

15ème législature

| | | |
|--|---|--|
| Question N° : 1949 | De M. Adrien Taquet (La République en Marche - Hauts-de-Seine) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transports | | Ministère attributaire > Transports |
| Rubrique >aménagement du territoire | Tête d'analyse >Devenir des lignes 15 ouest et 17 du Grand Paris Express | Analyse > Devenir des lignes 15 ouest et 17 du Grand Paris Express. |
| Question publiée au JO le : 17/10/2017 Réponse publiée au JO le : 20/02/2018 page : 1505 | | |

Texte de la question

M. Adrien Taquet interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le devenir des lignes 15 ouest et 17 du Grand Paris Express. Selon différents observateurs qui suivent le dossier du futur métro de rocade de la région parisienne, le coût total de ce nouveau réseau de métro Grand Paris Express ne s'élèverait plus à 23 milliards mais serait désormais proche des 35 milliards soit un dépassement budgétaire de plus de 25 %. À ce titre, il apparaît qu'il est envisagé de revoir la programmation et le financement de différentes lignes du Grand Paris Express afin de faire face à ce surcoût non prévu ; la ligne 17 (Saint-Denis Pleyel - Le Mesnil-Amelot) est visée de même que la ligne 15 ouest (tranche Nanterre La Folie - Saint-Denis Pleyel). L'allongement du délai de livraison de ce dernier tronçon retarderait de façon incompréhensible le désengorgement d'une des zones les plus denses de France. Densité autoroutière tout d'abord avec la saturation quasi quotidienne de l'autoroute A86 en direction de Saint-Denis, engorgement des transports collectifs ensuite avec les lignes de bus 178, 275 et la ligne L du transilien qui débordent de monde en raison de la densification croissante des zones d'habitation qu'elles desservent. Les impératifs écologiques et de bien-être des usagers imposent donc le respect des délais de réalisation de ce tronçon. Concernant la ligne 17, l'éventualité d'une annulation pure et simple de celle-ci au bénéfice de la future ligne Charles de Gaulle Express n'est pas entendable. En effet, la liaison CDG Express par son principe d'accès direct des passagers de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle à Paris favorise la capitale tout en délaissant les communes de banlieue. De plus, son objectif légitime d'améliorer l'accueil des touristes venant visiter Paris génère par là même une opposition entre touristes et banlieusards, ces derniers estimant à raison que la résolution de leurs difficultés quotidiennes de mobilité serait volontairement sacrifiée. Au final, la réalisation de la ligne 17 et celle du tronçon ouest de la ligne 15 auraient deux conséquences très positives : d'une part en transformant la station Saint-Denis Pleyel en un vrai hub de transport public qui améliorerait ainsi la vie des habitants des communes de la banlieue nord de Paris, et d'autre part en créant de véritables synergies entre le quartier d'affaires de La Défense et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. Aussi lui demande-t-il si elle peut confirmer que les lignes 15 ouest et 17 du Grand Paris Express seront bien réalisées, et ce en temps et en heure.

Texte de la réponse

Le Grand Paris des transports vise à la fois le renforcement du réseau de transport en commun existant et la construction d'un nouveau métro automatique, le Grand Paris Express. À terme 200 kilomètres de lignes seront construits, c'est-à-dire autant que toutes les lignes du réseau actuel du métro parisien. Le Grand Paris Express, interconnecté au réseau existant (RER, Transilien, métro), offrira un moyen de transport supplémentaire principalement en rocade. Il améliorera globalement l'efficacité du système de transport régional et facilitera les

liaisons entre les principaux pôles d'activité et les zones d'habitation. C'est ainsi qu'il reliera commodément, via les lignes 15 ouest et 17, le secteur nord des Hauts-de-Seine, notamment le quartier de La Défense, avec les zones aéroportuaires du Bourget et de Roissy. Ce faisant, il est complémentaire de la liaison CDG Express, qui répond aux besoins des passagers aériens d'une desserte dédiée entre l'aéroport de Roissy et Paris. Ce second projet ne saurait donc remplacer la ligne 17. Le Grand Paris Express apparaît ainsi comme un atout déterminant pour le développement de la région Île-de-France et il n'est pas question de remettre en cause son schéma d'ensemble. Toutes ses lignes ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique et les travaux de la ligne 15 sud ont démarré depuis maintenant presque 18 mois : des opérations de génie civil très importantes se sont déroulées au niveau des futures gares Fort d'Issy-Vanves-Clamart et Arcueil-Cachan. Le premier tunnelier entrera par ailleurs en action dès le début de l'an prochain à Champigny-sur-Marne. Pour autant, des surcoûts très importants sont à prendre en compte, qui sont révélateurs de la difficulté des travaux souterrains, mais également d'une certaine surchauffe du secteur du BTP en lien avec le pic d'activité généré par tous les projets en cours en Île-de-France. Soucieux de l'équilibre des finances publiques, le Gouvernement a demandé au préfet de région de faire un rapport sur les mesures à prendre, notamment en termes de cadencement du projet pour concilier les deux. L'analyse de ces propositions est en cours et le Gouvernement annoncera ses décisions quant au calendrier du Grand Paris Express prochainement. Le schéma d'ensemble n'est pas remis en cause. Cependant, pour les raisons évoquées précédemment, il conviendra d'adapter le phasage du projet mais sans perdre de vue les objectifs de ce projet essentiel pour l'Île-de-France.