

LIGNE 17 NORD



NON A LA GARE DU TRIANGLE DE GONESSE DANS UNE ZONE SANS HABITANT

OUI A UN TRACE ALTERNATIF AU SERVICE DES HABITANTS

1/ Le tracé prévu de la ligne 17 Nord ne répond pas aux objectifs généraux du réseau Grand-Paris-Express

a/ Il ne limite pas l'usage de la voiture en faveur des transports en commun

L'ensemble de la ZAC Triangle de Gonesse avec la gare du même nom, implantée en zone actuellement agricole génèrerait 290 000 déplacements supplémentaires par jour. Ainsi, la gare Triangle de Gonesse n'engendre pas un report de mode de transport de la route vers le métro, elle répond à une demande de transport nouvelle. La gare, en permettant la création d'une nouvelle ZAC contribue à l'accroissement du transport, qui serait au minimum pour moitié routier. L'autoroute A1 qui voit passer 190 000 véhicules/jour est-elle en mesure d'accepter un flux journalier supplémentaire de 145 000 déplacements ?

b/ il ne facilite pas les échanges entre zones d'activités et zones de résidence ?

En dehors d'un quartier de Blanc-Mesnil proche de la gare du Bourget, la ligne 17 Nord relie des pôles d'emplois entre eux, ce qui d'après l'Enquête Globale des Transports (EGT 2010) ne représente que 3% des besoins de transports en IDF.

Aulnay-sous-Bois la plus grosse ville du territoire (82000 habitants et 25400 actifs) n'est pas desservie.

Il nous semble bien périlleux de réaliser pour la ligne 17 nord un tel investissement public, basé sur une hypothèse de 40 à 50 millions d'usagers, dont selon le Commissaire général à l'investissement « *pratiquement la moitié* » serait à destination du seul projet privé EuropaCity, dont l'avenir reste incertain.

c/ Il ne réduit pas les temps de trajet

Cet objectif concerne assez peu le territoire, compte tenu des besoins non couverts pour les principaux pôles d'habitat, qui continueront à utiliser les lignes B et D du RER. Les travailleurs de Roissy, dont 70% sont postés, continueront à venir en voiture.

d/ Il ne dessert pas des territoires socialement fragilisés

Cette ligne desservant un pôle d'aviation d'affaires, un centre commercial qui se veut de luxe, le parc des expositions pour du tourisme d'affaires, et un grand aéroport international ne répondent pas aux besoins des populations modestes ; et il n'y aura pas de rabattements des habitants de ces zones d'habitat social vers ces gares.

La ligne 17 N ne dessert pas les principaux quartiers : Gonesse, la Fauconnière (mais le Triangle hors la ville de Gonesse) ; Stains, le Clos St Lazare ;Sarcelles, les Lochères ;Garges- lès-Gonesse : la Muette, la Dame Blanche, les Doucettes ;Goussainville ; Villiers le Bel : Derrière les murs de Montseigneur,Le Puits-la Marlière ; Aulnay : les 3000 et la Rose des vents, etc...

Pour conclure, la ligne 17 nord constitue une exception dans le réseau du Grand-Paris-Express

La seule qui ne dessert QUE des pôles d'emplois, et en plus pas forcément existants, donc qui sert non pas à faire « de la ville sur la ville » mais de l'étalement urbain et avec la seule gare dans une zone interdite aux logements, donc avec zéro habitant.

2/L'intérêt socio-économique de la ligne 17 nord en question :

Les avis critiques de l'Autorité environnementale et du Commissaire général à l'investissement sont assez concordants.

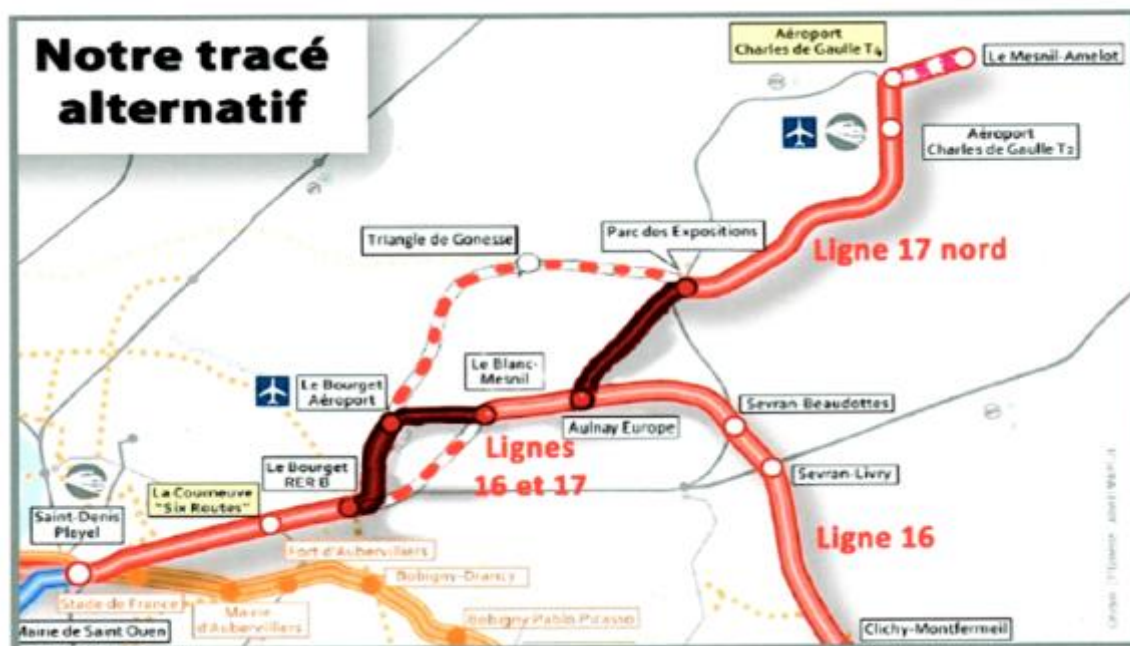
Pour l'Autorité environnementale :

- page 19 de son rapport du 2 décembre 2015: « L'Ae constate que le TRI (taux de rentabilité interne) du projet est le plus faible de ceux des lignes du Grand Paris Express qu'elle a eu à examiner et qui ont été établis avec une méthode identique. »

Pour le Commissaire général à l'investissement :

- Page 28 de son rapport du 17 décembre 2015 : « L'aléa principal est lié à la non réalisation possible d'EuropaCity, projet qui à lui seul, engendrerait pratiquement la moitié du trafic futur de la ligne 17 nord. »
- Page 53, « Il est toutefois nécessaire de mentionner le rôle particulier joué par EuropaCity : le développement de ce grand centre est totalement dépendant de la réalisation de la ligne 17 nord. Mais la rentabilité « classique » de celle-ci est elle-même totalement dépendante de la réalisation d'EuropaCity : si ce centre n'était pas construit, la valeur actuelle « classique » du projet serait réduite de 350 M€ et redeviendrait sans doute négative. »

3/Le CPTG défend un tracé alternatif avec la desserte de l'aéroport du Bourget, son musée et son parc d'expositions ainsi que les quartiers nord d'Aulnay-sous-Bois :



Le CPTG considère prioritaire les investissements pour

- l'amélioration des RER B et D (régularité et plus de trains pour Goussainville, Louvres et Fosses,
- l'accélération de la mise en service totale de la tangentielle nord,
- le prolongement du tram T5 de Garges-Sarcelles jusqu'à Le Bourget RER,
- la création d'une branche du T5 vers Villiers-le-Bel,
- l'interconnexion de la ligne H avec le métro automatique GPE à Saint Denis Pleyel.