



TRANSPORTS DU BASSIN DE ROISSY : QUI OSERA DIRE LA VÉRITÉ ?

NOUS CONTESTONS UN CERTAIN NOMBRE D’AFFIRMATIONS QUI CIRCULENT DANS LES DÉCLARATIONS DES CANDIDAT(E)S ET NOUS RÉTABLISSONS QUELQUES VÉRITÉS, Y COMPRIS QUI FÂCHENT.

1/ La ligne 17 nord : La gare sur le Triangle de Gonesse de la ligne 17 nord du futur métro du Grand Paris Express Le Bourget-Roissy serait très peu utilisée par les habitants de l’est du Val d’Oise et du nord-ouest de la Seine Saint Denis.

La gare du Triangle de Gonesse ne dessert aucun habitant : il n’y en a pas et il n’y en aura pas ; le site est interdit à l’habitat, en raison du PEB (Plan d’Exposition au Bruit) qui frappe les terrains situés à proximité des pistes de Roissy ou du Bourget.

Il n’y a qu’une gare prévue dans le Val-d’Oise : celle du Triangle de Gonesse, l’unique gare du Grand Paris Express située en plein champ.

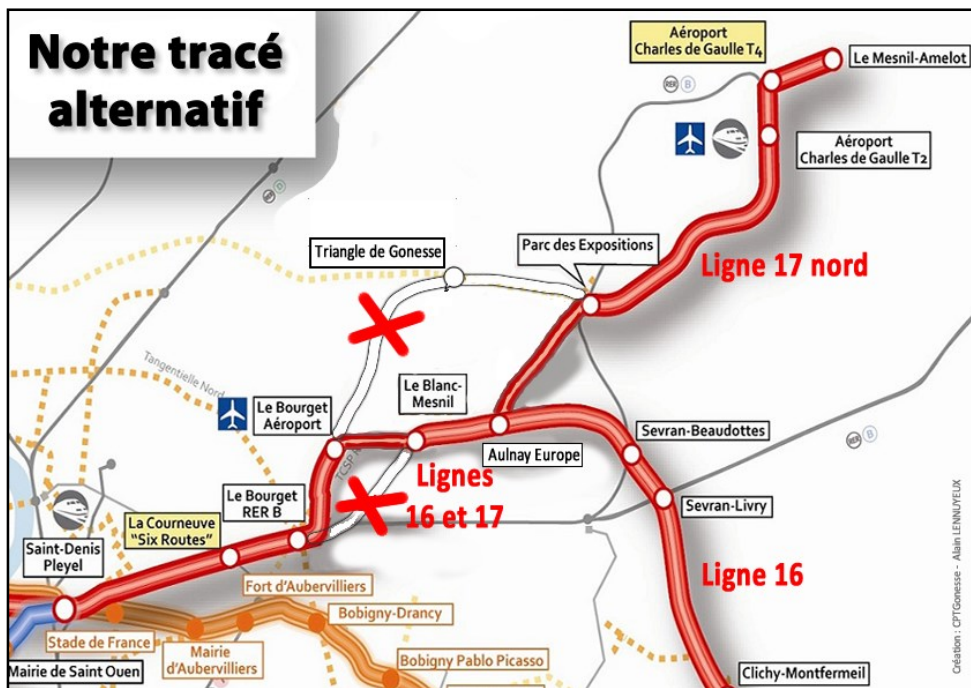
En réalité, la gare a été exigée par Auchan comme condition pour construire son énorme centre de commerces et de loisirs « EuropaCity » pour desservir ses clients, qui représenteraient (soit-disant) 30 millions de visiteurs.

Sur la ligne 17 nord du métro automatique du Grand Paris Express, le CPTG rappelle l’avis contenu dans le rapport Auzannet sur ce projet de transport (décembre 2012) : il souligne la nécessité d’une décision politique, en raison de la concurrence entre le projet CDG Express, voulu par Aéroports de Paris (ADP), sous la responsabilité de la RATP et de SNCF Réseau et le projet de la ligne 17 nord sous la responsabilité de la Société du Grand Paris. Au lieu de prendre la décision souhaitée par le rapport Auzannet on a assisté en 2014 à la volonté des politiques d’accélérer à la fois les deux projets (2023 pour le premier et 2024 pour le second).

Il n’est pas de la responsabilité du CPTG de trancher sur cette concurrence, mais considérant que l’urbanisation du Triangle de Gonesse n’est pas inscrite dans le marbre, nous proposons une solution alternative pour la ligne 17 nord :

En attendant que cette question de concurrence soit enfin tranchée, le rapport Auzannet préconise que pour « *permettre une amélioration de la desserte de l’aéroport du Bourget, l’arc Grand est (ligne 16 actuellement prévue) pourrait être légèrement modifié au Nord en assurant la liaison Le Blanc Mesnil-Le Bourget RER via Le Bourget Aéroport.* »

C’est ce que le CPTG préconise aussi, avec la possibilité si nous obtenons l’abandon du projet EuropaCity de réaliser l’embranchement de la ligne 17 Nord à Aulnay Europe vers le Parc des Expositions de Villepinte et Roissy, reliant ainsi des communes pauvres en emplois (Sevran, Clichy-Montfermeil) à des pôles mixtes d’habitat et d’activités (comme la plus grande ville du territoire, Aulnay-sous-Bois de 82 000 habitants) à des pôles ayant une fonction exclusive d’emplois.



2/La liaison entre les RER D et B : ou barreau ferré de Gonesse.

Ce projet est dans les cartons depuis plusieurs années, bien avant le projet de la ligne 17 nord. Il s'agit d'une branche du RER D reliant la gare Arnouville, Gonesse, Villiers-le-Bel à la gare du RER B, Parc des Expositions Villepinte avec une gare sur le Triangle de Gonesse en vue de son urbanisation.

Actuellement une ligne de

bus à haut niveau de service (BHNS) est en cours de réalisation. Ce BHNS est une préfiguration du barreau de Gonesse. Même si elles doutent de la fréquentation au-delà de l'hôpital de Gonesse, les associations du CPTG ne contestent pas le projet, mais contestent le tracé choisi pour traverser le Triangle de Gonesse. Celui qui a été retenu se situe sur le chemin agricole de Gonesse à Villepinte et entraîne une nouvelle coupure de l'espace agricole. Ce tracé se veut le signal du début de l'urbanisation. Le CPTG propose une alternative qui contourne l'espace agricole et qui longe le BIP. Un recours a été déposé contre la DUP par Val d'Oise Environnement et Environnement 93. La fréquentation du BHNS dans la traversée du Triangle de Gonesse (qui risque d'être très faible), sera un bon moyen pour vérifier la pertinence du barreau ferré.

Concernant cette liaison, le CPTG a publié ses données, elles n'ont pas été contestées. Il arrive à la conclusion que le fait d'être ou non relié à Roissy par une voie ferrée n'a pas d'effet sur le taux d'emploi des salariés de la commune travaillant à Roissy. Sans justification, c'est le contraire qui a été affirmé par la plupart des élus du Val d'Oise depuis plusieurs années. (Exemple : 6% des salariés d'Aulnay-sous-Bois ont un emploi à Roissy, Gonesse est aussi à 6%. Goussainville sur le RER D est la commune qui a le taux d'emploi à Roissy le plus élevé, 9%). La ville qui en aurait le plus besoin ne bénéficierait pas du barreau de Gonesse, trop au Sud.

Pourtant, sans justification, c'est le contraire qui a été affirmé par la plupart des élus du Val d'Oise depuis plusieurs années.

3/ Prétendre que les actifs qui travaillent à Roissy doivent passer par Paris est une contre-vérité

Il existe actuellement plusieurs bus qui desservent l'aéroport, notamment la ligne 23 entre la gare Arnouville, Gonesse, Villiers-le-Bel du RER D à la gare du RER B, Parc des Expositions Villepinte. Plus au nord la ligne 9518, Cergy-Roissy croise à Goussainville le RER D. Rajoutons Filéo, service de bus à la demande qui fonctionne 7 jours sur 7, 24 h sur 24. Ces bus sont d'un coût pour l'utilisateur très inférieur à celui du passage par Paris.

Dire qu'il faut passer par Paris pour se rendre de Gonesse à Roissy révèle une grande ignorance de l'usage des transports en commun.

On oublie de dire à chaque fois que 70% des emplois de Roissy sont postés, puisque cet équipement fonctionne nuit et jour. Or, les transports en commun (sauf Filéo) ne fonctionnent pas la nuit, donc ils sont d'une utilité toute relative pour les ¾ des travailleurs de l'aéroport. La ligne 17 ne fonctionnera pas non plus la nuit, comme l'a encore redit RFF lors de la concertation.

C'est pourquoi 90% des salariés de Roissy viennent en voiture, c'est même une condition d'embauche pour la plupart des entreprises. Et Aéroport de Paris qui gère des immenses parkings est pompier pyromane : l'organisme prétend s'impliquer dans un « Agenda 21 » mais en même temps ne souhaite absolument pas supprimer cette énorme manne financière.

4/ Très peu d'actifs du Val d'Oise travaillent à Roissy

Au fur et à mesure de son développement, Roissy recrute de plus en plus vers le Nord et la Picardie. Aujourd'hui, **le bassin de Roissy est situé pour les 2/3 sur le Sud de l'Oise et l'Est de l'Aisne, c'est-à-dire hors Île-de-France.**

En moyenne, les actifs Val d'oisiens travaillant à Roissy représentent 7% des habitants ayant un emploi du secteur Est 95. Y compris des communes jouxtant l'aéroport (Goussainville, 10% ; Gonesse). Dans le bassin de Sarcelles, les proportions sont très faibles : 4,7% pour Sarcelles et 3,7% pour Garges-lès-Gonesse.

Beaucoup plus nombreux sont les val-d'oisiens qui travaillent sur le pôle de Saint-Denis et son aire directe (à peu de choses près Plaine Commune).

Et bien entendu, encore plus nombreux ceux qui se rendent à Paris quotidiennement.

C'est pourquoi la tangentielle Nord, ligne ferroviaire Sartrouville-Argenteuil-Epinay-Le Bourget **avec deux gares dans le Val d'Oise, au cœur du Val d'Argent (50 000 habitants) et en plein centre-ville d'Argenteuil** serait beaucoup plus utile pour les Val d'Oisiens. Malheureusement, le chantier est retardé de deux ans, car il est concurrencé par d'autres investissements financés par le STIF.

5/ En positionnant le BHNS sur le chemin agricole du Triangle de Gonesse, le Conseil départemental du Val d'Oise veut démarrer en catimini le chantier de la route pour le bus à haut niveau de service (BHNS) Arnouville/Villiers le Bel/Gonesse à Villepinte---Parc des expositions.

Le piquetage des deux côtés du chemin agricole est déjà en place !

Pourtant le tracé proposé par le Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG) consistant à contourner les champs en passant en bordure des terres cultivées le long de la route existante (BIP) n'augmente le trajet que d'une minute.

En 2013 à l'issue de l'enquête publique le Conseil départemental n'a tenu aucun compte des recommandations du Commissaire enquêteur. Démocratie bafouée !

Les associations ont alors déposé un recours contre la DUP. Dans le dossier de la ZAC du Triangle de Gonesse il est écrit que « *le BHNS est l'élément déclencheur de l'urbanisation du Triangle de Gonesse* ». Or, l'urbanisation dont il est question depuis 2010, c'est le projet de centre commercial et de loisirs EuropaCity du groupe Auchan avec 500 boutiques, une piste de ski, un parc aquatique...

En positionnant le BHNS sur le chemin agricole, le Conseil départemental tente de passer en force, puisque :

- le recours contre la DUP de la route n'est pas jugé ;
- les dates du débat public concernant EuropaCity, deux fois reporté, ne sont toujours pas connues ;
- les associations du 95 et du 93, les élus du 93 et plusieurs conseillers régionaux du 95 et du 93 s'opposent au projet EuropaCity ;
- l'Autorité Environnementale vient de mettre un frein à la création de la ZAC.

En conclusion :

C'est la voie ferrée dite « **tangentielle Nord** » qui fait partie du « Plan de Modernisation » des transports en commun d'Ile de France **qui fait entrer le Val d'Oise dans le Grand Paris** : elle dessert avec deux gares au cœur du Val d'Argenteuil et en plein centre-ville les 104 000 habitants d'Argenteuil, les riverains de Bezons situés à l'Est et ceux de Corneilles-en-Parisis au Nord. Par ailleurs, la gare d'Epina-sur-Seine permet **la connection avec le RER C** et toutes les communes du Val d'Oise qui sont situées sur cette ligne, enfin la gare de Villetaneuse-université permet aux étudiants val d'oisiens d'Argenteuil-Bezons et du Parisis d'accéder à ce grand pôle universitaire. C'est cette ligne qui permet une liaison beaucoup plus efficace **entre le RER B et le RER D** que le barreau de Gonesse, dans une zone très dense, desservant un maximum d'usagers.

Ce n'est en aucun cas contrairement à ce que prétend le président du Conseil Départemental 95 (et futur vice-président de la Métropole du Grand Paris au 1^{er} Janvier 2016) la gare du Triangle de Gonesse qui « permettra au Val d'Oise d'entrer dans le Grand Paris », dans une zone interdite au logement, qui ne desservira aucun habitant.

Il faut bien entendu moderniser et améliorer notre réseau de transport en commun, mais il faudrait bien plus **pratiquer une autre politique d'aménagement du territoire**, qui privilégie l'implantation d'emplois dans les cœurs de ville et qui cesse de créer des zones-dortoirs sans emploi, implantées près des gares sur des réseaux saturés (comme le futur éco-quartier de Louvres sur le RER D).

Et le pire de tout, c'est de concevoir des zones d'emplois sans habitant, comme le Triangle de Gonesse.



Ecouen, le 26 octobre 2015