

> **ACTUALITÉ** > **TRAINS RER MÉTROS**

Ligne 17 du Grand Paris Express : un projet dont l'utilité publique n'est pas démontrée

Avis donné dans le cadre de l'enquête publique ligne 17 Nord

Notre association défend depuis de nombreuses années l'amélioration des transports en commun en Ile-de-France. Compte tenu du retard pris, nous considérons que la modernisation du réseau existant est prioritaire mais que certaines infrastructures nouvelles doivent aussi être créées. Tout en souhaitant quelques améliorations, notre association a apporté son soutien à la création de la ligne 15 du Grand Paris Express, rocade de zone dense. Mais la ligne 17 entre Le Bourget RER et Le Mesnil-Amelot est d'une toute autre nature. Les différents arguments ci-dessous nous conduisent à donner un avis défavorable à sa création.

Une zone de desserte avec peu d'habitants

En dehors d'un quartier de Le Blanc-Mesnil proche de la gare du Bourget Aéroport et d'habitants de Villepinte près du Parc des Expos, la ligne 17 Nord dessert très peu d'habitants mais relie des pôles d'emplois entre eux. Or les déplacements « travail / travail » ne représentent que 3% de l'usage des transports publics. Il en résultera un trafic faible. La gare prévue dans le village du Mesnil-Amelot est caricaturale d'un projet porté des élus déconnectés des besoins réels.

Un cout très élevé par rapport au trafic attendu

La construction de la ligne 17 est évaluée à 2,7 milliards d'€ (en valeur 2012) pour un trafic estimé entre 60 000 et 80 000 voyageurs par jour en 2030. S'y ajouteraient les couts d'exploitation (au moins 25 M€ par an). Dans ces conditions, la rentabilité socio-économique du projet est très faible. De plus, ces prévisions reposent sur des hypothèses discutables, comme la création d'EuropaCity, projet qui, à lui seul, engendrerait pratiquement la moitié du trafic futur de la ligne 17 Nord.

Lien avec le projet EuropaCity

Ce sont essentiellement les promoteurs du complexe Europa City – opération phare de la ZAC Triangle de Gonesse – qui "poussent" la réalisation du métro 17 et d'une gare desservant cette ZAC. Alors même que cette gare serait également desservie par un "barreau ferroviaire" et un BHNS (prochainement mis en service) reliant les RER B et D. Indépendamment de tout jugement qu'on peut porter sur l'impact écologique et la rentabilité attendue de cette importante opération urbanistique, l'AUT émet une forte réserve quant à ses implications en matière de déplacements : que l'on fasse ou non la ligne 17, si les objectifs de ses promoteurs sont atteints, EuropaCity attirera une charge supplémentaire importante sur le réseau ferroviaire, mais aussi sur les réseaux routiers (A1, A3, A104, N17) déjà sursaturés. Avant de créer de nouveaux problèmes par une opération aux conséquences risquées, il convient d'améliorer les dessertes actuelles en s'attachant à moderniser un réseau ferroviaire qui ne répond plus à la demande, notamment les RER B et D.

Desserte de la zone aéroportuaire de Roissy

Le projet de métro 17 qu'on prétend par ailleurs justifier par la desserte de l'aéroport de Roissy - mais avec un détour imposé par Europa City - ferait largement double emploi avec le projet CDG Express. Alors que les fonds pour la mise à niveau du réseau ferroviaire manquent cruellement, ce serait un gaspillage énorme de faire les deux. L'AUT rappelle sa position : En complément de la poursuite de la modernisation du RER B, le projet CDG Express de desserte dédiée de l'aéroport à partir de la gare de l'Est lui paraît plus pertinent qu'un métro qu'il faudrait prendre à partir d'un pôle excentré (Carrefour Pleyel), avec un trajet allongé pour la plus grande partie de la clientèle potentielle. En outre, pour la desserte de la zone d'emploi autour de l'aéroport, la ligne 17 apparaît d'une

faible utilité puisque ses salariés n'habitent pas à proximité de celle-ci.

Une exploitation trop complexe

La création de la ligne 17 Nord créerait une exploitation en fourche avec la ligne 16, avec un déséquilibre de charge (4 trains/7 pour la 16) et des risques de saturation de la ligne 16 aux heures de pointe soulignés par le STIF.

Un effet de décharge très limité

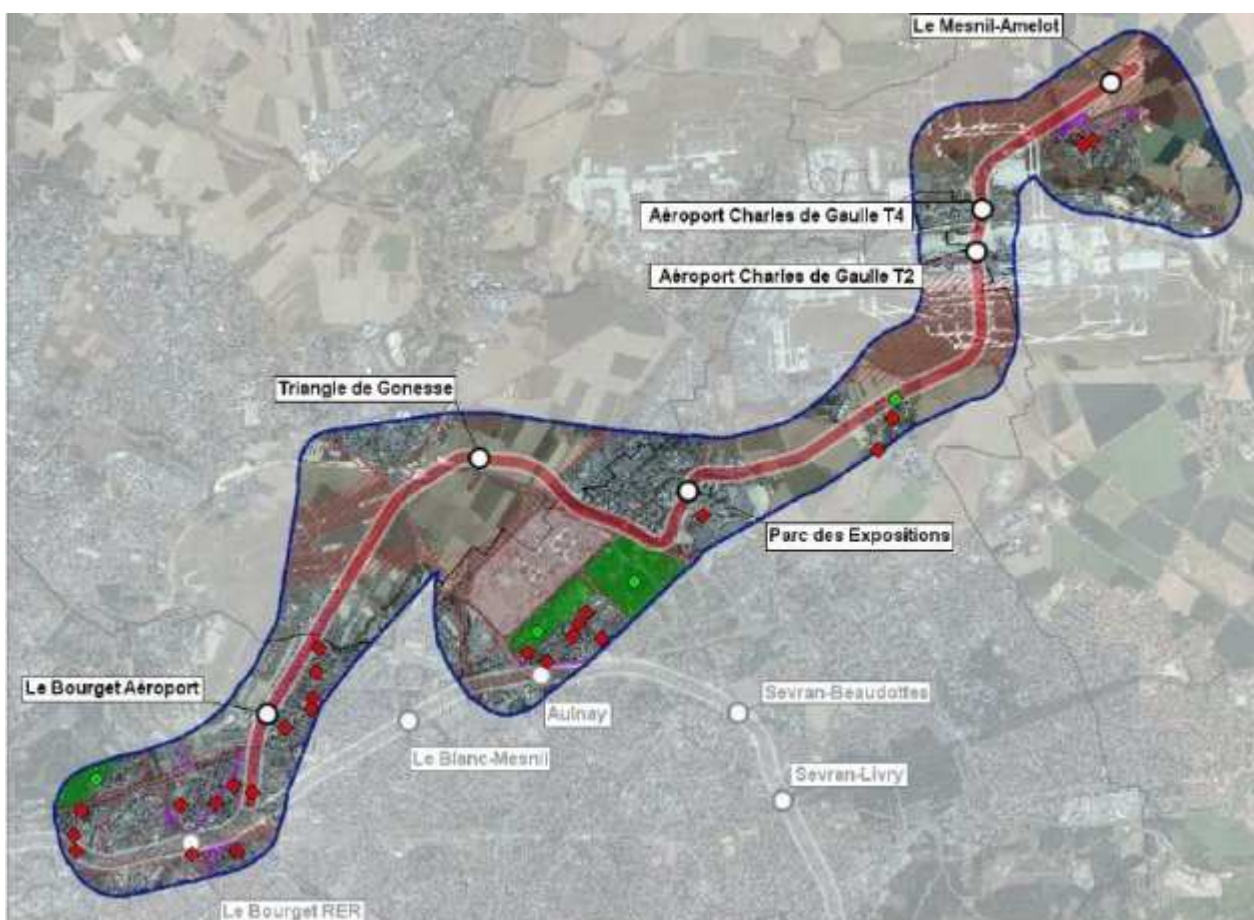
Comme indiqué dans la pièce H, les effets de décharge du réseau existant, RER B et D principalement, seraient « comparativement modérés » par rapport aux lignes 15 et 16. C'est donc l'un des principaux objectifs du Grand Paris Express qui n'est pas atteint avec ce projet.

Un financement non garanti

Même si la SGP reçoit chaque année environ 500 M€ de taxes affectées, sa capacité de financement n'est pas illimitée car elle ne pourra pas s'endetter au-delà du raisonnable. Ces derniers mois, elle s'est engagée à financer 500 M€ de surcoûts sur la ligne 15 sud, 500 M€ supplémentaires pour le projet EOLE, et ce n'est pas fini. Par ailleurs, on constate que des projets plus utiles sont bloqués faute de financement (exemple : tangentielle Nord phase 2 à Noisy-le-Sec et Sartrouville, environ 1 Md€). Les contraintes budgétaires ne peuvent donc être passées sous silence.

Conclusion

Compte tenu de toutes ces faiblesses, le projet de ligne 17 apparaît comme superflu et lié à des projets d'urbanisation contestables. L'AUT / FNAUT Ile-de-France souhaite donc que soit rendu un **avis défavorable** à l'utilité publique de cette ligne et ne fait pas de commentaires sur les détails du projet contenus dans le dossier d'enquête publique.



Messages

mardi 31 mai 2016

1. Ligne 17 du Grand Paris Express : un projet dont l'utilité publique n'est pas démontrée, 5 juin, 22:08, par jet075

C'est avec beaucoup d'étonnement que je prends connaissance de la contribution de l'association.

Vous considérez que ce projet est « superflu » et souhaitez un avis défavorable de la part de la commission d'enquête.

Selon vous, "la ligne 17 Nord dessert très peu d'habitants mais relie des pôles d'emplois entre eux. Il en résultera un trafic très faible ». Si les zones d'habitat sont limitées, la ligne traverse des sites majeurs en terme d'emplois, en plein développement ! Il est regrettable que les pôles d'intérêts comme le musée de l'Air et de l'Espace (un atout culturel majeur) ou les parcs des expositions du Bourget et de Villepinte ne soient pas cités...

Que l'on vienne de Paris, de la Seine-Saint-Denis, de la Défense, de l'aéroport CDG (ou de toute la région voire au delà), la possibilité d'accéder à ces différents sites en métro serait une vraie révolution. Que dire du parc d'activités Paris Nord 2, dont l'extension est prévue. Il faudrait peut-être penser aux salariés concernés qui travaillent dans ces zones avant de dire que la ligne 17 ne servirait à rien !

Vous indiquez que le trafic estimé serait de 60 000 à 80 000 voyageurs / jour. Détail important à rappeler : la fréquentation passerait à 130 000 / 160 000 voyageurs en période de salon au Bourget ou à Villepinte ! Il faut énoncer toutes les données

Par ailleurs, vous indiquez que « ce sont essentiellement les promoteurs du complexe Europa City qui poussent la réalisation de la ligne 17 ». Rappelons que des entreprises de l'aéroport du Bourget et de la ZAC des Tulipes (Gonesse) demandent également ce métro. Il en est de même pour Viparis et le gestionnaire du parc d'activités Paris Nord 2. Air France et Aéroports de Paris ont également émis un avis en faveur du projet, au bénéfice des salariés et des clients de l'aéroport Charles de Gaulle. Ne limitons pas la ligne 17 à Europa City !

Qu'Europa City se fasse ou non, la zone du Triangle de Gonesse sera urbanisée. La région IDF l'a bien rappelé lors du débat public en cours à ce sujet. A noter que le projet Europa City ne représente que 80 ha sur les 280 ha de la ZAC

Concernant la desserte de l'aéroport Charles de Gaulle, l'association considère que le projet fait doublon avec CDG Express

Ah bon ? CDG Express serait une ligne « premium » à tarification spéciale, sans arrêt jusqu'à Paris-Est. La ligne 17 serait à tarification normale, au bénéfice de tous, notamment des salariés de l'aéroport ! Vu le développement à venir de l'aéroport (92 000 salariés à ce jour / 130 000 autour de 2020), le fait de disposer de plusieurs lignes ferroviaires est indispensable. Avec la ligne 17, l'aéroport CDG serait accessible grâce au « Hub » de Saint-Denis-Pleyel où se retrouveront les lignes 14,15, 16 et 17. Le trafic voyageurs continuera à croître au niveau de CDG. Ce n'est pas le RER B qui pourra absorber ce flux. Avec 900 000 voyageurs/jour, il atteint ses limites. Sa desserte omnibus ne peut satisfaire la demande et CDG Express restera une offre « premium ».

La ligne 17, c'est plus d'offres de transports en commun, moins de voitures, une nouvelle dimension pour les territoires traversés, une opportunité exceptionnelle pour le musée de l'Air et de l'Espace, une bouffé d'oxygène pour les voyageurs et les salariés de l'aéroport CDG !