

un autre projet est possible

collectif-cptg.org

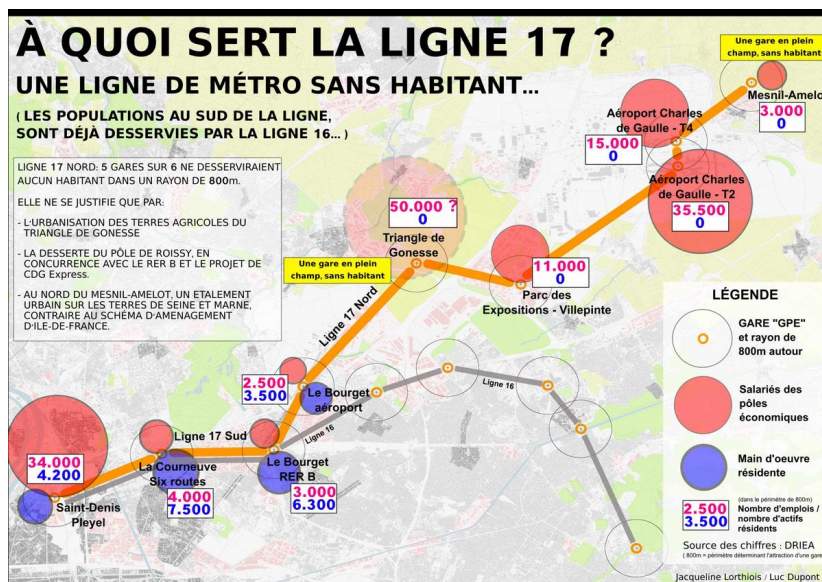


Communiqué de presse du 6 février 2019

LIGNE 17 DU GRAND PARIS EXPRESS : NON AU METRO DES RICHES, OUI AU METRO DES HABITANTS

La ligne 17, le "métro des riches" dans son tracé actuel ne constitue en aucun cas une solution de repli pour les opposants au CDG Express. Les deux lignes ont les mêmes caractéristiques : ne relier que des zones d'activités entre elles et être d'une utilité quasi nulle pour les populations locales.

Un article du Monde, paru le 24 janvier dernier, évoquait à propos de la ligne CDG Express, le « train des riches » et l'opposait au « train des pauvres », le RER B[1], un des réseaux les plus surchargés d'Europe. La ligne 17 mérite tout autant le qualificatif de « métro des riches », car elle est essentiellement au service des activités économiques et non à celui des populations actives.



En effet, sur la carte ci-dessus, nous constatons que ce métro devrait relier 9 gares, positionnées sur :

1/ des « pôles d'activités économiques » (en rouge), Saint-Denis-Pleyel (34 000 emplois) et Aéroport Charles de Gaulle – Terminal 2 (35 500) et - Terminal 4 (15 000) et dans une bien moindre mesure Parc des Expositions (11 000). Mais surtout au centre, on observe le pôle projeté du Triangle de Gonesse, le plus important de tous (50 000 emplois présumés).

2/ des petits « pôles de main-d'œuvre » résidente (en bleu), de faible importance : Saint-Denis-Pleyel (4 200 actifs), La Courneuve 6 routes (7 500), Le Bourget - RER (6 300), et Le Bourget-Aéroport (3 500). **Et sur le tronçon qui va du Triangle de Gonesse jusqu'au Mesnil-Amelot, on compte 5 gares sans habitant dans un périmètre de 800 m autour de celles-ci. Notamment en raison des nuisances aériennes qui interdisent l'habitat** (Triangle de Gonesse, plates-formes aéroportuaires)... A Gonesse par exemple, les premières habitations sont localisées à 1,7 km du site de la gare envisagée et les populations les plus éloignées à plus de 6 km.

Le constat est accablant : la ligne 17 dessert pour l'essentiel des pôles de développement économique, des entreprises et des emplois, notamment aux deux extrémités (Saint-Denis et Roissy). Mais même en additionnant le nombre de salariés occupant des emplois existants (110 000) et des actifs résidents (à peine 22 000) – dont une partie seulement utilise les transports en commun – le total est largement insuffisant pour justifier un transport lourd (200 000 à 400 000 voyageurs/jour).

Le tronçon Saint-Denis/Le Bourget RER, dont les travaux sont en cours, est commun aux lignes 17 Sud et 16 et son utilité n'est pas contestée, avec la connexion à la ligne 14 qui dessert la gare Saint-Lazare, au cœur du plus gros pôle économique régional, le Quartier Central des Affaires[2] (620 000 emplois). A l'inverse, **avec son tracé actuel la ligne 17 Nord ne compte qu'une seule gare (Le Bourget-Aéroport) qui dessert des populations en emploi (3 500).** Comme la corde soutient le pendu, c'est le pôle du Triangle de Gonesse qui « porte » ce tronçon Nord, avec ses 50 000 emplois escomptés (mais dont les chiffres et l'échéancier reposent sur du déclaratif, sans aucune preuve tangible)[3].

Ces éléments nous conduisent à refuser un tracé à l'écart des zones d'habitat du Grand Roissy. D'autant plus qu'il a été largement démontré que le pôle de Roissy lui-même offre très peu d'emplois utiles à la main-d'œuvre locale (5,6%), en raison du caractère ultra-spécialisé de ses métiers[4] et qu'il y a tout lieu de penser qu'il en serait de même pour Europacity[5].

Le « métro des habitants » doit relier des pôles d'habitat à des pôles d'emplois, c'est pourquoi nous proposons le tracé alternatif joint, qui dessert la principale ville du territoire Aulnay-sous-Bois (82 000 habitants) et des communes fortement peuplées et déficitaires en emplois (comme Le Blanc-Mesnil).

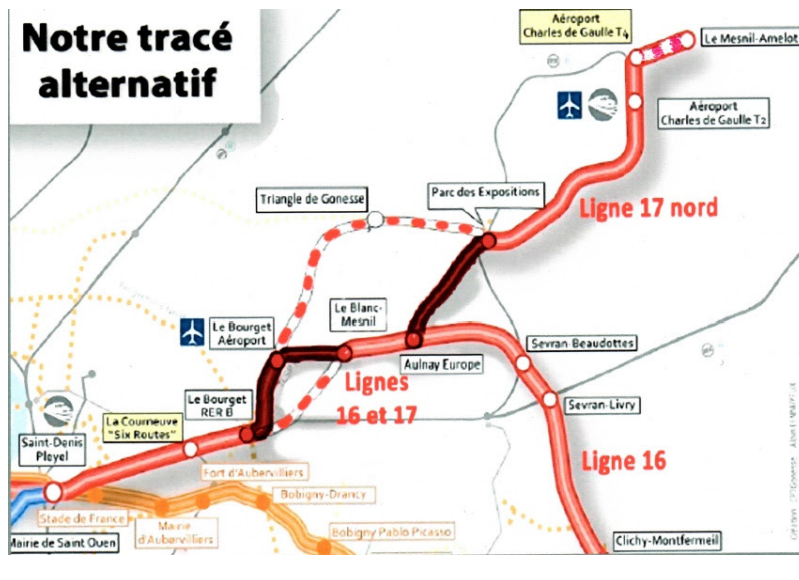
[1] Philippe Escande, « Le projet du Grand Paris prend la forme d'une opposition entre le train des riches et le train des pauvres », chronique publiée le 24/01/2019 sur le site Internet du journal Le Monde.

[2] Quartier Central des Affaires parisien : 1er, 2ème, 8ème, 9ème, 16ème, 17ème.

[3] Voir Bétisier d'Europacity, <https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/090818/betisier-deuropacity-6-emplois-avec-trop-de-zeros-ne-sait-plus-compter>

[4] Bétisier du pôle de Roissy, <https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/250119/betisier-du-pole-de-roissy-1-utilite-locale-pour-s-on-territoire-6>

[5] Bétisier d'Europacity, <https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/030717/betisier-deuropacity-3-des-emplois-inaccessibles-la-population-locale>



Meeting le 20 février !

Venez nombreux manifester votre opposition

à l'artificialisation des sols !

Salle Olympe de Gouges, [15 rue Merlin Paris 11ème](https://www.paris.fr/evenement/15-rue-merlin-paris-11eme), métro Père Lachaise

Contact : Bernard Loup, président du CPTG,

Tel : 06 76 90 11 62

nonaeuropacity@gmail.com - www.nonaeuropacity.com