



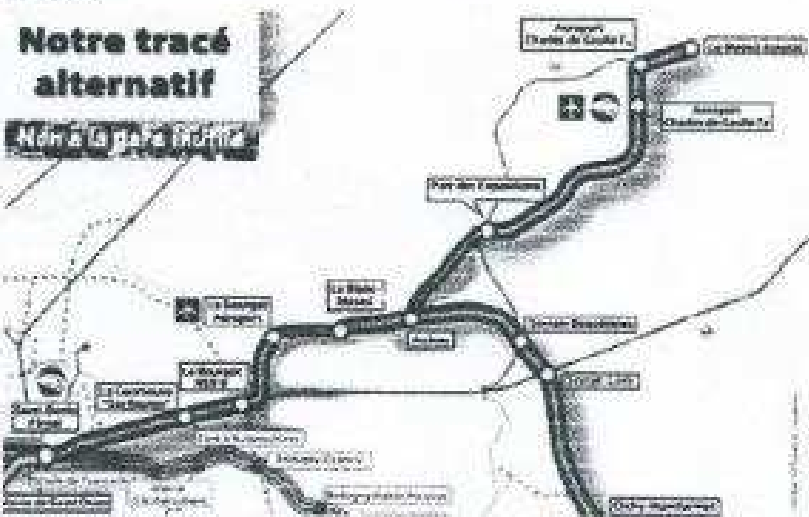
## PROPOSITIONS DU COLLECTIF POUR LA LIGNE ROUGE LE BOURGET-ROISSY

En réponse à l'action des élus du Grand Roissy réclamant la réalisation de la branche Le Bourget-Roissy avant 2025, le Collectif pour le Triangle de Gonesse émet la proposition alternative suivante.

1/ Une étude par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région d'Île-de-France a démontré la très faible utilité pour les territoires de relier des pôles d'emplois entre eux, qui ne répondent qu'à 3% des besoins de transports. Le Collectif constate que c'est le cas de la branche Le Bourget-Roissy dans son tracé actuel :

- gare Le Bourget - Aéroport (7 000 emplois), desserte des habitants du Blanc-Mesnil, à la marge ;
- gare du Triangle de Gonesse : actuellement ni emplois, ni population. Et il n'y aura jamais d'habitants, puisque nous sommes en zone inconstructible en raison du PEB (Plan d'Exposition au Bruit) ;
- gare Parc International des Expositions de Villepinte (3 000 emplois), pas d'habitants à proximité ;
- gares de Roissy (situées au Tremblay-en-France-93) : 90 000 emplois, pas d'habitants.
- gare du Mesnil-Amélot : 880 habitants. Et par rabattement des usagers de Seine-et-Marne.

2/ Le Collectif propose un tracé alternatif qui fait passer la boucle rouge venant de Saint-Denis Pleyel par l'aéroport du Bourget et Le Blanc-Mesnil et fait partir la branche vers Roissy de la gare d'Aulnay-Europe.



- Les avantages sont les suivants :
- alterner les pôles d'emplois (Le Bourget, Parc des Expositions, Roissy) et les pôles d'habitat (Le Blanc-Mesnil, 51 000 habitants; Aulnay-sous-Bois, 82 000 habitants).
  - tracé plus direct avec suppression d'un coude de 5 kms et d'une gare en plein champ (Triangle de Gonesse) permettant l'économie de 600 M€.
  - prise en compte du 4<sup>ème</sup> défi du SDRIF 2013 du maintien de terres agricoles d'excellente qualité pour améliorer l'autonomie alimentaire de l'Île-de-France ;

- contribution de cet espace agricole à une meilleure qualité de l'air dans une zone impactée par des infrastructures génératrices de forte pollution (deux aéroports, autoroutes A1 et A3, BIP, ...).

3/ Compte tenu des projets actuels (Europa City), l'intérêt d'urbaniser le Triangle de Gonesse n'est toujours pas démontré. Et les chiffres d'emplois sont largement surestimés.

Nous comprenons que dans le contexte actuel, face à la position très arrêtée des élus du Grand Roissy, il soit difficile d'émettre l'idée d'une suppression définitive de la gare du Triangle de Gonesse. Toutefois, il n'y a aucune urgence pour le territoire de la plaine de France à réaliser la ligne rouge dans son tracé actuel.

Aulnay Environnement  
BP 91  
93622 Aulnay-sous-Bois Cedex  
Email : aulnay.environnement@orange.fr

Grand Paris Express concertation ligne 14 nord, 16, 17 sud

Cahier d'acteur à destination de la CNDP, de la SGP et des élus

Notre association avait rédigé avec Environnement 93 un cahier d'acteur fin 2010 favorable au Grand Paris et hostile à la gare « triangle de Gonesse ».

A l'époque le tracé de la ligne 17 et la gare de Gonesse étaient optionnels.

Dans le cadre du collectif CPTG (collectif pour le triangle de Gonesse) nous avons rencontré tous les acteurs (ministres, région, SGP...)

Nous n'avons jamais été invité aux comités de pilotages locaux de la SGP (société du grand paris) pas plus d'ailleurs que dans les comités de pilotage des CDT (contrat de développement territoriaux). Dans le cadre de cette concertation les associations ne sont pas partenaires, n'ont pas droit à toute l'information et n'ont pas le droit de rédiger des cahiers d'acteurs. Cela permet à la Société du Grand Paris de dire qu'il y a un consensus exceptionnel !

Evidemment chaque commune à sa gare et aussi Auchan !

Nous avons publié et défendu une alternative (document joint du collectif CPTG qui préserve les espaces agricoles, et permet des économies substantielles).

Vu d'Aulnay cette position d'intérêt général va de pair avec un intérêt majeur pour la ville. La concurrence d'Europa City menacera encore plus le commerce local, de quartier et aussi la grande distribution déjà existante.

La possibilité de faire de la gare d'Aulnay Europe une gare commune aux lignes 16 et 17 est un atout majeur pour les usagers d'Aulnay et de toute les villes proches du 93 (Blanc-Mesnil, Le Bourget) ou du 95 (Gonesse via la liaison future – notre BHNS- demandée sur la RN 370) qui auront des correspondances supplémentaires (par exemple vers le PIEX et Roissy).

Cette alternative peut remettre en cause le positionnement de la gare d'Aulnay-Europe.

Un autre point majeur doit être soulevé.

La ville d'Aulnay comme une partie de la plaine de France est à risque majeur concernant les inondations dues aux orages.

Or le choix d'un tracé souterrain et d'une gare souterraine est un mauvais choix de ce point de vue.

La gare de Sevran-Beaudottes est déjà concernée par ce problème qui ne peut qu'être aggravé par l'urbanisation « folle » du secteur dans les zones agricoles comme le triangle de Gonesse (tout autour de Roissy) comme dans nos villes.

Par ailleurs en terme de coûts et de facilités d'accès à la gare (forcément multi-modale) la solution non-enterrée aurait été préférable : les documents de la SGP semblent l'envisager encore. (sur ce point le manque de dossier est scandaleux...)

Le nouveau Grand Paris se raccorde dans ce secteur aux gares du RER B. Cela veut dire que le bon fonctionnement du RER B est fondamental pour tous : hors à ce jour la nouvelle desserte n'a pas eu que des effets positifs (temps de trajet supplémentaire) et nos demandes d'augmentation de l'offre est dans l'attente et le CDG-Express est encore à l'ordre du jour ce qui ne peut se faire qu'au détriment des voyageurs du quotidien.

Enfin la logique du Grand Paris met en cause celle de la tarification des transports, Sur ce point majeur pour les usagers du quotidien mécontents le débat ne peut plus attendre :

La CNDP (commission nationale de débat public) doit l'organiser sans oublier les habitants et les associations.

Aulnay 24/11/2013

#### **Dernière minute :**

L'annonce de la future desserte de la ligne K (Paris-Crépy) fin 2014 : 4 arrêts supplémentaires à Aulnay (le matin et le soir) et un train de plus le matin vers Paris et l'annonce de commandes de nouveaux trains Bombardiers pour cette ligne dans le budget du STIF c'est pour nous une première victoire.

Reste à arrêter les directs RER B Paris-Roissy aux heures creuses et améliorer tous les matériels et les procédures pour permettre au RER B de faire face à l'augmentation de la fréquentation.

Aulnay Environnement a un eu un rôle important depuis près de 15 ans sur ce dossier et également en favorisant la création de l'Association des Usagers du RER B Nord.

Les adhésions à ces associations sont nécessaires :

Aulnay Environnement Boite Postale 91 93622 Aulnay-sous-Bois : (10 euros)

Comité des usagers du RER B Nord :

chez Catherine Laussucq : 42 avenue de l'Oasis 93270 Sevran (5 euros)