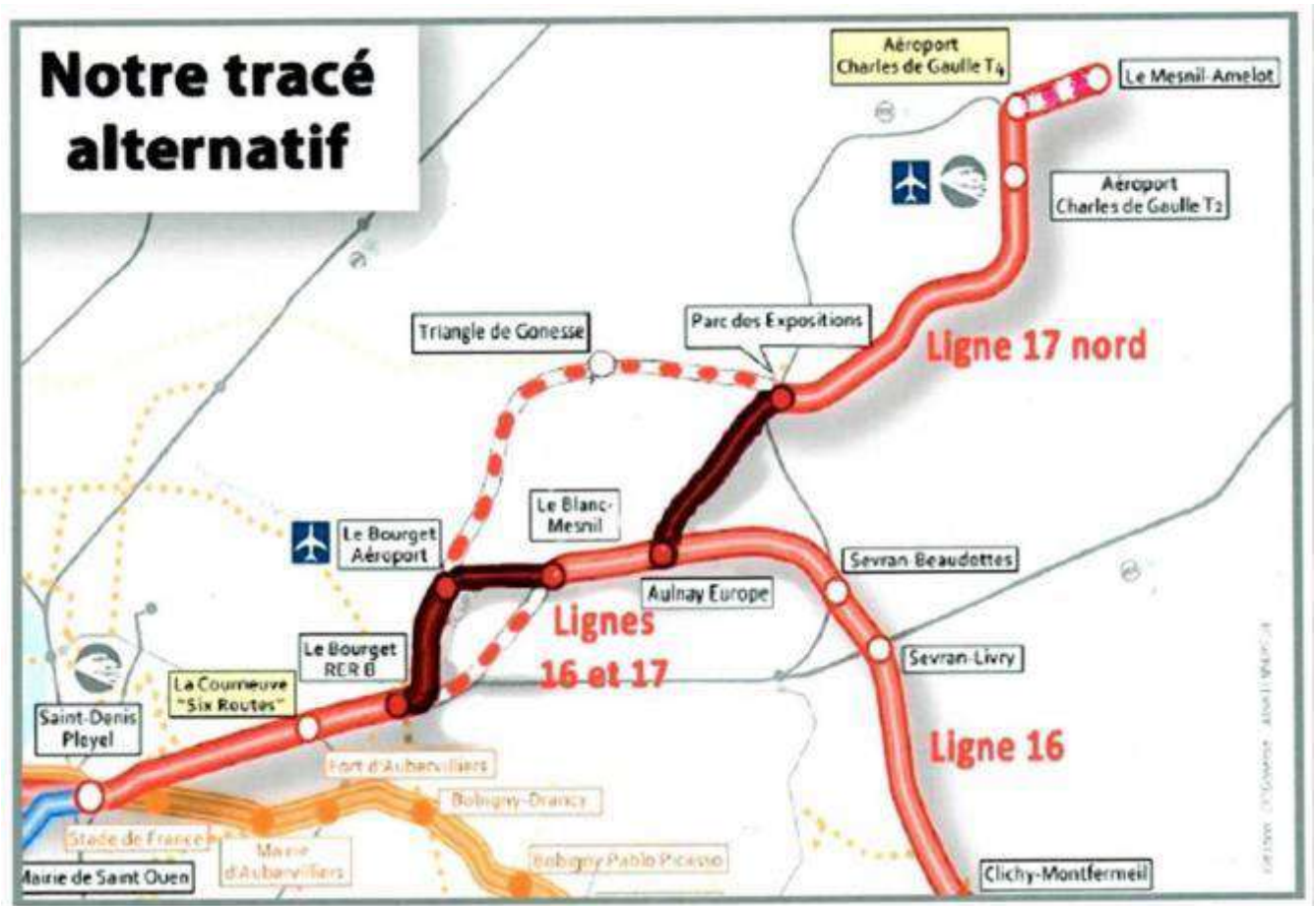




DIVERSIFIER L'OFFRE DE MOBILITÉS DANS LE BASSIN DU GRAND ROISSY

L'offre de transports en commun du bassin est très peu diversifiée, axée sur les transports lourds qui relient les grands pôles métropolitains, au détriment de la desserte des villes du territoire. Nous plaçons pour une plus grande diversification de l'offre, afin de couvrir l'ensemble des besoins des populations locales.

I. Notre tracé alternatif de la ligne du métro automatique 17 nord



Les besoins de transports entre pôles d'emplois sont très faibles, soit 3% des déplacements, d'après la dernière Enquête globale des transports Ile-de-France (EGT IDF 2010). Notre tracé alternatif permet à la fois :

- d'économiser un milliard de fonds publics avec la suppression de la gare Triangle de Gonesse et du coude de 5 kms qui allonge le trajet. Ce qui permet d'accélérer l'échéancier des travaux jusqu'à Roissy prévu actuellement pour 2030 ;
- la liaison du plus gros pôle d'habitat et de main-d'œuvre du bassin (Aulnay-sous-Bois, 82 000 habitants et 37 500 actifs) et de la ville de Blanc-Mesnil (53 000 habitants, 25 000 actifs) avec le pôle de Roissy (74 000 emplois en 2015).

Les habitants de la ville de Gonesse située à au moins 1,7 km de la gare projetée sur le Triangle ne travaillent pas prioritairement à Roissy, pôle très spécialisé (200 métiers). Ils trouvent la palette des 10 000 métiers répertoriés par Pôle Emploi vers le Sud (proche couronne et Paris), aussi ils continueront à utiliser le RER D.

II. Tram-train de la ligne 11 express (appelée aussi « tangentielle nord »)

Cette liaison en surface, utilisant les voies existantes de l'ancienne ligne de grande ceinture, représente un coût bien moindre qu'une ligne de métro enterrée et est techniquement bien plus aisée et rapide à réaliser. Elle relie les Yvelines (Sartrouville), le Val d'Oise (Argenteuil) et la Seine-St-Denis (Noisy-le-Grand). De plus, elle assure en rocade, l'interconnexion avec tous les RER et les transiliens du nord de l'Île-de-France. Seul, le tronçon Epinay-sur-Seine /Le Bourget a été mis en service et on attend toujours le tronçon Sartrouville / Epinay-sur-Seine, qui permettrait de desservir 110 000 argenteuillais avec 2 gares dans le Val d'Oise, l'une au cœur d'un des plus grands quartiers sensibles de France, le Val d'Argent (50 000 habitants) et l'autre en plein centre-ville d'Argenteuil. Sans compter les habitants des communes adjacentes du bassin d'Argenteuil (Franconville, Sannois, Montigny-lès-Cormeilles, Saint-Gratien), qui n'ont comme possibilité que la voiture, prisonniers des embouteillages du goulot d'étranglement du pont de Gennevilliers ... Et le RER A, qui transporte 1,2 million de voyageurs par jour, dont des centaines de milliers de Val d'Oisiens, en serait particulièrement soulagé.

Le report regrettable de la ligne 11 Express est uniquement dû à l'explosion des coûts et aux retards du Grand-Paris-Express. Sa réalisation devrait être une priorité.

III. Tramway : prolongation de la ligne T5 Saint-Denis /Sarcelles vers Villiers-le-Bel

Pour les mêmes raisons que Gonesse, les besoins des habitants de Villiers-le-Bel sont bien plus vers le Sud-Est que vers le Nord (5,6% des actifs beauvillésois travaillent à Roissy). La ligne du bus 20 « à Haut Niveau de Service » (BHNS) reliant la gare Arnouville/Villiers le Bel/Gonesse du RER D à la gare Parc des Expositions de Villepinte du RER B n'est emprunté que par 4000 à 4500 voyageurs par jour¹ (au lieu des 7200 prévus²), soit 1% des besoins justifiant un transport lourd de type barreau ferroviaire de Gonesse (évalués à 400 000 flux par jour). Si le barreau de Gonesse était réalisé, il ne générerait pas assez de demande de transports en commun pour assurer la rentabilité de la ligne. Car sur le pôle de Roissy, 70% des emplois sont « postés » (fonctionnant 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7), donc partiellement en dehors des horaires de transports en commun.

Au lieu de défendre le barreau de Gonesse qui n'a aucune chance de se faire, il serait plus utile, plus rapide à réaliser et beaucoup moins coûteux de prolonger le tramway T5 jusqu'à Villiers-le Bel.

IV Mobilités douces

S'il était conduit une autre politique d'implantations que des zones d'activités construites en périphérie, et qu'il soit privilégié au contraire des localisations de services de proximité dans les pôles urbains, les actifs du territoire pourraient se rendre à pied, à vélo ou en bus à leur travail. La revitalisation des centres-villes entraînerait le développement des emplois dits « présents » (liés à la présence de la population) particulièrement mal représentés dans certaines communes qui enregistrent une forte évasion de main-d'œuvre.

Soit la desserte de 100 000 Valdoisiens, à comparer à zéro habitant dans un périmètre d'1,7 km pour la gare « Triangle de Gonesse », et la possibilité d'accueillir une partie des travailleurs des communes du bassin d'Argenteuil (Cormeilles-en-Parisis, Franconville, Sannois, Montigny-lès-Cormeilles, St Gratien...) qui n'ont comme possibilité que la voiture, prisonniers des embouteillages du goulot d'étranglement du pont de Gennevilliers, à la vétusté plus qu'inquiétante depuis le drame de Gênes. Mais les travaux de la ligne 11 express sont repoussés, en raison de la priorité accordée aux lignes du métro automatique.

Pourtant le pôle aéroportuaire a connu une récession sans précédent, passant de 93 642 emplois en 2009 à 74 303 en 2015³, soit la suppression de 19 339 emplois en six ans, soit deux fois plus que la fermeture de l'usine PSA à Aulnay-sous-Bois, qui avait suscité tant de protestations en 2014.

¹ Source : Rapport du Comité d'Évaluation de l'amélioration de l'offre de transport en IDF- année 2016.

² Source : plaquette du Conseil Départemental éditée pour la mise en service.

³ Source : INSEE