,6</b> milliards d'euros
2	4,2	2023	
3	5,5	2026	
4	4,8	2029	
5	3,1	2030	

