



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>1950</b>	De <b>Mme Clémentine Autain</b> ( La France insoumise - Seine-Saint-Denis )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Cohésion des territoires		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> >aménagement du territoire	<b>Tête d'analyse</b> >Réalisation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express	<b>Analyse</b> > Réalisation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express.
Question publiée au JO le : <b>17/10/2017</b> Réponse publiée au JO le : <b>20/02/2018</b> page : <b>1506</b> Date de changement d'attribution : <b>23/01/2018</b>		

### Texte de la question

Mme Clémentine Autain attire l'attention de M. le ministre de la cohésion des territoires sur la remise en cause possible de la réalisation des lignes 16 et 17 du futur métro du Grand Paris. Selon différentes sources, la future ligne 17 du Grand Paris Express qui doit relier le Mesnil-Amelot à la gare RER du Bourget pourrait faire les frais des prochains arbitrages financiers du Gouvernement. C'est inacceptable ! Les récentes annonces de Bercy vont dans le sens des déclarations du Premier ministre, qui évoquait à l'été 2017 la possibilité de reconsidérer la ligne 17 dans son calendrier et son dimensionnement. Alors que la Société du Grand Paris devrait voir son budget d'investissement rogné de plusieurs centaines de millions d'euros, le tronçon nord de la ligne, pourtant déclaré d'utilité publique par un décret publié au *Journal officiel* le 16 février 2017, pourrait être la première victime du budget 2018. Cette remise en cause, au profit du projet contesté du « CDG express », viendrait renforcer davantage encore la fracture territoriale dans le Nord francilien et en particulier dans le département de la Seine-Saint-Denis. Pourtant, comme le souligne l'ancien secrétaire d'État au développement de la région Île-de-France, Christian Blanc, « il existe un différentiel de un à dix entre la ligne 17 et celle du CDG express dont il conviendrait de démontrer, ce qui n'a pas été fait, la rentabilité avec un prix de billet à plus de 25 euros ». *A fortiori*, l'argument principal avancé par le Gouvernement de risques de dérapage des coûts est inopérant puisque le financement du futur métro est exclusivement prélevé sur les richesses produites en Île-de-France. Dans un département déjà fortement touché par la crise économique et les inégalités en matière de transports publics, la réalisation des lignes 16 et 17, en pleine conformité avec le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), est une nécessité. La ligne 17 doit desservir un des pôles majeurs d'emplois de la région situé entre les aéroports Charles de Gaulle et du Bourget et faciliter les déplacements de milliers de salariés travaillant sur la plate-forme aéroportuaire. Dans le même sens, la réalisation de la ligne 17 est indispensable en vue des jeux Olympiques de Paris en 2024. Située entre les aéroports Charles de Gaulle et du Bourget, elle permettra de desservir les principaux sites stratégiques de cet événement sportif d'envergure internationale : le village olympique à Saint-Denis Pleyel, le village des médias du Bourget, le futur Colisée de Tremblay-en-France ainsi que la zone d'activité internationale Aérolians-Paris Nord 2. Enfin, la ligne 17 du futur métro est un formidable atout pour réussir la transition écologique à l'échelle de la métropole du Grand Paris. Alors qu'actuellement, plus de 90 % des déplacements vers la zone aéroportuaire Paris-Charles De Gaulle s'effectuent en voiture, la réalisation de la ligne 17, pleinement intégrée au futur réseau francilien de transports publics, renforcera les possibilités d'accès à l'emploi pour les populations du Nord-est francilien. Dans le même sens, certaines informations indiquent que le tracé initial de la ligne 16 qui devait desservir les villes de Sevran et Clichy-Montfermeil serait remis en cause, la nouvelle ligne s'arrêtant à Aulnay-sous-Bois. Là encore, les

villes les plus populaires de l'Île-de-France, situées au nord-est du département de la Seine-Saint-Denis, seront laissées pour compte. Une nouvelle fois, Sevran, Clichy et Montfermeil, qui réclament depuis plusieurs décennies des transports supplémentaires, ne bénéficieront pas de cette opportunité manquée. Nous savons pourtant que le désenclavement de ces villes serait l'un des premiers leviers pour leur permettre le développement de nouvelles perspectives économiques. Dans le cadre du projet du futur métro du Grand Paris qui constitue un formidable atout pour le dynamisme des territoires et un outil de rééquilibrage des inégalités de transports entre le centre et les territoires péri-urbains en Ile-de-France, elle lui demande de s'engager clairement pour la réalisation des lignes 16 et 17, indispensables pour le nord-francilien. Le Gouvernement doit s'engager clairement pour sa réalisation. Avec les élus de toutes sensibilités du nord francilien, elle continuera de se mobiliser pour les lignes 16 et 17 du futur métro du Grand Paris. Leur réalisation est d'utilité publique. Elle souhaite donc connaître ses intentions sur le sujet.

### 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 construites, 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, 16 et 17, les Séquano-Dionysiens aux pôles majeurs d'activités économiques d'Île-de-France, avec notamment 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. Pour autant, des surcoûts très importants ont été mis en évidence. Ils sont révélateurs de la difficulté des travaux souterrains, mais également d'une certaine tension 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 d'établir un rapport sur les mesures à prendre, notamment en termes de cadencement du projet, pour concilier l'avancement du projet et les contraintes auxquelles il est exposé. 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 mais sans perdre de vue les objectifs de ce projet essentiel pour l'Île-de-France.