

PADD AULNAY-SOUS-BOIS

05 MAI 2015 par André Cuzon

(document initial pour le débat public qui s'ouvre ce jour)

Lors du comité de pilotage du 28/04/2015 un document a été donné aux participants concernant les enjeux et les orientations générales du PADD et la présentation des O.A.P. (Orientations d'Aménagement et de Programmation).

Lors du précédent comité de pilotage des éléments de diagnostic avaient été présenté dont nous n'avions pas eu de document écrit et donc sans diagnostic partagé.

A titre personnel je veux essayer de donner un point de vue synthétique sur l'aménagement du territoire et le « développement durable » sur ce territoire qui est Aulnay-sous-Bois mais que j'élargis par expérience aux communes limitrophes (celles du SEAPFA en particulier) et plus largement au territoire de la plaine de France en relation avec l'EPA plaine de France et aussi le Grand Paris comme le Grand Roissy.

Ce point de vue est rétrospectif sur 50 ans (depuis que l'immigré breton que je suis est monté à Paris) et cela à l'avantage de coïncider avec la naissance et le demi-siècle du 93. Il est prospectif aussi bien sûr, mais avec modestie...ce sera aux générations futures de poursuivre le combat.

En 1965 la gauche était élue avec Louis Solbès comme maire. Le parti communiste était très dominant quasiment dans tout le département. Georges Valbon allait présider le conseil général mais dans notre secteur Robert Ballanger dominait (à juste titre) le paysage en tant que résistant et président du groupe communiste à l'assemblée nationale en « toute indépendance politique » dirais-je ?

Louis Solbès était chargé de mission territorial sur le territoire du SEAPFA.

Les emplois qui faisait monter à Paris les jeunes ruraux ou diplômés de « province » (les régions n'existaient pas encore) c'était d'abord les emplois de fonctionnaires (postes, enseignement, Impôts, SNCF, EDF, Le Bourget, La Poudrerie...) et aussi ceux du tissu industriel important : Babcock, C.E.M., Kodak, Westinghouse, Idéal Standard, Coignet, L'Oréal qui déménage de La Courneuve vers Aulnay en 1964, ...

La fin de la guerre d'Algérie et les « indépendances » venaient d'arriver.

L'immigration n'en était pas une encore¹, mais les bidonvilles et les foyers baraqués (celui des « petits ponts » proche des immeubles SNCF près de la Négresse par exemple) se développaient.

Les pavillons dominaient hormis les logements SNCF, ceux d'Emmaüs, ceux de l'avenue du Clocher, de Balagny et de la cité Mitry datant des années 50ⁱⁱ et les immeubles de rapport d'avant-guerre...¹

¹ Le rapport Delouvrier en 1965 prévoyait 14 millions d'habitants en l'an 2000.

Au recensement de 1999 la population de l'Île-de-France était « seulement » de 11 millions et de 11,850 millions en 2013.

Les fermes (Frotiéee..., rue Tournadour) fonctionnaient : les vaches allaient paître au canal et le lait était vendu à la ferme.

Le Sausset coulait dans le jardin du protectorat Saint Joseph...

Le département était la Seine-et-Oise et le chef lieu de canton Gonesse fief du « pain » et abritant l'hôpital cantonal.

Passons sur Mai 1968 qui détermina notre vocation et arrivons aux années 1970, qui sont marquées d'emblée par la voiture.

Le premier POS en 1970 prévoyait l'élargissement des rues sur les grands axes des rues pavillonnaires : route de Bondy, rue de la division Leclerc : la campagne des cantonales 70 arrêta le mouvement qui avait fait naître la révolte des sudistes.

Les rues d'Aulnay par bonheur étaient étroites (et le sont toujours) et cela a permis de conserver la zone pavillonnaire (pour l'instant...).

L'autoroute du Nord (A1) avait été ouverte en 1967.

L'autoroute A3 est ouverte au début des années 70.

Pire : l'état va ouvrir l'Aéroport de Roissy en 1974 après avoir oublié de fermer celui du Bourget et de prévoir un transport collectif pour y accéder !

Evidemment le premier grand centre régional commercial voit le jour à cette époque à PARINOR, évidemment sans desserte de transport en commun.

Et Robert Ballanger se met d'accord avec Pompidou dans les couloirs de l'assemblée pour que Citroën s'installe à Aulnay (en 1973).

« Le TOUT VOITURE dans toute sa splendeur ».

L'imperméabilisation des sols se fait sentir : il faudra doubler le collecteur de la Morée.

Heureusement les crises pétrolières seront un rappel à l'ordre.

Citroën c'est le syndicat « fasciste » CFT et c'est aussi l'embauche sur les marchés du Maroc et d'ailleurs d'une main d'oeuvre soumise.

La gestion de l'entreprise s'appuiera sur les communautarismes : chefs français, marocains, yougoslaves ...etc. Les cars d'entreprise vont approvisionner l'usine à partir des foyers de travailleurs immigrés à 50 kilomètres de là au Nord et à l'Est.

La crise du logement déjà va rapidement en peu d'années développer une ville sans transport collectif au Nord d'Aulnay (proche de Citroën) comme dans les villes voisines. A Aulnay le « Logement Français » aura, à 5.000 logements.

Il faut aussi des foyers pour les travailleurs immigrés célibataires (Sonacotra, ADEF, AFTAM...)

L'équipe Ballanger (qui logera lui-même aux 3.000) et le département pensent aussi aux parcs de verdure et de détente : parc de la Courneuve (aujourd'hui Valbon), parc du Sausset et le parc Robert Ballanger près des 3.000.

Un « zoning » travail, logement, détente s'est mis en place : les transports collectifs ne suivent pas.

Le « tout voiture » est dans les toutes les têtes.

Au début des années 70 les comités d'usagers des transports en commun se développaient grâce au PSU et à Lutte Ouvrière (dans le quartier Mitry avec Mme Louis et l'abbé Plaideau le curé de Saint Paul en autres !).

C'est aussi grâce à ces luttes que le RER B finit par voir le jour en 77 puis en 1981 (interconnexion).

Cela permet aussi de réaliser Paris Nord 2 sur la ligne de Roissy : zone de chalandise et d'entreprises qui compense en emplois la désindustrialisation qui se propage : Kodak, la Westing, Idéal Standard... Les idées écologistes commencent à émerger à Aulnay à partir de 1977 et de l'alliance de toute la gauche et des militants PSU.

La géothermie (la vraie dans le Dogger est mise en place (doublets à 1800 mètres) dans plusieurs communes du 93 dont Aulnay) et alimente les réseaux de chaleur qui irrigue les « nouvelles cités ».

Mais le chômage de masse s'est développé depuis la première crise pétrolière de 1974 et les fermetures d'usines : plus de 3.000 personnes à Idéal.

Un nouveau paradigme s'impose : la mondialisation.

A l'image du développement du transport aérien, qui « international » par définition n'est soumis à aucune taxe, ni sur le kérósène ni sur la TVA dans les « duty free » des aéroportsⁱⁱⁱ.

Les conséquences sont rapides.

Le doublement des pistes de Roissy (début années 2000) puis l'élargissement de ces pistes pour « accueillir » les 380 vers 2010 ont permis un développement important malgré le renchérissement du pétrole.

Pour combien de temps ?

Avec quelles conséquences pour le climat ?

Sur ce point il y a deux faces : la source des GES (la voiture, l'avion...) avec des responsabilités collectives et individuelles et aussi les conséquences des changements climatiques avec leurs aspects mondiaux (littoral etc) et locaux (augmentations des désordres en particulier des orages qui finiront par noyer un jour toute la plaine de France !

Ce cancer du à la non-taxation du kérósène (soit à des primes déguisées) avec l'assentiment de tous les élus et de la quasi-totalité des citoyens (de fait la démocratisation a lieu car l'avion subventionné est moins cher que le train ou la route !) a des conséquences diverses et toutes importantes et dramatiques :

destruction des terres et des agricultures vivrières

comme des industries locales à cause du dumping du transport aérien de marchandises (venant des pays à bas coût).

tourisme de masse et migrations dans tous les sens

Un nouveau zoning (aménagement du territoire) se met en place au niveau mondial :

Des zones industrielles en Chine

Du tourisme de masse entre autres dans nos grandes villes comme Paris.
Des parcs d'exposition (comme à Villepinte) ou de congrès.

La disparition des terres agricoles et du littoral ici en France comme ailleurs.

Avec aussi évidemment les guerres commerciales et les guerres tout cours pour le reste de pétrole qui avec les inégalités criantes connues du monde entier font venir ici par avion ou en boat people en masse des candidats à l'immigration.

Marseille n'est plus la porte d'entrée des migrations mais Roissy, en particulier des migrations sud-saharienne des anciennes colonies.

Le zoning ici c'est aussi le 93 d'un côté et le 92 l'autre, c'est dans chaque ville des sudistes et des nordistes pour reprendre la problématique américaine avec un racisme à tous les étages et des mouvements de populations incontrôlés vers l'étranger ou les régions des jeunes ou des retraités.

Le « zoning » des 30 glorieuses : métro, boulot, dodo, congés payés dans les régions d'origine est dépassé.

Nos régions qui se sont développés grâce à la décentralisation (heureusement) et aussi par les migrations des retraités et des touristes souvent ne vivent plus que par ce tourisme : les emplois agricoles et industriels ont largement diminué sauf exception (aéronautique par exemple)

Où en est-on ? où va t'on ?

Le SDRIF a été mis en révision en 2004 et ne sera approuvé (pour être opposable) qu'en 2013.

Le débat récent avait porté essentiellement sur le « grand paris » qui lui avait été négocié entre la région et l'état précédemment. Autant dire que le débat n'a pas eu lieu.

Après l'élection présidentielle Mme Duflot la ministre du « grand paris » a transmis à la région (Alain Amedro en charge du SDRIF) le « porté à connaissance » de l'état pour le grand paris avec ses lignes et ses 72 gares dont évidemment la ligne 17 en plein champ pour le projet « Europa City ».

Le « grand paris » conçu au départ comme reliant les « clusters » économiques (Roissy, Orly, Saclay, La Défense etc) finit par la pression des élus et des populations par être une réponse à la question majeure du désenclavement des cités du nord-est parisien qui avait « flambées » en 2005.

Nous (Environnement 93 et Ile-de-France Environnement) avons posé la question qui fâche dès 2005. L'aménagement de ce territoire de la plaine de France est bloqué par la « double fracture »

territoriale et sociale que constituent les 2 aéroports (Le Bourget et Roissy).

L'aéroport du Bourget est un scandale social et écologique.

Situé à moins de 10 kilomètres de Paris il « gâche » 550 hectares pour des emplois déplaçables facilement et pour une activité de 50.000 vols annuels avec un emport moyen inférieur à 2 personnes. L'activité « typique » est celle des familles richissimes des pays du Golfe qui après le « ramadan » viennent dépenser de l'argent à Paris (les dames en particulier d'après les journalistes !). Cette « manne » à la fois pétrolière et liée au transport aérien, cette « manne » céleste est bénie par tous : nouveau veau d'or.

Pourtant cette « zone interdite » dans notre banlieue pauvre empêche toute continuité urbaine entre le 95 et le 93.

Les élus du 95 ont fini par obtenir un « BHNS » et un « barreau de Gonesse » qui vendent les meilleures terres agricoles de France pour rien.^{iv}

L'accès à la plate-forme de Roissy ne servira qu'à très peu de monde et le barreau de Gonesse en créant un Y au bout du RER D va créer les difficultés liées à cette fourche (idem ligne13) avec une nouvelle ligne sans voyageurs.

Il est urgent de libérer les terres du Bourget, avant son centenaire en 2019.

Le désenclavement espéré par le « grand paris » ne sera pas au rendez-vous sans cela et les « émeutes » de 2005 se reproduiront.

Il faut y concevoir une ville respecteuse de la terre.

Cela doit arrêter le projet « castriste » du parc de la Courneuve (24.000 logements).

Cet espace du Bourget doit être conçu avec possibilité de retour à l'agriculture. Il peut être utilisé comme un **camp** de toile pour les J.O., l'expo internationale, l'accueil des réfugiés, l'accueil de grandes manifestations de jeunesse...ou un vrai campus.

Evidemment il doit conserver le musée, une piste minimum et certaines activités aéronautiques mais les « hommes d'affaires » devront aller prendre l'avion à Roissy.

Il peut aussi rétablir des continuités urbaines indispensables en particulier vers Pleyel et aussi avec un BHNS le long de la RN370 pour relier à hauteur d'Aulnay et de Gonesse-Villiers-Sarcelles les 2 départements et les 2 villes de l'ancien canton.

Ce sujet doit être mis en rapport avec le « départ » de Citroën.

Les terrains de Citroën (plus de 200 hectares) ont été en grande partie imperméabilisés. Pour moi ils n'appartiennent pas à l'entreprise qui les acquises pour 4 sous grâce à l'état.

Au minimum les plus-values doivent être remboursées en hectares.

Ce territoire est un cul-de-sac avec l'autoroute A1 et l'aéroport pour y construire une vraie ville avec des logements: on risque de reproduire la construction des 3.000.

Des formations peuvent s'y retrouver.

L'emploi doit y trouver sa place. Certaines activités aéronautiques autour du Bourget doivent s'y retrouver. La voie SNCF qui l'irrigue encore doit être préservée.

Ce territoire peut aussi accueillir l'entretien des voitures du Grand Paris dont je rappelle nous (E93) demandons le passage de la ligne 17 par Aulnay Europe pour aller vers la gare « Parc des expos » et Roissy.

Evidemment Europa City est absurde et dangereux pour le commerce et la vie urbaine.

Pour le reste ce débat nous dépasse et mérite avec celui du Bourget et de cette plaine de France un « **vrai débat public** » qui n'a pas eu lieu au moment du SDRIF et qui n'aura jamais lieu si la manne financière des « avions » reste le « nec plus ultra » de la réflexion au moment où le bal des « hypocrites » va s'ouvrir au Bourget avec la COP21.

Arrêter le développement du transport aérien est aussi nécessaire pour des raisons évidentes : il n'y a pas d'alternative aux énergies fossiles pour lui, il aggrave considérablement les problèmes

climatiques (voir document joint) et le « grand roissy » est une tumeur territoriale qu'on ne doit pas laisser grandir.

En l'an 2000 j'avais organisé pour Environnement 93 et l'association 4D à Aulnay un « colloque » sur le développement durable au Temple d'Aulnay pour inaugurer le millénaire, avec des participants de qualité : Michel Bourgoin, Michel Vampouille, Alain Amedro et aussi Frank Cannarozzo.... ?

Un autre sujet qui mérite débat c'est le T4.

Après 2005 il fut la réponse principale et bénéficia à ce titre des finances « européennes ». Depuis la construction du « grand paris » va permettre des liaisons depuis Clichy vers les RER B (Livry et Sevran Beaudottes...) E et A (Noisy-le-grand...) importantes.

Ne pas reconstruire l'investissement du débranchement du T4 (300 millions d'euros) dans ces conditions est absurde : d'autant que le TZEN venant de la porte de Pantin pourrait et devrait aller rapidement jusqu'à Clichy-Monfermeil et que le T4 ne demande qu'à être prolongé jusqu'à Noisy-le-Sec (qui devrait être reliée avec la future tangentielle dans les meilleurs délais).

Le T4 triangulaire se fera au détriment de tous.

Revenons à Aulnay.

Les marges de manœuvre sont limitées.

La reconstruction de la ville sur la ville doit être la règle autour ou au-dessus de la gare : Louis Solbès avait des projets.

La destruction du Galion et de deux tours est une nouvelle erreur.
Il faut réhabiliter, varier les usages.

Repousser la ville plus au nord encore (à Citroën) peut correspondre aux fantasmes des « sudistes »^v, mais n'a pas de sens urbain. L'enclavement sera recréé.

Aulnay a connu le vieux pays rural de moins de 1.000 habitants, jusqu'en 1890.
Le deuxième Aulnay c'est « le parc » et Aulnay-sous-Bois a 100 ans.

La mairie de la place des écoles est maintenant au nord de la voie ferrée.

Le centre doit aller au moins du Vieux Pays à la gare et au quartier « Mairie » à revivifier.
La route des petits ponts (CD115) a une vocation intercommunale (bhns futur ?) mais ne dessert pas la gare RER. A la hauteur du « vieux pays » et de l'ancienne usine CMMP il faut faire une nœud de transport avec des liaisons de bus .

Ce sujet est à réfléchir sans délai, sans attendre 2025 et la gare Aulnay-Europe.

Sur le plan routier après l'annonce par le premier ministre de financements, nous attendons les demandes de nos élus pour obtenir la bretelle vers Roissy à Bondy Nord de A3 et le l'élargissement du pont SNCF à Freinville-Rougemont.

Les trottoirs sont très souvent impratiquables pour les piétons et les personnes à mobilité réduite : cela doit être une « cause municipale ».

Nos 2 lycées doivent s'ouvrir sur la ville et accueillir des cursus universitaires.

La culture doit dépasser le cadre aulnaysien. Prévert était une antenne de la maison de la culture du 93. La proximité de la gare RER B est donc fondamentale, comme il y a 50 ans avec des cinémas et des théâtres.

Les nouveaux citoyens aulnaysiens qui vont à la Mosquée ou dans les églises « évangéliques » doivent créer ici une « nouvelle Andalousie ».

La gare RER B est un nœud ferroviaire majeur et peut permettre d'irriguer la vie sociale (commerces culture...) sans recours aux énergies fossiles, sur plusieurs communes soit plusieurs centaines de mille d'habitants.

A condition d'ouvrir aux citoyens le passage SNCF qui relie les 2 gares routières !...

pour tous les piétons, les mères avec poussettes et pour les P.M.R.

ⁱ Les « indigènes » connaissaient le drapeau français.

ⁱⁱ Rappelons aussi la lutte des « castors » dans les années 50 avec Pol Pasquet militant syndicaliste.

ⁱⁱⁱ La voie autoroutière réservée aux bus est une autre prime au transport aérien comme les sillons gratuits du CDG-Express.

^{iv} C'est le sud-est du Val d'Oise qui souffre le plus de cette fracture territoriale.

^v Les « sudistes » à Aulnay ne sont pas les propriétaires des plantations mais les nostalgiques du « colonialisme » pour certains.