

**GRAND PARIS EXPRESS**  
**LIGNE 17 / NORD**  
**Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot**

**ENQUÊTE PUBLIQUE**  
**du 25 avril au 31 mai 2016**

**Le Mesnil-Amelot, le 17 mai 2016**

Nombre de participants : 100.

En tribune :

- François NAU, président de la commission d'enquête publique
- Xavier DUCLAIROIR, Société du Grand Paris, directeur de projet
- Bernard CATHELAIN, Société du Grand Paris, membre du directoire
- Nadir BENTOUTA, Société du Grand Paris, directeur des relations territoriales

Animation :

- Pascal BEAUMARD, Etat d'Esprit

*Début à 20 heures 05.*

**Pascal BEAUMARD, animateur** : Bonsoir à toutes et à tous. Merci d'être venus ici ce soir pour la deuxième réunion publique sur l'enquête publique de la ligne 17 Nord du Grand Paris Express (GPE) qui reliera Le Bourget au Mesnil-Amelot.

Permettez-moi de me présenter très rapidement : Pascal Beaumard, consultant en concertation, j'ai animé la première réunion la semaine dernière, à Gonesse.

Cette réunion est placée sous l'autorité de la commission d'enquête et de son président :

- M. François Nau ;

Qui est entouré des quatre membres titulaires de la commission d'enquête :

- M. Jean Culdaut ;
- Mme Annie Le Feuvre ;
- M. Marc Allart ;
- M. Alain Legouhy.

La présentation sera animée par le maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris (SGP), représentée par :

- M. Bernard Cathelain, membre du Directoire ;
- M. Nadir Bentouta, directeur des relations territoriales ;
- M. Xavier Duclairoir, directeur de projet.

La soirée sera ainsi séquencée :

Nous aurons tout d'abord un mot d'accueil du maire du Mesnil-Amelot, M. Alain Aubry ; un mot du président de la commission d'enquête, qui nous a rejoints, qui nous rappellera le contexte, le cadre et les objectifs de l'enquête publique qui est un moment important et décisif du projet.

Puis, le maître d'ouvrage présentera le projet :

Le Grand Paris des Transports, par Bernard Cathelain. Vous verrez aussi un film sur l'ensemble du projet.

Nadir Bentouta présentera les bénéfices du projet.

Pour rentrer dans le détail, les caractéristiques du projet seront présentées par Xavier Duclairoir. Vous verrez un film très précis sur la ligne 17 Nord.

Vers 20 h 45 ou 20 h 50, si nous respectons le timing, vous aurez la parole pour une heure et demie d'échanges. Je reviendrai sur les conditions d'animation de cet échange.

Je demande à M. le Maire, M. Alain Aubry, de me rejoindre, et je lui passe tout de suite la parole.

**Alain AUBRY, maire du Mesnil-Amelot** : Merci, Monsieur. M. le Député, M. le Président du Conseil Départemental du Val d'Oise, Mesdames et Messieurs les Elus, Mesdames et Messieurs, M. le Président de la commission d'enquête, MM. les représentants de la Société

du Grand Paris, merci d'organiser pour la deuxième fois une réunion d'enquête publique au Mesnil-Amelot. Je vous souhaite la bienvenue.

Je suis moi aussi un fervent défenseur de ce beau projet qui va nous permettre enfin de désenclaver notre Nord Seine-et-Marne, mais aussi le Sud de l'Oise, ce qui permettra à de nombreuses personnes de se rendre à Paris sans devoir payer la taxe aéroportuaire et en facilitant beaucoup les choses.

Je salue la présence du Député Yves Albarello qui a été rapporteur de la loi sur le Grand Paris et qui est maintenant garant du bon suivi de cette loi à l'Assemblée Nationale.

Je vous laisse la parole à nouveau, Monsieur, et je vous remercie.

Je vous souhaite une bonne soirée. N'hésitez pas à poser les questions que vous avez en tête. Merci.

*(Applaudissements.)*

**Pascal BEAUMARD** : Merci, M. le Maire, pour ce mot introductif dynamique et concis. M. le Président de la commission d'enquête, vous avez la parole.

**François NAU, président de la commission d'enquête** : Bonsoir à tous, bienvenue à cette deuxième réunion publique pour l'enquête publique sur le projet de la ligne 17 Nord.

L'objet de l'enquête publique est de préparer la déclaration d'utilité publique sur le projet de ligne 17 Nord entre Le Bourget RER et Le Mesnil-Amelot, et de mettre les documents d'urbanisme en compatibilité avec ce projet.

L'enquête publique est organisée de la façon suivante : l'Autorité organisatrice est l'Etat, qui est représenté par le préfet de la Région Île-de-France ; le maître d'ouvrage est la Société du Grand Paris. La commission d'enquête, que je préside, est désignée par le Tribunal administratif de Paris. Nous sommes cinq commissaires enquêteurs. La commission d'enquête est bien sûr indépendante, ses membres ont signé une déclaration sur l'honneur d'indépendance avant d'être désignés par le Tribunal administratif. Cette indépendance à la fois vis-à-vis du projet et vis-à-vis de l'Etat, des communes, du porteur de projet, voire des maîtres d'œuvre, doit être observée pendant tout le déroulement de l'enquête.

La commission d'enquête publique doit être à la disposition du public pour l'informer sur le projet et principalement pour inciter le public à s'exprimer au cours du projet. Son rôle est de récapituler le déroulement de l'enquête dans un rapport, lequel doit analyser l'ensemble de l'expression du public, donc les observations, les avis, les propositions et contrepropositions.

A l'issue de cette présentation dans son rapport, la commission d'enquête publique fournit des conclusions motivées sur le projet mis à l'enquête et donne un avis sur le projet. Ensuite, ce rapport est mis à la disposition du public pendant un an après son dépôt auprès de l'Autorité organisatrice, du Tribunal administratif.

A l'issue de ce rapport, le projet fait l'objet d'un complément d'instruction jusqu'à la décision que l'Etat prendra, sous forme de décret, en Conseil d'Etat, pour déclarer l'utilité publique du projet.

La réunion de ce soir, comme celle qui a eu lieu à Gonesse il y a une semaine, fait l'objet d'un enregistrement. Le compte rendu sera annexé au rapport de la commission d'enquête.

Concernant les modalités de l'enquête, je rappellerai simplement qu'elle est ouverte depuis le 25 avril et qu'elle se terminera le 31 mai prochain – il nous reste donc 14 jours et 14 permanences à tenir dans les lieux d'enquête, qui sont les communes directement concernées par le projet.

La commission d'enquête est à votre disposition pour échanger sur le projet, voire répondre à vos questions pendant ces permanences.

Il faut rappeler qu'un site Internet dédié au projet permet au public de consulter le dossier d'enquête et notamment de prendre connaissance du projet, mais surtout de déposer des observations. Il est très facile, à partir de son domicile, de déposer une observation, 24 heures sur 24. A ce jour, seulement 40 observations ont été déposées, c'est très peu ; nous espérons fortement qu'il y aura une mobilisation.

**Pascal BEAUMARD** : Merci, M. le Président. Avant que le maître d'ouvrage prenne la parole, nous regardons un film de présentation générique du projet du Grand Paris Express.

*(Projection du film de présentation du GPE.)*

### **Le Grand Paris des Transports**

**Bernard CATHELAIN, membre du directoire de la Société du Grand Paris** : Bonsoir à toutes et à tous. Nous allons présenter ce qu'est le projet dans le cadre du Grand Paris des Transports.

Cela a été évoqué dans le film, le Grand Paris des Transports est ce plan d'aménagement des transports dans la Région Île-de-France, avec deux volets :

- Le « plan de mobilisation » avec 12 milliards d'euros consacrés à l'extension des réseaux existants, comme le RER E, à des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), à l'amélioration ou au prolongement d'un certain nombre de lignes de métro, donc à l'amélioration ou à l'extension des réseaux existants.
- Le réseau du Grand Paris lui-même, ce métro automatique que je vais vous présenter un peu plus en détail.

Vous avez sous les yeux ce métro automatique. Ce sont 200 km de lignes nouvelles, 4 lignes nouvelles qui enserrant la capitale ou desservent un certain nombre de territoires ; 2 lignes prolongées : la ligne 11 entre Rosny-Bois-Perrier et Noisy-Champs (c'est la ligne qui part actuellement du Châtelet pour rejoindre la Mairie des Lilas) et la ligne 14 qui est une sorte d'épine dorsale de ce plan, entre Saint-Denis-Pleyel et son prolongement au sud, à l'aéroport d'Orly.

Les lignes nouvelles sont :

- La ligne 15 qui dessert le secteur dense de l'agglomération ;
- Trois lignes qui desservent des secteurs davantage en développement :
  - la ligne 16, dans la partie orientale de la Seine-Saint-Denis,

- la ligne 18 entre l'aéroport d'Orly et Versailles Chantiers, avec la desserte du Plateau de Saclay,
- la ligne 17 qui est l'objet de notre réunion.

Ce réseau représente un ensemble de 68 gares, dont près des trois quarts sont des gares de correspondance, donc avec un effet très important de maillage avec le réseau existant.

Ces trains seront empruntés par 2 millions de voyageurs par jour lorsque l'ensemble du réseau sera réalisé, à l'horizon 2030. Il s'agit de métros automatiques avec une vitesse élevée, une vitesse commerciale de l'ordre de 55 km/h, suivant les tronçons, et des fréquences très rapprochées, un intervalle de 3 à 4 mn entre les rames sur la ligne 17 et, dans les parties les plus denses, jusqu'à 90 s.

S'agissant de l'organisation autour de ce grand projet, la Société du Grand Paris en est le maître d'ouvrage, elle assure la conception, la réalisation, le financement de ce réseau, elle en reste ensuite propriétaire. Elle le mettra à la disposition du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) qui a, en tant qu'Autorité organisatrice, une fonction de maîtrise d'ouvrage sur une petite partie : le prolongement de la ligne 14, entre la Gare Saint-Lazare et la Mairie de Saint-Ouen, et qui surtout sera en charge de désigner qui seront les exploitants des nouvelles lignes, qui ne seront pas nécessairement exploitées par la RATP. Il y aura une mise en concurrence.

Pour autant, la RATP joue un rôle important dans ce projet, elle est le futur gestionnaire de l'infrastructure. Elle assure la maîtrise d'ouvrage de la ligne 14, en liaison avec le STIF sur la partie Nord et à plein temps sur la partie Sud. Elle assurera la maintenance des nouvelles lignes, pour le compte du STIF.

Nous avons des relations étroites avec l'ensemble des partenaires institutionnels : les services de l'Etat, les collectivités locales, les entreprises de transport au sens large. Etant donné que près des trois quarts des gares sont interconnectées nous avons des relations fréquentes avec la RATP, la SNCF, les médias de proximité d'ici et d'Orly, avec Aéroports de Paris, pour assurer au mieux la réalisation et la connexion de ce nouveau réseau avec les infrastructures existantes. Et puis, bien sûr, avec les associations et les habitants, dans une logique de dialogue continu qui a commencé avec la mise au point de ce schéma, avec le débat public de 2010-2011 et qui se prolongera tout au long de la vie du projet, jusqu'à la mise en service.

Quelles sont les dépenses à la charge de la Société du Grand Paris ?

Ce projet est estimé, en valeur 2012, à 24,653 milliards d'euros ; dans ce chiffrage précis des éléments viennent se rajouter, qui ressortent du plan de mobilisation auquel la Société du Grand Paris participe. Cette dernière finance une partie du prolongement de la ligne 14 au Nord, l'adaptation des réseaux existants liés à l'arrivée des nouveaux projets, puisqu'il faut adapter un certain nombre de gares au trafic complémentaire qu'elles recevront. La SGP participe également au plan de mobilisation. A ce titre, nous finançons en partie des projets, par exemple l'amélioration du RER ou des prolongements de lignes de métro comme la ligne 11. Nous avons une contribution spécifique liée à Eole, au prolongement du RER E vers l'ouest, pour un montant de 1,5 milliard d'euros. Tout cela représente un financement global à assurer de l'ordre de 28 milliards d'euros.

Comment cela est-il financé ?

Ce projet et la Société du Grand Paris ont la grande chance d'avoir des ressources dédiées. Des ressources fiscales de trois natures, qui nous sont reversées, sont affectées :

- Une fraction des impôts locaux ;
- Une partie de la taxe locale d'équipement, donc tout ce qui correspond à l'implantation de nouveaux bureaux ;
- Une composante des taxes que paient les entreprises ferroviaires (spécifiquement, ce que verse la RATP),

Ce sont des recettes d'ores et déjà de l'ordre de 500 M€ par an, qui ont plutôt vocation à croître.

Ces recettes nous permettront d'emprunter pour réaliser l'ensemble du projet.

Plus on engagera des travaux, plus la trésorerie excédentaire deviendra assez vite déficitaire et nécessitera des emprunts. Nous en avons déjà négocié deux : l'un avec la Caisse des Dépôts et l'autre avec la Banque Européenne d'Investissement, pour des montants chacun d'un milliard d'euros, ceci permettant de financer l'ensemble de l'infrastructure. En complément, des recettes viendront après la mise en service puisque la SGP reste propriétaire de ce réseau et percevra une redevance d'usage qui sera versée par le STIF, plus quelques recettes additionnelles liées à la présence de publicité et des commerces.

Il y aura également des subventions publiques, en particulier un financement de 31,2 milliards d'euros versé par l'Union Européenne et lié notamment aux connexions avec les aéroports.

Cet ensemble assure globalement le financement de ce projet, jusqu'à 2030.

Je passe la parole à Nadir Bentouta pour vous parler des bénéfices attendus de ce projet.

### **Les bénéfices du Grand Paris Express et de la ligne 17 Nord**

**Nadir BENTOUTA, directeur des relations territoriales à la Société du Grand Paris** : Le Grand Paris Express poursuit plusieurs objectifs : offrir des déplacements plus faciles, bien sûr, en connectant les banlieues les unes aux autres et en privilégiant autant que possible les correspondances existantes ; alléger le trafic (-15 à -20 % sur les parties les plus chargées des RER A et B et -10 à -20 % sur les parties les plus chargées des métros 4, 6, 7, 9 et 13), tout cela à horizon 2030.

Le GPE sera aussi un soutien au développement économique et à la création d'emplois. Ce projet contribuera à la création de 15 à 20 000 emplois directs par an, non délocalisables, dans les travaux publics, les industries ferroviaires et le bâtiment. Au-delà, au moins 115 000 emplois induits seront créés, avec un rendement socio-économique estimé à plus de 60 milliards d'euros.

Dès le départ, la SGP, dans le cadre de ses marchés, intègre la clause d'insertion, notamment pour aboutir à une charte d'engagement pour les marchés du Grand Paris.

Je ne citerai pas tous les chiffres clés, mais vous voyez que la ligne 17 Nord part du Bourget RER, fait 20 km de long, a 6 nouvelles gares dont 3 en correspondance, et desservira 10 communes sur 3 départements ; 40 à 50 millions de voyageurs annuels sont attendus.

La mise en service entre Le Bourget RER et l'aéroport Charles de Gaulle se fera en 2024 et entre l'aéroport Charles de Gaulle et Le Mesnil-Amelot, en 2030.

Quelques images, pour illustrer les bénéfices de cette ligne 17 Nord, notamment dans le cadre des temps de déplacement réduits :

Entre La Défense et l'aéroport Charles de Gaulle, aujourd'hui il faut dans le meilleur des cas 1 h, demain 35 mn avec les lignes 15 Ouest et 17, soit un gain de temps de très appréciable.

Puisque nous sommes au Mesnil-Amelot, nous avons choisi un gain de temps pour les Mesniloises et les Mesnilois : entre Le Mesnil-Amelot et Saint-Denis-Pleyel, donc un grand pôle en développement et en devenir, il faut aujourd'hui 1 h 15 dans le meilleur des cas, demain ce sera direct avec la ligne 17, en 24 mn, soit un gain de temps de près d'une heure.

Je passe la parole à mon collègue, Xavier Duclairoir.

### **Les caractéristiques du projet**

**Xavier DUCLAIROIR, directeur de projet, Société du Grand Paris** : Bonsoir à toutes et à tous. Je vais vous décrire un peu plus en détail ce qui compose notre projet, en commençant par des éléments généraux.

Le projet que nous portons est un métro performant, l'idée est bien entendu d'avoir un métro confortable et sûr, avec :

- Des trains de 54 m de long et 2,80 m de large, donc avec une capacité d'environ 500 voyageurs par rame ;
- Un train toutes les 3 à 4 mn ;
- Une vitesse moyenne de 65 km/h, un peu plus élevée que celle que l'on trouve sur d'autres parties du Grand Paris Express, notamment parce que la ligne 17 Nord comporte des distances inter-gares assez importantes permettant d'atteindre d'une vitesse commerciale plus élevée qu'ailleurs et d'avoir des temps de parcours particulièrement intéressants.

Les rames rouleront sur des rails. Ce sont des navettes automatiques qui seront gérées depuis un poste de commande centralisé, ce qui garantira des circulations régulières. C'est la technologie la plus fiable pour l'exploitation des lignes de métro.

Enfin, nous travaillons sur un point important : l'accessibilité dans les gares pour tous les usagers, notamment pour les personnes à mobilité réduite, donc toutes nos gares seront équipées d'au moins deux ascenseurs par quai.

Avant d'aborder la description plus détaillée de la ligne, nous vous proposons un film qui vous fera parcourir l'ensemble de la ligne 17 et de ses gares, depuis le terminus, Saint-Denis – Pleyel, et jusqu'au Mesnil-Amelot.

*(Projection d'un film sur la ligne 17.)*

**Xavier DUCLAIROIR** : La partie Sud appelée « ligne 17 Sud » a déjà fait l'objet d'une enquête publique fin 2014 et a ensuite fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en décembre, l'an dernier ; c'est pourquoi l'enquête publique qui nous concerne ce soir ne porte que sur la partie Nord entre Le Bourget RER et Le Mesnil-Amelot (la ligne 17 Nord).

Cette ligne fait donc environ 20 km de long. Le tracé indicatif est visible à l'écran. La partie en rouge est la partie souterraine ; la partie en pointillé correspond à la partie aérienne, puisque sur les 20 km de ligne nous avons environ 5,5 km de tracé aérien, principalement entre le Triangle de Gonesse et la zone dite Aérolians Paris (une zone d'aménagement concerté en cours de réalisation sur la commune de Tremblay-en-France, au sud de l'aéroport de Roissy).

Vous voyez également un pavé en jaune orangé avec une étiquette « site de maintenance », cela correspond au site de maintenance d'Aulnay-sous-Bois. Je reviendrai tout à l'heure sur ce site qui sera mutualisé (utilisé à la fois par la ligne 16 et la ligne 17).

Nous allons parcourir l'ensemble des gares de la ligne en partant du sud. Vous avez généralement à droite une vue aérienne du site pour visualiser l'implantation de la gare, et une petite vignette indique le tracé du tunnel ou du viaduc. Le rectangle est la boîte souterraine de la gare, les rectangles en rouge foncé avec « GPE » sont les accès à la gare.

- La gare du Bourget Aéroport :

L'accès principal est prévu près de l'entrée actuelle de l'aéroport du Bourget, au voisinage immédiat du Musée de l'Air et de l'Espace, au droit de l'esplanade de l'aéroport, et avec un accès secondaire côté Blanc-Mesnil de l'autre côté de l'avenue du 8 Mai 1945 (l'ex RN 2). Le tracé poursuit ensuite son parcours vers le nord.

- La gare du Triangle de Gonesse :

Cette gare s'insère dans un projet d'aménagement urbain porté par l'EPA Plaine de France. L'urbanisation de cette zone est prévue depuis plus de 20 ans au Schéma directeur d'Île-de-France. La vignette à gauche illustre l'insertion prévue de cette gare au sein de l'aménagement du Triangle de Gonesse. La trame dans l'image correspond au projet d'aménagement urbain au sein duquel la gare du Grand Paris Express s'insèrera. Il est prévu qu'elle soit en correspondance avec le lien ferroviaire RER B - RER D, actuellement étudié par la SNCF, et qu'elle bénéficie d'un pôle Bus permettant l'intermodalité et notamment le passage du BHNS qui doit être mis en service cette année, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental du Val d'Oise. Il est prévu que ce BHNS passe au droit de la gare pour permettre les correspondances.

Sur l'image de droite, vous voyez le site de maintenance commun aux lignes 16 et 17, qui viendra s'insérer sur les anciens terrains PSA (ce site fera l'objet d'une reconversion).

- La gare du Parc des Expositions :

Nous arrivons dans le secteur dit « en aérien », avec une section d'ouvrage soit en tranchée ouverte, soit en déblai ou légèrement en remblai, soit en viaduc, pour arriver jusqu'à cette gare aérienne qui est en viaduc et qui a la particularité de desservir une zone d'activité déjà



existante, avec côté ouest la zone d'activité Paris Nord 2 (qui va se densifier) et côté est, le Parc international des Expositions Paris Nord Villepinte, dont l'activité devrait évoluer à l'avenir et qui est classé parmi les tout premiers au niveau européen.

Cette gare permettra aussi, grâce à un accès côté nord, d'accéder à la ZAC Aérolians Paris, qui est en cours de travaux. Au travers de cette zone d'activité, le métro passera en aérien avant de rentrer en souterrain pour passer sous la partie nord de Tremblay-en-France, dans la zone dite du Vieux-Pays de Tremblay-en-France, pour ensuite arriver à l'aéroport de Roissy.

Sous les emprises de l'aéroport, deux gares sont prévues :

- Aéroport CDG T2 :

Cette gare qui s'inscrit juste à côté de la gare TGV - RER, entre les terminaux 2D et 2F, permettra des correspondances avec notamment le TGV, mais aussi avec le CDG Val (métro automatique qui dessert l'intérieur de l'aéroport).

- Aéroport CDG T4 :

Cette gare a vocation à s'insérer au sein du futur terminal T4 qui est un projet d'Aéroports de Paris. Elle complétera la desserte de l'aéroport de Roissy.

- La gare du Mesnil-Amelot :

Cette gare terminus s'inscrit au nord de la commune et à proximité de la RD 401. Elle a vocation à devenir la porte d'entrée du réseau du Grand Paris Express puisqu'à partir de cette gare on pourra accéder à tout le réseau du Grand Paris Express. Ce sera intéressant en particulier pour les résidents du nord-ouest de la Seine-et-Marne, mais également pour les habitants du sud de l'Oise ou du nord-est du Val-d'Oise.

Au-delà de la desserte locale, cette gare permettra le rabattement en bus, en vélo, mais aussi en voiture, des habitants des environs.

Dans l'arrière-gare, pourront être stationnées quelques rames, pour permettre leur retournement, pour se diriger ensuite vers Saint-Denis-Pleyel.

*Le site de maintenance d'Aulnay-sous-Bois :*

Ce site, que j'ai évoqué précédemment, est un site de maintenance et de remisage (SMR), nous y entretenons les rames, mais elles y sont également stationnées lorsque le service est arrêté ou en cours de journée : quand la fréquence entre les rames augmente on est amené à venir garer quelques rames à cet endroit.

L'autre fonction importante est celle de site de maintenance des infrastructures (SMI) : on stocke là tout le matériel permettant d'entretenir les infrastructures ; un réseau comme le Grand Paris Express nécessite un entretien permanent, il se fait de nuit lors des interruptions du service voyageurs. C'est ici que stationneront tous les engins et les matériels permettant d'entretenir ces infrastructures.

*Le poste de commandement centralisé :*

C'est de là que les lignes 16 et 17 seront pilotées. Toute la surveillance et la régulation de ces deux lignes sera effectuée d'ici.

Pour que le site de maintenance soit commun aux lignes 16 et 17, des voies de raccordement ferroviaire sont nécessaires. Le site sera raccordé à la ligne 16 côté sud et à la ligne 17 côté nord, en réutilisant un ouvrage qui passe sous l'A104, juste au sud de la zone d'activité Paris Nord 2.

Il y a également un raccordement au réseau ferré national. L'embranchement de la voie du réseau ferré national qui desservait PSA sera réutilisé pour alimenter le site, notamment pour des matériels lourds.

Enfin, ce site qui fonctionnera 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 nécessitera une présence permanente.

#### *La maîtrise foncière :*

Pour réaliser un tel projet, la SGP doit disposer des emprises en aérien et en souterrain permettant la réalisation des travaux. On essaie d'implanter tous les ouvrages techniques et les gares localisés en aérien, sur des emprises publiques (il y a parfois quelques exceptions). L'idée est que la SGP devienne propriétaire des sols mais aussi des volumes en sous-sol, notamment là où passent les tunnels. Pour cela, nous privilégions les contacts préalables avec les propriétaires et occupants, pour négocier à l'amiable. Cela a déjà fonctionné à plusieurs endroits. L'idée est de ne recourir à la procédure d'expropriation que permettra la déclaration d'utilité publique seulement si les négociations à l'amiable échouent.

Un point important : depuis l'an dernier une loi autorise, lorsque les tréfonds sont à plus de 15 m de profondeur (c'est le cas lorsque notre tunnel a au moins 15 m de sol au-dessus de lui) d'établir une servitude de tréfonds au profit de la SGP qui donne droit à indemnisation des propriétaires des terrains concernés.

#### *Le planning directeur de la ligne 17 Nord :*

Depuis la concertation qui avait eu lieu fin 2014 (nous avons eu une réunion publique dans cette même salle), nous avons travaillé à l'élaboration du dossier d'enquête publique qui nous amène à la réunion de ce soir. L'objectif est d'obtenir une déclaration d'utilité publique au milieu de l'an prochain. Cette étape essentielle permettra de poursuivre le projet, notamment en autorisant le démarrage des travaux.

Les acquisitions foncières vont se poursuivre, l'objectif étant de disposer des emprises au moment de démarrer les travaux.

S'agissant des autorisations administratives, nous sommes soumis à des réglementations, notamment concernant la sécurité des transports, la loi sur l'eau, la protection des espèces faune/flore. Nous devons obtenir des permis de construire. Ces démarches se déroulent en parallèle et doivent aboutir avant de démarrer les travaux.

Nous avons lancé les études de maîtrise d'œuvre au début de ce mois. Des maîtres d'œuvre, des ingénieurs, des architectes, travaillent pour optimiser et aller plus loin dans le détail du projet, pour permettre à terme de consulter des entreprises et passer les marchés de travaux, pour mener à bien les travaux d'ici la mise en service. Il y aura un certain nombre

de travaux préparatoires, il est parfois nécessaire de dévier des réseaux avant de pouvoir construire nos gares.

Les travaux de génie civil interviendront dans le courant de l'année 2019.

S'agissant des travaux de maintenance du site d'Aulnay, nous avons une contrainte forte : ce site de maintenance doit être prêt dès 2023 pour être mis en service dès que la ligne 16 sera elle-même mise en service.

Pour la ligne 17, une mise en service jusqu'à l'aéroport de Roissy est prévue en 2024 et à l'horizon 2030 pour aller jusqu'au Mesnil-Amelot. Ces dates ont été annoncées en octobre 2014 par le Premier ministre.

Je vous remercie pour votre attention.

**Pascal BEAUMARD** : Merci, Monsieur Duclairoir, pour cet exposé très précis qui va nous permettre d'échanger pendant une heure et demie.

Mon rôle en tant que modérateur est de faire en sorte que tout le monde puisse poser une question. La parole est citoyenne et plurielle, que vous soyez élus, associatifs ou particuliers. Je rappellerai quelques règles. Deux hôtessees sont de chaque côté. Levez la main, présentez-vous. Je prendrai les questions trois par trois. Je vous demande de limiter vos questions à moins de 3 minutes et demande le même effort à la maîtrise d'ouvrage. Il est 20 h 45, le timing est respecté, c'est parfait.

Des fiches peuvent être remplies si vous ne souhaitez pas poser vos questions oralement. Elles n'ont pas de valeur juridique, elles ne seront pas versées au PV de l'enquête publique, mais c'est un moyen d'échanger avec le président de la commission d'enquête ou avec moi-même.

### **ECHANGES AVEC LA SALLE**

**Carmelo PICCIOTTO** : Je voudrais vous lire quelques phrases d'un article du Figaro du 15 mars dernier : « *Les projets de nouvelles lignes de métro qui entreront en service d'ici 2030 relancent l'activité des entreprises de BTP, très touchées par la crise en France. Ces travaux pharaoniques tombent à pic pour les entreprises de BTP qui ont particulièrement souffert de la crise.* » C'est le seul article critique que l'on a trouvé.

« *Le Grand Paris Express n'est plus matière à discussion mais représente des opportunités pour les Groupes de BTP. Cela tombe plutôt bien dans une conjoncture très morose pour les Travaux Publics. Pour les géants du BTP le Grand Paris est une aubaine car les gros chantiers ne sont pas légion en France* ».

N'est-ce pas la seule raison de la construction de ce métro ? Depuis 6 ans, quasiment rien n'a changé pour les transports existants.

**Pascal BEAUMARD** : Je souhaite que les questions soient plus directes. Votre question est donc : n'est-ce pas une aubaine pour les géants de l'immobilier et de la construction ?

**Carmelo PICCIOTTO** : Pas du tout. La question est très claire : ne serait-il pas souhaitable de faire plus simple et moins cher, et surtout de résoudre les problèmes des habitants, sans créer des chimères ?

Je publierai un avis dans les registres.

**Pascal BEAUMARD** : L'enquête publique est faite pour cela.

**Jean-Pierre BRETON, élu de Moussy Le Neuf** : Bonsoir. J'ai deux questions. La première concerne le planning de dates. En 2024 nous en serons au T4, la quatrième aérogare d'ADP. Faudra-t-il attendre l'avancement de cette gare ? Il y a 6 ans d'écart avec 2030, l'arrivée au Mesnil-Amelot, et je me demande s'il est possible que Le Mesnil-Amelot soit relié avant que tout soit terminé au niveau du T4.

Ma deuxième question avait été posée par Bernard Rigault, le maire de Moussy Le Neuf : a-t-on évalué les déblais qui seront sortis des tunnels ? Où iront-ils ? Certainement pas en zone dense dans les départements en périphérie de Paris mais en Seine-et-Marne, cependant la Seine-et-Marne a pris quelques mesures pour ne pas être un lieu de stockage de ces déblais que l'on transforme de manière paysagère.

**Marion BLANCARD, maire de Mauregard, exploitante agricole** : J'ai une question en tant que maire. Je remercie la SGP d'avoir pris en compte et acté dans les documents notre demande d'avoir un accès piéton et cycliste pour les habitants de la commune. Les agriculteurs pourront-ils utiliser ce chemin ?

Ma deuxième question est : en tant qu'agricultrice, j'ai vu que sur cette portion d'emprise l'aspect agricole n'était pas du tout évoqué. Ce chemin connaît une circulation agricole importante, pour aller vers le Val-d'Oise cela désengorge les grands axes routiers peu adaptés aux engins agricoles. J'ai noté que la DUP devait être prise en 2017 et que les acquisitions foncières seraient faites avant, cela signifie-t-il qu'il n'y aura donc pas d'enquêtes parcellaires ? La profession agricole souhaite être informée des conséquences. Je pense que la problématique existe aussi à Tremblay-en-France. Merci.

**Pascal BEAUMARD** : On va répondre à ces quatre questions. La première était : la construction du Grand Paris Express, qui est une aubaine pour les gens de la construction, semble avoir d'autres raisons ?

**Bernard CATHELAIN** : On est en train de faire un projet qui va changer considérablement le visage de la métropole, ce n'est pas une chimère. Il va relier entre eux différents pôles. Aujourd'hui, il faut passer par Paris pour aller d'un point A à un point B dans la métropole, demain, on pourra le faire directement. Pour un habitant de la Seine-Saint-Denis, pouvoir se rendre à Roissy demain avec un métro confortable n'est pas une chimère. Ce projet a une vraie utilité. Il n'empêchera pas d'améliorer le réseau existant ; la SGP participe au plan de mobilisation à hauteur de 3,5 milliards d'euros, sur un montant global de 12 milliards d'euros, et c'est bien l'amélioration du réseau existant.

S'agissant des échéances, en 2024 il n'est pas prévu d'aller jusqu'au T4 mais jusqu'à la gare T2. Il faut bien sûr pouvoir faire ressortir le tunnelier engagé sous l'aéroport, donc l'ensemble des travaux de tunnels seront terminés dès 2024. La mise en service de 2024 s'arrête au T2 mais le tunnelier sera sorti au nord de l'aéroport. Pour aller jusqu'au Mesnil-Amelot les travaux qui restent sont plutôt en surface et sont relativement simples à faire. Il n'y a pas de difficultés techniques à aller plus vite que 2030, il n'y a pas non plus de lien avec le T4. La station du T4 doit être réalisée en même temps que le T4. Ces échéances

dépendent d'Aéroports de Paris, qui doit financer la réalisation de la gare correspondante. Selon l'année au cours de laquelle arrivera le T4, cette gare sera mise en service.

Sur les échéances de réalisation, c'est ce que prévoit aujourd'hui notre programme, mais sur un plan technique il n'y aurait pas de difficultés à aller plus vite puisque les travaux de tunneliers seront terminés en 2024.

S'agissant des déblais, l'évaluation faite pour l'ensemble du Grand Paris est : environ 20 millions de mètres cubes (43 millions de tonnes) à évacuer, compte tenu des tunnels à réaliser. Leur destination dépendra des différentes sections, je ne peux pas vous répondre précisément sur la ligne 17, c'est regardé ligne par ligne au fur et à mesure que les études avancent. On regarde aussi comment valoriser ces déblais, c'est important qu'ils n'aillent pas en décharge. La réglementation est très contraignante. Par exemple, le gypse qui est extrait des tunnels est considéré comme polluant compte tenu des matériaux qu'il a à l'intérieur et ne peut donc pas être remis dans une carrière de gypse. Cela devrait évoluer réglementairement. Notre objectif est de valoriser un maximum de matériaux et qu'ils soient utilisés pour combler les carrières ou pour d'autres usages industriels. Quelques idées commencent à émerger.

Je laisse Xavier Duclairoir répondre sur les aspects agricoles.

**Xavier DUCLAIROIR** : Le cheminement piéton que vous aviez demandé aura vocation à s'intégrer à l'aménagement qui sera fait également sur le parvis de la gare ; l'idée est bien sûr de ne pas faire passer des tracteurs par là, mais l'accès aux parcelles agricoles sera maintenu. On crée une tranchée, une coupure dans le paysage, donc un cheminement pour les agriculteurs sera créé, qui permettra de contourner cette tranchée. Le passage au-dessus des voies sera un cheminement piéton.

Des enquêtes parcellaires sont bien sûr prévues, elles ne peuvent pas être réalisées dès à présent, c'est pourquoi l'enquête publique se fait un peu en anticipation par rapport aux enquêtes parcellaires. A ce jour, les études de maîtrise d'œuvre ne sont pas assez avancées pour que l'on connaisse précisément les emprises concernées et que l'on établisse les plans permettant de mener ces enquêtes parcellaires. Elles devraient commencer à partir du tout début de l'an prochain.

**Pascal BEAUMARD** : Merci. J'ai une question : pourquoi ne pas devancer le calendrier ?

**Bernard CATHELAIN** : Un calendrier global a été réalisé pour l'ensemble des lignes. Des logiques de phasage renvoient à des logiques d'étalements financiers des investissements, ces étalements conduisent à ce qu'un certain nombre de sections soient prévues en 2030, par exemple le prolongement de la ligne 18 vers l'ouest ou le bouclage de la ligne 15.

**Xavier DUCLAIROIR** : De plus, la réalisation de la gare CDG T4 n'est pas encore arrêtée puisqu'elle est totalement liée à la date de réalisation du terminal T4, projet porté par Aéroports de Paris. Cette gare qui se situe entre CDG T2 et Le Mesnil-Amelot conditionne la possibilité d'ouvrir la ligne jusqu'au Mesnil-Amelot. C'est une zone de travaux et nous ne savons pas aujourd'hui quand se déroulera le chantier.

**Pascal BEAUMARD** : Merci pour ces précisions. Nous prenons un deuxième set de questions.

**Marianne MARGATÉ, conseillère départementale et adjointe au maire de Mitry-Mory :**  
Bonsoir. Je voudrais intervenir sur quatre points.

Je trouve que la réponse faite à mon collègue élu au sujet des déblais est un peu légère. Il me semble que l'Autorité environnementale a estimé à 4,8 millions de tonnes les déblais liés aux travaux de la ligne 17, dont 30 % pourraient être pollués. Quelle est votre estimation ? Au Conseil départemental, nous avons voté à l'unanimité une motion à l'encontre de la décision du préfet de Région qui remet en cause le Plan de prévention et de gestion des déchets de chantiers (PREDEC), auquel nous tenons particulièrement en Seine-et-Marne, puisque la Seine-et-Marne a accueilli 80 % des déchets inertes d'Île-de-France entre 2009 et 2013. Ce PREDEC prévoyait pour notre département un moratoire de trois ans, qui serait remis en cause si le recours intenté par le préfet aboutissait. Donc, la question des déblais et de leur devenir étant une réelle question pour les Seine-et-Marnais, une réponse plus précise serait de bon aloi. Elle concerne particulièrement notre département et j'imagine qu'autant de tonnes de déblais dans un chantier se gèrent dès l'amont. Je repose donc la question de mon voisin élu.

Deuxièmement, vous avez parlé de métro automatique. J'étais présente à la dernière réunion ; si j'ai bien compris, il est sans conducteur. Je réitère mon regret : nous ne sommes pas dans un métro parisien qui s'arrête toutes les deux minutes dans une station différente. Quand il y a des soucis de voyageurs, un agent en station de métro peut intervenir tout de suite. Ceux qui prennent le RER savent qu'un conducteur est utile en cas de signal d'alarme, de malaise : cette présence humaine peut se déplacer dans le wagon. Je regrette cette absence sur un tracé ressemblant à un RER, avec des stations espacées. De plus, la création d'emplois n'est pas superflue compte tenu du niveau du chômage. La présence humaine dans les gares et dans les trains permet de se sentir en sécurité et de gérer certains soucis.

Le troisième point concerne CDG Express. Dans ce même rapport de l'Autorité environnementale est notée la concurrence entre la ligne 17 et CDG Express qui pourrait amener un report de voyageurs de l'un à l'autre. Comment l'estimez-vous ? Qu'en pensez-vous ? Ces deux lignes sont réalisées à la même période, pour 2024, et desservent l'aéroport, certes l'une pour la Gare de l'Est et l'autre pour Pleyel, mais nous avons d'une part la réalisation d'un transport public, la ligne 17, que je soutiens, et d'autre part, d'un transport privé à 24 € le ticket pour un train de prestige.

Enfin, un souhait : lors du grand débat public sur le Grand Paris Express, les Seine-et-Marnais avaient fait part, dès le débat public à Chelles, de leurs regrets que ce projet n'aille pas plus loin en Seine-et-Marne pour prendre en compte les besoins des Seine-et-Marnais au sein de leur département. On peut se satisfaire du bouclage Chelles Champs, qui est une avancée. Je pense qu'à terme Le Mesnil-Amelot pourrait également être une gare de départ d'une liaison ferrée Nord-Sud permettant de desservir les zones d'emploi, d'habitat de Seine-et-Marne, d'équipements publics hospitaliers, de loisirs ; ce serait une alternative à l'A104 que nous subissons tous et qui, là, n'ira pas en s'améliorant.

Merci.

**Pascal DOLL, maire d'Arnouville, vice-président de la Communauté Agglomération Roissy Pays de France chargé des Transports et déplacements:** Tout d'abord, je me félicite de ce projet qui est en attente depuis longtemps dans notre secteur et qui vient

compléter le réseau du RER. Nous n'avions pas eu de projet à cette échelle depuis bien longtemps.

Une seconde remarque, également positive : on ne peut que se féliciter de la prise en compte, dans la réalisation du Triangle de Gonesse, de la liaison entre le RER B et le RER D.

En revanche, j'ai une remarque sur la longueur des quais. Lors du dernier Conseil d'agglomération une motion a été votée à ce sujet.

Au début, les trains étaient prévus avec une longueur de 108 m, avec les quais qui correspondaient. Leur longueur a été ramenée à 54 m, soit la moitié, avec les longueurs de quais qui correspondent. Serait-il possible d'inclure dans les études le fait de laisser des quais à 108 m, quitte à ce qu'au départ les trains ne mesurent que 54 m ?

En effet, il sera toujours possible d'augmenter la longueur des trains à terme, alors qu'une fois que les infrastructures seront réalisées il sera quasiment impossible d'agrandir la longueur des quais si nécessaire. Les lignes 16 et 17 se retrouveront au niveau du Bourget RER pour rejoindre Saint-Denis-Pleyel, il y aura forcément là un conflit de séquençage du passage des véhicules, donc la longueur réduite dès l'origine ne prive-t-elle pas d'une possibilité, en fonction de l'appel que ne manquera pas de constituer cette ligne 17 ? Nous avons l'expérience de la ligne T5 du RER de Saint-Denis à la gare de Garges - Sarcelles : cinq semaines après sa mise en route, elle débordait en nombre de voyageurs, malgré toutes les études qui avaient été faites.

Donc, nous souhaiterions que soit étudié le passage des quais à 108 m, pour ne pas revenir sur les investissements qui seront faits. Merci.

**Pascal BEAUMARD** : On va répondre à ces cinq interrogations, remarques, interpellations, en commençant par Mme Margaté qui s'interroge sur les déblais.

**Bernard CATHELAIN** : Les chiffres que vous avez cités sont exacts, ce sont d'ailleurs ceux qui figurent dans le dossier d'enquête qui a été repris par l'Autorité environnementale. En faisant le lien avec ce que j'ai dit tout à l'heure, quand vous citez les 30 % de matériaux pollués évalués, cela prend en compte le fait que lorsqu'on extrait du gypse à l'état naturel il est assez largement considéré comme pollué parce que sur un certain nombre de métaux lourds, il dépasse les seuils, mais ce gypse à l'état naturel pourrait très bien être réutilisé pour combler une carrière, par exemple. C'est donc sur les aspects réglementaires que nous travaillons en lien avec les autorités, pour diminuer considérablement ce volume de matériaux considérés comme pollués, puisque par nature des matériaux pollués ont vocation à aller en décharge.

Sur les parties évacuation et traitement, j'ai évoqué quelques pistes, je ne suis pas en mesure de donner aujourd'hui des éléments plus précis parce que les études avancent au fur et à mesure. La nature des matériaux fait que nous étudions dans le détail comment les valoriser, les réutiliser, bien évidemment dans le cadre de la réglementation. Si le PREDEC est d'actualité et n'est pas remis en cause, on appliquera ces éléments-là. Au fur et à mesure de l'avancement des études, on regarde sur l'ensemble de la région parisienne quelles sont les possibilités de réutilisation. Sur la ligne 17, les études de maîtrise d'œuvre précises (études d'avant-projet) viennent de commencer, et c'est dans ce cadre-là qu'on

pourra déterminer plus précisément comment les déblais seront évacués.

Sur l'aspect métro automatique, je suis d'accord, la présence de personnel est quelque chose d'important mais le personnel présent peut être en gare. Si le métro est automatique, c'est parce que les fréquences seront très rapprochées et pourront descendre à 90 s et même en dessous, entre deux métros sur la partie commune des lignes 16 et 17. On ne sait pas le faire lorsqu'il y a des conducteurs ; d'ailleurs, la RATP, progressivement, pour faire face aux augmentations du trafic, automatise ses lignes. C'est déjà fait sur la ligne 1 et cela continue par exemple sur la ligne 13. Donc, ce métro automatique est indispensable, mais la présence de personnel renvoie aux conditions d'exploitation et cette présence sera nécessaire en gare, cela fait partie des moyens d'exploitation.

Sur l'extension des lignes, pourquoi pas, mais on est là très en dehors du débat du Grand Paris Express. Il faut déjà faire 200 km de lignes, c'est largement suffisant ; après, l'idée de faire des prolongements arrivera sans doute dans le temps, mais ces études devront venir ultérieurement.

Dans le dossier présentant des études de trafic, on a considéré la présence de CDG Express et le fait que des reports de trafic peuvent se faire de l'un sur l'autre. Pour nous, ces projets sont bien complémentaires. Nous avons un métro qui dessert différentes gares, qui est destiné largement aux trajets domicile-travail ; et CDG Express qui est une liaison directe (comme cela existe dans la plupart des capitales mondiales) entre l'aéroport et le cœur de l'agglomération. Les vrais concurrents de CDG Express sont plutôt les taxis et la charge qu'il peut y avoir sur l'autoroute du Nord pour rejoindre la capitale. Donc, pour nous, il n'y a pas de concurrence directe. Nous avons pris en compte dans nos études de trafic celui que CDG Express peut capter.

Concernant la longueur des quais, effectivement une longueur de 108 m avait été envisagée par analogie avec l'ensemble des lignes, en particulier la ligne 15, mais des considérations économiques nous ont fait descendre à 54 mètres, en regardant le trafic attendu. On a donc fait des simulations de trafic dans diverses configurations, avec les charges les plus élevées. On a regardé, en termes de réserves de capacités, comment descendre à des fréquences très rapprochées (90 s sur le tronçon commun lignes 16 et 17, soit 3 mn sur chacune des lignes). Les trains de trois voitures ont plutôt un gabarit de RER donc pouvant transporter environ 500 passagers (dans chaque train), soit en gros l'équivalent d'une rame de métro parisien, donc le train est très capacitif et au regard des études de trafic faites tant avec la RATP qu'avec le STIF, et de nos propres études, le dimensionnement retenu semble suffisant, y compris sur le long terme. Le surcoût serait très significatif si l'on prenait des mesures conservatoires pour pouvoir étendre : réaliser l'infrastructure des gares est coûteux en termes de génie civil (en particulier pour les gares souterraines) et il faudrait d'emblée faire l'investissement correspondant à des quais de 108 m.

**Pascal BEAUMARD** : Merci pour ces réponses complètes. Nous abordons le troisième set de questions.

**Bernard LOUP, coprésident du Collectif pour le Triangle de Gonesse et président de Val-d'Oise Environnement** : Sur la particularité de la ligne 17, il est bon de souligner quelques aspects qui n'ont pas été présentés par la SGP.



Il nous a été dit dans le film du début que le réseau du Grand Paris était en rocade pour éviter de passer par Paris, là, on est dans l'exception réseau Grand Paris, dans une ligne radiale permettant d'aller de la banlieue vers Paris et de Paris vers la banlieue, c'est une particularité de la ligne 17 – je pense que c'est la seule du réseau Grand Paris.

Autre particularité de cette ligne 17 : elle ne dessert pas de zones d'habitat hormis le Mesnil-Amelot. Il faudra tenir compte de cette particularité importante pour l'avenir et la réalisation de cette ligne. Remarquez bien qu'elle dessert la gare de l'aéroport du Bourget où il y a un peu d'habitat, sur la commune du Blanc-Mesnil, en face de l'aéroport du Bourget. Dans la zone du Triangle de Gonesse il n'y a pas d'habitants, il n'y en aura pas car en raison de l'exposition au bruit il ne peut y avoir que des constructions d'hôtels, pour les touristes. Il n'y a pas d'habitants au Parc des Expositions de Villepinte qui est desservi par la gare, pas davantage sur l'aéroport de Roissy. On ne trouve des habitants qu'au Mesnil-Amelot. Cette ligne a la particularité de ne pas desservir son territoire. Cela ne veut pas dire qu'elle n'est pas utile pour l'Île-de-France, elle peut avoir une certaine utilité, mais pas pour les habitants du territoire qu'elle traverse. C'est important. M. Nau nous a dit tout à l'heure qu'après un peu plus de trois semaines d'enquête publique seulement 40 avis avaient été donnés, la raison est là : cette ligne, au moment de la concertation, n'a pas attiré les foules, et maintenant non plus, comparativement à d'autres lignes pour lesquelles plusieurs milliers de personnes ont donné des avis et sont intervenues.

Contrairement à ce qui a été dit par la SGP, si cela fait 20 ans que l'urbanisation du Triangle de Gonesse est prévue, ce n'est pas aux mêmes endroits. Il est important que les Seine-et-Marnais entendent parler de la partie où doit se faire le projet EuropaCity, elle n'était pas urbanisable au Schéma régional de 1994, la totalité du Triangle de Gonesse n'était pas urbanisable, elle ne l'est toujours pas mais entre les deux schémas régionaux on a déplacé les zones urbanisables donc ceux qui avaient spéculé ont fait une mauvaise affaire, et d'autres espèrent. EuropaCity, pour obtenir l'urbanisation, était un projet de technopôle. Maintenant, EuropaCity, qui est la locomotive de l'urbanisation du Triangle de Gonesse, fait l'objet d'un débat public mais, vu l'importance du projet, on n'a pas daigné nous donner satisfaction. Nous souhaitons qu'une réunion de débat public se tienne pour le Nord Seine-et-Marne, comme pour la partie de Marne-la-Vallée. On nous dit que ce projet concurrencera Euro Disney, mais il n'y a aucune réunion publique en Seine-et-Marne. EuropaCity, c'est environ un tiers de la fréquentation annuelle de la ligne 17 Nord (16 millions sur 40 à 50 millions). EuropaCity n'est pas encore fait, des décisions seront prises, nous verrons mais c'est un projet très important pour le fonctionnement de cette ligne.

Selon l'Autorité environnementale, cette ligne 17 Nord avec EuropaCity aurait l'utilité socioéconomique la plus faible du réseau du Grand Paris Express – elle serait même négative éventuellement si EuropaCity ne se fait pas. Donc, l'utilité de cette ligne relevée par l'Autorité environnementale est réduite, et négative si l'urbanisation du Triangle de Gonesse ne se produit pas.

Il est important pour la Seine-et-Marne d'observer ce qui se passe sur l'ensemble de cette ligne. La concurrence avec CDG Express a été évoquée, on constate que les porteurs de projet ignorent cette concurrence réelle. Nous comprenons qu'un équipement comme l'aéroport de Roissy ait besoin d'une ligne directe le reliant à Paris, nous regrettons qu'elle

soit privée et à ce prix. La concurrence est réelle avec la ligne 17 Nord, on ne peut pas la nier.

Nous proposons, dans le cas d'une non-urbanisation du Triangle de Gonesse, que la ligne 17 Nord se fasse, que la partie commune aux lignes 16 et 17, comme l'avait préconisé le rapport Auzannet, desserve l'aéroport du Bourget car cela a une utilité sociale et économique, et de faire l'embranchement pour la ligne 17 qui viendrait jusqu'au Mesnil-Amelot, au niveau de la gare d'Aulnay Europe, et sans urbaniser l'espace agricole du Triangle de Gonesse puisque le seul projet qui le justifie est un projet de centre commercial dans une zone totalement saturée par les centres commerciaux.

Merci.

**Arnaud BAZIN, Président du Conseil départemental du Val-d'Oise :** Je crois que j'interviens juste au bon moment, mais je vais quand même essayer de rester sur le sujet. Il faut rappeler que la gare du triangle de Gonesse et la ligne 17 sont les seuls éléments de tout le projet du Grand Paris qui concernent le Val-d'Oise, alors que le contribuable val-d'oisien est appelé, comme le contribuable seine-et-marnais d'ailleurs, à travers sa taxe spéciale d'équipement, à participer à tout cela.

Deuxième point qu'il faut quand même rappeler, c'est l'historique du choix de ce tracé avec la gare du Triangle de Gonesse. C'est arrivé juste après 2007, après les émeutes de Villiers-le-Bel. Même si je n'étais pas en responsabilité à l'époque, les élus du département du Val-d'Oise ont collectivement plaidé pour qu'on puisse offrir des espoirs de développement économique à tout ce territoire. Je rappelle que Villiers-le-Bel, Garges-lès-Gonesse et Sarcelles font partie des quatre communes reconnues les plus défavorisées de toute la région Île-de-France. Ce n'est pas un projet qui vient par hasard ou pour satisfaire les géants des travaux publics, mais parce qu'il y a un vrai enjeu social et économique pour toutes ces populations de l'est du département du Val-d'Oise. Je pense que cela méritait d'être rappelé.

Cette ligne permet l'urbanisation du corridor aéroportuaire, c'est-à-dire la liaison entre la métropole (la zone la plus agglomérée, Paris et sa petite couronne) et l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, première plate-forme européenne continentale. Londres est un peu devant nous, mais quand même !

Dans le projet, la liaison avec les deux aéroports est évidemment extrêmement structurante pour le développement de la région Île-de-France. Je vais essayer de ne pas trop prononcer le mot « EuropaCity », car ce n'est pas le débat ce soir, mais lors de la première réunion publique de concertation sur le projet EuropaCity, j'ai rappelé que dans les 20 premiers aéroports mondiaux, 15 ont urbanisé leurs liaisons, leur corridor aéroportuaire entre la métropole et leur aéroport principal. Cinq ne l'ont pas fait, parmi eux quatre ne peuvent pas pour des raisons physiques (montagne, bras de mer) et le cinquième est là. Cherchez l'erreur !

Le devenir manifeste de ce corridor aéroportuaire, c'est une urbanisation de développement économique, puisqu'il n'est pas possible d'y construire des logements pour cause de plan d'exposition au bruit. Dans ces conditions, il me semble que tout cela est parfaitement cohérent et justifié par rapport aux problèmes gravissimes qui nous ont été posés il n'y a pas si longtemps. Je sais que dans ce pays on a souvent la mémoire courte, mais il est de notre devoir de rappeler ces éléments.

Sinon, pour le département du Val-d'Oise, je renchéris bien sûr sur ce qui a été dit, puisque je soutiens, depuis que je suis administrateur au conseil de surveillance de la SGP, que la liaison continue entre l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle et le quartier d'affaires de la défense est nécessaire. Ce n'est pas ce qui a été retenu et je le déplore.

Par ailleurs, la longueur des quais de 108 m est une nécessité. Il y a une vraie difficulté à la gare de Pleyel et il y a un coût. Je regrette, encore une fois, que les économies aient été faites sur le dos de la seule ligne qui concerne notre département, avec la seule gare qui s'y trouvera également.

Par contre, la qualité des interconnexions avec les radiales est essentielle pour nous. Je ne vais pas vous détailler toute la délibération prise à l'unanimité du Conseil départemental du Val-d'Oise, vous l'aurez, elle est versée au dossier, mais nous rappelons qu'à Saint-Denis Pleyel l'interconnexion pour nous avec la ligne H est tout à fait essentielle. Il y a 200 000 voyageurs val-d'oisiens par jour et pour qu'ils puissent bénéficier du réseau il faut que cette interconnexion soit créée. Je demande très fortement que les études qui permettront à terme cette interconnexion soient réalisées.

Enfin, s'agissant du barreau de Gonesse (le nom a été prononcé), on a évoqué la nécessité que la gare du Triangle de Gonesse permette l'arrivée aussi de ce Barreau. Le département du Val-d'Oise porte dans sa maîtrise d'ouvrage pour le compte du STIF et de la région la préfiguration du barreau de Gonesse. Nous sommes en train de le faire avec une liaison de Bus à Haut Niveau de Service. Il y a eu un débat il y a plusieurs années, au Département, pour savoir si on devait le faire ou pas, car le faire c'était positif mais c'était aussi prendre le risque que l'on nous dise que cela suffisait et qu'il n'y avait pas besoin de la liaison ferrée.

La liaison ferrée est essentielle pour toutes les raisons que j'ai évoquées précédemment, pour l'accès à l'emploi pour les populations les plus défavorisées de l'est du département par la liaison solide entre les deux RER B et D. Cela reste un point très important pour nous.

Je conclurai pour ne pas être trop long sur le PREDEC, évoqué tout à l'heure. Il ne satisfait pas du tout le département du Val-d'Oise non plus, car nous avons constaté récemment, à notre plus grand étonnement, dans un mémoire en défense qui a été produit dans le cadre de la procédure, que vous évoquiez Madame, que les millions de mètres cubes de déchets inertes qui sont enfouis dans les carrières du Val-d'Oise, qui viennent donc remplacer le gypse qu'on extrait à Cormeilles-en-Parisis à ciel ouvert mais surtout aussi en souterrain dans la forêt de Montmorency, ne sont pas pris en compte dans les déblais de l'équilibre global du PREDEC. C'est un énorme problème pour nous, car ils arrivent aussi sur des camions comme les autres et ils empruntent nos routes départementales, comme les autres. Donc là aussi nous avons une revendication extrêmement forte sur le PREDEC et nous attendons des précisions dans le programme des enfouissements. En tout cas, s'il doit y avoir des ouvertures d'établissements de stockage de déchets inertes à ciel ouvert (ISDI), et qu'on nous affecte un contingent dans ce cadre-là, nous revendiquons que tout ce qui est enfoui dans nos carrières soit également compté.

Il y aurait encore certainement beaucoup de choses à dire, mais je vais m'arrêter là.

**Pascal BEAUMARD** : Il y a des questions dans ces interpellations, notamment M. Loup posait la question, à travers sa position, sur l'utilité de la ligne 17 qui est gagée grandement selon lui sur la réalisation d'Europa City.

**Bernard CATHELAIN :** Je peux entendre qu'on soit hostile à EuropaCity, mais cela ne justifie pas que l'on dise des choses qui ne sont pas la réalité. Je passe sur le fait que vous avez dit que c'était la seule radiale, ce n'est pas tout à fait vrai puisque la ligne 14 est aussi une radiale dans le schéma, que Le Mesnil-Amelot était une zone urbanisée, ce n'est pas tout à fait vrai puisque Le Bourget Aéroport comporte une zone urbanisée en face, du côté du Blanc-Mesnil.

Quand vous dites que les études socioéconomiques montrent que ce projet est à la limite de la rentabilité, ce n'est pas exact, il est rentable, y compris sans la présence d'EuropaCity. Je vous renvoie au dossier d'enquête et à l'étude socioéconomique qui a été examinée non pas par l'Autorité environnementale mais par le Commissariat général à l'Investissement, qui montre une rentabilité y compris sans la réalisation d'EuropaCity. Il n'y a pas d'ambiguïté, l'utilité de la ligne 17 n'a pas besoin d'EuropaCity pour être réalisée.

Sur l'intervention du Président Bazin sur les interconnexions, le membre du Conseil de surveillance que vous êtes le sait, nous sommes très attachés, sur l'ensemble du Grand Paris Express, à ce que les interconnexions puissent se faire. C'est vrai pour Saint-Denis-Pleyel, pour toutes les gares de correspondance. Près des trois quarts des gares sont des gares en correspondance, c'est le maillage avec le réseau existant qui fera la réussite du Grand Paris Express.

Sur Pleyel, un problème spécifique est lié à l'ampleur du réseau à connecter, il y a un nombre assez considérable de voies à cet endroit, et pouvoir arrêter des trains en supplément pose d'importants problèmes techniques que la SNCF se doit d'étudier. Nous sommes très attachés à ce que les correspondances avec la ligne H puissent se faire à Pleyel. Dans le cadre de la réalisation de la gare de Pleyel une passerelle franchira l'ensemble des voies, son implantation est liée au projet d'interconnexion, c'est pourquoi nous avons accepté de financer à 100 % les études de faisabilité qui sont en cours à la SNCF, qui devrait les rendre sous un an, pour vérifier que la réalisation de l'interconnexion est possible, puis les discussions pour un financement complet seront engagées.

**Pascal BEAUMARD :** Il y avait la question du barreau de Gonesse et celle du PREDEC.

**Bernard CATHELAIN :** Sur le barreau de Gonesse, un projet existe, au moins dans les cartons, avec lequel notre projet doit être compatible, donc c'est une donnée d'entrée dans la prise en compte des études : faire en sorte que le barreau de Gonesse soit réalisé, ce qui impacte la gare du Triangle de Gonesse et celle du Parc des Expositions.

Concernant le PREDEC, j'ai dit tout à l'heure que l'on appliquerait la réglementation, bien sûr. Dans la partie « gestion des déblais » vous avez évoqué la question du transport et des camions, on y sera très attentif, on privilégiera le fer ou la voie navigable – ce ne sera pas possible partout. Sur les lignes 16 et 17 le site de PSA à proximité est connecté au réseau ferroviaire, cela offre sans doute des possibilités. Les études détermineront tout cela. Notre objectif est bien de diminuer le transport par la route.

**François NAU :** Je voudrais ajouter en réponse à M. Loup que l'aménagement du Triangle de Gonesse est une urbanisation conditionnelle au Schéma directeur de la Région Île-de-France. S'il n'y a pas de desserte du Triangle de Gonesse par un mode de transport lourd tel que la ligne 17, il n'y a pas d'urbanisation possible, cet aménagement ne peut donc se faire que si la ligne 17 est déclarée d'utilité publique.

Concernant CDG Express, l'enquête publique sur le projet commencera au mois de juin, vous pourrez voir en temps voulu le dossier correspondant. M. Loup, pour ces aspects juridiques et techniques la commission d'enquête est à votre disposition pour regarder plus précisément les éléments de fréquentation, notamment pour la ligne 17, ainsi que les aspects de concurrence ou de complémentarité. Nous pouvons prendre rendez-vous si vous le voulez pour regarder tous les aspects, tous les chiffres correspondants.

**Pascal BEAUMARD** : Merci, Monsieur le Président. Nous passons au quatrième set de questions.

**Yvan ALBARELLO, Député de la 7<sup>ème</sup> circonscription de la Seine-et-Marne** : Je suis le rapporteur canal historique de cette loi du Grand Paris promulguée en juin 2010 et par la suite j'ai été de nouveau nommé rapporteur pour l'application et le suivi de la loi avec un collègue, Alexis Bachelet.

M. le Commissaire enquêteur, je voudrais d'abord vous dire que j'é mets un avis très favorable à ce très beau projet, qui est le plus beau projet de ces 30 dernières années. On ne va pas faire l'économie de le dire.

Je ne vais pas rajouter aux propos qui ont été tenus de belle manière par M. Bazin et M. Doll, mais je voudrais quand même vous faire une remarque particulière. Je ne reviendrai pas sur les déchets, c'est un sujet que je connais bien aussi, mais on ne peut pas non plus créer un projet chez soi et envoyer les déchets chez le voisin. Ce n'est pas possible. Quand on crée un projet chez soi, on doit mettre les déchets chez soi.

Je pense à la gare du Mesnil-Amelot, car tout à côté il y a un ISDI et non une décharge, M. Cathelain. Une ISDI est une installation de stockage de déchets inertes, les décharges sont ce que l'on trouve sur le bord de la route : les machines à laver, les batteries, tout ce que les Français ne savent pas bien trier, les pneus éventuellement.

M. Cathelain, vous avez été directeur d'Aéroports de Paris, on a une plate-forme aéroportuaire extraordinaire qui a été faite à l'époque par une administration, qui n'existe plus aujourd'hui : la DATAR qui avait une vision stratégique d'aménagement du territoire, qu'on a peut-être perdue ces dernières années et qui a fait un superbe aéroport, un beau porte-avions où l'on peut atterrir et décoller. Par contre, ils ont pêché, car on ne peut y rentrer ni à pied, ni en voiture, ni par voie ferrée. C'est un aéroport difficile d'accès, à la fois par l'autoroute A1 qui est saturée, le RER B avec ses différentes correspondances.

Je me demande comment on a pu réussir à mettre une gare au Mesnil-Amelot, c'est extraordinaire. Dans le projet initial, je me souviens qu'une queue de cerise se terminait à l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, on ne parlait pas du tout du Mesnil-Amelot. Une fois de plus, le nord-ouest seine-et-marnais allait passer à côté du développement économique, comme le Val-d'Oise. Je ne parle pas pour moi mais pour mes petits-enfants : que va-t-on leur laisser ? Il faut peut-être que l'on ait une vision d'aménagement du territoire pour nos petits-enfants. Sans cette gare du Mesnil-Amelot, une fois de plus, on n'aurait pas pu désenclaver le nord-ouest seine-et-marnais, la « réserve d'Indiens » comme je l'ai qualifiée, qui aurait continué à voir passer les avions sans jamais avoir les contreparties. Cette gare du Mesnil-Amelot va nous permettre effectivement pour la première fois de désenclaver ce territoire où il y a beaucoup de cultures.

On est intégré maintenant dans une communauté d'agglomération de 345 000 habitants, qui constitue le Grand Roissy, qui va se développer dans les années à venir. De nombreuses communes ont intégré cette communauté d'agglomération, elles vont être assujetties à la loi SRU, sauf celles qui sont dans le plan d'exposition au bruit et devront combler le retard en matière d'urbanisation. Il va falloir construire des logements. Je rappelle que dans le projet de loi initial, c'est 70 000 logements par an, on a du mal à y arriver, mais il va falloir combler ce retard.

Donc, on va forcément y mettre des activités économiques, des activités culturelles, des activités sportives. Tout ce secteur du nord-ouest seine-et-marnais va se développer. Je reprends les propos qui ont été tenus par Pascal Doll, le rapport Auzannet malheureusement (je me demande pourquoi ce monsieur est venu car le projet initial était plus beau) nous a contraints à faire des quais beaucoup plus petits pour des raisons économiques. Mais est-ce vraiment une économie aujourd'hui ? Ne va-t-on pas regretter dans 15 ans d'avoir fait des quais un peu trop petits avec une population de plus en plus importante qui va venir saturer ces quais ?

M. le Commissaire enquêteur, il faut vraiment le noter : c'est un vrai sujet. On va encore faire une erreur, comme on en a fait depuis des années. Il faut vraiment que les quais soient reportés à leur longueur initiale et que l'on reprenne le projet originel, c'est-à-dire à 108 m. Si on ne peut pas le faire, qu'on fasse des réserves foncières pour que le moment venu on puisse étendre le projet.

Je pense que l'on fait une erreur, c'est un secteur qui va se développer énormément. Regardez le Triangle de Gonesse avec EuropaCity qui va attirer beaucoup de monde, beaucoup d'activités etc., j'ai peur qu'on soit très vite saturé.

Voilà ce que je voulais vous dire. En tout cas, avis très, très favorable. 2010–2016, déjà six ans, vous imaginez !

Dernier point, si l'on pouvait faire en sorte qu'en 2024 on puisse atteindre Le Mesnil-Amelot, ce serait bien. Pourquoi attendre six ans ? Ce n'est pas à Aéroports de Paris de dicter la politique d'aménagement du territoire sur le Grand Paris, mais c'est la SGP qui doit dicter son plan d'aménagement.

**Chantal FERTE, agricultrice, native du Mesnil-Amelot** : Je voudrais savoir comment on viendrait prendre le train au Mesnil-Amelot. Y aura-t-il des routes, des dessertes ? Des choses sont-elles prévues pour cette gare qui arrive dans une zone qui n'est pas très urbanisée, contrairement à ce que disait Monsieur ? Comment cela va-t-il s'organiser ?

**Carmelo PICCIOTTO** : Je voulais en profiter, car il est très rare qu'il y ait des politiques et ils sont assez amnésiques, pour rappeler à M. le député qui met en cause M. Auzannet, que c'est le concepteur du Grand Paris Express.

Votre schéma n'indique pas le Roissy-Picardie, mais un boulevard intercommunal du Parisis. Il aurait peut-être été utile de préciser s'il y aurait un nouveau transport en commun, puisqu'il avait été question de prolonger le tramway du Pont de Bezons jusqu'à l'aéroport de Roissy. C'était mentionné dans les documents lors de la consultation il y a cinq ans.

**Pascal BEAUMARD** : Le projet a peut-être évolué, vous parliez du T2 qui irait de Bezons jusqu'à Roissy ?

**Carmelo PICCIOTTO** : Oui, c'était un TCSP (transport en commun en site propre).

Je voulais rappeler que l'erreur de l'aéroport de Roissy, c'est d'avoir négligé l'ancienne ligne de chemin de fer d'Aulnay-sous-Bois à Rivecourt qui passait au milieu des pistes et qui traversait même le Parc Astérix. C'est une nouvelle liaison de Paris à Senlis et à la Picardie.

Je propose au président du Conseil général de relancer le sujet de la ligne nouvelle de Paris au tunnel sous la Manche, dont son prédécesseur avait refusé le passage dans son département, au profit de l'autoroute A16.

**Pascal BEAUMARD** : On est assez loin du sujet.

**Carmelo PICCIOTTO** : Absolument pas, tous les élus se rengorgent de développement économique, alors que justement les jeunes générations vont leur reprocher celui qu'ils ont soutenu, voire encouragé...

**Pascal BEAUMARD** : On va déjà répondre à quelques questions. M. le Député a reposé la question sur la longueur des quais, 54 m au lieu de 108 m, et n'est-ce n'est pas souhaitable de relier Le Mesnil-Amelot en 2024 ?

**Bernard CATHELAIN** : Sur la saturation, j'ai bien noté la remarque réitérée. Vous évoquiez le fait que l'on réserve des emprises, ce n'est pas seulement une question d'emprises, on peut toujours le faire, ce n'est pas compliqué, mais il s'agit d'ouvrages en tunnel donc prolonger des quais en tunnel suppose de réaliser d'ores et déjà l'infrastructure, le surcoût est donc significatif. Une mesure générale d'économie a été prise là-dessus. Encore une fois, les prévisions de trafic dans les cas les plus défavorables montrent une réserve de capacités relativement importante, donc cela a été retenu.

**Xavier DUCLAIROIR** : Pour compléter, ayant l'historique des études, avant même que M. Auzannet s'exprime, je rappelle que dans les études, quand les quais faisaient le double de longueur, il était prévu qu'un train sur deux s'arrête au Bourget Aéroport, puisqu'on avait déjà conscience d'offrir une surcapacité avec des quais de plus de 100 mètres sur cette partie-là. Les études de trafic ont été approfondies et confirment qu'entre la ligne 17 et ce qui se passe sur la ligne 15, s'agissant des niveaux de trafic, c'est plus que du simple au double. Nous avons privilégié une longueur des quais tenant compte de ces prévisions de trafic, l'objectif étant de jouer plutôt sur la fréquence des rames, où l'on a encore une marge de manœuvre, plutôt que sur la longueur.

**Bernard CATHELAIN** : C'est toujours tentant de prendre des mesures conservatoires. Vous avez bien voulu rappeler que je venais d'Aéroports de Paris, j'étais avant à la Sanef, donc j'ai œuvré dans le secteur, et auparavant j'étais à la Direction de l'Équipement du Val-d'Oise. Je connais relativement bien le secteur, que des infrastructures ont beaucoup transformé. Souvent, lorsque j'ai vu des mesures conservatoires prises, elles se sont révélées inadaptées : on faisait un pont pour attendre une autoroute qui n'arrivait jamais, ou des tunnels à l'intérieur de Roissy qui sont vides aujourd'hui. Il est donc plus important de regarder quelle est la possibilité d'évolution en termes de gestion de la ligne et c'est ce qui est fait sur la ligne 17.

S'agissant de l'échéance de 2024, j'ai dit que techniquement on pouvait aller au-delà. La question de la réalisation du T4 conditionne la nature des travaux à cet endroit-là. Le tunnel sera terminé, simplement en 2024 il ne sera pas en service au nord du Terminal 2. Quand

Aéroports de Paris réalisera le T4 (l'échéance n'est pas encore déterminée) il y aura forcément des travaux en interférence avec ce tunnel – c'est plus facile de réaliser les travaux sans métro qui passe à cet endroit. Mais, si l'échéance du T4 est trop lointaine ou si le projet est davantage décalé, il sera possible de prendre des précautions particulières pour mettre en service jusqu'au Mesnil-Amelot, et réaliser ensuite une station complémentaire à cet endroit-là. Donc, il faudra bien apprécier, à l'approche de 2024, où en est le T4 et comment faire au mieux.

Sur les questions de desserte, sur l'ensemble des gares la Société du Grand Paris lance, en partenariat avec l'ensemble des collectivités, des études de pôles destinées à regarder de façon fine comment la gare est desservie : on peut penser au transport semi-lourd, au bus, mais aussi à des questions de parking. C'est particulièrement vrai au Mesnil-Amelot, peut-être un peu moins vrai pour la bicyclette ou des modes de transport plus légers, encore que la question peut se poser. Dans le cadre d'une étude de pôle, ces points seront regardés, elle est en train d'être lancée avec la Communauté d'agglomération, on verra précisément quelle est la meilleure façon de répondre à votre question, pour atteindre au mieux la gare. Au Mesnil-Amelot, la question des parkings devrait être relativement importante, par opposition à ce qui s'est passé dans des gares plus urbaines.

**Pascal BEAUMARD** : Merci pour ces précisions. Nous enchaînons avec le dernier set de questions.

**Patrick DEZOBRY, Chambre d'Agriculture d'Île-de-France** : Il a été répondu à un bon nombre de questions. L'inquiétude des déblais nous pose aussi problème en Île-de-France : le transport pour M. Bazin, le stockage pour nous agriculteurs, que ce soient encore des emprises agricoles.

On est obligé d'intégrer ce débat. Dans la circulation en transport en commun, le barreau de Gonesse est intégré, les allusions sont effectivement pertinentes et il y a aussi le Roissy-Picardie. Le choix avait été fait de retenir en premier le Roissy-Picardie et non pas le barreau de Gonesse. La Chambre d'Agriculture préférerait le barreau de Gonesse s'il fallait choisir entre les deux. Les élus territoriaux locaux et départementaux étaient très motivés pour le barreau de Gonesse exclusif, car il permettait à la fois de desservir toutes les villes et donc d'avoir une fonction omnibus, de relier la ligne B à la ligne D. Si des voies parallèles non omnibus étaient prévues, comme c'est déjà le cas pour une partie des gares, les trains venant de Picardie pourraient contourner le Triangle de Gonesse et en cinq minutes de plus rejoindre la plate-forme aéroportuaire par le sud au lieu de le faire par le nord, sachant que par le Nord le Roissy-Picardie ne desservira pas que la gare TGV mais aussi l'ensemble de la station aéroportuaire.

Donc, on en revient à notre débat qui a été trop partiel il y a quelques années pour le Roissy-Picardie et on dénonce aussi encore le manque de gestion globale dans les projets. Ce que l'on craignait arrive, l'agriculture devra subir à la fois le Roissy-Picardie, le barreau de Gonesse qui, par un financement plus tardif que le Roissy-Picardie, arrivera encore peut-être trop tard pour les villes qui en ont besoin.

**Bernard CATHELAIN** : Je ne suis pas le mieux placé pour répondre sur Roissy-Picardie. On a préservé la faisabilité du barreau de Gonesse.



Les impacts sur les terres agricoles sont relativement limités, ils sont principalement sur Le Mesnil-Amelot, un peu sur les zones en viaduc mais il y a des projets d'urbanisation assez importants que l'on va regarder au cas par cas, en lien avec la profession.

**Pascal BEAUMARD** : Merci. Souhaitez-vous dire un dernier mot de conclusion ?

**Bernard CATHELAIN** : Je voudrais remercier chacun pour son écoute et pour ses questions. Nous avons une succession de projets. Avec la ligne 17, c'est l'avant-dernière enquête publique sur l'ensemble de ce réseau, elle sera suivie dès la semaine prochaine par une enquête publique sur le bouclage de la ligne 15 à l'est, donc à l'été on aura fini l'ensemble des enquêtes publiques. On a un projet qui démarre en travaux dans la partie Sud, d'ailleurs une manifestation est prévue le 4 juin pour le lancement du premier kilomètre du côté de Clamart. On a donc un enchaînement de tâches extrêmement rapprochées.

Notre détermination pour réaliser ce projet dans les délais, dans les coûts, et avec la qualité que les passagers en attendent, est totale. Toutes les équipes de la SGP, et au-delà de la SGP (qui reste une petite structure, nous sommes à peu près 200 pour gérer ce projet) toutes les équipes autour de nous, soit à peu près 1 500 personnes mobilisées à plein temps sur ce projet, sont pleinement actives pour sa réalisation.

Merci de votre participation. Ce n'est qu'une étape, importante puisqu'elle s'inscrit dans le cours de l'enquête publique, mais le mot d'ordre pour la SGP est le dialogue continu. Au-delà de l'enquête publique, dans la mise au point du projet, dans la conception des gares, la façon dont elles s'inséreront dans l'environnement, il y aura d'autres occasions de se rencontrer dans des instances analogues ou dans des comités de suivi, qui permettront d'élaborer ensemble ce projet et de l'emmenner jusqu'à la mise en service.

**Pascal BEAUMARD** : Merci. Monsieur Nau.

**François NAU** : Je voudrais moi aussi remercier le public d'être venu. Merci pour votre qualité d'écoute et pour l'ensemble des questions que vous avez posées qui montrent l'intérêt que vous portez au projet et les interrogations que le projet suscite pour ce qui vous concerne directement.

Je remercie aussi très chaleureusement la Société du Grand Paris qui a pris le temps de bien répondre, avec précision, à l'ensemble des questions, comme lors de la première réunion publique. Globalement, cette deuxième réunion publique a été utile, pour vous mais aussi pour la réflexion de la commission d'enquête. De nouvelles questions ont été abordées. Tout cela nourrira notre réflexion pour l'élaboration de notre rapport et de conclusions motivées, le moment venu.

La commission d'enquête est à votre disposition jusqu'à la fin de l'enquête pour peut-être approfondir certains sujets évoqués lors des deux réunions publiques, 14 permanences sont prévues pour expliquer le projet et répondre à des questions, donc vous pouvez prendre le temps.

Encore merci, bonne fin de soirée à tous.

**Pascal BEAUMARD** : Merci, Monsieur le Président. Bonne soirée à tous.

*Fin à 22 heures.*