



15ème législature

| | | |
|--|---|---|
| Question N° : 6010 | De Mme Clémentine Autain (La France insoumise - Seine-Saint-Denis) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transports | | Ministère attributaire > Transports |
| Rubrique > transports urbains | Tête d'analyse > Calendrier supermétro Grand Paris | Analyse > Calendrier supermétro Grand Paris. |
| Question publiée au JO le : 27/02/2018 Réponse publiée au JO le : 22/05/2018 page : 4336 | | |

Texte de la question

Mme Clémentine Autain attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le calendrier du supermétro du Grand Paris et les retards pris sur certaines lignes. Elle se félicite du maintien de la ligne 16 dans les délais prévus, tant cette ligne est nécessaire pour la ville de Sevran pour assurer une véritable égalité des territoires. Toutefois, l'annonce du report de la ligne 17 est un non-sens. Pourquoi desservir uniquement le Triangle de Gonesse et pas le parc des expositions ? Ce choix est une hérésie écologique et économique. La livraison de cette ligne dans les temps reste possible, notamment en réalisant des économies en suivant le tracé du projet CARMA et non celui favorable à Europacity. Le territoire du Grand Roissy sera le grand perdant de ce choix injuste du Gouvernement, et avec lui ses 289 000 salariés, les 70 millions de passagers aériens et les 2 millions de visiteurs du Parc international des expositions de Villepinte. Il en va de même pour le report à 2030 de la liaison à l'aéroport Charles de Gaulle, un premier pôle économique de notre territoire, qui représente 42 % du PIB de la Seine-Saint-Denis et 6,5 % de l'emploi francilien. Dans les années qui arrivent, la construction d'un nouveau terminal (T4) offrira une hausse significative du nombre de passagers, équivalent à la fréquentation de l'aéroport d'Orly. Cela ne fera que rendre plus difficile la desserte de l'aéroport, avec un allongement du temps de parcours Paris-Roissy de 42 minutes aujourd'hui à 82 minutes en 2030. Ce choix de l'État constitue un abandon du bassin d'emploi de Roissy. Pire encore, comment imaginer alors la réussite des jeux Olympiques de Paris sans cet équipement fondamental ? Sans le tronçon nord de la ligne 17, il faudra plus d'une heure de trajet pour se rendre sur les différents sites olympiques, dans des conditions précaires. Elle lui demande de revoir sa copie et d'assurer la livraison de la ligne 17 sans délai. Il en va de la vitalité économique du Grand Roissy.

Texte de la réponse

Le Grand Paris Express est un projet primordial pour le développement urbain et l'attractivité économique de l'Île-de-France. La Société du Grand Paris a conduit l'essentiel des procédures le concernant, obtenu les déclarations d'utilité publique et engagé les premiers travaux. Les résultats des études détaillées et des premiers appels d'offres ont fait apparaître que la complexité de ce chantier exceptionnel avait sans doute été sous-estimée. Tant les risques techniques, notamment liés à la très grande profondeur à laquelle une grande partie des travaux sera réalisée, que ceux engendrés par la saturation du secteur des travaux publics, en particulier quant à la disponibilité des compétences nécessaires, ont dû être réévalués. Cela s'est traduit par la prise en compte de provisions pour risques et aléas beaucoup plus importantes, conduisant à une forte augmentation de l'estimation à terminaison du coût des travaux, portée à 35 Md€. Par ailleurs, les calendriers de réalisation envisagés jusqu'alors sont apparus

extrêmement tendus. Dans ces conditions, le Gouvernement a engagé un travail visant à consolider les bases sur lesquelles le projet doit être poursuivi. À la suite de celui-ci, et après concertation avec les collectivités franciliennes, il a décidé d'un nouveau calendrier, annoncé le 22 février dernier, qui prévoit un étalement des mises en service des différentes lignes du Grand Paris Express entre 2024 et 2030. Le projet est ainsi confirmé dans son intégralité, selon un échéancier certes moins ambitieux, mais crédible et réaliste, qui prévoit l'engagement irréversible de chaque ligne d'ici 2022. S'agissant plus particulièrement de la ligne 17 : sa partie commune avec la ligne 16, essentielle tant pour la desserte de plusieurs sites olympiques que pour celle du nord-est de la Seine-Saint-Denis sera en service dès 2024. La possibilité de mettre en service à la même date la gare du Bourget Aéroport sera étudiée dans le cadre de la consultation des entreprises en vue de la réalisation du tronçon entre Le Bourget et le Triangle de Gonesse, ce dernier étant en tout état de cause prévu pour 2027. Le reste de la ligne sera achevé en 2030, qui était la date initialement annoncée pour la section terminale jusqu'au Mesnil-Amelot, avec notamment la gare du futur terminal T4 de l'aéroport Charles-de-Gaulle. L'objectif de favoriser le développement de l'ensemble du pôle économique constitué des deux plateformes aéroportuaires et des territoires qu'elles encadrent reste donc pleinement d'actualité. La desserte de ce secteur sera renforcée tant par la réalisation de la ligne 17 que par l'amélioration du RER B, dont le schéma directeur se poursuit et qui bénéficiera des travaux de régénération entrepris par SNCF Réseau.