

Tremblay-en-France

Vœu du Conseil municipal concernant l'arrêt des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express

Selon différentes sources, les futures lignes 16 et 17 pourraient faire les frais des prochains arbitrages financiers du gouvernement. Cette remise en cause aggravera la fracture territoriale dans le Nord francilien (Seine-Saint-Denis, Val d'Oise, Seine-et-Marne), une nouvelle fois sacrifié par des décisions budgétaires de courtes vues, prises par une technostructure déconnectée des réalités.

Le tronçon nord de la ligne 17 a pourtant été déclaré d'utilité publique par un décret publié au Journal officiel le 16 février dernier. On le comprend : cette ligne doit relier l'aéroport Charles-de-Gaulle, la zone d'activité internationale Aérolians-Paris Nord 2, l'aéroport du Bourget, le futur village des médias du Bourget pour Paris 2024 et le village olympique situé à Saint-Denis Pleyel. Inscrite dans le projet olympique de Paris et validé par le CIO, la France revient sur sa parole moins d'un mois après l'obtention des jeux et remet en cause cette ligne d'utilité publique.

La ligne 17 est pourtant indispensable pour desservir les principaux sites stratégiques des Jeux olympiques. L'aéroport y est présenté comme le premier lieu d'accueil des visiteurs internationaux, relié directement aux sites olympiques par la ligne 17 en quinze minutes. Sans la ligne du corridor aéroportuaire, il faudra plus d'une heure de trajet pour se rendre sur les différents sites olympiques, dans des conditions précaires. Avec un différentiel de 1 voyageur pour 10, le projet Charles-de-Gaulle Express ne représente en aucune façon une alternative crédible à la ligne 17.

Les habitants de ces territoires, qui souffrent déjà de conditions de transports particulièrement difficiles avec le manque constant d'investissement sur le RER B, ne peuvent attendre 2027 ou 2030 ! La ligne 17 doit desservir un des pôles majeurs d'emplois de la région situé entre les aéroports Charles-de-Gaulle et du Bourget, doté prochainement d'une offre hôtelière de 15 000 places, et faciliter les déplacements de milliers de salariés travaillant sur la plate-forme aéroportuaire. 90 % des salariés sont contraints de s'y rendre en voiture, contrairement à la Défense où les salariés peuvent s'y rendre facilement en transports en commun.

Cette ligne 17 va être le moteur du développement économique et écologique d'un bassin de vie qui souffre de la fracture territoriale, frappé par un fort taux de chômage. Dans le même sens, des informations semblent également indiquer que la ligne 16 s'arrêterait finalement à Aulnay-sous-Bois. Sevran, Clichy-sous-Bois et Montfermeil, trois villes populaires du Nord-est de la Seine-Saint-Denis parmi les plus enclavées d'Île-de-France, ne seraient plus desservies. Une nouvelle fois, le gouvernement ne tient pas ses promesses. Pire, il abandonne la banlieue et les quartiers populaires. Ces communes réclament pourtant des infrastructures depuis des décennies pour leur redonner des perspectives de développement.

Formidable atout pour le dynamisme de nos territoires et pour réussir la transition écologique à l'échelle de la métropole du Grand Paris, les lignes 16 et 17 représentent un outil indispensable pour réduire les inégalités territoriales dans le Nord francilien. Elles répondent à un nécessaire rééquilibrage entre l'Ouest et l'Est parisien et renforceront les possibilités d'accès à l'emploi pour les habitants de nos territoires, au cœur du principal pôle économique créateur de richesse en Île-de-France.

Les élus du conseil municipal de Tremblay-en-France demandent au Président de la République et au gouvernement de s'engager clairement pour la réalisation des lignes 16 et 17, d'utilité publique pour les habitants du Nord francilien.