

Janvier 2011

## VILLE DE MITRY-MORY



**MITRY-MORY**  
Ville humaine  
et solidaire...

Actuel terminus de la branche nord-est du RER B, la commune de Mitry-Mory couvre environ 3 000 hectares (dont 600 sur les emprises d'Aéroports de Paris...). La commune compte une population de 18 000 habitants, majoritairement composée d'ouvriers et de salariés aux revenus moyens (dont une partie travaille sur le pôle aéroportuaire), dans un tissu urbain constitué de 7 140 habitations (dont 1 600 logements sociaux).

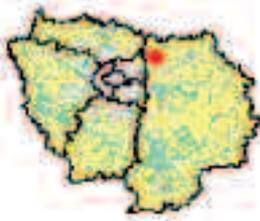
Le projet municipal vise à concilier qualité de la vie, maîtrise de la croissance urbaine et respect de l'environnement, ambition sociale et développement économique – en misant avant tout sur la culture, l'éducation et la participation citoyenne.

### VILLE DE MITRY-MORY

Rue Paul Vaillant Couturier  
77291 Mitry-Mory cedex  
Tél. : 01 60 21 61 10  
mairie@mitry-mory.fr  
<http://www.mitry-mory.net>

## Un besoin de démocratie !

- Riche d'une histoire singulière, la commune de Mitry-Mory compte dans l'**aire métropolitaine**, en tant que zone de **développement économique** préférentiel – en lien avec le pôle de Roissy-CDG...
- Après en avoir subi pendant des décennies les fortes contraintes (trafic VL-PL, nuisances sonores, pollution de l'air et de l'eau...), la Ville de Mitry-Mory entend **mettre en valeur son potentiel**, dans le respect des atouts sociaux, culturels, agricoles, économiques et paysagers qu'elle a su préserver au fil des années.
- La commune affiche donc une **volonté de maîtrise** de son développement. Celle-ci est indissociable d'une exigence démocratique... : fière de son engagement en la matière, et appliquée à mettre en œuvre un « **Agenda 21** », la Ville de Mitry-Mory demande à être écoutée, entendue et respectée...
- Elle n'acceptera pas de se voir notamment imposer de nouvelles infrastructures ou activités pénalisantes (logistique, ligne CDG-Express ou encore branche du Grand-Huit...) sans bénéfice pour la **qualité de vie** ni pour l'**environnement** (comme elle a malheureusement dû l'endurer par le passé, avec le passage de l'A104, des lignes EDF ou du TGV par exemple...).
- Notre avis : La « métropole » ne peut assurément se construire et se concevoir que de façon **responsable et concertée**, c'est-à-dire avant tout démocratiquement réfléchi !



**La Ville de Mitry-Mory émet, à ce titre, un avis défavorable au projet gouvernemental « Grand-Huit »...**



## Trente ans de retards accumulés...

La situation alarmante des transports en Île-de-France, et les conditions déplorables qui en découlent pour des millions de Franciliens dans leurs déplacements quotidiens, appellent à un véritable sursaut des pouvoirs publics pour engager un **plan de relance**, en lien avec les perspectives de développement urbain prévues au SDRIF (60 000 nouveaux logements à construire par an).

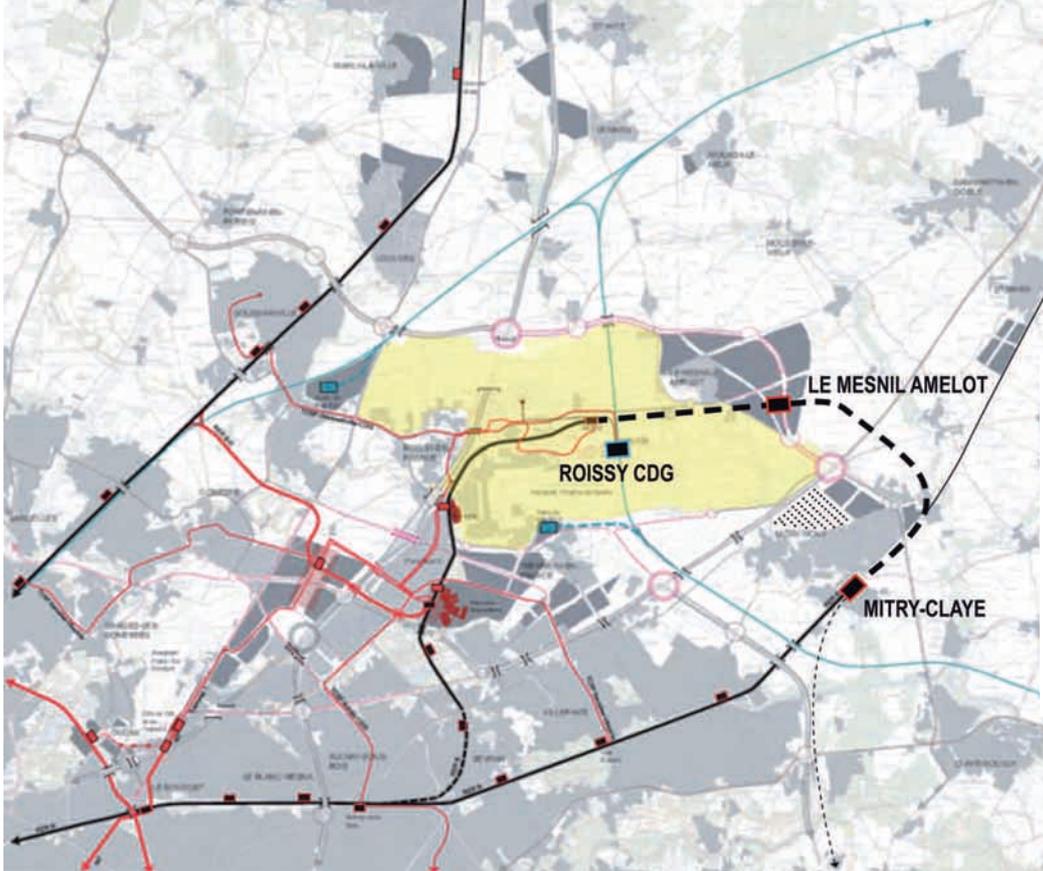
C'est ce à quoi la Région Île-de-France et le STIF, compétents en la matière dans le cadre des lois de décentralisation, se sont attachés, dans la mesure de leurs moyens (relativement limités du fait du désengagement de l'État), avec notamment l'adoption d'un « Plan de Mobilisation pour les Transports » à hauteur de 18 milliards d'euros d'ici 2020...

Mais voilà que tout récemment, l'État chamboule ce difficile exercice en sortant de son chapeau un mirifique projet de « métro automatique » décrivant une double boucle de 155 km autour de Paris, pour relier entre eux des pôles d'excellence dénommés « clusters »...

*Par quel miracle ce qui n'était pas possible hier le devient aujourd'hui ? Que cache cette « manne » et ce volontarisme inattendus ?*

## « Société du Grand-Paris » : une logique libérale de mise en concurrence, de privatisation et de déréglementation...

- S'il est une chose que le pouvoir en place ne peut pas supporter, c'est le fait que notre pays se soit construit et reste attaché à la notion de « service public » dans divers domaines : santé, éducation, transports, énergie, etc.
- À l'heure des grands manœuvres de la Commission de Bruxelles pour « libéraliser » le secteur des transports (grandes lignes, fret, inter-urbains, et maintenant urbains...), le gouvernement français a donc décidé de s'en prendre à la **gouvernance régionale et aux opérateurs** « historiques » que sont la SNCF et la RATP, pour mettre en place par voie législative (avant même d'ailleurs la tenue du débat public sur la pertinence des choix techniques et du tracé du « Grand-Huit »...) une nouvelle structure : la « Société du Grand Paris » chargée de réaliser un nouveau réseau de transport en petite et moyenne couronne.
- Le débat en cours, organisé par la Commission Nationale du Débat Public, a d'ores et déjà permis de pointer un certain nombre de critiques justifiées sur la fonctionnalité ou la faisabilité incertaine du projet, sur son coût prohibitif, sur l'absence de phasage ou les incertitudes de financement... Mais tenons-nous en au fond.
- Tout le « montage » du projet de Grand-Huit, de sa réalisation jusqu'à son exploitation, s'inspire directement des dogmes de l'ultralibéralisme et des lois du marché :
  - financement par recours à l'emprunt, sous couvert de la « Société du Grand-Paris », avec apport marginal de l'État,
  - remboursement à charge de la société Maître d'Ouvrage, au travers de la location de ses ouvrages à un (ou des) opérateur-exploitant(s) – privés ou publics – après mise en concurrence selon les lois du marché,
  - absence donc de visibilité sur le caractère « public » (ou non) du futur réseau,
  - risque de dérive tarifaire, à charge des utilisateurs et/ou du STIF (c'est-à-dire pour partie des collectivités locales, si le versement transports payé par les entreprises ne se voit pas substantiellement relevé).
- La logique mise en œuvre pour le futur « Grand-Huit » s'avère ainsi plus pernicieuse encore que pour le projet de liaison rapide Paris-Roissy baptisée « CDG-Express » (entièrement concédé au privé) puisque in fine ce sont des fonds publics qui se verraient appelés pour garantir la « rentabilité » du réseau « Grand-Huit » à ses propriétaires et gestionnaires...



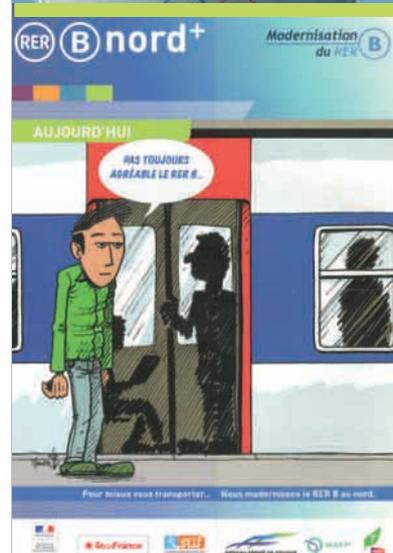
Source : EPA Plaine de France (carte modifiée)

## Pour un grand service public unifié d'étude, de construction et de gestion d'un réseau de transport accessible à tous...

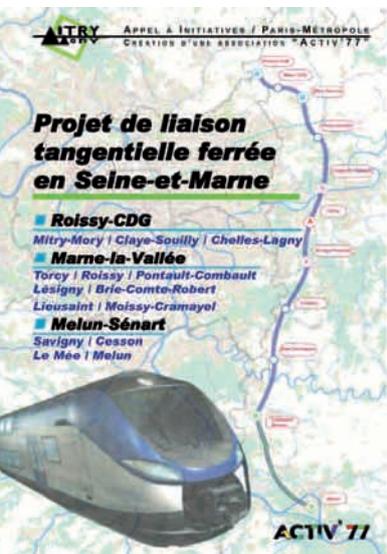
En l'occurrence, l'argent public ne doit pas se « saucissonner » pour financer plusieurs projets concurrents. Il doit se mobiliser – sous compétence de la Région et du STIF – pour mettre en œuvre un projet global d'amélioration des conditions de transports en Île-de-France :

**D**ans le secteur de Roissy-CDG, pour améliorer la liaison rapide avec Paris, Orly et la petite couronne (en cohérence avec Arc Express et le prolongement de la ligne 14), mais aussi pour faciliter l'accessibilité de la plate-forme pour les 120 000 salariés qui y travaillent (aujourd'hui seulement 10 % d'entre eux utilisent les transports en commun), des solutions simples existent, en s'appuyant sur les infrastructures existantes :

- le passage à quatre voies sur la ligne RER (en cours) devrait permettre de prolonger la ligne B jusqu'à Saint-Mard – en conciliant lignes omnibus et lignes directes,
- le doublement du tunnel Châtelet-Gare du Nord permettra de désenclaver et de désaturer la ligne Nord-Sud en traversée du cœur d'agglomération,
- le « bouclage » des deux branches du RER B au Nord de Mitry permettrait de fluidifier le trafic, de faciliter l'accessibilité de la plate-forme pour les habitants du Nord-Seine-et-Marne et du Val-d'Oise, tout en donnant la possibilité d'installer une gare au Mesnil-Amelot (avec parkings de rabattement pour les usagers non desservis par la ligne K du Transilien ou la ligne RER-D...),
- ce « bouclage » pourra constituer l'amorce d'une liaison tangentielle Nord-Sud en Seine-et-Marne permettant de relier le pôle de Roissy-CDG aux deux Villes Nouvelles de Marne-la-Vallée et de Sénart jusqu'à Melun (avec possibilité de connexion avec Corbeil-Evry au Sud, vers le Val d'Oise, Creil et la Picardie au Nord).



La Ville de Mitry-Mory suggère que les quatre milliards annoncés par l'État au profit du « Grand-Huit » viennent abonder le « Plan de Mobilisation pour les Transports », et que celui-ci soit revu pour tenir compte des propositions ici avancées...



## « MÉRIDienne » : l'exemple d'une démarche citoyenne...

À l'instar de la démarche « Orbival », la commune de Mitry-Mory promeut – dans le cadre de « l'appel à initiatives » lancé par le Syndicat d'études « Paris-Métropole » – la constitution en **association** de toutes les collectivités, élus, associations, usagers et citoyens qui souhaitent que soit sérieusement étudiée la faisabilité d'une **Tangentielle ferrée Nord-Sud** en Seine-et-Marne afin d'irriguer ce territoire à fort potentiel de développement (... aujourd'hui traité comme « parent pauvre » en matière de transports collectifs, d'où le constat d'un recours massif à la voiture et à la route, avec ses conséquences funestes sur le fonctionnement urbain comme sur l'environnement). Pour en savoir plus : dossier disponible sur le site : <http://www.mitry-mory.net>



## Place à la co-élaboration d'un projet de mobilité pertinent pour l'Île-de-France...

Bien qu'il se soit focalisé sur des questions de « tracés », le débat qui oppose aujourd'hui « Grand-Huit » et « Arc Express », aura eu le mérite de mettre en exergue la complexité des enjeux (techniques, fonctionnels, économiques, politiques...) de maîtrise du développement urbain. Mais pourra-t-on raisonnablement attendre quelque chose de convaincant d'une épreuve de force et/ou d'un **compromis** à venir entre l'État et la Région – dont les élus, les collectivités et les usagers seraient tenus à l'écart ?

Pour remettre les choses « à plat » et reprendre le débat sur les bases de : « **Quel service public de transport pour la métropole de l'après-Kyoto ?** », nous proposons la tenue d'États Généraux de la Mobilité en Île-de-France, sous responsabilité statutaire de la Région et du STIF - avec le concours actif de l'État – en lien avec le SDRIF et l'élaboration du nouveau PDUIF (« Plan de Déplacements Urbains Île-de-France »). L'organisation de ces États Généraux pourrait être confiée au Syndicat « **Paris-Métropole** » qui a fait la preuve de sa représentativité et de son esprit démocratique...