

PROJET ligne 17 NORD

Une troisième ligne ferrée pour desservir Roissy et une gare en plein champ pour EuropaCity !

Du 25 avril au 31 mai, la ligne 17 du réseau Grand Paris Express (GPE) a été mise en enquête publique. Cette ligne se compose de deux tronçons, un commun avec la ligne 16, de Saint-Denis-Pleyel au Bourget RER, et un autre jusqu'à l'aéroport de Roissy désigné sous l'appellation ligne 17 nord. C'est la seule ligne radiale du GPE. Elle desservirait l'aéroport du Bourget, la ZAC du Triangle de Gonesse et son projet EuropaCity, le Parc des expositions de Villepinte et l'aéroport de Roissy. Les seules zones d'habitations desservies seraient un quartier de Blanc-Mesnil et Le Mesnil-Amelot (900 habitants). D'où une utilisation par les habitants du territoire traversé qui sera très faible.

Son origine est fixée à Saint Denis Pleyel où elle permettrait au prix d'une correspondance avec les lignes 13,14 et le RER D de rejoindre le centre de Paris. Les utilisateurs fréquentant le quartier de La Défense devront donc attendre un certain nombre d'années pour rejoindre Roissy par correspondance à Pleyel avec la ligne 15 nord. La ligne 17 est aussi la seule ligne du Réseau GPE en concurrence avec une ligne existante, le RER B, et une ligne en projet, le CDG Express. Comme le RER B, la ligne 17 Nord dessert Le Bourget, le Parc des expositions de Villepinte et

l'aéroport de Roissy. La concurrence avec CDG Express, ligne directe entre Paris et l'aéroport, a entraîné, en 2010, le retrait de Vinci, retenu pour sa réalisation. Cette concurrence ignorée par la SGP a été identifiée dans le rapport Auzannet, en 2012.

De sérieuses réserves

La ligne 17 prévoit la création d'une gare en plein champ et son tracé traverse des terres de grande qualité agronomique, situées sous les pistes des aéroports du Bourget et de Roissy, où la construction de logements est interdite. Dans son avis du 2 décembre 2015, l'Autorité environnementale (Ae) estime que l'ouverture à l'urbanisation du Triangle de Gonesse est une « incitation à une urbanisation diffuse au nord de l'aéroport de Roissy, et est consommatrice d'espaces naturels et agricoles. » Que ces projets « pourraient avoir des impacts indirects importants vis-à-vis de tous les enjeux (environnement, santé, mobilité...) »

Et, de ce fait, « les effets négatifs indirects du projet pourraient être significativement supérieurs à ses effets directs. » Quant à la ligne 17, « l'Ae constate que le taux de rentabilité interne du projet est le plus faible de ceux des lignes du GPE » et souligne qu'EuropaCity

est porteur de « 16 millions des 40 à 50 millions de voyages attendus chaque année ». Et si EuropaCity ne vient pas à terme ?

Dans son avis sur le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France d'avril 2013 FNE-Ile-de-France avait déjà prévenu que s'engager dans le réseau Grand Paris hors la petite couronne serait une erreur stratégique mais aussi financière. Les sérieuses réserves émises par différentes autorités (Ae, Cour des Comptes) apportent de l'eau au moulin à ses prédictions et confortent sa position. Comme déjà exprimé dans d'autres enquêtes, la priorité doit être l'entretien et la modernisation du réseau existant.

Toutefois, dans l'éventualité de la réalisation de cette nouvelle desserte de Roissy par le métro du Grand Paris, les associations du Val-d'Oise et de Seine-Saint-Denis proposent pour la ligne 17 Nord un tracé alternatif, évoqué dans le rapport Auzannet, qui supprimerait le coude par le Triangle de Gonesse, tout en desservant l'aéroport du Bourget.

Bernard LOUP
Président de Val d'Oise Environnement

Une nouvelle enquête publique pour CDG Express !

L'enquête publique d'une liaison ferroviaire directe entre Paris Gare de l'Est et Roissy Charles de Gaulle est prévue du 8 juin au 12 juillet.

