

## **Environnement 93**

### **DEBAT GRAND PARIS 13 DECEMBRE AULNAY-SOUS-BOIS**

Le cahier d'acteur d'Environnement 93 est à votre disposition sur les tables et sur le site de la CNDP.

Aussi nous insisterons sur des points essentiels avant de préciser notre point de vue sur les infrastructures de transport proposées.

Il faut d'abord parler de gouvernance. Aujourd'hui tout le monde s'accorde pour dire que cette crise de gouvernance

Régionale est à l'origine, depuis 30 ou 40 ans, depuis les RER et la carte-orange, des retards du transport collectif : entretien, fonctionnement, investissements alors que la crise sociale et écologique est patente.

Ce constat concerne aussi la crise du logement, l'aménagement du territoire (le développement des emplois à l'ouest à la Défense et l'urbanisation en tache d'huile de pétrole au nord et à l'est.

Pour être précis il y a eu dans les années 70 une urbanisation sans transports collectifs qui a permis la fin des bidonvilles et à été à l'origine de nos banlieues-ghettos.

Au-delà du transport, il faudra faire bouger les lignes.

Cette question de la gouvernance et du Grand Paris a pu faire croire aux habitants qu'en matière de tarification des transports, nous allions vers « un ticket de métro » pour tous les usagers de la zone agglomérée.

Ce débat n'a pas eu lieu pour l'instant malgré nos appels fructueux aux élus locaux, relayés par le président du conseil général dès la réunion de lancement de ce débat au Stade de France.

Lors de cette réunion, nous avons demandé comme dans notre cahier d'acteur, l'ouverture d'un débat public spécifique au président de la région.

Il nous a répondu que en moyenne les tarifs du transport était plutôt

faible en région parisienne, par rapport aux autres villes européennes en prenant l'exemple de Londres.

Nous avons rappelé, que pour aller de Clichy-sous-Bois ou d'Aulnay-Nord à Paris via le 613 ou le 615, cela coûtait 11 euros<sup>1</sup>. Cette discrimination empêche aux classes d'élèves de banlieue d'aller au Louvre, sauf à ne pas payer le transport.

Nous savons qu'un accord électoral entre les deux tours des élections régionales a eu lieu sur ce point : pour nous, cela ne peut se faire sans le débat public citoyen.

Ce problème de la tarification est au cœur du dossier Grand Paris: le rapport Carrez qui prévoit l'augmentation des tarifs indique aussi que la tarification ne peut rester en l'état.

Pourquoi ?

Si cette rocade de métro qui relie les RER à l'est du 93 coûte près de 50 centimes du kilomètre comme entre Aulnay et Paris, les trains seront vides et il ne faut pas faire ce métro. Les usagers d'Aulnay prendront le bus pour aller à Chelles et pour aller à Paris passeront par Bobigny pour payer moins cher sauf à voyager sans billet.

Les 60 réunions de ce débat public n'auront pas servi à grand chose si ce problème n'est pas débattu publiquement.

Le candidat HUCHON était venu à Aulnay en 2004 et avait reçu les associations et déjà nous posions ces questions.

Le temps a passé.

Nous sommes dans l'espoir d'une révolution dans le transport francilien avec la synthèse espérée des projets de l'état et de la région. Mais cette révolution ne peut faire l'économie d'une révolution de la tarification.

Comment imaginer 150 kilomètres de métro nouveau avec des portillons qui font obstacle à la mobilité particulièrement pour les personnes à mobilité réduite ou avec vélo ou poussette.

Les transports collectifs de l'après-pétrole seront gratuits. Cette question de la gratuité doit être sérieusement étudiée et non pas être l'objet du dédain des élites pour le peuple : en tout cas elle doit faire partie du débat public indispensable. Le débat sur les moyens de financements du fonctionnement en fait aussi partie : pour nous,

---

<sup>1</sup> La carte orange 4 zones 95,50 euros

l'essentiel doit passer par la taxe sur le pétrole TIPP et surtout par la fiche de paye. Lisez notre cahier d'acteurs à ce sujet.

Revenons aux projets de transport du Grand Paris.

Nous avons réalisé un plan de notre projet qui n'est pas dans le cahier d'acteurs.

Il prévoit, la ligne rouge circulaire complète, donc par rapport au plan que vous avez dans les mains, la prolongation de cette ligne d'abord jusqu'au RER B du Bourget et sa prolongation jusqu'à La Défense. Le Bourget aéroport n'a pas de sens en matière de transport collectif ; la gare RER du Bourget sera demain relié à la tangentielle nord qui va de Sartrouville à Fontenay-sous-Bois et aussi à la ligne de métro n° 7 prolongée.

La ligne verte est largement contestée par les habitants de l'Essonne et les associations, comme IDFE : il y a des alternatives de transport collectif à ce métro vide.

La ligne bleue est pertinente, reliant Orly à Roissy en empruntant la ligne 14 du métro existant, mais elle ne peut suffire en terme de capacité. Le CDG-Express qui est encore dans le dossier et que nous combattons avec presque succès depuis plus de 6 ans, ne peut-être une solution. Il prend les capacités des voies sud du RER B et va dépecer la Plaine de Mitry.

La solution est simple. Il faut que les trains directs Paris-Roissy vides s'arrêtent au Bourget, à Aulnay et au PIEX.

Sauf à faire le constat que la transformation du RER B en métro, prévue par le STIF en novembre 2012, empêchera aux voyageurs de monter dans des trains bondés et provoquera par effet de boule de neige une paralysie permanente aux heures de pointe. Rappelons que en 10 ans il y a près de 40% de voyageurs en plus sur notre RER et que nous allons vers l'après-pétrole.

Ajoutons que ce RER B est une liaison nord-sud essentielle pour la région, faisant la liaison entre les deux aéroports en moins d'une heure. Le STIF vient de nous dire qu'il étudie sérieusement le doublement du tunnel entre Gare du Nord et Châtelet, que nous demandions depuis longtemps.

**Notre ligne rouge** desservant l'est du 93 va redonner un espoir à notre banlieue, en reliant les RER : le E à Villiers-sur-Marne, le A à Noisy-Champs, le E à Chelles, le B à Sevran et au Bourget.

Bien entendu la gare optionnelle de Sevrans-Beaudottes est indispensable : elle permet le maillage et donc la desserte du PIEX et de Roissy.

La gare d'Aulnay-Europe est une chance pour Aulnay.

Mais il faudra ouvrir le débat sur l'aménagement des territoires concernés.

Nos élus locaux annoncent déjà leurs intentions d'urbaniser, tout le sud de Roissy et le triangle de Gonesse. Ils oublient leurs discours sur le développement durable ou l'agenda 21 : ces terres sont parmi les meilleures terres agricoles du monde. La ceinture verte retenue dans le SDRIF reliant les forêts de Noisy, de Bondy, de Sevrans, du Sausset et se prolongeant vers le Val d'Oise est indispensable.

L'urbanisation, la densification raisonnable doit se faire au plus près des transports et du centre de l'agglomération. Le besoin de mobilité doit être limité, de ce point de vue une politique active de rapprochement domicile-emploi doit être initiée.

L'espace qui peut-être récupéré pour la ville ce sont les centaines d'hectares de l'Aéroport du Bourget à quelques kilomètres de Paris, pour recoudre le tissu urbain entre Val-d'Oise et Seine-saint-Denis entre Aulnay et Gonesse limitrophes. Cette fracture territoriale crée une fracture sociale évidente.

Rappelons les chiffres : 120.000 voyageurs/an au Bourget, qui peuvent bénéficier de l'aéroport de Roissy proche. (A comparer aux 2 à 3 millions par jour pour le métro Grand Paris). Après la crise financière de 2008, nous espérons que cette question soit reposée. Pour nous il s'agit d'un scandale social et écologique, que les élus ne veulent pas voir aveuglés par la manne financière à court terme venant du ciel.

Sachez que Environnement 93 a fait du transport public une priorité. Nous avons déjà réalisé un cahier d'acteur pour le premier débat public francilien qui concernait le CDG-Express, comme pour celui du débranchement du T4 vers Clichy-Montfermeil.

L'environnement ne peut plus être séparé de la réflexion sociale dans le cadre du développement durable.

Merci pour votre écoute.

