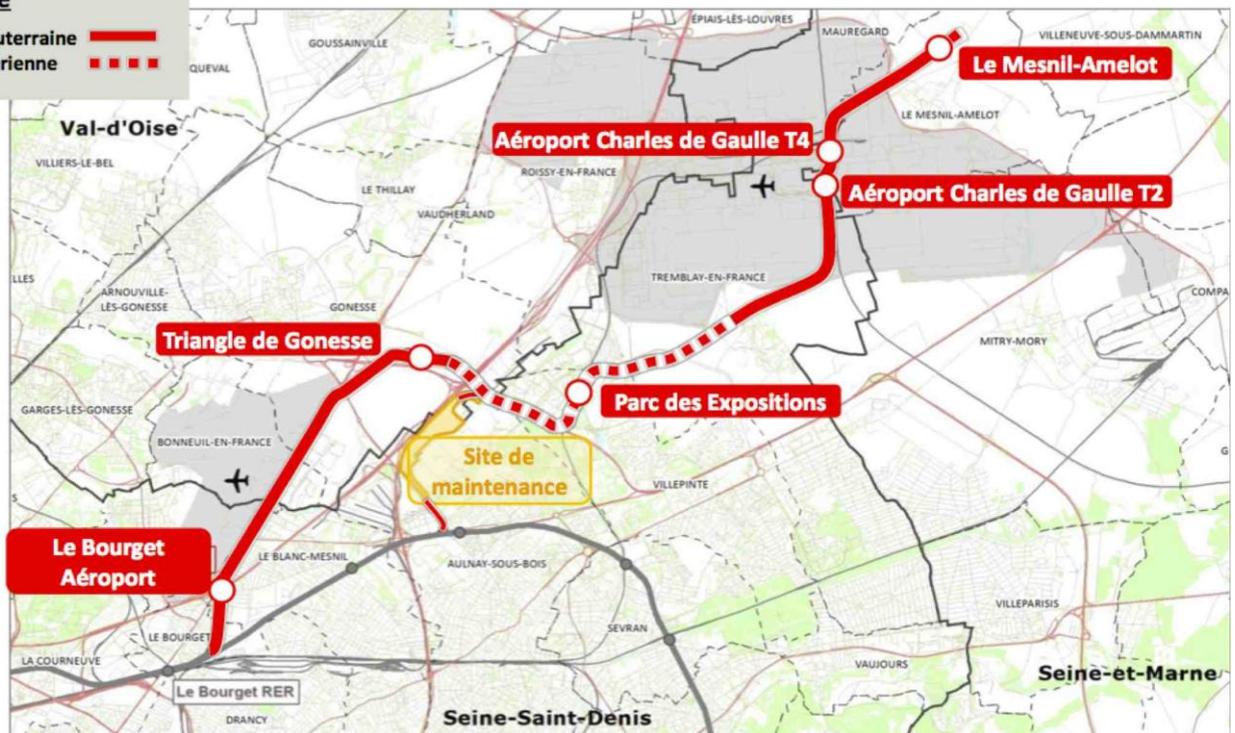


ENQUETE PUBLIQUE préalable à :

- la déclaration d'utilité publique du **PROJET DE LIGNE ROUGE 17 NORD du RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC du GRAND PARIS** entre les gares Le BOURGET RER (gare non incluse) et Le Mesnil-Amelot
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des Communes concernées

Légende

- Partie souterraine ———
Partie aérienne - - - - -



Enquête publique du 25 avril au 31 mai 2016 inclus

TOME 3 ANNEXES AU RAPPORT
PROCES-VERBAL de SYNTHESE des OBSERVATIONS
GRILLES de DEPOUILLEMENT des OBSERVATIONS
MEMOIRE en REPONSE du MAITRE d'OUVRAGE
 Juillet 2016

Président de la commission : François NAU

Membres titulaires : Jean Culdaut, Annie Le Feuvre, Marc Allart, Alain Legouhy

Membres suppléants : Jean-Charles Kolsky, Jacqueline Tchatalian

COMPOSITION DU RAPPORT D'ENQUÊTE

**LE RAPPORT D'ENQUETE COMPREND LES 3
TOMES SUIVANTS :**

**TOME 1 :
RAPPORT
DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

**TOME 2 :
CONCLUSIONS ET AVIS
DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

**TOME 3 :
ANNEXES AU RAPPORT
PROCES VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS
GRILLES DE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS
MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE**

PROCES-VERBAL de SYNTHESE des OBSERVATIONS Page 3

GRILLES DE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS Page 73

MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE Page 243

PROCES-VERBAL de SYNTHESE des OBSERVATIONS

Enquête publique Ligne 17 Nord

Procès verbal de synthèse des observations

...

L'enquête publique relative au projet de Ligne 17 Nord du Grand Paris Express (enquête préalable à la DUP et MECDU) s'est terminée le 31 mai 2016.

La participation du public

Cette enquête publique n'a suscité qu'un faible intérêt de la part du public, malgré ses enjeux importants, en matière de transport, de développement économique, et d'aménagement du territoire.

Le dispositif de publicité, d'information et de communication sur l'enquête, a été similaire à celui des précédentes enquêtes menées sur les projets de lignes du réseau de transport du Grand Paris Express. Il ne paraît pas être une cause de cette désaffection du public, en raison d'une éventuelle insuffisance de diffusion et de couverture géographique de la publicité de l'enquête.

La fréquentation des lieux d'enquête a été particulièrement faible, et très peu de personnes sont venues rencontrer les commissaires enquêteurs lors de leurs permanences.

Le site dédié à l'enquête a été le moyen le plus utilisé par le public pour déposer ses observations, compte tenu de la facilité et la rapidité qu'il offre.

La désaffection du public semble être due aux caractéristiques du projet et à son contexte.

Par rapport aux projets du GPE ayant déjà donné lieu à enquête préalable à la DUP, le projet de la ligne 17 Nord est spécifique :

Il dessert surtout des pôles d'activité, sur un territoire à faible densité de population du fait de ses contraintes particulières (PEB), où relativement peu de riverains sont concernés ;

Il doit participer à un développement important, notamment pour les activités, ce développement concernant des populations futures ;

Il s'agit d'une branche reliée à un tronc commun avec la ligne 16 déjà déclarée d'utilité publique.

Cette spécificité a suscité fréquemment l'expression selon une partie de la population que le projet ne dessert pas leur territoire. Cette population fait partie des moins favorisées de la région ; de ce fait, elle s'exprime généralement moins que lorsqu'il s'agit de secteurs plus favorisés.

Le projet peut être aussi considéré comme déjà acté ainsi que le considèrent certains élus.

Autre spécificité du contexte, notamment conjoncturel, il convient de souligner la simultanéité de l'enquête avec le débat public Europacity. Ce projet important a attiré davantage l'attention de la population que la ligne 17, notamment en raison du nombre important de réunions publiques organisées pour développer l'information et les possibilités d'expression du public

La quantification des observations du public

Au total, 554 observations ont été déposées :

- 497 sur le registre électronique,
- 24 sur les registres d'enquête,
- 7 par courrier adressé au président de la commission d'enquête,
- 26 au cours des 2 réunions publiques à Gonesse le 10 mai et au Mesnil-Amelot, le 17 mai.

La répartition des auteurs de ces observations est la suivante :

- Anonymes : 61 ;
- Habitants : 419 ;
- Associations : 16 ;
- Collectivités : 39 ;
- Entreprises : 20.

Il convient de souligner la particularité de la multiplication d'observations répétitives :

- au total, 162 observations ont porté exclusivement sur la nécessité de desservir le Musée de l'air et de l'espace du Bourget;
- 121 observations, sur la desserte de l'ensemble de la plateforme aéroportuaire du Bourget et du Musée ;

soit, au total, 283 observations en faveur de cette desserte attendue de la gare Aéroport du Bourget.

Les auteurs de ces observations n'appartiennent pas seulement au public exerçant une activité sur ce site, mais aussi ceux au cercle d'anciens actifs ou de sympathisants pour ces activités, dont la localisation géographique montre une dispersion dans toute la France.

Sur un total de 480 observations déposées par le grand public (anonymes et habitants), la population qui ne s'exprime pas sur la desserte du site de l'aéroport du Bourget mais sur d'autres sujets correspond donc à 197 personnes.

De nombreuses collectivités ont affirmé leur intérêt pour le projet en donnant un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet:

- les Conseils départementaux des 3 départements les plus concernés : Val d'Oise, Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne ;
- les communautés d'agglomération de Roissy-Pays de France et de Plaine Commune ;
- l'Établissement Public n°7 de la Métropole du Grand Paris ;
- les communes de Gonesse, d'Aulnay-sous-Bois, Villiers-le-Bel, Arnouville, Dugny, Mauregard, ainsi que des élus du Tremblay-en-France, de Mitry-Mory, de Garges-les-Gonesse, de Survilliers, d'Epiais-les-Louvres.

Il en est de même pour les entreprises dont l'activité est promise à un développement important favorisé par le projet : Aéroports de Paris pour les deux plateformes aéroportuaires de Roissy-Charles-de-Gaulle et du Bourget, Air France, Viparis et SIPAC pour le Parc des expositions de Paris Nord Villepinte, de Paris Nord 2. La Chambre de Commerce et d'industrie de Paris-Ile-de-France s'est aussi exprimée dans ce sens.

A l'inverse sept associations de défense de l'environnement (France Nature Environnement, Environnement 93, le Collectif pour le Triangle de Gonesse, le Groupe Vert et ouvert, Le Bio Mesnil, Blanc Mesnil Ecologie, et les Amis de la Terre) et la FNAUT Ile-de-France, association d'usagers des transports, ont exprimé un avis défavorable.

Une partie du grand public a donné un avis favorable au projet : il s'agit surtout d'habitants de cette partie du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne proche du projet, intéressés pour une utilisation quotidienne liée aux déplacements domicile travail, mais aussi pour l'effet de désenclavement et de développement escompté.

A l'inverse, une autre partie du public a donné un avis défavorable pour les mêmes raisons que les associations.

Le présent procès verbal de synthèse des observations ainsi que l'ensemble des observations constituent le procès-verbal de synthèse visé à l'article R 123-18 du Code de l'environnement.

Afin de permettre à la commission d'enquête de rédiger son rapport dans les meilleures conditions, la commission d'enquête demande au maître d'ouvrage de bien vouloir répondre aux observations propositions et contre propositions exprimées par le public, aux avis exprimés et aux questions que se pose la commission d'enquête à leur sujet.

1. Présentation des thèmes

La commission d'enquête a retenu 12 thèmes pour le classement des observations et leur analyse :

Thème 1 : Tracé, profil en long, ouvrages et ouvrages annexes. Phasage

Thème 2 : Gares et aménagement des abords des gares

Thème 3 : SMR, SMI, PCC

Thème 4 : Incidence du programme et du projet sur l'urbanisation, l'aménagement et le développement économique

Thème 5 : Déplacements, transports, exploitation, fréquentation, sécurité et sûreté

Thème 6 : Concertation, communication

Thème 7 : Coût, financement, impact foncier, tarification, évaluation socio économique

Thème 8 : Réalisation des travaux

Thème 9 : Impacts paysagers et environnementaux

Thème 10 : Documents d'urbanisme, MECDU

Thème 11 : Avis favorables

Thème 12 : Avis défavorables

2. Présentation sommaire des observations, propositions et contre propositions

Chaque observation peut comprendre plusieurs sujets d'expression et ainsi concerner plusieurs thèmes. Ainsi, les 554 observations correspondent à 664 sujets d'observations. La répartition des sujets d'observations entre les thèmes et par type de média est la suivante.

Thèmes	Registre électronique	Registre Lieu d'enquête	Courriers	Réunion Publique	Total
1	15	3	0	3	21
2	9	1	1	5	16
3	3	3	1	1	8
4	32	3	0	3	38
5	21	4	1	21	47
6	4	5	0	1	10
7	6	1	0	9	16
8	12	3	0	4	19
9	3	1	1	3	8
10	2	1	1	0	4
11	419	8	4	2	433
12	35	6	1	2	44
Total	150	39	10	34	664

Ainsi, le premier sujet d'expression concerne les déplacements et les transports, suivi par le thème de l'urbanisation, de l'aménagement et du développement économique.

Le nombre important d'avis favorables au projet doit être relativisé compte tenu des 283 avis favorables donnés par le public se prononçant sur la desserte de l'aéroport du Bourget ; par déduction, 150 expriment un avis favorable au projet pour d'autres raisons.

Parmi les opposants au projet, 35 présentent des contre propositions.

3. Thème 1 : Tracé, profil en long, ouvrages et ouvrages annexes. Phasage

Ce thème concerne les caractéristiques principales des ouvrages et le phasage de réalisation des études et du projet.

Ce thème apparaît dans 21 observations sur un total de 554 et 10 d'entre elles concernent le sujet du phasage.

Ce thème comprend les sujets suivants :

- Sujet1 : Le tracé en plan ;
- Sujet2 : Le profil en long ;
- Sujet3 : Les ouvrages annexes ;
- Sujet4 : Le phasage ;
- Sujet 5 : Les contre propositions de tracé.

Sujet 1: Le tracé en plan

La conception du tracé, pour permettre une vitesse commerciale de 60 km/h, tout en assurant le confort et la sécurité des usagers, a pour base pour le tracé en plan l'usage de rayons supérieurs à 600 mètres.

Une analyse du dossier conduit la commission d'enquête à poser les questions suivantes.

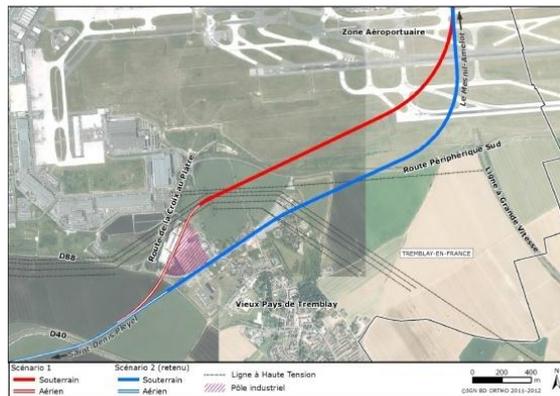
Questions de la commission d'enquête

- a) Générales

Questions 1.1: le rayon des courbes

- Quel est le rayon « normal » utilisé en section courante ?
- Pour le confort des usagers, les courbes progressives type : « clothoïdes » seront-elles utilisées ?
- Quel sera le pourcentage de tronçons en courbe sur l'ensemble du tracé ?
- Le choix des paramètres peut-il être dépendant du matériel roulant qui sera adopté ? (Comme le MP14 par exemple dont le freinage est 100% électrique...)

b) Tracé dans le secteur du Vieux Pays de Tremblay



Dans la pièce D page 20, il est dit à propos du tracé retenu :
 « Il permet également d'optimiser le temps de parcours par un tracé plus direct ».
 Or, Les longueurs des 2 tracés sont équivalentes.

Questions 1.2: la longueur des tracés dans le secteur du Vieux Pays de Tremblay

Qu'en pensez-vous ?

d) Tracé au niveau de la Gare Parc des Expositions



Les deux rayons situés de part et d'autre de la gare des expositions sont graphiquement de l'ordre de 200 m.

L'utilisation de ces rayons ne vont-ils pas être la source des inconvénients suivants :

- une réduction notable de la vitesse ;
- augmentation du bruit ;
- inconfort des usagers ;
- vibrations ;
- usure des rails

Question 1.3 : les tracés en courbe de part et d'autre de la gare du Parc des Expositions

Ces tracés sont-ils définitifs ?

Sujet 2 : Le profil en long

Ce sujet traite d'une part des paramètres en pentes et rampes du projet, et aussi de la position du projet par rapport au terrain naturel, et notamment l'altitude des gares et du viaduc.

L'expression du public:

RE 484 Anonyme

Compte tenu du fait que CDG Express aura la faveur d'une majorité de touristes (comme toutes les liaisons directes des principaux aéroports du monde vers le centre ville) pourquoi ne pas favoriser entre le Bourget et le Mesnil-Amelot une liaison par trains suspendus sur pylônes ?

Avantage : Coûts / Délais réduits par rapport à la solution initiale

Défaut : Rupture de charge à Bourget aéroport

Question 2.1: Solution de trains suspendus

Que pensez-vous de cette proposition d'un métro suspendu sur pylônes ?

Les questions complémentaires de la commission d'enquête.

a) Générales

Question 2.2: Les pentes maximales

Pour maintenir la vitesse de référence dans bonnes conditions de confort et de sécurité, il est mentionné dans le document D page 74, que les pentes maximales ne dépasseront pas 4%.

- Cette limitation sera-t-elle effective sur l'ensemble du tracé?
- Ne sera-t-il pas nécessaire de baisser la vitesse sur les tronçons à forte pente?
- Quels types de rayons seront utilisés en profil en long? Rayons paraboliques ou rayons circulaires, et quels seront les rayons minimums en angle saillant et rayon minimum en angle rentrant?
- Un approfondissement du tunnel est-il envisagé pour minimiser le coût du foncier d'une part et pour préserver les risques d'affaissement des constructions en phase chantier et en phase exploitation?

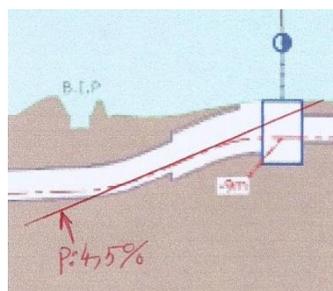
b) Gare Parc des Expositions

Question 2.3 : L'altitude de la gare Parc des Expositions

Comment justifier la position de la gare « Parc des expositions » à +14m au dessus du terrain naturel ?

c) Entrée Gare de Gonesse

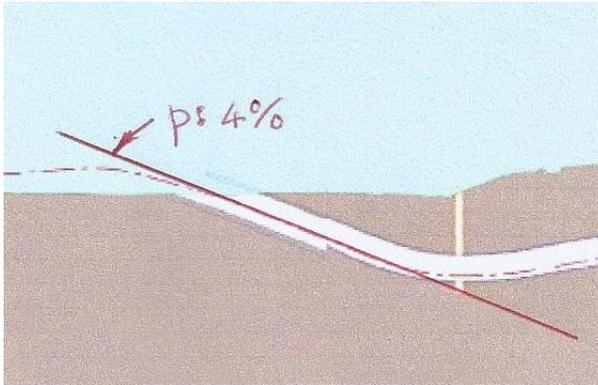
Document D p37 :



Graphiquement la pente est de l'ordre de 4.5%, donc supérieure au minimum. Est-ce effectif ?

c) Entrée du tunnel au Tremblay en France

Document D p39 :



L'entrée du tunnel au Tremblay en France, direction Mesnil-Amelot, se fait avec une pente de l'ordre de 4% voir légèrement supérieure.

Cette entrée du tunnel est située environ à mi chemin entre la gare Parc des Expositions et la gare de Roissy-Charles de Gaulle T2, donc sur un tronçon où la vitesse des trains est maximum.

Question 2.4: La pente à l'entrée du tunnel au Tremblay en France

Pour des raisons de sécurité, les trains ne devront-ils pas ralentir en ce point particulier ?

Sujet 3 : Les ouvrages annexes

Ce sujet traite des ouvrages annexes, en particulier des problèmes dans leur choix d'implantation et de leur rôle.

Les questions de la commission d'enquête.

Les ouvrages annexes sont au nombre de 15 et ne font pas l'objet dans le dossier d'enquête d'une implantation précise. Au mieux, ils figurent dans la pièce E sur des plans dont l'échelle est d'environ 1/10 000 ème.

Question 3.1 L'implantation des ouvrages annexes

A ce stade du projet leur implantation sera t'elle fixée plus précisément ?

Questions 3.2 : Les équipements de traitement de l'air. Leur rôle de ventilation et de désenfumage.

- Quels sont les modes de filtrage de l'air et des fumées évacuées par ces puits?
- Des mesures particulières seront-elles prises dans les zones d'habitats proches?
- Réduction du bruit par des filters?
- Distances par rapport aux habitats?
- Ventilateurs moins bruyants?

OA 347



Il est situé Avenue de la Défense au Blanc-Mesnil proche de pavillons.
Des mesures particulières seront-elles prises ?

OA 371



Il est situé Chemin des Plâtrières au Tremblay en France, et est proche de pavillons.
Des mesures particulières seront-elles prises?

Sujet 4 : Le phasage

Le sujet traite du phasage de l'ensemble du projet, du phasage des différents ouvrages, de la coordination des travaux et du phasage des études.

La quasi-totalité des observations du public portent sur ce sujet : 10 sur 11.

Les questions portent sur le calendrier général des travaux, sur les phasages des différents ouvrages et en particulier le tunnel, le site SMR/SMI, et aussi le phasage des études qui impacte le phasage d'ensemble.

Il ressort des observations une demande du public de réaliser le tronçon Aéroport de Roissy Charles de Gaulle - Le Mesnil-Amelot à l'horizon 2024 comme le reste de la ligne.

RE 77 Commune de Moussy le Neuf

La ligne automatique de métro est prévue d'atteindre le T2 (et le T4 ?) en 2024.

Pourquoi attendre 2030 pour desservir le terminus du Mesnil Amelot, et donc ADP pour l'avancement de l'aérogare T4 ?

RE 425 Conseil Départemental 77

Tout d'abord, le Département demande à la SGP et à l'État de modifier le calendrier de mise en service de la ligne 17 Nord en deux phases (Le Bourget-Aéroport Charles De Gaulle en 2024 et Aéroport Charles De Gaulle - Le Mesnil-Amelot en 2030) pour privilégier une mise en service de la totalité de la ligne jusqu'au Mesnil-Amelot, en 2024.

La réalisation de ce tronçon constitue en effet un enjeu essentiel pour la Seine-et-Marne afin de désenclaver ce secteur périurbain, en offrant de meilleures conditions de mobilité à la population qui y réside et en favorisant une plus grande accessibilité à ce territoire, et en particulier à ses zones d'activités économiques actuelles et futures.

De plus, dans l'hypothèse d'une réalisation en deux phases, l'accès au GPE des habitants de ce territoire ne pourrait se faire qu'à la station à Aéroport Charles de Gaulle T2 entre 2024 et 2030. Et cela, alors même qu'aucun transport en commun structurant ne permet d'y accéder depuis la Seine-

et-Marne, mais également pour ceux du Val-d'Oise et de l'Oise, que les infrastructures routières sont saturées et les possibilités de stationnement sur la plateforme aéroportuaire sont largement congestionnées et à des coûts totalement prohibitifs pour des déplacements pendulaires.

Le Conseil Départemental 77 demande la réalisation du tronçon Aéroport Charles de Gaulle – Le Mesnil-Amelot à l'horizon 2024 et avance comme arguments l'intervention du tunnelier au Mesnil-Amelot, le désenclavement de la Seine et Marne, l'absence d'accès du département de la Seine et Marne et ceux du Val d'Oise et de l'Oise au T2 et le coût prohibitif du stationnement sur la plateforme aéroportuaire.

RE 445 Conseil Départemental du Val d'oise

INDIQUE le respect attendu des délais, compatible avec la tenue des Jeux Olympiques en 2024 et de l'Exposition Universelle en 2025.

DEMANDE la réalisation en une phase de la ligne 17 Nord jusqu'au Mesnil-Amelot, dès 2024.

RE 470 CCIP Ile de France

Garantir le calendrier de réalisation de la ligne 17 (en cohérence avec la perspective des JO 2014 et de l'Exposition Universelle de 2025) et accélérer la desserte du Mesnil-Amelot (demandée pour 2024).

RE 482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis

Il souhaite tout particulièrement attirer l'attention sur le respect du calendrier de réalisation avec une mise en service en 2024 (phase 1) et 2030 (phase 2).

Gonesse/3/ M. BOISSY Adjoint au Maire de Gonesse 95

Il faut que la totalité de la ligne 17 Nord soit mise en service en 2024.

Mauregard/1/ Commune de Mauregard

SOUHAITE que la gare du Mesnil-Amelot soit réalisée au plus vite après celle du Terminal T4, dans l'enceinte de l'Aéroport de Paris Roissy CDG, c'est-à-dire en 2024 au lieu de 2030.

Mauregard/3/Mme Sarah Ernandez

Il avait été dit en réunion que la gare du Mesnil-Amelot pourrait être prête pour 2027 et maintenant le délai est reporté à 2030. Ne pourrait-on pas la concevoir plus rapidement ?

Réunion Gonesse/11/ M. BOISSY Adjoint au Maire de Gonesse 95

Quel matériel allez-vous utiliser, notamment pour le forage ? Quelle est la différence entre les tunneliers qui ont creusé le tunnel sous la Manche et ceux de maintenant ? En quelques décennies, les choses se sont-elles améliorées pour pouvoir prétendre à l'ouverture en 2024, qui est une échéance en fait toute proche ? Il faudra booster un peu, car il y a du déplacement de terre, cela ne va pas se faire d'un coup de baguette magique.

Réunion Le Mesnil-Amelot/ 2/ M. BRETON élu de Moussy-le-neuf 77

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 ?

Réunion Le Mesnil-Amelot/8/ M. ALBARELLO Député de Seine-et-Marne 77

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.

Le calendrier prévisionnel de réalisation et de mise en service du tronçon Le Bourget RER-Le Mesnil-Amelot a été précisé par le gouvernement le 6 mars 2013 à l'occasion de la présentation du Nouveau Grand Paris des Transports.

En 2014 le Premier Ministre a confirmé le choix d'une réalisation rapide de la liaison entre Le Bourget RER et l'Aéroport de Roissy-Charles De Gaulle et a avancé de 3 ans son horizon de mise en service prévisionnel (2024 au lieu de 2027 initialement).

Ainsi il est prévu que la ligne 17 nord soit mise en service à l'horizon 2024 entre Le Bourget RER et l'Aéroport de Roissy Charles De Gaulle, et à l'horizon 2030 entre l'Aéroport de Roissy Charles De Gaulle et Le Mesnil-Amelot.

Question 4.1: Le calendrier des études et des procédures

L'avant projet est envisagé à l'échéance du printemps 2017 et le début des travaux en 2018. Ces dates sont elles confirmées?

Question 4.2: Le calendrier des travaux

Le calendrier des travaux peut il être revu notamment si les JO doivent avoir lieu en 2024? Les tunneliers qui vont intervenir sur la ligne 17 sont-ils les mêmes que ceux des autres lignes ?

Il est prévu 2 tunneliers. Est-il possible pour accélérer les travaux d'utiliser des tunneliers supplémentaires ?

La réalisation du tunnel de la ligne 17 Nord est-elle conditionnée par la fin des travaux sur les autres lignes ?

Question 4.3 : La liaison au Mesnil-Amelot en 2024

Dans le calendrier de la Pièce D page 99 il est mentionné : « Une réflexion sera par ailleurs menée sur les opportunités de la réalisation anticipée du tronçon Gare CDG T4-La Mesnil-Amelot... ».

Cette échéance est elle possible?

En effet, la gare Aéroport CDG T4 est dépendante de la réalisation du futur Terminal 4 de l'Aéroport de Roissy Charles De Gaulle qui n'est pas encore programmée. Le tunnel T2- -Le Mesnil-Amelot peut il être réalisé indépendamment des travaux du T4 ? La gare du T4 peut elle être réalisée après la mise en service du tronçon T2- Le Mesnil-Amelot ?

Quel serait le coût de cette anticipation ?

Sujet 5 : Les contre propositions de tracé

RE 15 M.COTTIN

Il aurait été plus judicieux de passer par Bonneuil en France (sans doute en aérien à côté, voir à la place de la nouvelle autoroute qui sert à rien), puis de relier la gare de Dugny (tangentielle nord), puis "Aubervilliers / la Courneuve" (où un petit prolongement de la ligne 12 serait raisonnable).

RE 17 Anonyme

Les transports aériens vont diminuant... il faut déplacer EuropaCity plus au sud, sur le site de l'aéroport, et déplacer les lignes de transport en commun en conséquence.

Ainsi, la ligne 17 devrait couper sur le site de l'actuel aéroport, pour joindre la gare Tangentielle Nord de Dugny, et continuer vers le Tram (4 routes) puis le RER B à Aubervilliers La Courneuve.

Merci de rectifier le projet en conséquence.

Question 5.1 : Quel est l'avis de la SGP sur ces contre propositions ?

4. Thème 2 : Gares et aménagement des abords des gares

Ce thème apparaît dans 16 sujets d'observations sur un total de 664.

Les observations portent sur les sujets suivants :

- Sujet 1 : le périmètre du projet ;
- Sujet 2 : la longueur des quais et des gares pour l'ensemble de la ligne 17 y compris le tronc commun ;

- Sujet 3 : les contre propositions d'implantation des gares.

Sujet 1 : le périmètre du projet

RE 425 Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

Le Département de Seine-et-Marne regrette que le périmètre du projet, présenté dans le cadre de cette enquête publique, n'inclut pas la gare routière et le parc-relais.

Le Département de Seine-et-Marne demande à la SGP que l'ensemble des équipements d'intermodalité soit intégré au projet de la ligne 17 Nord et de garantir ainsi son financement et sa réalisation. Ils devront être dimensionnés pour le réseau à terme et être opérationnels dans leur intégralité dès la mise en service de la ligne 17 en 2024.

Question 1.1: Le programme d'aménagements liés fonctionnement au projet de la ligne 17 Nord

Bien que le projet de DUP ne porte pas sur l'aménagement des abords des gares avec leurs équipements d'intermodalité et de stationnement, ces équipements doivent être considérés comme liés fonctionnellement au projet. Quelles mesures la SGP peut prendre pour assurer la coordination technique voire la maîtrise d'ouvrage des ouvrages adjacents aux gares pour assurer la cohérence et la continuité des aménagements, et les mises en service simultanées ?

Sujet 2 : La longueur des quais et des gares pour l'ensemble de la ligne 17 y compris le tronc commun

Le dossier d'enquête (documents relatifs à la MECDU) précise dans les généralités que les dimensions des gares souterraines sont de 110 m x 30 m environ en fonction du trafic prévu. Par la suite, ces documents présentent les « boîtes gares » de 55 m x 25m en moyenne (en fonction du trafic prévu), et indiquent que le projet doit être exploité avec des trains d'une longueur de 54 m et d'une capacité d'environ 500 places par rame.

La question se pose donc du seuil de trafic au-delà duquel les dimensions des quais et des gares doivent être doublées.

Cette question a été abordée par de nombreuses interventions notamment par l'ensemble des Conseils départementaux, plusieurs collectivités et des particuliers. Elle est traitée dans le thème 5, ce sujet étant lié à celui de l'évaluation de la date d'atteinte de la saturation.

Question 2.1 : Evaluer l'intérêt comparatif d'allonger les ouvrages pour la mise en service du projet par rapport à un allongement lorsque la saturation sera atteinte.

Une fois déterminée la date probable d'atteinte de la saturation, la SGP devrait produire la comparaison économique des 2 scénarios suivants :

- Premier scénario : Evaluation du coût supplémentaire d'investissement du projet pour passer dès sa mise en service à des rames de 108 m sans changer le niveau de service (fréquence) en redéfinissant les caractéristiques du projet ;
- Deuxième scénario : réalisation des modifications de calibrage à terme une fois la saturation atteinte (2050 ?). Evaluation du coût d'investissement nécessaire à ce terme en tenant compte du surcoût de modification des ouvrages en cours d'exploitation ;

évaluation économique des contraintes correspondantes pour les usagers et des externalités correspondantes.

Si le deuxième scénario est préféré au premier, quelles sont les mesures conservatoires à retenir ?

Sujet 3 : Contre propositions

Les contre propositions suivantes ont été exprimées pour l'implantation des gares:

RE 20 M. PIRABAKARAN, employé commercial, Le Blanc-Mesnil, 93

il faudrait rajouter un arrêt en plus entre l'Aéroport de Bourget et le triangle de Gonesse pour les personnes qui habitent juste avant Gonesse.

RE 23 M. GAUTHIER, retraité, Paris, 75

Le tracé de la ligne présente une incohérence majeure dans la traversée de l'aéroport, celle de préférer la connexion avec la gare Roissy 2 plutôt qu'à celle de Roissy 1.

Roissy 1 permet la correspondance avec la gare routière ce qui optimisera la fréquentation de la ligne.

Roissy 1 pourrait aussi devenir terminus des navettes CDG Express et du RER B puisqu'elle dispose de 4 voies à quai : 2 pour le RER B et 2 pour les navettes.

Pour mémoire, 2 autres contre propositions sont traitées dans le cadre du thème 12 Avis défavorables :

- La gare du T4 : Ne pas la desservir le T4, le CDG Val étant suffisant ;
- Desservir Roissy 1 plutôt que le T2.

Question 3.1 : Quel est l'avis de la SGP sur ces contre propositions ?

5. Thème 3 : SMR, SMI, PCC

Ce thème concerne l'ensemble des questions se rapportant au projet d'implantation du projet sur le site PSA à Aulnay-sous-Bois.

Ce thème apparaît dans 8 sujets d'observations sur un total de 664.

Il est abordé principalement par le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, la Société PSA, ainsi que par les deux entreprises concernées directement par le projet : la Société MA France exerçant une activité importante d'emboutissage sur une partie du site adjacente au projet ; et la Société SEGRO ID Logistics propriétaire du terrain voisin du projet et titulaire d'un permis de construire une installation logistique également riveraine du projet.

Ces observations ne remettent pas en cause le principe d'implantation du projet sur le site PSA, mais posent la question de son inscription dans un plan d'aménagement et de développement d'ensemble du site devant assurer le maintien de sa vocation industrielle et la création d'un nouveau quartier d'habitations tel que la révision du PLU d'Aulnay-sous-Bois le prévoit, les modalités de réalisation de cet aménagement, l'emprise du projet de SMR, SMI, PCC et les contraintes à respecter par ce projet vis-à-vis des deux activités voisines.

RE 482 M. TROUSSEL Président du Conseil départemental de la Seine-St-Denis

"Le Département se félicite de l'implantation du Site de Maintenance et de Remisage des Infrastructures (SMR-I) sur l'ancienne emprise PSA d'Aulnay-sous-Bois, favorisant ainsi la reconversion industrielle du site."

Aulnay-sous-Bois/1/ Groupe PSA

La ligne 17 Nord est souhaitable, mais il convient d'optimiser le projet de SMI/SMR/PCC.

Le dossier d'enquête ne présente pas des justifications suffisantes sur le choix du site PSA de 168 ha pour la construction du SMI/SMR/PCC, le développement de ce site ayant fait l'objet d'un master-plan d'aménagement d'ensemble élaboré en concertation avec l'ensemble des pouvoirs publics. La vocation mixte et non exclusivement industrielle ne doit pas être remise en cause.

La délimitation de l'emprise est différente du document de référence validé le 25 juin 2015. Cette emprise est de 39 ha, alors que l'emprise fonctionnelle nécessaire est d'environ 20 ha. L'aménagement de l'emprise indiqué dans le dossier n'est pas compatible avec le master plan. L'implantation du site de maintenance ne doit pas compromettre le redéveloppement du site PSA.

La partie souterraine de la liaison avec la ligne 16 doit être réalisée en tranchée couverte sur la propriété PSA (traversée de la partie sud est à vocation résidentielle donc sans nuisances) et en aérien sur le site du SMI/SMR/PCC.

L'impact visuel du SMI/SMR/PCC depuis l'autoroute A1 (dont la hauteur et la longueur ne sont pas précisées) peut priver SEGRO (venant aux droits de ID Logistics France) et PSA d'un effet vitrine important.

L'étude d'impact doit prendre en compte le plan des réseaux et le plan des servitudes, notamment celles conférées aux terrains utilisés par MA France et SEGRO.

Le dossier n'indique pas quelle sera l'accessibilité du site par les transports en commun, la description de l'ouvrage annexe OA 210 et l'accès au site en phase chantier.

L'étude d'impact ne présente pas les incidences du projet et du passage des trains (vibrations, nuisances sonores notamment en période nocturne, pollutions dues à la station de nettoyage et à la station de lavage, ...) sur les activités existantes et sur les futurs logements prévus au sud est et au sud ouest du site PSA.

La fréquence, le tonnage et l'objet des convois exceptionnels accédant par la route ne sont pas précisés alors que l'accès par le réseau ferré national devrait être privilégié.

La SGP devra lever 2 réserves :

- La surface d'emprise devra être réduite ;
- Le programme fonctionnel du SMI/SMR/PCC devra prendre en compte les contraintes du site et ses perspectives de développement.

Gonesse/ 4/ MA France

MA France entreprise pérenne et implantée sur le site PSA d'Aulnay, pose la question des impacts industriels et environnementaux que le site de maintenance en tant que futur voisin aura sur son entreprise.

Elle précise ses contraintes en tant qu'installation classée, notamment pour les bruits et vibrations, dont elle craint les cumuls avec le future site faisant dépasser les normes réglementaires acceptables.

Elle demande donc des précisions sur ces impacts et les activités exactes du site de maintenance.

Elle s'inquiète notamment des émissions des vibrations induites sur ces activités (presses très sensibles - règles techniques à respecter

Il en est de même pour la pollution des eaux et des sols.

Pour la sécurité incendie, son inquiétude porte sur les capacités du réseau à soutenir les dispositions demandées par les services d'incendie et de secours et précise qu'à ce jour ces services n'ont pas connaissance de leur site industriel.

Il attire l'attention sur les systèmes de refroidissement de type tour aéro-réfrigérée.

Autre point d'inquiétude les flux logistiques en phase chantiers et exploitation, incompatibles avec des flux poids lourds, véhicules légers et piétons.

" Par conséquent au sujet d'un tel projet, nous allons devoir vous demander de nous fournir des garanties écrites validées par les autorités compétentes pour alléger voir suspendre certaines prescriptions de notre arrêté préfectoral."

Gonesse/ 5/ SEGRO

1. Le dossier d'enquête publique ne contient aucune information sur la hauteur de la réalisation aérienne de la ligne 17. L'ouvrage aérien étant intercale entre le terrain appartenant à la SCI SEGRO

LOGISTICS PARK AULNAY (venant aux droits de ID LOGISTICS France) et l'A1, il pourrait nous priver d'un effet vitrine essentiel à la commercialisation du bâtiment A en front de site.

2. Les études ne tiennent pas compte, des installations classées pour l'environnement (ICPE) dont bénéficié le SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY à proximité immédiate du futur SMI/SMR/PCC et qui n'ont pas été identifiées par l'étude d'impact.

3. Dans sa configuration projetée, Le futur SMI/SMR/PCC viendrait couper la voie de contournement extérieure du SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY sur laquelle nous bénéficions aujourd'hui d'une servitude de passage. Nous demandons le maintien de cette voie de contournement, côté ouest, afin de maintenir le niveau de sécurité actuel eu regard à l'arrêté d'autorisation d'exploiter ICPE, ainsi que pour préserver la fluidité de circulation autour du site en cas de blocage accidentel de la voie de contournement. Le futur SMI/SMR/PCC doit permettre le maintien de ce tronçon.

4. La parcelle située au nord du SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY entre la voie de contournement du site et la voie rapide N104, est aujourd'hui raccordée au système de voies ferrées du site PSA. Afin de préserver la potentialité à SEGRO d'être desservi par fret ferre en proximité immédiate du site, nous demandons que soit maintenu cet embranchement aux voies ferrées à l'usage de la SNCF Fret, distinctes de celles de la ligne 17 Nord et du futur SMI/SMR/PCC. Le maintien de cet embranchement est un enjeu d'intérêt général.

5. Enfin, l'étude des vibrations ne tient pas compte de l'usage futur du programme du SEGRO à l'intérieur duquel pourra être installé un système de convoyage mécanisé pour le tri de biens stockés puis distribués par l'utilisateur du programme. Quelles sont les mesures spécifiques prévues dans le futur SMI/SMR/PCC pour préserver SEGRO de tout effet négatif?

Sujet 1 : Le projet d'aménagement et de développement du site

RE 482 M. TROUSSEL Président du Conseil départemental de la Seine-St-Denis,

"SMR-I : il est regrettable que la carte n'identifie pas le site PSA dans sa totalité comme l'un des principaux projets d'aménagement du secteur, au même titre que le Triangle de Gonesse ou l'opération Aérolians (page 47 de la pièce D). L'implantation du SMR-I participe de la volonté de préserver tout ou partie de la vocation industrielle du site et constitue une opportunité pour développer des activités industrielles dans le domaine de la mobilité durable,

Il est indiqué que le site PSA possède un raccordement au réseau ferré national (RFN). Ce raccordement sera-t-il préservé avec l'implantation du SMR-I ? Quel sera l'impact du projet sur le réseau ferroviaire situé le long de l'A1 ?"

Question 1.1 contextes procéduraux :

La commission relève l'avis du Département sur l'absence dans le dossier des éléments concernant ce plan d'ensemble engagé par le groupe PSA qui constitue pourtant un territoire très important au Nord de la ville d'Aulnay. En effet, il n'est pas hypothétique comme le projet Europacity et va bien au delà d'une simple reconversion industrielle. La partie Nord est déjà très engagée au niveau industriel, en plus de l'activité existante et pérenne de MA France, mais ce "master plan" évoque aussi plus au sud un vaste programme immobilier mixte comprenant des logements (en fonction du futur PEB du Bourget) et des équipements liés ("la fabrique" et ses différents concepts de zones à thème mixtes, liées à l'historique automobile du site, avec notamment mise en valeur du Musée Citroën, etc). Quelles sont les procédures envisagées avec les services de l'Etat pour la prise en compte d'un tel projet d'aménagement du site PSA (OIN, Société d'aménagement, lotissement) ?

Question 1.2 trame viaire, desserte du site et OAP :

Le PLU de la ville d'Aulnay récemment adopté prend en compte ce projet au sein du réaménagement des 400 ha de sa zone Nord, notamment pour le secteur PSA au travers d'une OAP, qui aurait pu utilement être rappelée dans le dossier MECDU. Quels moyens de desserte de cette zone sont envisagés, que ce soit au niveau industriel pour la logistique ou pour les usagers et les employés du site actuel et futur ? Une trame viaire, telle que le

prévoit du plan d'ensemble PSA, devrait être définie pour assurer l'implantation et la desserte des différentes composantes de l'aménagement global tout comme celle d'examiner l'opportunité de réaliser notamment une voie transversale prolongeant éventuellement l'avenue Raoul Dufy, passant en viaduc sur l'autoroute A1 et traversant ensuite le triangle de Gonesse. Une telle voie de desserte est-elle compatible avec le projet de SMR ? Quelle procédure de trame viaire ou de cahier des charges envisager ?

Question 1.3 visibilité commerciale des entreprises (cf impacts paysagers thème 9) :

Pouvez-vous donner des précisions sur les caractéristiques prévues pour le traitement des installations et façades du centre SMR - SMI - PCC et préciser leurs aspects paysagers et si cet effet vitrine peut être pris en compte et respecté par votre projet de centre.

Question 1.4 de la coupure territoriale potentielle :

Un intervenant a évoqué la problématique de l'effet coupure du projet de maintenance, notamment pour développer des liaisons douces indispensables entre les zones Nord et Sud appelées à être aménagées. La mise en œuvre d'une passerelle de liaison est-elle envisageable et compatible avec l'aménagement de votre centre de maintenance ? Des mesures conservatoires peuvent-elles être prises pour cela en fonction de la trame viaire future ?

Sujet 2 : La surface d'emprise nécessaire pour le SMR SMI PCC

Question 2.1 surface d'emprise :

Le groupe PSA, en tant que propriétaire du site et concerné par son aménagement futur, fait état de préjudices potentiels à subir pour leurs perspectives immobilières liés à une emprise très imprécise dans le dossier variant entre 20 ha et 39 ha, mais évoquant aussi p49 de la notice explicative (pièce D) un périmètre enveloppe d'environ 45 ha et une emprise fonctionnelle de seulement 15 ha environ. Pouvez-vous justifier ces différences et donner des précisions sur l'emprise d'utilité publique exacte demandée et la justifier en attendant de la future enquête parcellaire ? Pouvez-vous faire état de l'avancement de toutes les études techniques préalables sur l'emprise nécessaire aux 3 fonctions SMR, SMI et PCC et leur localisation par rapport au bâti existant conservé et au bâti futur déjà autorisés ?

Question 2.2 programme fonctionnel du SMR, SMI, PCC :

Pouvez-vous apporter des précisions sur la répartition au sein de l'emprise de ses 3 fonctions différentes et justifier par des schémas son optimisation rationnelle (process et flux divers engendrés, lien avec le réseau fer) ?

Question 2.3 raccordements L16 et L17 :

Les intervenants évoquent des pages du dossier contradictoires pour le raccordement à la ligne 16 réalisée en tranchées ouvertes ou couvertes. Pouvez-vous apporter les précisions nécessaires ? De même pour le raccordement à la L17 qui utilise une voie fer existante.

Question 2.4 remblais à l'Est :

Sur cette partie à l'est du site, là où la ligne 17 devient aérienne, une zone de remblai importante évoquée par le dossier inquiète PSA qui en est propriétaire pour sa prospection immobilière. Qu'en est-il ?

Question 2.5 complémentaire de la commission d'enquête :

Quelle serait l'incidence de l'augmentation de la longueur des rames (de 54 à 108 m) sur le projet de SMR, notamment au niveau dimensionnement, emprise et coût ?

Sujet 3 : La prise en compte dans le projet de SMR, SMI, PCC des contraintes du site**Question 3.1 contraintes :**

Le groupe PSA, mais aussi l'entreprise MA France entreprise pérenne présente en limite de la future emprise avec ses contraintes d'installations classées ICPE, ainsi que SEGRO France pour le projet ID Logistic à l'Est et également en bordure, posent de nombreuses questions de respect des contraintes actuelles du site dans la mesure où elles sont antérieures et souvent actées, comme par exemple les servitudes perpétuelles évoquées, ou les voies routières. Ces contraintes logistiques avec les très nombreuses rotations des poids lourds nécessaires et pompiers pour la sécurité et les contraintes ICPE, sont-elles prises en compte et compatibles ?

Question 3.2 accès fer ID Logistic :

Dans le principe général du centre de maintenance, l'accès au Réseau Ferré National (RFN) a été préservé à la demande des services de l'Etat. Un accès fer pour ID Logistic est-il possible et compatible avec le SMR ?

Question 3.3 phase chantier :

PSA et les entreprises du site posent de nombreuses questions concernant la phase chantier, auxquelles vous devez apporter des réponses et des garanties concrètes pour en minimiser les nuisances et les préjudices économiques. Quels engagements pouvez-vous donner à ce sujet ? Quelles seront les voies d'accès à vos différents chantiers (RN370), entrées et sorties et le nombre de rotations de camion prévues ? La compatibilité avec le fonctionnement actuel du site a-t-elle été étudiée (sorties de nombreux camions MA France sur le boulevard André Citroën ?

Sujet 4 : Le planning d'étude, de procédures, de travaux et le respect de l'échéance 2023**Question 4.1 concertation :**

Pouvez-vous apporter des engagements vis à vis du groupe PSA et des entreprises du site sur une procédure de concertation pour mises au point techniques et des échéances de dates des différentes phases à venir avant lancement des chantiers ?

Question 4.2 échéance 2023 :

L'échéance de 2023 pour livrer le site de maintenance est cruciale pour la ligne 17 Nord, mais aussi pour la ligne 16 déjà déclarée d'utilité publique. Compte tenu de toutes les

contraintes techniques évoquées ci-dessus, quelles garanties pouvez-vous offrir pour respecter cette échéance ?

6. Thème 4 : Incidence du programme et du projet sur l'urbanisation, l'aménagement et le développement économique

Ce thème est relatif à l'appréciation des incidences du programme et du projet, en dehors du champ environnemental, pour bien appréhender ses effets sur le développement économique, l'urbanisation, et l'aménagement.

Cette appréciation est un préalable aux évaluations socio économiques et environnementales qui font l'objet des thèmes 7 et 9, et à la quantification des déplacements et de la fréquentation du projet, objet du thème 5.

Sur ce thème se sont exprimés les grands acteurs économiques de ce territoire, les collectivités, les associations et dans une moindre mesure le grand public.

Ce thème a été abordé à 38 reprises dans les observations.

Parmi les sujets évoqués par le public sur ce thème, la commission d'enquête retient les sujets suivants d'expression du public en lien avec la réalisation du programme et du projet sur le territoire nord est francilien:

- Le développement des activités existantes ;
- La création de nouvelles zones d'activités ;
- Les effets du développement sur l'urbanisation.

Sujet 1 : Le développement des activités existantes

La participation au développement économique est l'un des objectifs du Grand Paris Express exprimé dans la loi relative au Grand Paris.

Une partie du public retient l'importance de l'incidence du développement économique induit par le projet.

RE 70 M. AGABABIAN Villepinte, 93

considère que « le projet permet le développement économique ; s'il n'est pas réalisé maintenant, le coût poserait de sérieux problèmes pour les générations futures ».

Pour apprécier le développement des activités existantes lié au programme et au projet, il convient d'estimer l'effet complémentaire par rapport à une situation sans projet. Cette appréciation est éclairée par les observations des grands acteurs économiques sans toutefois quantifier cet effet complémentaire.

RE 490 Aéroports de Paris (ADP)

rappelle les prévisions de développement du trafic aérien sur la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle et les créations d'emplois corrélatives sur cette plateforme ; il souligne également les prévisions de développement pour la plateforme du Bourget, y compris celles du Musée de l'air et de l'espace.

« Le bassin d'emplois de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle présente une dynamique forte à l'échelle francilienne: 248 000 emplois totaux à ce jour, dont près de 86 600 emplois directs sur la plateforme ou à proximité immédiate, et 700 entreprises. Chaque million de passagers supplémentaires génère environ 4300 emplois en Ile-de-France dont 1500 emplois directs sur la plateforme.

Aussi, le développement des transports en commun constitue-il un enjeu primordial pour l'avenir de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. De ce point de vue, la ligne 17 Nord constitue un élément majeur d'accessibilité pour Paris-Charles de Gaulle en reliant notamment l'aéroport à Paris - Le Bourget, au

parc des expositions, à la zone de développement future du triangle de Gonesse et à Saint Denis Pleyel, la liaison avec Paris et avec La Défense s'effectuant par une correspondance à Saint-Denis Pleyel ».

Toutefois, ADP ne distingue pas les créations d'emplois liées spécifiquement au développement de l'accessibilité, et ne précise pas les créations d'emplois indirectes en dehors des plateformes ni leur localisation.

Viparis RE 497 et la SIPAC CE 1 présentent les prévisions de développement des Parcs des expositions de Villepinte et du Bourget. Ils rappellent l'importance du salon aéronautique de l'air et de l'espace biennuel au Bourget.

Viparis qualifie la situation actuelle des transports comme insatisfaisante, et constitue une menace pour le leadership de Paris.

RE 56 Paris Nord 2

rappelle ses prévisions pour le développement de son parc d'activités de Villepinte.

« Ce sera une desserte supplémentaire pour les 20 000 salariés travaillant aujourd'hui sur Paris Nord 2 et qui seront entre 50 000 et 70 000 d'ici trente ans ». « La ligne 17 est un atout indéniable et indispensable pour les entreprises internationales ayant choisi de s'implanter sur le parc, pour qui l'accès à leur siège/filiale, à l'aéroport et à Paris sera optimisé. L'arrivée de ce nouveau mode de transport viendra ainsi accroître l'attractivité du territoire.

Ces employeurs importants ont fait part à la commission d'enquête du rôle essentiel de leur accessibilité notamment par les transports en commun pour favoriser le recrutement de leurs employés ; ce que confirme le public directement concerné par les difficultés d'accès.

RE 282 M. MIGNOT Consultant Lyon, 69

« sans station proche, le Musée de l'air et de l'espace du Bourget n'aurait pas de rayonnement international »

RE 329 Mme TECHTACH Villiers-le-Bel, 95

« les transports sont une priorité absolue »

RE 406 M. TERRIER Paris 16ème

« le projet est une bouffée d'oxygène pour les voyageurs et les salariés de l'aéroport Charles de Gaulle »

RE 24 Charreyre

La gare aéroport du Bourget, une des deux seules gares nouvelles de cette ligne sans desserte de transport, n'intéressera que peu de monde étant donné que le Bourget est un aéroport d'affaires. Seul le développement de quelques entreprises pourrait aider à la desserte de cette gare. Mais l'espace disponible à proximité de la gare et les nuisances de l'aéroport limiteront le développement autour de cette gare. Cette gare ne pourra pas booster la fréquentation de cette ligne à elle seule.

RE 81 Air France

La compétitivité du hub international passe par l'image de modernité et d'efficacité qu'il peut offrir aux voyageurs qui la rejoignent, ponctuellement ou régulièrement et notamment par l'amélioration de la desserte depuis et vers la capitale.

RE 136 M. VINCHON Chef d'entreprise Saint-Cyr -l'École, 78

C'est tout le pôle aéronautique du Bourget qui en profitera mais plus largement la filière air et espace française ainsi que le tissu commercial local qui bénéficiera quant à lui de l'accroissement de visiteurs sans les inconvénients des nuisances routières.

RE 225 M. TERRIER Président Association « Bourget Pro'Mobilité » Le Bourget, 93

L'essor des différents pôles ne peut se concevoir sans la mise en place de nouvelles infrastructures ferroviaires.

RE 456 ENVIRONNEMENT 93

Les impacts d'autres projets en développement tels que, l'extension du Parc des Expositions de Villepinte, la zone d'activités de Paris Nord 2, la ZAC Aérolians sont mal pris en compte et ne permettent pas de les situer dans une analyse, quant à leur participation à l'utilisation des transports routiers ou des transports collectifs mis à leur disposition.

Il existe donc un consensus sur la participation du projet au développement économique des activités existantes -y compris semble t'il des opposants au projet - ; mais cette incidence ne devrait pas rester qualitative.

En conséquence, la commission d'enquête estime utile d'avoir un éclairage sur sa quantification.

Question complémentaire de la commission d'enquête**Question 1.1 : La création d'emplois**

La SGP peut elle donner un ordre de grandeur des créations d'emplois liées à la réalisation du projet, notamment sur les sites des activités actuelles, en précisant leur localisation pour définir le territoire d'incidence du projet (cf question 3.1)?

Sujet 2 : La création de nouvelles zones d'activités

Le projet favorise la création de nouvelles zones d'activités sur ce territoire nord est francilien. Le dossier d'enquête présente les projets de nouvelles zones d'activités telles que le Triangle de Gonesse avec sa ZAC d'activités dont l'existence est conditionnée par le projet, la ZAC Aérolians, le site PSA.

La CCIP Paris Ile-de-France RE 470 présente les différents aspects de cet effet en soulignant que la mise en œuvre du programme a un effet important sur le développement économique de la région.

Les trois Conseils départementaux du Val d'Oise, de Seine Saint Denis et de la Seine-et-Marne reprennent les mêmes arguments pour ce qui concerne leur territoire, ainsi que la plupart des 10 communes concernées par l'implantation du projet : notamment Gonesse (RE 82) et Le Tremblay-en-France (RE 454). Le Conseil départemental de Seine-et-Marne (RE 425) précise que le projet « va renforcer l'attractivité économique des bassins de vie autour du Mesnil-Amelot et de la plateforme aéroportuaire de Roissy, et le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis (RE 482) qu'il convenait « de prendre en compte le projet important d'aménagement du site de Dugny-La Courneuve ».

Le Conseil départemental de Seine Saint Denis et la CCIP précisent que « le projet permet le concours des Hubs dont les trois internationaux : Grand Roissy, Le Bourget Aéroport et Triangle de Gonesse ».

Le Collectif pour le Triangle de Gonesse (RE 491) estime « le caractère irréaliste des prévisions de création d'emplois liée à Europacity ; il convient de ne pas oublier les emplois détruits par ce projet ». Il demande que « l'étude finale du projet de la ligne 17 Nord tienne compte de la non réalisation d'Europacity ».

Question complémentaire de la commission d'enquête

Question 2. 1 : les nouvelles zones d'activités et la création d'emplois correspondants

La SGP peut-elle préciser l'inventaire des zones d'activités potentielles du nord est francilien dont la viabilité économique est liée directement à la réalisation du programme et du projet, avec une indication de leur surface et du nombre d'emplois envisagés ?

Sujet 3 : Les effets du développement sur l'urbanisation

En plus de la création des zones d'activités, l'urbanisation du nord est francilien bien que limitée par les PEB de Roissy et du Bourget, va se développer aussi bien en densification qu'en extension urbaine dans le cadre du SDRIF. Il convient donc de préciser le périmètre géographique correspondant et l'accroissement démographique et des emplois liés directement au projet.

RE 312 Anonyme

« ce secteur possède des ressources foncières ; il serait donc intéressant d'en améliorer la desserte avant la construction d'ensembles immobiliers importants ».

« sans la ligne 17, les projets seront tués dans l'œuf ; or, ils sont d'une importance vitale pour le développement de ce territoire qui a besoin d'un bel avenir ».

Au cours de la réunion publique du Mesnil-Amelot, M.Albarello, député de Seine-de-Marne, a déclaré que « tout ce secteur du Nord Ouest Seine-et-Marne va se développer énormément », et M. Bazin, Président du Conseil départemental du Val d'Oise, s'est positionné sur une « urbanisation économique du corridor aéroportuaire à proximité des quatre communes reconnues comme les plus défavorisées de toute la région ».

Cependant, le SDRIF prévoit une urbanisation limitée et la CCIP RE 470 recommande de « maîtriser les impacts du développement sur les territoires et les entreprises en assurant une bonne coordination avec les projets de territoires ».

De son côté, le Collectif Pour le Triangle de Gonesse RE 491 considère que « les pôles futurs représentent un étalement urbain censé être évité par le Grand Paris Express ».

RE 32 M .Godart

Est-il bien raisonnable de construire dans une zone si voisine d'un aéroport où un crash n'est pas impossible puisque ce scénario s'est déjà produit à plusieurs reprises?

RE 171Anonyme Versailles, 78

Il est évident que les transports en commun seront encore plus utiles dans 10 ans qu'ils ne le sont déjà aujourd'hui. Ce n'est pas parce qu'une zone a un faible taux d'habitants qu'elle doit être oubliée. Les transports amènent des habitants.

Question complémentaire de la commission d'enquête

Questions 3.1 : le périmètre de l'urbanisation induite par le projet et la croissance démographique et des emplois d'ici 2030.

La commission d'enquête considère comme l'Autorité environnementale que les CDT comprennent des projets qui auraient été réalisés indépendamment du Grand Paris Express. Il convient donc de préciser le périmètre d'influence du projet sur l'urbanisation induite. La SGP peut-elle préciser globalement le territoire de l'urbanisation induite par le projet, la

prévision d'accroissement démographique et des emplois sur ce périmètre d'ici 2030 et au-delà? (compte tenu des incertitudes liées aux prévisions en la matière, il est préférable d'estimer les fourchettes correspondantes).

7. Thème 5 : Déplacements, transports, exploitation, fréquentation, sécurité et sûreté

Ce thème comprend l'ensemble des évaluations des déplacements concernés par le projet permettant d'établir des prévisions de trafic pour la ligne 17 nord et ses interconnexions par rapport à une situation sans projet. En effet, il convient de répondre aux interrogations relatives à l'incidence de la création de la ligne sur les déplacements et leurs modes de transport, et en conséquence à son intérêt socio économique traité dans le cadre du thème 7.

Ces évaluations sont liées notamment aux conditions d'exploitation prévues pour cette ligne et aux estimations de gains en temps de parcours correspondants ; en conséquence, le thème s'intéresse au niveau de service offert aux usagers, y compris en matière de sécurité et de sûreté.

Compte tenu du contexte spécifique de cette ligne, les extrémités des déplacements concernés situés sur ce territoire nord est francilien desservi par le projet sont généralement situées bien au delà du périmètre d'accessibilité à pied aux gares généralement évalué à 800 m environ.

Le territoire concerné par ces déplacements donc desservi par le projet doit être précisé

Selon la loi relative au Grand Paris, l'établissement public Société du Grand Paris « veille au maillage cohérent du territoire par une offre de transport de surface permettant la desserte des gares du réseau de transport public du Grand Paris ».

Conformément aux objectifs du Grand Paris Express, il s'agit de créer un réseau complémentaire s'appuyant sur le réseau du métro permettant de compléter la desserte notamment en grande couronne pour favoriser le report déplacements de la voiture particulière vers les transports en commun, enjeu principal de la réduction de l'émission des gaz à effet de serre et de la pollution de l'air émises par la circulation au niveau de la région.

Ce thème s'intéressera aux transports de rabattement fonctionnellement liés au projet et nécessaires pour atteindre les objectifs retenus. Les évaluations de trafic du projet doivent en tenir compte.

En lien avec le thème 2, ce thème doit apporter une réponse aux nombreuses questions posées par les collectivités et le public sur la capacité offerte basée sur la longueur des rames des quais et des gares. Il s'agit donc d'apprécier la saturation potentielle et son échéance à partir des études de trafic, et de l'évaluation de la charge dimensionnante en tenant compte des prévisions d'exploitation.

La prévision et la prospective présentant par nature des incertitudes, il s'agit d'explicitier les facteurs d'incertitudes d'examiner les mesures à prendre en application du principe de précaution

Ce thème est donc fondamental pour apprécier l'utilité publique du projet.

Ce thème a été abordé à 47 reprises dans les observations.

La commission d'enquête a retenu les sujets suivants d'expression du public :

- La desserte du territoire : quel territoire et quelle desserte;
- Les transports de rabattement ;
- Le tronç commun avec la ligne 16 ;
- L'interconnexion avec la ligne H ;
- La prise en compte des projets potentiels sur le territoire d'influence du projet ;
- L'évaluation de l'échéance de la saturation de la ligne 17.

Sujet 1 : La desserte du territoire : quel territoire et quelle desserte ?

De nombreuses observations du public, notamment celles donnant un avis défavorable au projet, estiment que le projet ne dessert pas le territoire. Le public ne précise pas si sa notion de desserte se limite ou non au rayon habituel de 800 m autour des gares pour l'accessibilité à pied.

Il apparaît que le public est très peu informé de l'offre actuelle de transports sur ce territoire notamment en matière de desserte par les bus et que les CDT dont s'était la vocation n'ont pas précisé l'offre complémentaire à prévoir et à programmer pour assurer la cohérence complète entre l'aménagement et la desserte.

Le dossier de concertation mentionne 25 communes concernées par le projet.

Le dossier d'enquête (documents G1 et G2) retient pour l'analyse des déplacements un territoire correspondant à 8 secteurs de l'enquête générale sur les transports (EGT) qui concerne 76 communes du Val d'Oise, de Seine Saint Denis et de Seine et Marne. Ce territoire est plus étendu que celui des 5 CDT.

RE 491 Collectif Pour le Triangle de Gonesse

L'objectif de réduction des temps de trajet concerne assez peu le territoire, compte tenu des besoins non couverts pour les principaux pôles d'habitat, qui continueront à utiliser les lignes B et D du RER.

Les travailleurs de Roissy, dont 70% sont postés, continueront à venir en voiture. D'ailleurs, les plus nombreux habitent au Nord de l'Île de France et en Picardie.

La ligne 17 N ne dessert pas les principaux quartiers sensibles suivants:

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

RE 456 ENVIRONNEMENT 93

L'ensemble du réseau Nord vers Roissy aurait dû faire l'objet d'une étude globale prenant en compte les besoins des voyageurs utilisant les transports aériens, des salariés travaillant sur l'aéroport, des habitants du Nord de la Seine-Saint-Denis. L'enquête publique menée sur le projet de la ligne 17 ne convient pas à ce débat.

Environnement 93 estime que la ligne 17 Nord, dans la configuration proposée, n'est pas la solution adaptée au développement du territoire.

RE 24 M.Charreyre

Les gares desservies par la ligne 17 nord, n'apportent rien à la très grande majorité des Franciliens et ne desservent aucun quartier d'habitation.

Question 1.1 Le périmètre d'analyse des déplacements et le territoire desservi par le projet

Une partie du public estime que le projet ne dessert pas le territoire du projet.

La modélisation des déplacements (avec leur origine et leur destination) devant emprunter le projet devrait permettre de préciser une partie du périmètre enveloppe de ces déplacements : quel est ce périmètre au niveau du nord est francilien ? Peut-on isoler la

partie de ces déplacements dont l'origine est le domicile afin de répondre à la question du territoire desservi? Peut-on préciser la part des déplacements liés au sud de la Picardie ? Ce territoire recoupe t'il celui des CDT ? La modélisation des répartitions modales a-t-elle tenu compte des futurs transports de rabattement vers les gares (cf le sujet suivant) ? S'agissant des déplacements domicile travail correspondant aux sites d'emplois situés dans ce nord est francilien, comprennent ils ceux de la plate forme aéroportuaire de Roissy ?

Ces questions sont connexes à celle posée dans le cadre du thème 4 sur l'urbanisation induite par le projet. Le territoire de l'urbanisation induite est elle celui des déplacements quantifiés dans les études de trafic?

Question 1.2 : La population et les emplois desservis par la ligne 17 Nord

La SGP peut elle préciser la population et les emplois desservis par la ligne 17 nord dans ce nord est francilien et le périmètre correspondant dans la situation actuelle de la population et des emplois de ce territoire et dans la situation 2030? Quelle est leur évolution probable d'ici 2040 à comparer aux prévisions de l'Insee et à celle des principaux générateurs de déplacements? La SGP retient elle les chiffres du rapport de contre expertise de l'évaluation socio économique : entre 2005 et 2030 dans le territoire du projet, une augmentation de 2 000 habitants par an et de 4 600 emplois par an ?.

Sujet 2 : Les transports de rabattement

Ce sujet est directement lié au précédent. Le territoire desservi n'est pas limité au fuseau du périmètre de la déclaration d'utilité publique. A titre d'exemple, la SGP a indiqué que la gare du Mesnil-Amelot pourrait desservir en 2035 230 000 habitants à moins d'un quart d'heure en voiture.

Une partie du public n'a pas pris en compte la perspective de la création de transports de rabattement liés au projet, bien que le dossier d'enquête précise sa gouvernance avec la création de comité de pôle pour chaque gare. Cependant, la commission d'enquête regrette que les études engagées en vue de la création de ces transports de rabattement n'aient pas été mis à la disposition du public, alors qu'il s'agit de transports fonctionnellement liés au projet.

Les transports de rabattement sont structurants pour la détermination de l'aménagement des abords des gares, et la conception des gares. Ils comprennent par mode les équipements terminaux (par exemple les gares routières pour les bus et les cars) ainsi que les parcs de stationnement à proximité des gares du GPE.

Le rapport de contre expertise de l'évaluation socio économique indique : « la pleine efficacité de la ligne 17 Nord et les prévisions de trafic réalisées sont liées à la mise en œuvre d'une stratégie de déplacements tous modes dans le périmètre d'influence de cette ligne ; cette stratégie est esquissée dans le dossier, mais elle devrait être mise au point de manière plus précise et préparée opérationnellement. Par ailleurs, sa concrétisation dépend d'engagements suffisamment forts des différents maitres d'ouvrage ou autorités en charge de ses différentes actions.

Nous estimons qu'en accompagnement du lancement de l'enquête d'utilité publique de la ligne 17 Nord cette approche globale devrait être définie son contenu présenté et les processus de contractualisation avec les différents acteurs annoncés ».

Le dossier d'enquête précise l'organisation mise en place avec les comités de pôle : « chaque pôle fait l'objet d'une étude de pôle (dans un rayon de 600 m) et d'actions (dans un rayon de 300 m) qui devront être opérationnelles à la mise en service du GPE. Le périmètre d'étude

du pôle prend en compte le périmètre des équipements permettant le rabattement des voyageurs sur la gare, dans un rayon maximal autour des gares ou accès aux quais correspondant à 10 mn de temps de rabattement sur les modes » ; « les gares du GPE invitent à repenser l'articulation et la complémentarité entre les différents réseaux de transport en commun et l'offre de stationnement aux abords des gares ».

Le public est demandeur d'informations sur les dessertes à créer en liaison avec le projet.

RE 2 M.GRANGE, urbaniste, Paris 19°

Ne pas oublier la desserte interne et l'accessibilité de ces territoires fragmentés.

RE 31 Mme Da Silva Cadre intermédiaire Arnouville ,95

Habitante d'Arnouville, je souhaiterais savoir si une connexion pourrait être envisagée avec la gare d'Arnouville-Villiers le Bel-Gonesse afin que le maximum d'usagers puisse bénéficier de cet ouvrage structurant?

RE 470 CCIP

Demande d'assurer des interconnexions efficaces avec les autres modes de transports (barreau de Gonesse, liaisons multimodales à créer dans le cadre des pôles et des PDIE).

Demande la prise en compte avec les PIR des besoins d'accès des véhicules particuliers aux gares

RE 428 M.BAYER Technicien aéronautique Airbus Hélicopters

L'énorme avantage étant de passer au multi modal, 1ere partie trajet route ou co-voiturage et l'autre partie possible en transport public. La seule condition étant d'avoir à proximité de la gare du Mesnil Amelot un parking de préférence gratuit.

RE 490 Aéroports de Paris

La ligne 17 contribuera aussi largement à améliorer le lien des territoires du Grand Roissy avec l'aéroport que ce soit à l'Ouest par des stations nouvelles et la restructuration du réseau fin de bus ou à l'Est en Seine et Marne avec la station du Mesnil Amelot.

Le projet du Grand Paris Express constitue donc une opportunité majeure pour les aéroports et leurs territoires, en offrant des correspondances avec l'ensemble du réseau existant ou projeté. Il est déterminant pour les habitants et pour les nombreuses activités économiques qui s'y développent. Tous ces développements bénéficieront des pôles d'échange multimodaux organisés autour du métro du Grand Paris et de ses connexions rapides et efficaces. Il contribuera également à la limitation de la congestion routière et des pollutions associées.

RE 4 M.SASSONE-CAVALIERE

Les gares prévues sans parc de stationnement sont source de mécontentement et nuisances.

RE 425 Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

La mise en service de la ligne 17 Nord, constitue une opportunité déterminante pour la mobilité des Seine-et-Marnais. Cette nouvelle desserte en transport collectif, particulièrement structurante, permettra en effet d'améliorer les déplacements au sein du Département, entre les bassins de Roissy, Chelles et Marne-la-Vallée, mais aussi d'accéder à de nouveaux pôles d'emplois, de services ou de loisirs au sein de la métropole, tel que Saint-Denis ou la Défense.

La gare du Mesnil-Amelot, porte d'entrée du Grand Paris Express du Nord Est de l'Île-de-France, ne saurait fonctionner sans offrir les possibilités de rabattement adéquates dimensionnées pour le réseau à terme, tant pour les véhicules particuliers que pour les transports en commun de surface

Le Département de Seine-et-Marne demande à la SGP que l'ensemble des équipements d'intermodalité soient dimensionnés pour le réseau à terme et être opérationnels dans leur intégralité dès la mise en service de la ligne 17 en 2024.

RE 482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, 93

La restructuration du réseau de bus devra être définie très en amont afin d'anticiper les aménagements de voirie nécessaires au bon fonctionnement des lignes, en particulier aux abords des gares.

RE 81 Air France

Les activités d'Air France sont étalées sur l'ensemble de la plate-forme aéroportuaire. Se pose la question du dernier kilomètre au-delà de la gare Roissypole qui reste problématique et insuffisamment prise en compte par la desserte de bus. Une réflexion sur l'intermodalité des gares est indispensable pour couvrir l'ensemble des pôles d'emplois du Grand Roissy.

Réunion Le Mesnil Amelot/ 4 /Mme Margate Conseiller Mitry Mory

A 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.

Le Mesnil Amelot /2/ Conseil départemental de Seine et Marne

Nous émettons la proposition que la gare du Mesnil Amelot soit le départ d'une nouvelle ligne qui relie du nord au sud notre département, ses zones d'habitat, d'emploi, d'équipements, de formation, offrant ainsi une alternative à l'A 104, axe routier polluant et largement saturé. Une telle ligne ferrée assurerait les interconnexions de la ligne 17 et des RER B, E, A et D et concernerait 1 million d'habitants en zone d'influence directe dans un département à l'essor démographique important.

Le Mesnil Amelot/ 3 /commune de Mitry Mory

Des interconnexions sont annoncées mais il semblerait qu'aucune ne soit prévue avec la ligne K. Or, cette ligne continue de se développer à l'image de notre secteur.

D'autre part, si la Seine-et-Marne est desservie par la ligne 17 du Grand Paris Express, cette ligne se termine en impasse, comme la ligne RER B.

Notre ville est convaincue de la nécessité de réaliser, à terme, un bouclage, à partir de la ligne 17 jusqu'à Melun, ce qui permettrait d'assurer les interconnexions avec les lignes B, E a et D du RER.

En effet, le département de la Seine-et-Marne ne dispose d'aucune de ligne de transport structurante reliant le Nord au Sud.

Réunion Le Mesnil Amelot/ 7 / M.BAZIN Président du Conseil Départemental du Val d'Oise, 95

La qualité des interconnexions avec les radiales est essentielle. La délibération prise à l'unanimité du Conseil départemental du Val-d'Oise rappelle qu'à Saint-Denis Pleyel l'interconnexion avec la ligne H est tout à fait essentielle. Pour que les 200 000 voyageurs val-d'oisien par jour puissent bénéficier du réseau il faut que cette interconnexion soit créée. Je demande très fortement que les études de cette interconnexion soient réalisées.

S'agissant du barreau de Gonesse, il est nécessaire 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 sa préfiguration. 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 entre les deux RER B et D est essentielle, pour l'accès à l'emploi pour les populations les plus défavorisées de l'est du département.

Réunion Le Mesnil Amelot/ 9 /Mme FERTE

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? Comment cela va-t-il s'organiser ?

Gonesse /3 /M.BOISSY, Gonesse, 95

Il manquera le Barreau de Gonesse, et il faudra développer l'offre de transports du type BHNS notamment vers Roissy 90% des salariés de la plate forme aéroportuaire venant travailler en voiture.

Réunion Gonesse/11/M.BOISSY, Gonesse,95

On a actuellement des lignes de bus Noctilien, dont une qui dessert le secteur de Villiers-le-Bel et de Garges. La ligne 43 part de Gare de l'Est et va jusqu'à Sarcelles-Lochères. Ne serait-il pas préférable

au regard des 35 millions investis dans le BHNS, de la dévier à partir de Garges, de l'emmener sur le BHNS et de faire le terminus au Parc des Expositions ?

Deux lignes partent également de la Gare de l'Est vers Roissy, pourquoi ne pas prendre l'une des deux lignes et l'emmener vers le Parc des Expositions pour faire la jonction entre ces lignes ? Cela répondrait aux préoccupations des horaires décalés des salariés.

Réunion Le Mesnil Amelot/ 4/ Mme Margate, Conseiller Mitry Mory, 77

A 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.

Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question 2.1 : La démarche engagée pour définir les besoins de transports de rabattement et le rôle de la SGP.

L'expérience montre qu'il faut de nombreuses années pour mettre au point un plan de déplacements, compte tenu des nombreuses études et procédures à mener associant un nombre d'acteurs importants et nécessitant des financements. Pour la seule opération du BHNS (ligne 20), il aura fallu plus de 6 ans depuis les premières études jusqu'à la mise en service prévue fin 2016. Par ailleurs, le barreau de Gonesse, lien RER B RER D, initialement prévu pour 2020, n'est pas sûr d'être mis en service en 2024, compte tenu notamment de son coût.

Le STIF a produit une étude non encore officielle sur la desserte du Grand Roissy avec une perspective de 12 BHNS.

Le rapport du CGEDD « Les gares du grand Paris. Evaluation des dispositifs de réalisation mis en œuvre sous l'autorité de l'Etat » de septembre 2015 note que « les comités de pôle constituent une initiative prometteuse pour définir les projets d'intermodalité, mais à 5 conditionsdont la définition des besoins d'accès et de stationnement à chaque gare avec leur programmation. Il convient donc que chaque comité de pôle engage une démarche de projet le plus tôt possible pour assurer une mise en service des transports aux dates de mise en service des gares du GPE ».

La politique de stationnement aux abords des gares doit être définie pour répondre à la demande, notamment en cas d'insuffisance temporaire ou définitive de transports de rabattement, tout en tenant compte de l'économie des opérations et de la limitation de la capacité pour favoriser le recours aux vélos et deux roues et aux transports de rabattement.

La SGP est elle en mesure d'assurer la coordination des études des différents comités de pôle pour assurer leur cohérence notamment dans le cas où certains transports de rabattement peuvent concerner plusieurs pôles, voire à la fois la ligne 16 et la ligne 17 ?

Quelle mission la SGP aura au sein de chaque comité de pôle ? Est- elle en capacité de faire respecter cet objectif de concordance des mises en service des gares et des transports de rabattement et de s'engager en la matière compte tenu des problèmes de financement ?

Peut- elle promouvoir la mise en place de plans locaux de déplacement par les collectivités sur les territoires concernés ?

Question 2.2 : La quantification des besoins de transports de rabattement et des capacités de stationnement à créer

A partir des évaluations des trafics entrant et sortant des gares, la SGP peut elle donner un ordre de grandeur des déplacements nécessitant des transports de rabattement et des

capacités de stationnement (en dehors des déplacements à pied ou utilisant les modes doux) ? Les évaluations correspondantes peuvent-elles être mises à la disposition de la commission d'enquête notamment pour apprécier la cohérence entre les trafics des gares et les trafics de la ligne ?

Quel part de rabattement peut être assuré par le prolongement de la ligne 7 jusqu'au Bourget Aéroport ? Ce prolongement est-t-il prévu dans la situation de projet 2030 et les évaluations de trafic correspondantes ?

Question 2.3 : Les plannings et le respect de la concomitance des mises en service

Quels sont les plannings des études, procédures et travaux concernant les transports de rabattement et les aménagements des abords des gares pour chacune des 6 gares ?

Qu'a-t-on prévu pour la situation particulière du rabattement provisoire à assurer en 2024 à la gare du T2 en attendant la mise en service de la gare du Mesnil-Amelot en 2030 ?

A quelle date seront définis les besoins de transports de rabattement devant desservir les 6 gares de la ligne 17 Nord, ainsi que les capacités de stationnement liées à l'accès à ces gares ?

Sujet 3 : Le tronc commun avec la ligne 16

Ce sujet est important pour l'exploitation des lignes 16 et 17. Il détermine en partie la capacité de chacune de ces lignes. Il est évoqué par l'ensemble des publics : collectivités, associations, et grand public.

L'avis du Commissariat à l'investissement (CGI) note que « les principales faiblesses du projet portent sur un risque de sous-capacité du tronc commun des lignes 16 et 17 entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER à prendre au sérieux. Ce risque serait encore aggravé si le CDG Express ne se réalise pas ». Le CGI recommande « d'approfondir au plus vite la réflexion sur les problèmes de pointe de trafic sur la section commune aux lignes 16 et 17, et anticiper les mesures correctrices (longueur des quais pour autoriser un allongement des rames, régime d'exploitation du tronc commun, ...) si le risque de sous-capacité est avéré ».

Le rapport de contre expertise de l'évaluation socio économique estime le risque de saturation de ce tronc commun : « Le rôle de la ligne 17 serait considérablement accru dans l'éventualité où le site de Paris serait retenu pour l'organisation des Jeux Olympiques de 2024 ou d'une exposition universelle ou si le projet de CDG Express ne pouvait être mené à bien.

Compte tenu des risques de saturation du tronc commun aux lignes 16 et 17, il nous semble nécessaire d'examiner les mesures conservatoires pour garantir des conditions d'exploitation fiables et performantes sur le tronc commun en 2030 ; et de voir avant de lancer les travaux si ces précautions sont nécessaires ».

Enfin, l'avis du STIF émet une réserve « sur la capacité du système 16/17 de répondre à long terme à la demande de trafic » ; la réponse de la SGP garantit la robustesse de l'exploitation des deux lignes y compris avec des intervalles réduits à l'échéance 2030, mais avec un risque de sous évaluation, notamment en raison d'un abandon éventuel du CDG Express, d'une part, et d'autre part, d'une probable augmentation des trafics après 2030 (cf le sujet n°6).

Le public s'inquiète des conditions d'exploitation de ce tronc commun et propose différentes mesures : solutions d'exploitation, doublement du tunnel, mesures conservatoires, ..

RE 13 M.SAULNIER, Paris, 75

Il serait judicieux de prévoir des mesures conservatoires pour un éventuel doublement du tunnel entre le Bourget et St Denis en créant un entonnoir sur la section 17 Nord du tunnel non loin de celui déjà prévu sur la ligne 16 pour le débranchement; ceci pour assurer une desserte complète jusqu'à Pleyel de la ligne 16 et éviter de la cantonner au Bourget pour faire s'exprimer pleinement la 17 en cas de besoin, surtout lorsque la ligne sera prolongée à Nanterre plus tard...

St Denis-Pleyel sera dès lors un pôle majeur et devoir obliger les voyageurs à changer deux fois pour atteindre la partie nord de la ligne 16 me paraît assez discriminatoire, même si depuis Châtelet, on peut atteindre la ligne 16 par le RER B et cela permettra en plus de pouvoir prolonger la 16 ailleurs pour étoffer éventuellement le maillage là où cela sera nécessaire.

RE 180 AUT

La création de la ligne 17 Nord créerait une exploitation en fourche avec la ligne 16, avec un déséquilibre de charge (4 trains/7 pour la 16) et des risques de saturation de la ligne 16 aux heures de pointe soulignés par le STIF.

RE 427 Ville de Villiers-le-bel, 95

S'interroge sur la capacité de la ligne 17 Nord, limitée par :

la fréquence des trains (un train toutes les 3 à 4 minutes à l'horizon 2030), du fait du partage du tronçon Saint Denis Pleyel-Le Bourget RER avec la ligne 16 du Grand Paris Express

RE 456 Environnement, 93

Dégradation du service: la SGP annonce que dans le secteur de la gare « Le Bourget RER », la possibilité serait donnée à l'exploitant de dissocier l'exploitation des lignes 16 et 17, en faisant circuler des trains respectivement sur le tronçon Le Bourget RER – Noisy-Champs (avec terminus à la gare Le Bourget RER) et sur le tronçon Saint-Denis Pleyel – Le Mesnil-Amelot, favorisant ainsi la desserte des parcs d'exposition. Cette disposition dégradera bien sûr de manière importante la qualité de service attendue par les voyageurs habitant le Blanc- Mesnil, Aulnay-sous-Bois, Sevran, Clichy, Montfermeil, Chelles, Noisy-le-Grand. La priorité aux habitants du territoire aurait pourtant dû être la ligne de conduite essentielle de la SGP.

Environnement 93 considère que les objectifs des transports du Grand Paris ne sont pas remplis dans le cadre d'un projet dont ne bénéficient pas les habitants du territoire, et qui pourra même dégrader les améliorations attendues depuis longtemps

RE 445 Conseil Départemental du Val d'Oise, 95

DEMANDE de préserver le débranchement permanent de la Ligne I6 en gare du Bourget RER

RE 482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, 93

Le dimensionnement et les conditions d'exploitation doivent être pensés afin de répondre aux besoins à terme. Sur ce point, il rappelle qu'un débranchement avec le terminus de la ligne 16 au Bourget RER en direction ou en provenance de Noisy-Champs n'est pas acceptable pour le Département.

La pièce D (p. 53) rappelle que la configuration des infrastructures dans le secteur de la gare « Le Bourget RER » offre la possibilité de dissocier l'exploitation des Lignes 16 et 17, en faisant circuler des trains respectivement sur le tronçon Le Bourget RER - Noisy-Champs (avec terminus à la gare « Le Bourget RER ») et sur le tronçon Saint-Denis Pleyel - Le Mesnil-Amelot. Cette disposition de conception est de nature à préserver les évolutions de capacité des Lignes 16 et 17, soit à l'occasion d'événements particuliers (salons du Bourget ou manifestations au Parc des Expositions Paris Nord Villepinte, par exemple), soit à plus long terme le cas échéant, tout en offrant une correspondance aisée et rapide aux voyageurs du fait d'une synchronisation entre les trains des Lignes 16 et 17 qui desservent le même quai. Le Département a fait part à de nombreuses reprises (lors de l'enquête publique des Lignes 14 Nord - 16 et 17 et dans le cadre de la CIA (consultation inter administrative)) de son opposition à cette mesure qui fragilise la desserte du territoire de la Seine-Saint-Denis.

CE 6 Délibération Conseil municipal Arnouville, 95

Elle demande que soient précisées les conditions dans lesquelles le tronçon Saint-Denis Pleyel –Le Bourget RER pourrait à terme et de façon permanente être affecté à la seule ligne 17 afin d'améliorer la fréquence de cette dernière.

CE 479 Communauté d'Agglomération Roissy- Pays de France

S'interroge sur la capacité de la ligne 17 Nord, limitée par:

- la fréquence des trains (un train toutes les 3 à 4 minutes à l'horizon 2030), du fait du partage du tronçon Saint Denis Pleyel - Le Bourget RER avec la ligne 16 du Grand Paris Express ;

Demande en conséquence que soient précisées les conditions d'exploitation de la ligne 17 et de leur articulation avec celles de la ligne 16, et notamment les conditions dans lesquelles le tronçon Saint Denis Pleyel - Le Bourget RER pourrait, à terme et de façon permanente, être affecté à la seule ligne 17 afin d'améliorer la fréquence de cette dernière.

RE 54 Anonyme

Il faudrait construire des quais plus longs pour anticiper les évolutions futures, comme ce qui a été fait auparavant pour le métro parisien. Ainsi, ne pas prévoir le tronçon en commun avec la 16, qui elle-même devrait avoir un gabarit et des trains de métro parisien.

RE 445 Conseil Départemental du Val d'Oise, 95

RAPPELLE la nécessité de préserver la faisabilité de la liaison directe entre Roissy et La Défense via le prolongement de la ligne 17 vers l'Ouest

Question 3.1 : L'incertitude de l'exploitation qui sera définie par le futur exploitant

Le rapport de contre expertise fait part de « l'incertitude du niveau de service annoncé compte tenu des optimisations qui seront décidées par l'exploitant ».

Question préalable concernant directement l'exploitation et les évaluations de trafic : l'exploitant futur devant être désigné à la suite d'une consultation, y a-t-il une incertitude sur les prévisions d'exploitation compte tenu des marges d'évolution qui seront laissées à la l'exploitant ?

Question 3.2 : La capacité d'une rame

Est il justifié de retenir une capacité de 500 voyageurs par rame qui semble correspondre à 3 personnes au m2, et en conséquence à un niveau d'inconfort notamment pour les usagers avec bagages allant à l'aéroport ou en revenant ?

Question 3.3 : Les mesures conservatoires pour le doublement du tunnel

Des mesures conservatoires sont elles prévues pour un éventuel doublement du tunnel permettant à terme de mettre fin au tronc commun et d'affecter un tunnel à chaque ligne ?

Question 3.4 : Le choix des priorités d'exploitation entre les lignes 16 et 17

Sur quelles bases seront déterminées les priorités données à chaque ligne par rapport à l'autre pour l'exploitation de ce tronc commun ?

Quelle est la probabilité et quelle est l'échéance d'un terminus de la ligne 16 au Bourget RER ?

Question 3.5 : Les mesures conservatoires pour le prolongement à l'ouest de la ligne 17

Le prolongement de la ligne 17 vers l'ouest vers Nanterre La folie est il préservé dans la conception des ouvrages de Saint-Denis Pleyel ? Ce prolongement est il programmé ?

Sujet 4 : L'interconnexion avec la ligne H

Ce sujet concerne le projet de la ligne 17 Nord dans la mesure où la gare du Triangle de Gonesse est la seule gare du GPE pour le Val d'Oise, ce qui oblige une partie des Valdoisiens d'augmenter les trajets et leurs temps de parcours par rapport à une situation où ils auraient accès au GPE par une interconnexion avec la ligne H.

Ce sujet est donc évoqué principalement par les valdoisiens, notamment par le Conseil départemental du Val d'Oise.

RE 360 M .JACQUES

Je souhaite que la ligne H qui passe par Sarcelles puisse être raccordée à la gare du métro de Pleyel. Cela raccordera au Grand Paris toute une partie supplémentaire du Val d'Oise.

Réunion Le Mesnil Amelot/ 7 / M.BAZIN Président du Conseil Départemental du Val d'Oise, 95

La qualité des interconnexions avec les radiales est essentielle. La délibération prise à l'unanimité du Conseil départemental du Val-d'Oise rappelle qu'à Saint-Denis Pleyel l'interconnexion avec la ligne H est tout à fait essentielle. Pour que les 200 000 voyageurs val-d'oisien par jour puissent bénéficier du réseau il faut que cette interconnexion soit créée. Je demande très fortement que les études de cette interconnexion soient réalisées.

La qualité des interconnexions avec les radiales est essentielle. La délibération prise à l'unanimité du Conseil départemental du Val-d'Oise rappelle qu'à Saint-Denis Pleyel l'interconnexion avec la ligne H est tout à fait essentielle. Pour que les 200 000 voyageurs val-d'oisien par jour puissent bénéficier du réseau il faut que cette interconnexion soit créée. Je demande très fortement que les études de cette interconnexion soient réalisées.

Question 4.1 : L'étude de cette interconnexion avec la ligne H

Les études demandées peuvent-elles être engagées dans le cadre de celles relatives au site de Saint-Denis Pleyel? Quel serait le coût approximatif de l'opération? Quel serait son intérêt pour les déplacements dans l'organisation des transports de rabattement?

Sujet 5 : La prise en compte des projets potentiels sur le territoire d'influence du projet

Une partie du public est perplexe vis-à-vis de la multiplicité des projets envisagés, dont plusieurs doivent desservir Roissy.

RE 12

Aéroport, RER B, CDG Express, Roissybus ou ligne 17 (?!). Est-ce qu'il y a, encore une fois, une cohésion dans tous ces projets qui se doublent? On n'est pas dans Paris Centre, la demande n'est pas la même.

Les dessertes des aéroports sont une catastrophe pour les voyageurs.

Le barreau de Gonesse (lien RER B- RER D)

Le projet du Barreau de Gonesse est étudié depuis plusieurs années et a déjà fait l'objet d'une concertation; annoncé pour 2020, il semble actuellement remis en question; il est pris en compte dans le dossier sous l'intitulé liaison RER B-RER D. Il est demandé avec insistance par le Conseil Départemental du Val d'Oise et les élus du Val d'Oise.

Une partie du public l'estime plus prioritaire que la ligne 17 Nord, d'autres non.

Réunion Le Mesnil Amelot/ 7 / M.BAZIN Président du Conseil Départemental du Val d'Oise, 95

S'agissant du barreau de Gonesse, il est nécessaire que la gare du Triangle de Gonesse permette l'arrivée aussi de ce Barreau. Le département du Val-d'Oise porte sa préfiguration dans sa maîtrise d'ouvrage pour le compte du STIF et de la région. 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 entre les deux RER B et D est essentielle, pour l'accès à l'emploi pour les populations les plus défavorisées de l'est du département.

RE 445 Conseil Départemental du Val d'Oise, 95

RAPPELLE la nécessité absolue du Barreau de Gonesse pour le Département et les populations de l'Est du Val d'Oise afin de faciliter leur accès aux emplois de la zone de Roissy et demande l'arbitrage définitif nécessaire sur la gare de Gonesse.

RE 7 M.Desormière, Colombes, 92

Le projet de la ligne 17 du Grand Paris Express apparaît au premier abord redondant avec d'autres projets de transports lourds en Ile de France sur le même secteur à savoir le barreau de Gonesse du RER D et la liaison CDG Express. Le barreau de Gonesse du RER D est disproportionné en termes de coûts (plus de 300 M€), de capacité (10 000 places par heure et par sens) par rapport au trafic attendu, et contraire à l'objectif de simplification du RER D.

La ligne 17 du Grand Paris Express aurait un tronç commun de plus de 4 km avec le barreau de Gonesse. Compte tenu d'une desserte nettement plus dense (18 services par heure contre 4 pour le RER D), la ligne 17 sera beaucoup plus attractive.

Question 5.1 : La prise en compte du barreau de Gonesse

Le barreau de Gonesse semble toujours inscrit au Contrat de Plan.

Quelle fréquentation du barreau de Gonesse a été prise en compte dans les études de trafic à l'échéance 2030 avec et sans Europacity, en précisant les autres transports de rabattement sur la gare Triangle de Gonesse prévus dans cette évaluation ?

Le Barreau de Gonesse serait-il suffisant pour assurer la desserte du Triangle de Gonesse dans l'hypothèse où la ligne 17 Nord n'aurait pas de gare Triangle de Gonesse ?

Quel est le coût des mesures conservatoires pour sa réalisation potentielle ?

Comment prendre en compte l'incertitude de la réalisation du Barreau de Gonesse dans les études des transports de rabattement évoquées précédemment dans le cadre du sujet n°2 ?

Le CDG Express

L'enquête publique relative à ce projet a lieu après la présente enquête publique de la ligne 17 Nord.

Le public s'interroge sur la concurrence et la complémentarité des 2 projets.

Le rapport de contre expertise de l'évaluation socio économique note à propos de la construction de la liaison CDG Express : « il faut noter que la ligne 17 Nord fournit un complément significatif à la desserte ferroviaire de Roissy CDG, et pourrait même, si, pour quelque raison que ce soit, CDG Express n'était pas construit, fournir un substitut à cette liaison moyennant certains aménagements ».

RE 490 Aéroports de Paris (ADP)

Ce projet, par la desserte depuis le territoire du Grand Roissy et depuis les pôles économiques, est complémentaire au projet CDG Express qui permettra une liaison directe, rapide et adaptée avec Paris pour les passagers aériens. Ces deux projets, chacun indispensable, doivent permettre

d'effectuer une vraie rupture dans les modes de transports utilisés pour rejoindre ou quitter la plateforme à la hauteur des enjeux d'accès de cette grande infrastructure

RE 7 M.Desormière, Colombes, 92

La ligne 17 apparaît par ses performances très fortement concurrentielle par rapport à CDG Express. Le simulateur de temps de parcours du site de la SGP indique une liaison Aéroport de Roissy - Gare Saint Lazare en 27 minutes avec une seule correspondance à Saint Denis Pleyel, soit un temps généralisé de 27 min + 50% de l'intervalle entre deux rames, soit 29 à 30 minutes.

CDG Express assurera la liaison entre Roissy et la gare de l'Est, plus excentrée, en 20 minutes et avec une fréquence de 15 minutes, soit un temps généralisé de 27 minutes... mais impliquera au moins une correspondance pour rejoindre le centre de Paris ou le quartier d'affaires de Saint Lazare. Saint Lazare sera donc à environ 35 /38 minutes de Roissy en passant par CDG Express.

Par conséquent, la ligne 17 pourrait être la ligne rapide de liaison entre Paris et l'aéroport de Roissy... d'autant plus qu'avec la correspondance 17 - 15 à Saint Denis Pleyel, il sera aussi possible de rejoindre La Défense en 35 minutes, ce que ne fera jamais CDG Express !

Qui plus est, la ligne 17 sera aussi plus attractive par son tarif. Il n'est pas encore connu... mais on peut se douter que ce sera bien moins que les 24 € de CDG Express...

Ce qui rendra donc la ligne 17 nettement plus intéressante que CDG Express !

RE 491 Collectif Pour le Triangle de Gonesse

La concurrence entre la ligne 17 Nord et CDG Express :

Elle a été soulignée dès la publication du rapport Auzannet de décembre 2012. Tant que les décideurs éviteront de décider, rien ne sera définitif.

CDG Express est un projet de liaison directe entre l'aéroport de Roissy et Paris-gare de l'Est. Actuellement le RER B passant par la gare du Nord ne capte que 19% du trafic entre Paris et l'aéroport. Le reste se retrouve dans les taxis, les bus ou les voitures bloqués dans les bouchons des autoroutes A1 et A3. Cet équipement régional d'initiative ADP et SNCF compléterait l'équipement international qu'est l'aéroport de Roissy et répondrait aux demandes récurrentes des touristes qui classent l'arrivée à Roissy comme l'une des moins accueillantes du monde.

Contre toute logique économique, le gouvernement n'a toujours pas tranché sur la concurrence des deux projets. C'est ainsi que le 13 octobre 2014, le Premier Ministre Manuel Valls « soutient les projets qui structurent le Grand Paris et pense à l'aménagement du Triangle de Gonesse avec le projet EuropaCity ». Il anticipe la réalisation de la ligne 17 nord jusqu'à Roissy pour 2024 et annonce CDG Express pour 2023.

A son tour, le Ministre des Affaires étrangères de l'époque Laurent Fabius, également en charge du tourisme a reçu le 25 novembre 2014 le député maire de Claye-Souilly, Yves Albarello. Concernant CDG Express le Ministre a déclaré, « il faut le faire, et vite, et même plus vite que prévu ».

En phase d'étude, le gouvernement prend la décision politique d'accélérer à la fois le calendrier des deux projets, alors que sur le plan technique, le chantier de la prolongation de la ligne 14 jusqu'à Pleyel s'avère beaucoup plus délicat que prévu et accuse un retard estimé à deux ans... Et la décision attendue par le rapport Auzannet est toujours repoussée à plus tard.

Avec l'enquête publique annoncée de mi-juin à mi-juillet 2016 et en l'absence de décision, la course entre les deux projets continue...

Réunion Le Mesnil Amelot/4 /Mme Margate, Conseiller Mitry Mory, 77

Le rapport de l'Autorité environnementale note 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.

Question 5.2 : L'incidence du projet CDG Express

Le dossier d'enquête publique du CDG Express précise que la ligne 17 Nord supposée mise en service simultanée jusqu'à Roissy capterait 10% du trafic local aérien éligible, soit environ 10 millions de voyages par an en 2025, et 5 millions en 2035, alors que cette part serait de

18% pour le CDG Express et que ces parts seraient stables dans le temps? La SGP partage t'elle ces évaluations ?

Quelle serait l'incidence sur la fréquentation de la ligne 17 Nord de la non réalisation du CDG Express?

Le projet Europacity

Il n'est pas possible d'anticiper sur les suites qui seront données au projet à l'issue du débat public. Il convient donc de prendre en compte ce projet dans les études de fréquentation de la ligne 17 Nord.

Compte tenu des éléments d'information mis à disposition du public lors du débat, il apparait que les évaluations des déplacements et des répartitions modales liées à ce projet présentent de nombreuses incertitudes, notamment quant aux pointes de trafics routiers et à celles des voyageurs empruntant la ligne 17 nord.

Par ailleurs, en cas de non réalisation du projet Europacity, l'urbanisation du Triangle de Gonesse reste possible sur le site de ce projet ; elle générera aussi des déplacements.

RE 482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, 93

Gare Triangle de Gonesse: la SGP a estimé à l'horizon 2030 un flux de 15000 voyageurs /jour sur la gare du Triangle de Gonesse hors impact Europacity. De son côté, le maître d'ouvrage d'Europacity a estimé la fréquentation de l'équipement à 31 millions de visiteurs par an dont 25 millions se situent dans un périmètre d'accessibilité de 2h (en VP et/ou TC) Plus précisément, 12 millions des visiteurs attendus utiliseraient les TC dont 80% la Ligne 17, ce qui représente 10 millions de voyageurs par an (soit 27 400 voyageurs /jour). La gare du Triangle de Gonesse étant annoncée comme ayant vocation à constituer un élément pivot du projet urbain, sa capacité à absorber le flux généré par Europacity devra être démontrée (pages 60 et 61 de la pièce D).

RE 491 Collectif Pour le Triangle de Gonesse

Objectif: imiter l'usage de la voiture en faveur des transports en commun

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

CE 479 Communauté d'Agglomération Roissy- Pays de France

Attire l'attention sur l'impact des grands générateurs de trafic de la ligne 17 Nord, et notamment sur la spécificité d'EuropaCity, dont les heures de pointe seront décalées par rapport aux autres générateurs.

RE 444 M.CHAUVET Ingénieur retraité, Sevran, 93

Souligné comme point faible par le Commissaire général à l'investissement (pièce n° J-10), le trafic de la gare Triangle de Gonesse et de la ligne 17 Nord doit être évalué en cas de non réalisation d'Europacity, dont la réalisation dépend elle-même de cette gare Triangle de Gonesse, financée avec les deniers publics.

Je demande que l'étude finale et la réalisation tienne compte, à titre conservatoire, de la non réalisation d'Europacity.

Question 5.3 : L'incidence du projet Europacity

La SGP a-t-elle tenu compte des trafics générés par Europacity pour la ligne 17 Nord, notamment aux heures de pointe du matin et du soir, aux heures de pointe des grands salons et aux heures de pointe de la fréquentation d'Europacity ?

La SGP peut elle indiquer clairement l'incidence sur la fréquentation de la ligne 17 Nord du projet Europacity (en tenant compte non seulement des visiteurs mais aussi des employés) permettant d' évaluer la fréquentation de la ligne 17 Nord sans Europacity , d'une part, et d'autre part, dans ce dernier cas, avec une opération d'urbanisation de substitution comparable à celle prévue sur le reste de la ZAC du Triangle de Gonesse ?

S'agissant du risque de saturation routière aux heures de pointe de la fréquentation d'Europacity, quelles dispositions sont envisagées pour réserver un bon niveau de service sur la ligne 17 Nord et pour les transports de rabattement sur la gare Triangle de Gonesse ?

Le prolongement de la ligne 7 à l'aéroport du Bourget

RE 55 Anonyme

La réalisation de la ligne 17 devrait inclure le prolongement de la ligne 7 au Bourget RER ! Cette liaison est indispensable comme prolongement de la ligne 7 vers Roissy !

Question 5.4 : La prise en compte de cette opération

Cette opération devrait être réalisée d'ici 2030. Les études de trafic l'ont-elles intégré pour la situation de projet ? Qu'elle est son incidence sur la fréquentation de la ligne ?

Sujet 6 : L'évaluation de l'échéance de la saturation de la ligne 17

Les collectivités, les associations et le public s'interrogent sur la capacité de la ligne limitée par la longueur réduite à 54 m des rames et des quais, et en conséquence celle des gares. Certains posent la question de mesures conservatoires, l'allongement des ouvrages en cours d'exploitation pouvant avoir des incidences importantes notamment sur l'exploitation de la ligne.

Cette limitation de capacité accroît le risque de saturation de la ligne, alors que les associations et une partie du public estiment que les prévisions de trafic ne justifient pas un métro mais plutôt un val ou un BHNS.

Le dossier d'enquête affirme que les trafics sont sous évalués ; mais l'analyse des risques semble apporter une appréciation différente : « l'utilisation de différents modèles pour l'estimation des trafics pour le dimensionnement des systèmes et des ouvrages est garante de robustesse : elle permet de réduire le risque de sous dimensionnement ou de sur dimensionnement ».

Le rapport de contre expertise fait part de « l'incertitude du niveau de service annoncé compte tenu des optimisations qui seront décidées par l'exploitant, de l'importance du paramètre tarification pour les études de trafic, et recommande :

- d'approfondir la réflexion sur les problèmes de pointes de trafic : l'accroissement significatif récent de la part des transports collectifs dans le trafic total, les premières informations sur l'attractivité complémentaire éventuelle des lignes automatisées, les premiers éléments sur l'accentuation des phénomènes de pointe sur ces mêmes lignes ;
- de confirmer le réalisme de la vitesse commerciale et des temps de parcours ».

Les collectivités soulignent la capacité limitée liée à la longueur des rames et des quais. Certaines demandent leur allongement.

RE 427 Ville de Villiers-le-bel, 95

S'interroge sur la capacité de la ligne 17 Nord, limitée par : la longueur des quais (réduite à 54 m, contre 108 m dans le projet initial du Grand Paris Express).

RE 445 Conseil Départemental du Val d'Oise, 95

S'interroge sur la capacité de la ligne 17 Nord, limitée par :
la longueur des quais (réduite à 54 m, contre 108 m dans le projet initial du Grand Paris Express).

RE 180 AUT

Un effet de décharge très limité

Comme indiqué dans la pièce H, les effets de décharge du réseau existant, RER B et D principalement, seraient « comparativement modérés » par rapport aux lignes 15 et 16. C'est donc l'un des principaux objectifs du Grand Paris Express qui n'est pas atteint avec ce projet.

RE 456 Environnement, 93

Alors que discours et études des différents projets incitent à un partage de l'ordre de 50%, du transport entre voiture et transports en commun, la participation de 5 contributeurs majeurs en déplacements sur ce territoire, pourrait saturer la ligne très rapidement. Le Commissariat Général à l'Investissement (CGI) souligne pour sa part que « Il n'est pas exclu, non plus, que les pointes de trafic soient, à l'avenir, plus accentuées que ce qui est actuellement prévu ».

RE 445 Conseil Départemental du Val d'Oise, 95

DEMANDE la préservation de la faisabilité technique de l'allongement des quais des gares de 54 mètres à 108 mètres de long, comme précédemment demandé sur le tronçon commun des lignes 16/17 entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER,

CE 479 Communauté d'Agglomération Roissy- Pays de France

S'interroge sur la capacité de la ligne 17 Nord, limitée par :

- la longueur des quais (réduite à 54 m, contre 108 m dans le projet initial du Grand Paris Express);

Demande en conséquence :

- que soit étudié un allongement des quais en vue d'une augmentation de la capacité de la ligne.

CE 24 M.CHARREYRE, Ingénieur

Une ligne de transport régionale n'a pas à desservir tous les terminaux d'un aéroport. La gare CDG T2 semble plus intéressante à desservir grâce à l'emplacement de la gare RER et TGV. Pour des dessertes de terminaux particuliers (comme le T4) le prolongement du CDG VAL est plus pertinent et moins coûteux. De plus, la multiplication de gares régionales dans l'aéroport entachera la lisibilité de l'offre.

Questions 6.1 : L'analyse des incertitudes des études de trafic

Les incertitudes des prévisions de trafic sont très nombreuses. Il serait utile d'identifier les différents facteurs d'incertitudes afin de les estimer et de prévoir les études complémentaires pour les réduire et les maîtriser, puis d'établir des scénarios permettant d'estimer les trafics minimum et maximum suivant l'occurrence des facteurs les plus importants.

En outre, les études de trafics ont été limitées à l'horizon 2030, alors que l'évaluation socio économique prend en compte plusieurs décennies d'exploitation pour apprécier la rentabilité de l'investissement.

Pour assurer durablement un bon niveau de service, il paraît nécessaire de s'interroger sur les perspectives d'évolution du trafic au delà de 2030, et d'examiner la situation en 2050 pouvant correspondre à l'atteinte de la capacité maximum de l'aéroport de Roissy, de la réalisation de l'ensemble des opérations d'aménagement potentielles et de l'urbanisation induite par le projet.

La modélisation

Certains acteurs estiment qu'il conviendrait de se doter un nouveau modèle se substituant aux 3 modèles actuels pour obtenir des estimations plus fiables et plus rapides, répondant aux attentes spécifiques des services de l'Etat, du STIF et de la RATP. Qu'en pense la SGP ?

Les facteurs d'incertitude

Les parts modales

Les évaluations retenues pour le projet sont elles cohérentes avec la prise en compte des résultats de l'enquête globale des transports de 2010 et de l'objectif du PDUIF de la croissance de 20% des déplacements en transports en commun entre 2010 et 2020 ?

Les parts modales par type de déplacement sont elles cohérentes avec l'extrapolation des résultats des enquêtes de 2001 et de 2010 ?

L'évolution de ces parts au cours des dernières années a-t-elle une corrélation avec l'évolution de la saturation des autoroutes A1 et A3 ?

Dans la zone d'étude, quelle évolution de la répartition modale a été prise en compte entre la situation actuelle et la situation 2030 avec projet ? Que donne la comparaison entre cette évolution et les taux d'évolution nécessaires précisés dans le cadre de l'étude de la DRIEA- Étude d'aménagement et de déplacements du Nord Francilien janvier 2016- prenant en compte les limitations de la capacité routière ?

Peut envisager de lancer une enquête auprès des employés de la plateforme aéroportuaire pour connaître les raisons de leur choix modal notamment compte tenu des difficultés de circulation ; et pour les usagers de la route leur intention d'utiliser les transports collectifs lorsque la ligne 17 sera mise en service ?

Quelle est l'incertitude sur la part modale des visiteurs d'Europacity ?

Quelle évolution des parts modales a-t-elle été prévue au delà de 2030 ?

Quelles sont les incertitudes liées au coût d'usage de la voiture, à la tarification des transports ?

L'évolution de la capacité et du niveau de service du RER B.

L'évolution de la capacité de la ligne B (passage à des rames à 2 étages) a-t-elle été prise en compte ?

Les temps de parcours

Tiennent ils compte de la partie en viaduc et des limitations de vitesse dues à sa géométrie (pentes, courbes, ...), de leur variation en fonction de la fréquentation nécessitant des arrêts en gare plus longs ? de l'importance de fréquentation nécessitant des arrêts en gare plus longs ?

La comparaison (et sa cohérence) avec l'évolution du trafic prévu sur le CDG Express au-delà de 2030. L'accroissement de la population et des emplois de la région va se poursuivre de même que celui des secteurs sud de l'Oise et de l'Aisne en lien avec celui de l'attractivité de la plate forme aéroportuaire de Roissy. La vigilance en matière de densification minimum et de lutte contre l'étalement urbain favorable à l'utilisation de la voiture. Document H « encore plus après 2030 la ligne 17 servira de catalyseur aux projets d'extension des zones d'activités »

Pour le public s'intéressant à ces questions, il serait utile que les réponses de la SGP à la commission d'enquête soient illustrées par les « serpents de charge » y compris aux heures de pointe, avec et sans les trafics liés aux grands équipements et leurs pointes de fréquentation, permettant de comprendre dans quelles situations et à quelles échéances se trouvent les trafics les importants et leur localisation.

Question 6.2 : L'évolution du trafic au-delà de 2030.

L'accroissement de la population et des emplois de la région et dans le nord est francilien va se poursuivre de même que celui des secteurs sud de l'Oise et de l'Aisne en lien avec celui de l'attractivité de la plate forme aéroportuaire de Roissy.

ADP prévoit une croissance du trafic aérien avec 120 millions de passagers à l'horizon 2050. La part modale d'utilisation des transports en commun va certainement continuer à croître compte tenu de la stabilité prévisible du réseau routier.

Dans ces conditions pourquoi retenir un taux d'augmentation des trafics de 0,5% /an après 2030 alors que les évaluations dans le cadre du dossier CDG Express retiennent des taux plus importants ?

Question 6.3 : L'estimation de la date à laquelle la ligne devrait être saturée

La SGP peut elle établir un scénario de fréquentation minimum (devant inclure un projet alternatif à Europacity sur le Triangle de Gonesse, non réalisation de la gare du T4, ...) et un scénario de fréquentation maximum (devant inclure Europacity et la non réalisation de CDG Express, ...)?

Finalement, à quelle date la SGP estime-t-elle l'atteinte de la saturation de la ligne 17 suivant les scénarios ?

Sujet 7 : La sécurité et la sûreté

Ce sujet a été peu abordé par le public. Il concerne l'ensemble des dispositions prévues pour assurer la sécurité des ouvrages, des usagers et des personnes concernées par l'entretien et l'exploitation compte tenu des spécificités de la ligne et de son contexte.

RE 32 M .GODART

Est-il bien raisonnable de construire dans une zone si voisine d'un aéroport où un crash n'est pas impossible puisque ce scénario s'est déjà produit à plusieurs reprises?

RE 76 Anonyme

Sur certains points du tracé le futur métro circule à -40 m de la surface.

Bien qu'un point d'accès (puits ou gare) se situe tous les 800 m, quel est le temps de réponse et le mode d'intervention des secours pour un train bloqué et en danger à 400 m d'un accès ?

Un process a t il été validé par les sapeurs pompiers?

Question 7.1 : Quelles dispositions ont été prévues en matière de sécurité et de sûreté ?

8. Thème 6 : La concertation, la communication

Une concertation a été mise en œuvre dans l'élaboration du projet avec les principaux acteurs économiques, dès 2011, par la mise en place de comités de pilotages avec les élus locaux pour définir l'implantation et les caractéristiques des gares et des ouvrages. Le positionnement du tracé, des gares et des puits résulte d'une réflexion menée en concertation avec les collectivités territoriales et les acteurs concernés : STIF, services de l'Etat et opérateurs de transport.

Un débat public a été organisé et différents relais ont été mis en place en direction du public : site internet dédié, diffusion d'une newsletter.

La communication propre à l'enquête publique, mise en place suivant les modalités légales, a été renforcée par divers moyens d'information : tenue de réunions publiques, flyers, affichages complémentaires, site internet, etc.

Par ailleurs, l'information quant à la réalisation du projet et des travaux qui le constitue a été prévue dans le dossier d'enquête.

Ce thème a été abordé à 11 reprises dans les observations.

Les observations portent plus particulièrement sur les sujets suivants : la fragmentation des consultations et procédures ainsi qu'une demande de concertation spécifique avec la profession agricole.

Sujet 1 : la fragmentation des consultations et procédures

Des observations ciblent la fragmentation des consultations et procédures sur des projets qui s'inscrivent dans un même territoire : l'enquête publique relative au projet de Ligne 17 Nord, le débat public relatif à EuropaCity, la concertation relative au projet de ZAC Triangle de Gonesse et la mise à disposition du public de l'étude d'impact de cette ZAC, l'enquête publique relative au projet CDG Express, un projet de golf. Plusieurs observations mettent en exergue ce sujet, et plus particulièrement :

RE 295 M. Delcombre, Conseiller Municipal de Soisy-sous-Montmorency

« A l'évidence, il faudrait que les deux projets ligne 17 et CDG Express soient débattus ensemble, de même que les divers projets d'aménagement concernant ces zones ;

RE 362 L'Association France Nature Environnement

que trois consultations sont conduites séparément et en parallèle sur des projets qui sont intimement liés : débat public sur EuropaCity, consultation publique sur la ZAC du Triangle de Gonesse et enquête publique sur la ligne 17 nord.

Cette approche ne répond pas à la directive européenne dite « Plans et programmes » de 2012 et ne garantit pas la participation du public ;

RE 491 Le Collectif pour la Protection du Triangle de Gonesse

« de façon délibérée, les porteurs des projets ZAC du Triangle de Gonesse, ligne 17 nord et EuropaCity ont décidé de poursuivre des procédures administratives indépendantes les unes des autres, ce qui est contraire aux règles démocratiques et que le CPTG conteste.

Comme si le saucissonnage ne suffisait pas, les calendriers se catapultent entre trois procédures de nature différente: un dossier mis en « consultation publique » pour un mois par l'EPA Plaine de France pour la ZAC du Triangle de Gonesse, au moment où une enquête publique d'un mois sur la ligne 17 nord est organisée par la Société du Grand Paris (SGP), en plein milieu d'un débat public de 3 mois ½ conduit par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) sur le projet EuropaCity. Sans oublier l'absence totale de concertation au Nord du Triangle de Gonesse sur un golf de 90 ha porté par la commune de Roissy, sur un PRIF.

L'étude approfondie des différents dossiers est impossible pour des bénévoles associatifs dont beaucoup exercent une activité professionnelle et c'est encore plus vrai pour les personnes moins expérimentées. Tout ceci ne peut que contribuer à la faible participation des habitants des territoires concernés. Sur la forme, le CPTG exprime la plus vive protestation contre le saucissonnage de procédures différentes et leur accumulation au même moment.

Pour le CPTG, le débat sur la question de l'opportunité de la ligne 17 nord n'est pas clos. il n'est pas acceptable de considérer que le débat public sur l'ensemble du projet a permis de régler la question de l'opportunité de chaque ligne et de chaque gare » ;

RE 456 Environnement 93

considère « que les consultations en cours et annoncées sur les territoires du Nord-est Francilien, organisées sur un espace de temps réduit, auraient dû être rassemblées dans une approche globale, telle que le préconise la directive européenne dite «Plans et programmes » de 2011 , pour une meilleure participation du public et une prise en compte concrète de l'ensemble des effets cumulés. Projet EuropaCity , Ligne 17 Nord, CDG Express sont si intimement liés qu'ils auraient dû être traités dans le même débat Public.

L'ensemble du réseau Nord vers Roissy aurait dû faire l'objet d'une étude globale prenant en compte les besoins des voyageurs utilisant les transports aériens, des salariés travaillant sur l'aéroport, des habitants du Nord de la Seine-Saint-Denis. L'enquête publique menée sur le projet de la ligne 17 ne convient pas à ce débat »

RE 425 Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

: « attire l'attention et la vigilance de la SGP afin que des précautions et dispositions adaptées pour une insertion urbaine, architecturale et paysagère optimisée soient retenues dans les études de définition du projet de gare lui-même (maîtrise d'ouvrage SGP) articulée avec les projets de gare routière et parc-relais (maîtrise d'ouvrage STIF). Les études de définition des aménagements prévus seront conduites en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, dont la commune du Mesnil-Amelot et le Département de Seine-et-Marne »

CE 5 Chambre d'Agriculture Interdépartementale d'Ile-de-France

« l'impact du projet de la ligne 17 Nord est étroitement lié à la réalisation du projet de ZAC du Triangle de Gonesse sur 299 ha comprenant le projet Europacity sur 80 ha conformément aux dispositions du SDRIF.

Le saucissonnage des différents projets d'aménagement et leur présentation parallèle (ligne 17 nord, ZAC du Triangle de Gonesse et Europacity) ne permet pas d'avoir une vision claire de l'impact sur l'agriculture, de la consommation importante des terres agricoles, du phasage de réalisation et du calendrier des travaux. L'enjeu sera fort pour les exploitations agricoles concernées».

A cet effet, **l'Autorité environnementale** a demandé de préciser les raisons pour lesquelles les maîtres d'ouvrage de la ZAC et d'EuropaCity n'ont pas proposé de faire porter le débat public sur un seul et même projet incluant EuropaCity et, à défaut d'un débat public portant sur l'ensemble, d'indiquer en quoi le projet de création de ZAC serait modifié, en fonction des différents scénarios pris en compte.

L'EPA Plaine de France, en réponse à l'Autorité environnementale et, en tant que maître d'ouvrage de la ZAC du Triangle de Gonesse, précise que la mise en œuvre de concertation relative à la création de la ZAC du Triangle de Gonesse répond aux exigences du code de l'urbanisme, que les procédures de concertation et de débat public peuvent être prises indépendamment l'une de l'autre, dans la mesure où elles ne concernent pas strictement le même périmètre et que ces procédures peuvent être suivies indépendamment l'une de l'autre puisqu'elles relèvent de fondements législatifs distincts.

Par ailleurs, le dossier de création de ZAC ne fige en rien le projet, ni son économie globale, lesquels demeurent susceptibles d'évoluer au cours de la procédure de ZAC encadrant les dossiers de création et de réalisation ZAC.

Sujet 2 – la concertation spécifique avec la profession agricole

La profession agricole souhaite qu'une concertation spécifique soit mise en place avec elle quant à la circulation des engins agricoles ainsi que les diverses problématiques que l'ouvrage va poser :

La commune de Mauregard (Mauregard/1) ainsi que Mme BLANCARD, Exploitante agricole (Mauregard/ 2) demandent « que la SGP organise rapidement une concertation avec la profession agricole afin d'évoquer les problématiques que l'ouvrage va lui poser en matière de circulation des engins agricoles pendant et après les travaux, le rétablissement des échanges entre les exploitations, les occupations temporaires ».

Et une suggestion :

M. Cheddour (Le Bourget/2) qui, évoquant une exposition qui a eu lieu à Boulogne-Billancourt, propose que la maquette de la future gare du Bourget soit exposée quelques semaines en mairie du Bourget et que les bourgetins puissent venir la voir, voir aussi la vidéo ainsi qu'une animation soit faite autour de ce projet. Particulièrement auprès des jeunes.

Question 2.1 concertation spécifique avec la profession agricole

Quelle concertation spécifique sera mise en œuvre avec la profession agricole ?

Questions 2.2 complémentaires de la commission :

1/ La Société du Grand Paris a prévu dans le dossier soumis au public divers moyens permettant d'assurer l'information sur l'avancement du projet. A l'instar des agriculteurs et de leur problématique propre, de quelle façon seront informés les différents acteurs du territoire quant à l'avancement du projet, ses difficultés ou interrogations éventuelles ?

2/ Une exploitation agricole se construit dans le temps, les saisons. Aussi, les agriculteurs ont la nécessité de prévoir leurs cultures et, en conséquence, de connaître l'échéance de l'exploitation agricole. Comment sera fixé le terme de cette exploitation en fonction des travaux à entreprendre pour la réalisation du projet et quelle en sera l'anticipation informative prévue ?

9. Thème 7 : Coût, financement, impact foncier, tarification, évaluation socio économique

Ce thème apparaît dans 16 sujets d'observations sur un total de 664 ; cependant, il concerne également la plupart des motifs évoqués dans la justification des avis défavorables (cf Thème12) et la présentation des contre propositions associées à ces avis.

Les sujets abordés sont les suivants :

- Les coûts ;
- Le financement ;
- L'évaluation socio économique.

Sujet 1 : Les coûts

Les observations estiment que les coûts ne sont pas détaillés eu égard à l'importance de l'opération, qu'ils sont certainement sous évalués, qu'ils ne comprennent pas la totalité des coûts de maintenance, d'exploitation et d'entretien.

Par ailleurs, elles posent la question du coût de certains ouvrages : gares du Triangle, du T4 et de la desserte du Mesnil-Amelot.

RE 362 FNE

Les seules zones d'habitations desservies par la ligne 17 seraient un quartier de Blanc- Mesnil et le Mesnil-Amelot, village d'environ 900 habitants qui ne pourra pas se développer à cause de sa proximité avec l'aéroport. Son utilisation par les habitants du territoire traversé sera donc très faible.

Quand on connaît l'énormité des coûts des transports collectifs, installer un métro lourd uniquement pour relier des pôles économiques ou satisfaire des déplacements vers et depuis les aéroports est un non sens économique.

En outre, il ne suffit pas d'investir, il faut aussi financer l'exploitation et la maintenance, donc prendre en compte les frais récurrents de fonctionnement. Le dossier ne donne aucune estimation des coûts de fonctionnement alors que c'est peut-être le plus important, car faire fonctionner un métro peu fréquenté pour des centaines d'années a un coût !

RE 24 M. CHARREYRE

La présence de 2 gares à l'aéroport de Roissy n'est pas d'intérêt public. Seule une desserte de l'aéroport est d'intérêt public. Une ligne de transport régionale n'a pas à desservir tous les terminaux d'un aéroport. La gare CDG T2 semble plus intéressante à desservir grâce à l'emplacement de la gare RER et TGV. Pour des dessertes de terminaux particuliers (comme le T4) le prolongement du CDG VAL est plus pertinent et moins coûteux.

- La gare du Mesnil Amelot est inutile et n'est pas d'utilité publique. L'annexe financement ne contient que 2 pages. Ce qui est un peu léger pour un projet à 2,5 Milliard d'euros.. De plus, aucun coût de fonctionnement n'est indiqué, alors que c'est peut-être le plus important, car faire fonctionner un métro peu fréquenté pour des centaines d'années à un coût.

RE 491 COLLECTIF POUR LE TRIANGLE DE GONESSE

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

Pour le Commissaire général à l'investissement, une réflexion particulière sur le rôle, ou même l'intérêt, de la future gare du Mesnil-Amelot mériterait d'être entreprise. »

Le coût d'investissement pour la réalisation des infrastructures du tronçon du Grand Paris Express reliant la gare « Le Bourget RER » (gare exclue) à la gare « Le Mesnil Amelot », hors matériel roulant et acquisitions foncières, s'élève à **2,546 milliards d'euros HT** aux conditions économiques de janvier 2012 incluant des provisions, ventilées sur chaque poste, couvrant notamment les déviations de concessionnaires, les éventuels traitements de sol, la dépollution ainsi que les aléas pour incertitude à ce stade des études.

Les deux sections du tronçon successivement mises en service, respectivement à l'horizon 2024 et à l'horizon 2030, sont définies comme suit :

La section Le Bourget RER – Aéroport Charles de Gaulle (horizon 2024) est délimitée par :

- L'ouvrage annexe situé au nord-est de la gare « Le Bourget RER », sur le territoire de la commune du Bourget, qui constitue également un puits de sortie de tunneliers en phase travaux ainsi qu'un ouvrage d'entonnement entre les deux tunnels à une voie de la ligne 17 Sud et le tunnel à deux voies de la ligne 17 Nord ;
- L'ouvrage annexe situé à l'est de la plateforme aéroportuaire, sur le territoire de la commune de Mesnil-Amelot, qui constitue également un puits d'entrée de tunnelier en phase travaux ;
- La section Aéroport Charles de Gaulle – Le Mesnil-Amelot (horizon 2030) s'étend de ce dernier ouvrage annexe jusqu'à l'arrière gare du Mesnil-Amelot.

Dans la décomposition présentée, le coût de la réalisation de la gare « Aéroport Charles de Gaulle Terminal 4 » est intégré à la section Aéroport Charles de Gaulle – Le Mesnil-Amelot, étant entendu que la réalisation de cette gare sera en pratique coordonnée avec celle du futur terminal 4 de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle.

Sous ces hypothèses, le coût d'investissement pour la réalisation des infrastructures du tronçon s'établit comme suit :

- Site de maintenance d'Aulnay et raccordements : **592 millions d'euros HT** ;
- Section Le Bourget RER – Aéroport Charles de Gaulle : **1 689 millions d'euros HT**
- Section Aéroport Charles de Gaulle – Le Mesnil-Amelot : **265 millions d'euros HT** (dont 83 millions d'euros pour la réalisation de la gare « Aéroport Charles de Gaulle Terminal 4 »).

L'enveloppe financière pour la maîtrise du foncier nécessaire à la réalisation du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot, y compris le site de maintenance d'Aulnay et ses raccordements, a été évalué à un coût total de 120 millions d'euros (estimation de la DNID, complétée d'une provision supplémentaire couvrant les frais d'acquisitions et frais annexes). Ces montants doivent être complétés par le coût du matériel roulant à acquérir sur la ligne 17 au titre de la mise en service du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot. Celui-ci est évalué à un montant total de 92 millions d'euros, aux conditions économiques de janvier 2012.

Principaux postes de dépenses (à titre Indicatif)	Montant en millions d'euros HT (conditions économiques 01/2012)
Infrastructures en ligne (tunnel et viaduc), hors ouvrages annexes	1 070
Gares et ouvrages de correspondance (gros œuvre, second œuvre, aménagements)	399
Ouvrages annexes en ligne	151
Systèmes de transport y compris voies et façades de quais (hors systèmes du site de maintenance)	334
Site de maintenance d'Aulnay (y compris systèmes) et raccordements aux lignes 16 et 17 ainsi qu'au réseau ferré national	592
Total infrastructures	2 546
Foncier	120
Matériel roulant	92
TOTAL PROJET	2 758

Question 1.1 : La ventilation du coût par ouvrage

Compte tenu des questions posées, notamment dans le cadre des contre propositions, la SGP peut elle préciser le coût de chaque gare ?

Question 1.2 : La prise en compte des incertitudes et des aléas

Les 2 758 M€ HT comprennent ils une provision ? Quelle est-elle ?

Questions 1.3 : Le coût du phasage

Ce coût est- il inclus dans les 2 758 M€ HT? Quel est-il ?

Question 1.4 Le cout de la desserte du Mesnil-Amelot ?

Quel est –il , avec et sans la gare du T4?

Question 1.5 Les coûts de maintenance, d'entretien, d'exploitation, du matériel roulant

Quels sont ces coûts précisément ?

Question 1.6 La fiabilité d'estimation des coûts

Quelles sont les bases de référence des estimations ? Les résultats des appels d'offres récents, notamment de la RATP pour le prolongement de la ligne 14 au nord ont ils été pris en compte ?

Sujet 2 : Le financement

Plusieurs observations mettent en cause la réalité du financement du projet eu égard à son coût d'investissement compte tenu des contraintes budgétaires, sa garantie.

Le financement de la gare du Triangle de Gonesse dans le cadre de la ZAC du Triangle de Gonesse avec une participation d'Europacity, le financement de la gare du T4 sont évoqués.

La contribution de la taxe spéciale d'équipement demande à être explicitée, notamment pour déterminer la part des valdoisiens. L'évolution éventuelle des impôts locaux en lien avec le financement de la ligne 17 Nord et du CDG Express.

RE 180 FNAUT

Un financement non garanti

Même si la SGP reçoit chaque année environ 500 M€ de taxes affectées, sa capacité de financement n'est pas illimitée car elle ne pourra pas s'endetter au-delà du raisonnable. Ces derniers mois, elle s'est engagée à financer 500 M€ de surcoûts sur la ligne 15 sud, 500 M€ supplémentaires pour le projet EOLE, et ce n'est pas fini. Par ailleurs, on constate que des projets plus utiles sont bloqués faute de financement (exemple : tangentielle Nord phase 2 à Noisy-le-Sec et Sartrouville, environ 1 Md€). Les contraintes budgétaires ne peuvent donc être passées sous silence.

RE 362 FNE

Pour FNE Ile-de-France, c'est l'amélioration et le développement du réseau existant, conformément au plan régional des transports, qui est la priorité absolue et non la fuite en avant vers la création d'autres réseaux.

Le rapport du Cercle des Transports, étayé par des évaluations techniques et financières, estime que l'état des finances publiques ne permet pas de mener de front la réalisation du Grand Paris Express et la rénovation du réseau existant et que, par conséquent, la priorité est à la modernisation du réseau existant avant toute construction de lignes nouvelles.

De même, dans le Rapport de la Cour des comptes 2016 sur les réseaux ferroviaires franciliens, la Cour estime que les projets actuellement évoqués – notamment celui du Grand Paris Express, celui du CDG Express et le projet d'extension du RER E – se heurtent à des difficultés financières et techniques, qui ne permettent pas de lever les incertitudes sur l'avenir des réseaux ferroviaires franciliens. Aussi, dans sa grande sagesse, elle recommande de maintenir la priorité absolue à l'entretien du réseau existant.

RE 491 COLLECTIF POUR LE TRIANGLE DE GONESSE

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

Pour le Commissaire général à l'investissement, « il paraît indispensable que soit entreprise au plus tôt une réflexion sur les conséquences de la nouvelle tarification des transports en commun de l'Ile-de-France, à la fois en ce qui concerne les risques d'étalement des constructions que l'accroissement des déficits d'exploitation. A cet égard une réflexion particulière sur le rôle, ou même l'intérêt, de la future gare du Mesnil-Amelot mériterait d'être entreprise. »

RE 28 M. RENAUD, La Plaine-Saint –Denis, 93

Une question toutefois sur le plan de financement qui prévoit une taxe spéciale d'équipement. Qu'est ce que cela signifie et quelle forme va-t-elle prendre ?

La réalisation du tronçon Le Bourget RER – La Mesnil-Amelot bénéficie du modèle de financement global du Grand Paris Express.

Ce modèle repose sur :

- Des recettes fiscales affectées, dont trois sources sont d'ores et déjà en place : le Premier ministre a en outre indiqué le 6 mars 2013 que des recettes supplémentaires pourraient être mises en place, en tant que de besoin, à compter de 2020 ;
- Des concours de l'Etat, à hauteur d'un milliard d'euros, qui pourront si nécessaire être engagés en fonction des besoins de financement de la Société du Grand Paris ; une participation des collectivités locales (Région et Départements d'Ile-de-France), auxquelles l'Etat a demandé une contribution de 225 millions d'euros ;
- Des subventions européennes, selon des modalités en cours d'instruction ;
- Le recours à l'emprunt ;
- Les redevances domaniales dues pour l'occupation du domaine public de la Société du Grand Paris, ainsi que les recettes tirées de son domaine privé ;
- Les recettes fiscales affectées permettent dans un premier temps de financer le lancement du projet sans emprunter. Dans un second temps, le recours à l'emprunt, minimisé par les subventions de l'Etat et collectivités territoriales, permet d'étaler le financement sur une période cohérente avec la durée de vie des équipements tout en concentrant la réalisation du réseau avant 2030.

L'emprunt sera remboursé par les recettes récurrentes (taxes affectées, progressivement complétées par les redevances domaniales et les valorisations du domaine privé, au fur et à mesure de la constitution du domaine de la Société du Grand Paris).

L'objectif retenu consiste à assurer le remboursement intégral de la dette au plus tard 40 ans après la mise en service des derniers tronçons.

Les recettes fiscales affectées sont de trois natures :

- Une composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) : cette taxe est assise sur les matériels roulant parcourant le réseau exploité par la RATP ; elle est de 12 475 euros par remorque ou motrice du métro, de 23 403 euros par motrice ou automotrice du RER et de 4 884 euros par remorque du RER ; son produit est de l'ordre de 60 millions d'euros par an ;
- Une taxe spéciale d'équipement : le produit de cette taxe additionnelle aux taxes locales (taxe d'habitation, taxe sur le foncier bâti et non bâti, cotisation foncière des entreprises) est fixé à 117 millions d'euros par an ;
- Une fraction de la taxe locale sur les bureaux : assise sur les surfaces de bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage et surfaces de stationnement, cette taxe a été redynamisée en loi de finances rectificative pour 2010 grâce notamment à la reconfiguration du zonage, au rattrapage du barème et à son indexation sur le coût de la construction ; la Société du Grand Paris est affectataire du produit de la taxe diminué d'une part régionale de 183 millions d'euros, d'une part Etat de 33 millions d'euros, et d'une part affectée à l'union d'économie sociale du logement de 133 millions d'euros ; la part affectée à la Société du Grand Paris, de l'ordre de 310 millions d'euros en 2014, devrait croître de manière dynamique sur le moyen/long terme.

Ce sont donc environ 500 millions d'euros de recettes fiscales qui sont affectées à la Société du Grand Paris chaque année à compter de 2014, et ce produit est appelé à augmenter tendanciellement.

S'agissant du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot, et comme le prévoit le schéma d'ensemble, étant donné le statut spécifique de la gare « Aéroport Charles de Gaulle T4 », qui constitue une deuxième gare affectée à la desserte de la plateforme aéroportuaire, la réalisation de cette gare est directement conditionnée au financement des ouvrages nécessaires par Aéroports de Paris (ADP). La Société du Grand Paris se rapprochera d'ADP pour fixer les modalités de mise en œuvre de ces dispositions.

Question 2.1 : Le financement

L'expérience montre, comme la cour des comptes d'ailleurs, que des projets dont certaines observations recueillies, qualifient de pharaonique, que les budgets sont rarement respectés. La qualité des gestionnaires n'est pas à mettre en cause, mais il est probable que les délais, à cause souvent d'imprévus dans la réalisation des travaux ne seront pas tenus mettant ainsi à mal la prévision financière

La SGP peut elle apporter des réponses aux questions posées sur le financement, les contributions, les taxes, l'incidence sur les impôts locaux, les risques liés à l'insuffisance des financements, les risques de déficits d'exploitation ?

Sujet 3 : La tarification

Les observations posent des questions sur l'évolution de la tarification, du passe navigo.

RE 81 Air France :

La tarification d'accès au réseau ne devrait pas subir de surtaxation

RE 491 COLLECTIF POUR LE TRIANGLE DE GONESSE.

Pour le Commissaire général à l'investissement, « il paraît indispensable que soit entreprise au plus tôt une réflexion sur les conséquences de la nouvelle tarification des transports en commun de l'Île-de-France ».

Question 3.1 : Les incidences de la tarification

Quelle est la sensibilité de l'évolution de la tarification sur les trafics et sur la rentabilité socio économique ?

Sujet 4 : La rentabilité socio économique

Plusieurs observations, notamment celles conduisant à un avis défavorable sur le projet estime le coût d'équipement très élevé par rapport au trafic attendu, ce qui conduit à une rentabilité socio économique insuffisante. Certains préconisent un mode de transport moins lourd et moins coûteux mieux adapté au niveau de trafic escompté.

Question 4.1 Le rapport coût/efficacité suivant les modes de transport

La SGP pourrait elle rappeler les domaines de pertinence des modes de transport en fonction de leur capacité, leur coût par rapport au service rendu notamment en voyages x kilomètres /an ?

11.Thème 9 Impacts paysagers et environnementaux

Ce thème a été relevé dans seulement 8 observations, mais apparaît souvent implicitement dans d'autres, que ce soit par les associations de défense de l'environnement, les collectivités où les agriculteurs et leur représentants, mais assez peu par les habitants.

La plupart des observations portent sur les sujets suivants :

- les aspects paysagers du projet avec une demande de traitement de qualité de l'infrastructure et des gares et une bonne intégration environnementale respectueuse (respect de l'Atlas des paysages) ;
- une critique de l'étude d'impact et de ses évaluations, rappelant les éléments et manques pointés par l'avis de l'Autorité environnementale (AE) et l'expertise du CGI ;
- une forte critique de la consommation de terres agricoles et de l'étalement urbain, mais concernant principalement le Triangle de Gonesse et Le Mesnil-Amelot et non le fuseau d'emprise de la ligne 17 ;
- un rappel de la nécessité de respecter les mesures de respect de la biodiversité et des espèces protégées ;
- un rappel de la maîtrise nécessaire des impacts sur les eaux (respect du captage AEP du Blanc-Mesnil, de la gestion des eaux de ruissellement pour limiter les inondations en limitant les surfaces imperméabilisées).

Sujet 1 : Les Impacts paysagers

RE482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, 93

"Cette ligne a la particularité d'être réalisée pour partie en viaduc. Il s'agit d'un élément structurant pour le territoire qui nécessite une coordination importante avec les projets portés par le Département. Son intégration est un élément essentiel à la réussite du projet. A cet effet, je serai très attentif à la qualité architecturale de l'objet et à son insertion paysagère."

RE 425 Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

- "Eu égard aux enjeux d'intégration de la future gare dans l'espace urbain (morphologie urbaine, architecture, paysage, entrée de ville...), le Département de Seine-et-Marne attire l'attention et la vigilance de la SGP afin que des précautions et dispositions adaptées pour une insertion urbaine, architecturale et paysagère optimisée soient retenues dans les études de définition du projet de gare lui-même (maîtrise d'ouvrage SGP) articulée avec les projets de gare routière et parc-relais (maîtrise d'ouvrage STIF). Les études de définition des aménagements prévus seront conduites en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, dont la commune du Mesnil-Amelot et le Département de Seine-et-Marne."

- "Un parti paysager devra être défini pour la gare et les infrastructures ferroviaires, visant à préserver la vue sur ce grand paysage ouvert et sur la plaine agricole conformément aux orientations définies dans l'Atlas des paysages de Seine-et-Marne."

Ce thème des impacts du projet de métro sur le paysage a été assez peu abordé par le public, mais les enjeux bien rappelés par les Conseils Départementaux et les chambres d'agriculture. Il est vrai qu'une bonne partie est en tunnel (70 %) et que l'infrastructure en partie Est traverse peu de zones habitées, mais on peut noter que la partie aérienne du tronçon (30% soit environ 5,8 km), contrairement à d'autres tronçon du réseau Grand Paris, n'a soulevé aucune opposition, hormis quelques précisions techniques demandées sur les servitudes foncières du viaduc et de ses pylônes. Au contraire, les bénéficiaires de la nouvelle gare aérienne "Parc des expositions" approuvent la desserte et son marquage aérien constituant un repère, structurant un vrai paysage en lui-même et sans doute utile dans la vocation de Paris-Nord 2 et du PIEX.

En revanche, les oppositions qui se sont exprimées sur le traitement du Triangle de Gonesse entre partisans de son développement bâti et ceux souhaitant conserver l'activité agricole pour une agriculture bio de proximité, induisent bien sûr des paysages très différents, même

si les projets comme celui d'Europacity offre des images très vertes. Les émergences des gares et leur traitement n'ont pas soulevé beaucoup d'avis.

Question 1.1 : Le respect du paysage

Pouvez-vous apporter des réponses sur le respect du paysage, notamment en Seine-et-Marne sur l'espace ouvert et la prise en compte de l'Atlas, pour les aspects qualitatifs du projet et toutes ses émergences ?

Impacts particuliers du site de maintenance

La création du site de maintenance L16 L17 le long de l'autoroute A 1 sur le site PSA a soulevé de la part du groupe PSA et des entreprises présentes sur le site la question de son traitement architectural et paysager, de sa hauteur et de ses caractéristiques, craignant la suppression de leur visibilité. L'usine Peugeot Citroën et son parking de stockage des voitures produites dans l'usine bénéficiait effectivement de cet effet vitrine important pour l'entreprise. Cette visibilité est pour PSA un argument important de vente pour les investissements immobiliers et un préjudice subi dans le cas où la perspective des bâtiments ne le permettrait pas.

Question 1.2 : Le traitement architectural et paysager du SMR-SMI-PCC

Pouvez-vous donner des précisions sur les caractéristiques prévues pour le traitement des installations et façades du centre SMR - SMI - PCC et préciser leurs aspects paysagers et si cet effet vitrine peut être pris en compte et respecté ?

Sujet 2 : L'appréciation de l'étude d'impact

Dans le cadre de leur avis défavorable au projet, les associations de défense de l'environnement estiment incomplète l'évaluation environnementale du projet et présentent leurs inquiétudes quant aux risques de dégradation de l'environnement liée au projet.

Sur les aspects environnementaux, c'est le triangle de Gonesse qui a suscité le plus de remarques sur la nature de ses futurs aménagements et donc concernant l'objet de l'enquête, sa desserte par la gare Triangle de Gonesse projeté, que beaucoup contestent comme le Collectif d'associations CPTG (voir tracé alternatif).

Le Conseil départemental de Seine -Saint-Denis attire l'attention sur les risques d'inondation.

RE 362 FNE

Comme le souligne l'Autorité environnementale (Ae), « le contour du programme de travaux retenu dans l'étude d'impact est incomplet, car il ne prend pas en compte tous les projets avec lesquels il constitue une unité fonctionnelle ».

Il s'agit notamment des travaux de la future gare du terminal T4 de l'aéroport de Roissy, de ceux de la gare du Mesnil-Amelot mais aussi et surtout des importants projets urbains du Triangle de Gonesse.

Si Europacity devait voir le jour, il serait générateur de nouveaux déplacements routiers sur des voies déjà congestionnées.

La création du terminal T4 de l'aéroport de Roissy engendrerait également un accroissement du trafic aérien sur un secteur déjà exposé à de multiples pollutions et nuisances. Compte tenu de la forte densité d'infrastructures de transports existantes, l'étude d'impact ne tient compte ni des impacts de ces projets, ni des populations nouvelles qui seront exposées à ces impacts et à d'éventuels risques sanitaires.

Ces insuffisances majeures dans l'évaluation environnementale du projet de la ligne 17 avec les risques collatéraux d'urbanisation et d'augmentation du trafic aérien s'ajoutent à la balance négative que présente ce projet dans l'appréciation de son utilité publique.

RE 456 Environnement 93

Pour l'Autorité Environnementale: « Le contour du programme de travaux retenu dans l'étude d'impact est incomplet, car il ne prend pas en compte tous les projets avec lesquels il constitue une unité fonctionnelle. De plus, il ne comporte qu'une analyse qualitative des impacts ».

Le projet « Europa City » est totalement dépendant de la réalisation de la ligne 17 (CGI) et de la création de la gare du Triangle de Gonesse; la mise en œuvre de cette gare aurait ainsi un impact négatif sur la ligne 17 elle-même, alors que l'augmentation du trafic routier accompagnant le projet Europa City, dégraderait de manière significative la qualité de l'air de ce territoire.

L'impact de la gare du Mesnil Amelot est à l'opposé des efforts actuels pour la diminution des effets néfastes des transports individuels. L'Autorité Environnementale souligne ce phénomène dans la synthèse de son avis: l'ouverture à l'urbanisation du Triangle de Gonesse et l'incitation à une urbanisation diffuse au nord de l'aéroport de Roissy, consommatrices d'espaces naturels et agricoles.

De même pour le Commissariat Général à l'Investissement, « une réflexion particulière sur le rôle, ou même l'intérêt, de la future gare du Mesnil-Amelot mériterait d'être entreprise.

Environnement 93 considère que la gare du Mesnil-Amelot est un risque important pour la préservation des terres agricoles et espaces naturels de Seine-et-Marne et découle d'une réflexion non aboutie.

RE 491 Collectif Pour le Triangle de Gonesse

Pour l'Ae dans la synthèse de son avis en page 3, le premier des enjeux environnementaux du projet concerne: « L'ouverture à l'urbanisation du Triangle de Gonesse et l'incitation à une urbanisation diffuse au nord de l'aéroport de Roissy, consommatrices d'espaces naturels et agricoles ».

CE 482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, 93

Pour rappel, depuis plus de 30 ans, la lutte contre les inondations est un des objectifs prioritaires du Département qui investit dans la construction d'ouvrages de délestage tels que des bassins de rétention. C'est pour cela que le Département n'acceptera pas de réduction définitive de la capacité des collecteurs. Le risque d'inondation est plus important sur la période dite estivale au sens hydraulique avec les phénomènes pluvieux courts et intenses. Sur cette période (1er mai-30 septembre), la réduction de la capacité des collecteurs même temporaire n'est pas envisageable. Sur la période dite hivernale (1er octobre-30 avril), toute réduction de la capacité du réseau devra faire l'objet de tests hydrauliques afin de vérifier que la configuration travaux n'augmente pas le risque d'inondation ou les rejets vers le milieu naturel-

il est demandé à ce que les eaux pluviales des gares et des espaces extérieurs soient régulées et stockées même sans modification de la surface imperméabilisée.

Question 2.1: les précisions à apporter à l'étude d'impact pour l'apprécier

L'Ae a recommandé de reprendre et compléter l'étude d'impact sur la plupart des thématiques pour permettre d'évaluer la bonne prise en compte des enjeux environnementaux dans l'évaluation de l'utilité publique du projet, à la lumière des impacts directs, indirects et des impacts cumulés avec les autres projets connus.

L'Ae cite notamment le projet urbain du Triangle de Gonesse, l'urbanisation induite par le projet et la participation du projet au développement du trafic aérien en lien avec l'accroissement de l'accessibilité de la plate forme aéroportuaire de Roissy Charles- de-Gaulle

Les documents G 4.3 et J 9 apportent quelques réponses à ces recommandations.

La commission d'enquête ne demande pas de produire un complément à l'étude d'impact, mais de préciser les enjeux environnementaux liés à la réalisation du projet en ce qui concerne :

- L'urbanisation induite ;

- La consommation des espaces naturels et agricoles ;
- L'évaluation des émissions de gaz à effet de serre ;
- L'incidence sur la qualité de l'air.

Ce complément est relatif non seulement au projet proprement dit, mais aussi à ses effets directs et indirects.

Dans le cadre du thème 4, sujet 3 (les effets du développement sur l'urbanisation), la commission d'enquête a demandé de préciser le périmètre géographique correspondant et l'accroissement démographique et des emplois lié directement au projet ; et dans le cadre du thème 5 sujet 1, de préciser le territoire desservi. La commission d'enquête s'intéresse au territoire d'incidence du projet qui appartient à ces deux périmètres d'urbanisation induite d'une part, et, d'autre part, de desserte assurée par le projet, pour apprécier les enjeux environnementaux les plus importants,

Dans un but de simplification, pour apprécier les enjeux environnementaux les plus importants, la commission d'enquête ne demande pas de déterminer des périmètres d'études différents pour chaque thématique environnementale, aussi bien pour les effets directs que pour les effets indirects, ainsi que le recommande l'Ae ; cependant, le territoire d'incidence du projet devrait dépasser largement celui des 10 communes concernées par le projet et être voisin de celui du Grand Roissy.

Si l'ensemble des enjeux environnementaux ne dépendent pas de la seule réalisation de la ligne 17, il est nécessaire que le public soit informé des enjeux les plus importants en relation avec le projet.

En conséquence, la commission d'enquête demande à la SGP de présenter de façon synthétique les enjeux liés à l'urbanisation dans ce territoire d'incidence du projet en ce qui concerne :

- La consommation des espaces naturels et agricoles ;
- L'évaluation des émissions de gaz à effet de serre ;
- L'incidence sur la qualité de l'air.

En complément à cette demande, la commission d'enquête estime utile de préciser les mesures susceptibles de maîtriser, voire de réduire ces impacts.

Le premier point sera traité dans le cadre du sujet suivant.

Sur les deuxième et troisième points, il apparaît que malgré le développement des transports collectifs, l'urbanisation va produire un accroissement des déplacements routiers notamment en lien avec l'aménagement du Triangle de Gonesse. En conséquence, est-il possible d'identifier les enjeux correspondants et de rappeler ceux liés aux déplacements captés par le projet ?

Sujet 3 : La consommation des terres agricoles et l'étalement urbain

L'enjeu de la consommation des espaces naturels et agricoles liée à l'étalement urbain est particulièrement important sur le territoire d'incidence du projet.

RE 425 Chambre d'agriculture interdépartementale Ile-de-France, 78

La plaine de France, région agricole de terres de très grande qualité a subi d'importants bouleversements par la réalisation de l'aéroport de Roissy, des grandes infrastructures et la multiplication des projets d'urbanisation ou d'équipements.

L'impact du projet de la ligne 17 Nord est étroitement lié à la réalisation du projet de ZAC du Triangle de Gonesse sur 299 ha comprenant le projet Europacity sur 80 ha conformément aux dispositions du SDRIF.

Le saucissonnage des différents projets d'aménagement et leur présentation parallèle (ligne 17 nord, ZAC du Triangle de Gonesse et Europacity) ne permet pas d'avoir une vision claire de l'impact sur l'agriculture, de la consommation importante des terres agricoles, du phasage de réalisation et du calendrier des travaux. L'enjeu sera fort pour les exploitations agricoles concernées.

Pour que l'activité agricole puisse continuer de s'exercer dans les meilleures conditions, notamment en ce qui concerne l'accès aux parcelles et les circulations agricoles, il conviendrait que soit mieux définie la programmation des procédures et des travaux.

RE 483 Chambre d'agriculture de Seine-et-Marne, 77

La Chambre d'agriculture de Seine-et-Marne souhaite vous faire part de ses observations dans le cadre de l'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique relative au projet de création du tronçon «le Bourget RER. Le Mesnil-Amelot» de la ligne 17 nord, sur la commune du Mesnil-Amelot. La Chambre d'agriculture déplore la consommation du foncier agricole engendrée par les différentes composantes de ce projet sur ladite commune (ligne souterraine, en tranchée ouverte et surtout, gare du Mesnil Amelot et ouvrage technique annexe « champ Mesnil Amelot »). Ces ouvrages se situeraient en effet exclusivement en plaine agricole.

De plus, il convient de rappeler que les terres agricoles concernées sont d'une très bonne qualité agronomique et que la consommation de terres agricoles a été particulièrement importante ces dernières décennies dans ce secteur.

Par ailleurs, le phasage des travaux devrait être mieux défini de manière à pouvoir appréhender au mieux les effets du projet sur les exploitations agricoles à moyen terme (circulations agricoles, accès aux parcelles, productions sous contrats.).

Le Blanc-Mesnil/2/Contribution de l'AMAP Le BIOMESNIL

"L'AMAP défend l'agriculture nourricière de proximité et souhaite maintenir les terres existantes, qui produisent sur 80 ha 20 millions de baguettes de pains par an ; sinon d'où viendrait le blé.

Elle est contre la gare triangle de Gonesse en plein champ qui ne desservira jamais de lieu d'habitation et de plus une fois créée avec l'argent public appellera forcément un bétonnage autour. Les accords internationaux sur les GES préconisent une réduction des transports longue distance pour rapprocher: les lieux de production des lieux de consommation et les lieux d'habitat des lieux de travail.

Elle propose notamment un usage agricole progressant vers une agriculture bio.

Question 3.1 : la consommation des espaces agricoles du projet

Concernant les impacts de l'infrastructure sur les espaces agricoles, la SGP évoque le schéma agricole du Grand Roissy et donne beaucoup de chiffres notamment sur les projets urbains beaucoup plus consommateurs, mais le chiffre propre aux chantiers de la ligne elle-même ne semble pas être donné clairement : quel est il ?

Questions 3.2 : l'évaluation des impacts directs et indirects du projet sur les espaces agricoles et les moyens de les réduire

La commission a bien noté que la DUP de la ligne 17 était un préalable à la création de la ZAC du Triangle de Gonesse, le problème soulevé par l'Ae étant qu'elle n'ait pas été incluse dans l'objet du débat public Europacity en cours. Néanmoins que pouvez-vous répondre à toutes ces observations sur l'étalement urbain et la consommation de terres agricoles, et les activités agricoles présentes et futures ?

Par ailleurs, en complément des questions posées dans le sujet précédent relatif à l'étude d'impact, au-delà des considérations d'économies d'espace par rapport à des urbanisations réalisées indépendamment du programme et du projet, et pour répondre à la demande d'une partie du public de maîtrise des impacts, la commission d'enquête se demande

comment pourraient être pris en compte de façon opérationnelle les deux objectifs suivants :

- une densification plus importante des nouvelles urbanisations, notamment celles liées aux activités économiques estimées trop consommatrices d'espaces ;
- une meilleure protection des terres agricoles par une Zone d'Agriculture protégée (ZAP) sur le carré vert de 400 ha du Triangle de Gonesse, ainsi que sur les 8 000 ha de terres agricoles identifiées dans le schéma des terres agricoles du Grand Roissy ?
-

Sujet 4 : Le respect de la biodiversité et des espèces protégées

RE 425 Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

Le Département attire l'attention de la SGP sur les enjeux en matière de biodiversité dans les communes du Mesnil-Amelot et de Mauregard :

Enjeu moyen pour les papillons de jour (source : tome 3 de l'atlas de la biodiversité de Seine-et-Marne) ;

- Présence d'espèces invasives : renouée du Japon et Buddleia (source : site internet du Conservatoire botanique national du Bassin parisien);
- Espèce peu commune de libellule ; Coenagrion scitulum (source : base de données Cettia)

Les prospections de l'atlas de la biodiversité ont identifié quelques arbres âgés mais isolés de tout boisement de grande taille étant susceptibles d'héberger une faune remarquable. C'est notamment le cas dans la commune du Mesnil-Amelot. Les boisements de cette commune sont totalement déconnectés des massifs les plus proches, mais toutefois deux arbres remarquables (source : tome 2 de l'atlas de la biodiversité de Seine-et-Marne) ont répertoriés :

- un Châtaignier d'un diamètre supérieur à 80 cm qui accueille un ensemble de populations d'insectes saproxyliques (vivant en lien avec le bois mort ou en décomposition), dont Ampedus nigroflavus actuellement considéré comme lié aux boisements anciens et qui n'a fait l'objet que de trois observations en Île-de-France au cours des vingt dernières années. Il est probable que cet arbre isolé héberge l'espèce depuis plusieurs décennies;
- Un Érable situé dans l'arrière-cour d'une ferme promise à la destruction, doté d'un diamètre notable, et qui abrite une autre espèce de Coléoptère classée "vulnérable" sur la liste rouge européenne des Coléoptères saproxyliques, Cerophytum elateroides. Les observations de l'espèce sont peu fréquentes et habituellement associées à des milieux boisés âgés.

Le projet d'aménagement devra toutefois veiller à :

- limiter la pollution lumineuse, néfaste pour les espèces nocturnes;
- maintenir la « perméabilité » des milieux naturels pour permettre les déplacements de la faune (trame verte et bleue);
- sélectionner des espèces indigènes pour les plantations ;
- favoriser l'infiltration de l'eau dans les sols en optant pour des revêtements perméables là où ce sera possible.

Question 4.1 sur le respect de la biodiversité et des zones humides

Concernant le respect des paysages et de la biodiversité, le projet semble ne pas apporter de fragmentation supplémentaire du territoire et respecter les corridors d'intérêt écologique (SRCE et TVB). Concernant les impacts faune et flore pour certaines espèces, pouvez-vous rappeler les principales espèces menacées ou lieux de vie (absence de véritable zone humide en argumentant sur la nature de l'habitat des batraciens, constitué de bassins d'orage ou d'ornement) et les mesures compensatoires adaptées ?

Question 4.2 sur la démarche ERC, Eviter, Réduire et Compenser

La SGP peut- elle synthétiser les conclusions de la démarche ERC relative au projet ?

Sujet 5 Les impacts sur les eaux et sur les sols

Le Conseil départemental de Seine-et-Marne présente des observations sur la gestion des eaux dans le secteur du Mesnil-Amelot.

RE 425 Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

"L'évaluation environnementale (étude d'impact : Domaine de l'eau) :

Les eaux pluviales du Mesnil-Amelot et les eaux épurées de la station d'épuration se rejettent dans un fossé qui correspond à la source du ru des Cerceaux mais qui pénètre très rapidement dans le périmètre d'Aéroport de Paris (ADP).

Il convient de rappeler que sur le cours de ce fossé se situent les bassins de régulation des eaux pluviales de la plateforme dont celui des Renardières (1 260 000 m³).

Concrètement toute modification majeure des surfaces d'imperméabilisation doit faire l'objet d'une expertise détaillée, en lien avec ADP, en termes d'hydraulique. Les solutions alternatives de récupération des eaux pluviales dans les aménagements d'espaces publics (noues paysagères, chaussées réservoirs, surface pavée non jointoyée...) devront être privilégiées pour éviter au maximum le rejet des eaux de pluie dans les réseaux d'assainissement."

Question 5.1 sur la pollution des sols

Les eaux notamment des nappes sont très sensibles à la pollution des sols. Le dossier fait état des sites BASOL (Base de données sur les sites industriels et Activités de services) BASIAS (Base de données sur les sites industriels et Activités de services), surtout présents et nombreux sur la partie Ouest plus urbaine de la ligne. Une observation a été faite sur la mauvaise indication de l'ICPE MA France (en fait c'est son accès qui a été indiqué) et PSA rappelle qu'en dehors de ce repérage d'une source potentielle de pollution suivi par les services de la DRIEE, le site ne comporte a priori aucune autre pollution des sols, l'usine Citroën ayant été construite sur des sols agricoles. Pouvez-vous préciser quelle est la situation actuelle ainsi que les précautions qui seront prises ?

Question 5.2 sur les aléas de la géologie des sols

Le creusement de sol de la seconde ligne de métro de Rennes entamée en janvier 2014 a fait l'objet de mauvaises surprises avec la découverte de déblais toxiques dans les terres excavées dus à des filons d'antimoine du sol, générant un surcoût non prévu de plusieurs millions d'euros. Un tel aléa est-il possible pour la ligne 17 et pouvez-vous rappeler toutes les mesures de contrôle et gestion des sols excavés prises sur tous vos chantiers projetés, tunnelier, mais aussi à ciel ouvert, ouvrages annexes, gares et autres ?

Question complémentaire 5.3 de la commission

Le dossier doit faire l'objet dans la suite de la procédure d'une autorisation Loi sur l'Eau – code de l'environnement sur la base d'un dossier spécifique plus détaillé d'incidence sur les eaux superficielles et souterraines. Compte tenu de l'importance du sujet dans l'évaluation de l'utilité publique du projet et par exemple des enjeux forts relevés par l'étude d'impact sur l'hydrologie, l'effet barrage du tunnel, les impacts sur les différentes nappes et zones humides, pouvez-vous dresser un bilan global permettant d'apprécier leur prise en compte et l'acceptabilité des risques ?

Question complémentaire 5.4 de la commission d'enquête

La SGP peut-elle présenter les engagements qui pourraient être pris en matière d'environnement dans le cadre de la DUP du projet ?

12. Thème 10 : Documents d'urbanisme – Mise en compatibilité

L'obligation d'inscrire la faisabilité réglementaire d'une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique dans leur document d'urbanisme s'impose à toutes les communes ou EPCI concernés dès lors qu'ils sont dotés d'un tel document et qu'une procédure de mise en compatibilité a été menée.

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du réseau de transport public du Grand Paris et a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur.

Ce thème apparaît dans 4 observations.

Les observations portent sur les sujets suivants : la demande d'inscription d'emplacements réservés, la prise en compte de la qualité de l'insertion urbaine des ouvrages et l'absence de cette intégration dans les règlements des communes concernées.

Sujet 1 : les emplacements réservés

La liste des emplacements réservés a été revue pour être mise en compatibilité avec le projet.

Celle-ci fait apparaître les évolutions de surface des emplacements réservés impactés par le projet.

Les différentes observations formulées portent sur des demandes d'inscription complémentaire ou de réintégration d'emplacements réservés, ainsi :

RE 425 Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

demande l'inscription d'un emplacement réservé pour la gare routière et le parking-relais prévus pour accompagner la gare du GPE (cf point 4/). Ces équipements indispensables sont d'ailleurs inscrits en emplacements réservés au bénéfice de la SGP dans le projet de PLU du Mesnil-Amelot en cours de révision et arrêté le 14 novembre 2014. Cette absence d'emplacements réservés pour le parking-relais et la gare routière fractionne l'opération d'ensemble de réalisation de la gare. Cela pose une hypothèque sur ces deux équipements d'accompagnement alors que leur création devrait être concomitante à celle de la gare.

RE 482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, 93

fait référence à la page 17 de la pièce A, aux futures enquêtes parcellaires. Ces procédures sont essentielles. Dans un souci de planification, il serait opportun de disposer de la date desdites enquêtes.

La pièce I appelle des remarques d'ordre général sur les règles dérogatoires dans les documents d'urbanisme et l'exposé des motifs mais aussi des remarques plus précises par communes.

La SGP introduit une règle dérogatoire dans les zones accueillant le projet pour de très nombreux articles: installations autorisées (art 1 et 2) ; règles d'implantation (art 5 à 9), de hauteur (art 10), de stationnement (art 12), de végétalisation (art 13). La SGP sollicite la création d'emplacements réservés et garantit la compatibilité du projet à travers l'adaptation des règlements

Quatre communes (Blanc-Mesnil, Dugny, Villepinte et Tremblay-en-France) ont un PLU en cours de révision. S'agissant de la commune d'Aulnay-sous-Bois, le PLU révisé a été adopté en décembre 2015 et est opposable depuis début 2016. Or, bien que la modification de la liste des emplacements réservés ne concerne pas les réserves départementales, la liste des réserves proposée par le MECDU avant et après modification, n'est pas correcte. En effet, il manque particulièrement 2 emplacements réservés départementaux :

- D2.3 : élargissement de la rue de Mitry (RD115) à 18 mètres,
- D4 : élargissement de l'avenue Pierre Sénard (RD41) à 20 mètres entre la RD115 et la limite communale de Blanc-Mesnil.

Le Département souhaitant maintenir ces réserves, il convient de les réintégrer dans le document.

Sujet 2 – l'intégration du projet dans les règlements

Les incidences du projet justifient les évolutions nécessaires des règlements.

Sont ainsi introduites, selon les besoins du projet sur la commune, les modifications de textes nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation.

Sont également mentionnées, le cas échéant, les évolutions de zonage et leur impact sur les documents graphiques.

Les observations portent sur les règles dérogatoires uniformes qui n'introduisent ni de règles qualitatives architecturales ni de règles prévoyant l'insertion urbaine des ouvrages.

RE 425 Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

précise que « le règlement du PLU du Mesnil-Amelot concernant la zone 2 AUgp destinée à recevoir la gare et la section d'infrastructure courante en tranchée ouverte, et faisant partie du dossier de mise en compatibilité du PLU, ne comporte aucune règle sur les aspects extérieurs des ouvrages, l'aménagement de leurs abords et les espaces libres ».

RE 482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, 93

rappelle l'adaptation des règlements : « ... l'utilité publique de l'opération et son urgence peuvent expliquer ce principe de dérogation uniforme. Néanmoins, cette adaptation des règlements n'assure pas la qualité de l'insertion urbaine des ouvrages ni les éventuelles compensations qui pourraient survenir pour leur mise en œuvre. L'insertion des projets sera traitée au cas par cas sans garantie réglementaire.

Les installations de ce projet emblématique et extrêmement structurant se devront d'être de grande qualité sur les plans architecturaux et de l'insertion urbaine. Certaines règles relatives à la végétalisation, au stationnement ou encore à l'insertion auraient pu être rédigées en ce sens. D'une manière générale l'exposé des motifs gagnerait à être complété par une présentation des grandes évolutions urbaines attendues à proximité des gares pour chaque ville. »

Questions 2.1 : propositions de modifications des projets de MECDU

- 1/ Demandes d'inscription complémentaires ou de réintégration d'emplacements réservés ?
- 2/ L'aspect extérieur des ouvrages, l'aménagement de leurs abords et les espaces libres peuvent-ils être précisés et les règles rédigées en intégrant des notions architecturales, d'insertion urbaine, de végétalisation et de stationnement ?

Remarque :

PSA a demandé, parmi ses différentes observations, que les emprises correspondant aux stricts besoins du SMI/SMR/PCC soient indiquées dans la MECDU des PLU d'Aulnay sous bois et de Gonesse.

Il est précisé que le programme d'aménagement d'ensemble a été intégré au PLU d'Aulnay-sous-Bois lors de sa révision adoptée en décembre 2015 et que le PLU de Gonesse fera l'objet d'une mise en compatibilité comme l'ensemble des communes concernées.

13. Thème 11 Avis favorables

Rappelons sur un total de 480 personnes qui se sont exprimées, 197 personnes se sont déclarées favorables au projet globalement et 283 observations en justifiant leur avis favorable par la desserte attendue de la gare Aéroport du Bourget offerte par le projet.

Les raisons de l'avis favorable donné par les 187 premiers avis sont les suivantes : habitants de cette partie du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne proche du projet, ils sont intéressés au projet pour une utilisation quotidienne liée aux déplacements domicile travail, mais aussi pour l'effet de désenclavement et de développement escompté. Leur avis est relativement peu développé

De nombreuses collectivités ont affirmé leur intérêt pour le projet en donnant un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet:

- les Conseils départementaux des 3 départements les plus concernés : Val d'Oise, Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne ;
- les communautés d'agglomération de Roissy-Pays de France et de Plaine Commune ;
- l'Etablissement Public n°7 de la Métropole du Grand Paris ;
- les communes de Gonesse, d'Aulnay-sous-Bois, Villiers-le-Bel, Arnouville, Dugny, Mauregard, ainsi que des élus du Tremblay-en-France, de Mitry-Mory, de Garges-les-Gonesse, de Survilliers, d'Epiais-les-Louvres.

Il en est de même pour les entreprises dont l'activité est promise à un développement important favorisé par le projet : Aéroports de Paris pour les deux plateformes aéroportuaires de Roissy-Charles -de-Gaulle et du Bourget, Air France, Viparis et SIPAC pour le Parc des expositions de Paris Nord Villepinte, de Paris Nord 2. La Chambre de Commerce et d'industrie de Paris-Ile-de-France s'est aussi exprimée dans ce sens.

14. Thème 12 : Avis défavorables

Ce thème apparaît dans 44 sujets observations sur un total de 664.

Sept associations de défense de l'environnement (France Nature Environnement, Environnement 93, le Collectif pour le Triangle de Gonesse, le Groupe Vert et ouvert, Le Bio Mesnil, Blanc Mesnil Ecologie, et les Amis de la Terre) et la FNAUT Ile-de-France, association d'usagers des transports, ont exprimé un avis défavorable et ont adressé des contre propositions.

En outre, une partie du public a déposé un avis motivé comprenant également des contre propositions.

Sujet 1 : Les raisons justifiant un avis défavorable et demandant l'abandon du projet

Ce sont les suivantes (suivant les cas une ou plusieurs raisons sont citées):

- Ne pas desservir Europacity, projet discutable du fait de son impact sur l'environnement et qui détourne les financements publics ;
- Ne sert pas à la population ;
- Ne répond pas à la demande du territoire ni aux usagers de Roissy ;
- Coût trop important et rentabilité socio économique insuffisante ; abandon au profit de projets de transports prioritaires ;
- Les 2 RER B et D et le CDG Express suffisent ;
- La gare du Mesnil Amelot n'est pas d'utilité publique ;
- L'abandon de la ligne 17 permet de renforcer la fréquence de la ligne 16 ;
- La gare Aéroport du Bourget a un intérêt limité et les possibilités de développement au voisinage sont très limitées compte tenu de l'aéroport ;
- Les gares TdG et PIEX seraient mieux desservies par le barreau de Gonesse ;
- A CDG, seule la gare du T2 devrait être réalisée ;

- La fréquentation prévue ne justifie pas un métro ; un bus en site propre empruntant l'autoroute suffirait ;
- Ne génère pas suffisamment de développement économique ;
- Redondances des projets Ligne 17, CDG Express et Barreau de Gonesse, compte tenu du RER B ;
- Ne répond pas aux besoins de liaisons de banlieue à banlieue ;
- Problèmes de capacité et d'exploitation du tronç commun ;
- Préférer CDG Express ou le Barreau de Gonesse ;
- Remise en cause du schéma du réseau ;
- Risques collatéraux d'urbanisation et de développement du trafic aérien ;
- Pas de parcs de stationnement aux gares.

Sujet 2 : les 35 contre propositions liées à un avis défavorable

RE 3 M. ATTARD, chef d'orchestre, Le Blanc-Mesnil, 93

Contre les modifications apportées au projet L 17 supprimant la gare Le Bourget Aéroport situé sur la grande boucle, ce qui nécessite un changement pour les visiteurs des salons du parc des expositions du Bourget.

La gare Le Blanc-Mesnil est inutile car le centre du Blanc Mesnil est déjà desservi par le RER B .Pourquoi favoriser le centre alors que le quartier Nord est le plus pauvre

Sachant que mon avis passera aux oubliettes, comme tout ce qui vient du peuple.

RE 4 M.SASSONE-CAVALIERE, consultant qualité, Villepinte - 93

Défavorable au projet et pour réaménagement et moderniser le réseau existant jusqu'au Mesnil-Amelot pour des questions de coûts.

"Le projet semble couteux et être au profit de quelques entreprises de BTP et politiciens plutôt que pour rendre service à la population dans son ensemble."

Les gares prévues sans parc de stationnement sont source de mécontentement et nuisances.

RE 12 Anonyme

Pourquoi le tronçon partagé avec la ligne 16 ? Mais alors pourquoi faire des lignes mi-métro mi-val mi-train à 3 wagons ?

Gonesse Parc des Expositions, Branche RER D, Bus en Site propre ou ligne 17 (?!). Est ce qu'il y a une cohésion et une vue d'ensemble de tous les projets ? Chaque projet se fait dans son coin. On est en zone périurbaine et même un quelconque miracle développement ne nécessite pas d'avoir 3 lignes qui font la même chose. Cela fait beaucoup de choix mais aussi beaucoup d'argent gaspillé !

Aéroport, RER B, CDG Express, Roissybus ou ligne 17 (?!). Est ce qu'il y a, encore une fois, une cohésion dans tous ces projets qui se doublonnent ? On n'est pas dans Paris Centre, la demande n'est pas la même.

Les dessertes des aéroports étant une Catastrophe pour les voyageurs, trop de choix tuera le choix ! Que fera le voyageur qui atterrit à CDG et veut aller à Paris ? Il se rend compte de tous les choix possibles, il ne comprend pas forcément le français. Pourquoi prendre le CDG express qui coute si cher alors qu'il y a la ligne 17, mais, la ligne 17 ne mène pas à Paris, je dois changer à St Denis ; il y a le RER B, mais il ne sait pas que les conditions sont insupportables et que le RER B dessert toute la banlieue nord.

Quel accueil merveilleux dans cette ville lumière ! Svp redonner de l'attractivité à Paris parce que les transports reflètent l'intelligence et est la première vitrine de la ville !

Comme son projet cousin ligne 18, il faut revoir le projet et se questionner sur les vrais besoins que demande la population.

RE 14 M .PUPIN, Deuil-la-Barre, 95

Il me semble prioritaire d'améliorer la desserte par transport en commun de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle. La ligne B du RER actuelle est en effet totalement saturée aux heures de pointe ce qui engendre des perturbations fréquentes.

Le projet ligne 17 du métro du Grand Paris ne répond ni à l'attente des habitants des communes concernées ni aux besoins des usagers de l'aéroport de Roissy.

Le renforcement des lignes de transport déjà existantes (Ligne H, RER B et D) est davantage attendu par les habitants du Val d'Oise.

Pour l'aéroport de Roissy, une liaison express depuis Paris (comme il en existe pour les grands aéroports des autres capitales européennes) serait nécessaire.

La gare du Triangle de Gonesse censée desservir le projet démentiel d'EuropaCity doit être abandonné afin de ne pas encourager ce grand projet inutile et ruineux

RE18 Anonyme

Ne laissez pas les lobby de l'industrie internationale s'emparer du Projet !

Ne faites pas en sorte que les travaux de cette ligne 17 permettent aux écolos de lancer une nouvelle campagne de ZAD en pleine Région Parisienne !

Préservez le Val d'Oise, et mettez cet argent dans le prolongement des métros Parisiens vers les quartiers périphériques : lignes 12, ligne 7, ligne 5, ligne 13, ligne 14.

On n'a pas besoin d'un super métro pour amener les travailleurs du 93 aux aéroports du Bourget et Charles de Gaulle. On a besoin d'ouvrir l'accès à Paris pour les habitants de Banlieue.

Paris "ville ouverte", plutôt que repoussoir de certaines franges de la population vers les périphéries, d'où les parents partent à l'aube et reviennent au couché du soleil, et où les enfants sont laissés à eux-mêmes dans les rues.

N'organisez pas des ghettos de travailleurs (ou de ronfleurs, c'est selon), rapprochez les zones de travail des zones de vie, mixés les...

Quel homme politique ira un jour habiter au triangle de Gonesse ?

RE21 M .HENRIAT Mitry-Mory, 77

La ligne 17 se positionne sur un tracé relativement similaire au RER B ainsi qu'aux projets Charles de Gaulle Express et barreau de Gonesse du RER D. Même si le barreau de Gonesse est au point mort, il est tout de même difficile de concevoir 4 liaisons lourdes entre Paris et Roissy, alors que les finances concernant les transports sont tendues et que la Société du Grand Paris a déjà dépensé une partie de son budget dans le financement d'infrastructures dont il n'était pas prévu qu'elle ait la charge

Quid également de la concurrence avec le Charles de Gaulle Express, projet dont l'équilibre financier n'est espéré qu'à travers un prix élevé du titre de transport, certainement plus élevé que les tarifs qui permettront l'accès à la ligne 17.

Il est louable de développer les transports collectifs, notamment sur un secteur qui en manque actuellement. J'utilise moi-même la ligne B quotidiennement. Cependant, multiplier les modes lourds sur ce seul axe ne semble pas un choix optimum alors que d'autres secteurs de l'agglomération auraient également besoin d'une amélioration de leur desserte. Enfin, contrairement aux lignes 15, 16 et 18, la ligne 17 est une radiale et non une ligne de rocade.

L'un des arguments principaux du Grand Paris Express est pourtant de proposer des lignes de rocade pour favoriser les déplacements banlieue-banlieue. Si la ligne 17 peut tout de même apporter une petite amélioration grâce à un maillage plus fin, elle est loin de proposer une alternative aux déplacements nécessitant un détour par le centre de l'agglomération pour un trajet banlieue-banlieue. Encore une fois, est-ce un investissement optimum alors que les projets de tangentiels (trams express) peinent à être financés. Pourtant, les trams express de rocade apporteraient une amélioration de l'offre de transport et un maillage bien plus conséquent que la ligne 17.

Il est bien difficile de comprendre un investissement si conséquent et une multiplication des projets sur un secteur réduit de l'agglomération. Dans l'état actuel des finances publiques, il serait opportun de ne réaliser que 2 des 3 projets. L'argent économisé sur la ligne 17 pourrait être redistribué vers le financement de projets de maillage ou d'amélioration de l'infrastructure existante sur le reste de l'agglomération (ou dans le doublement du tunnel Gare du Nord - Châtelet, qui contribuerait à rendre plus simple et plus solide l'exploitation des lignes B et D du RER). La ligne 17 telle qu'elle est proposée, apparaît comme un luxe dans le contexte actuel

RE 22 M.JACQUET,Fosses, 95

Je pense que le projet de ligne 17 et d'Europacity sont néfastes pour les humains et espère que ce qui me paraît du bon sens l'emportera, à savoir l'abandon définitif de la ligne 17 et d'Europacity.

RE 24 M.Charreyre,Ingénieur,

La ligne 17 nord est très coûteuse, inutile et va gaspiller l'argent public devenu rare, pour plusieurs raisons:

- Dans le meilleur des cas, la ligne 17 nord transporterait 50 000 à 65 000 passagers par jour (cf annexe H) , de quoi justifier un moyen de transport beaucoup moins coûteux qu'un métro souterrain (à titre de comparaison le bus 153 transportait en 2011, 56 000 voyageurs par jour, et la ligne 10 du métro parisien, ligne la moins fréquentée, transporte environ 150 000 voyageurs par jour, contre plus de 700 000 pour la ligne 1). De plus, les fréquentations envisagées en heure de pointe entre le Bourget et Mesnil Amelot, ne permettent toujours pas de justifier un moyen de transport aussi coûteux (au maximum entre 5000 et 7500 passagers par heure soit la capacité d'un bus en site propre (10 fois moins chère en investissement, pour une vitesse identique en empruntant l'autoroute).

De plus les gares desservies par la ligne 17 nord, n'apportent pas rien à la très grande majorité des Franciliens et ne desservent aucun quartier d'habitation:

- La gare aéroport du Bourget, une des deux seules gares nouvelles de cette ligne sans desserte de transport , n'intéressera que peu de monde étant donné que le Bourget est un aéroport d'affaires. Seul le développement de quelques entreprises pourrait aider à la desserte de cette gare. Mais l'espace disponible à proximité de la gare et les nuisances de l'aéroport limiteront le développement autour de cette gare. Cette gare ne pourra pas booster la fréquentation de cette ligne à elle seule.

- Les gares du triangle de Gonesse et du parc des expositions: devaient déjà être desservies par le RER D. Le RER D via le barreau de Gonesse sera beaucoup plus intéressant pour l'ensemble des franciliens et notamment ceux du Val d'Oise et verra une fréquentation bien plus importante que la ligne 17. En effet le RER D dessert la Seine Saint Denis, Paris, Le Val de Marne, la Seine et Marne et surtout le Val d'Oise, département limitrophe et grand pourvoyeur de salariés pour la zone aéroportuaire qui est étonnamment exclu du Grand Paris Express.

-La présence de 2 gares à l'aéroport de Roissy n'est pas d'intérêt public. Seule une desserte de l'aéroport est d'intérêt public. Une ligne de transport régionale n'a pas à desservir tous les terminaux d'un aéroport. La gare CDG T2 semble plus intéressante à desservir grâce à l'emplacement de la gare RER et TGV. Pour des dessertes de terminaux particuliers (comme le T4) le prolongement du CDG VAL est plus pertinent et moins coûteux. De plus, la multiplication de gares régionales dans l'aéroport entachera la lisibilité de l'offre.

- La gare du Mesnil Amelot est inutile et n'est pas d'utilité publique. En effet, il faut rappeler que le Mesnil Amelot n'est qu'un village d'environ 800 habitants qui ne pourra pas se développer à cause de sa proximité avec l'aéroport. De plus l'hypothèse que des milliers de personnes viennent des villes alentour comme Dammartin en Goelle ou Mitry est à exclure étant donné que ces villes sont déjà reliées efficacement et directement à Paris via le RER B et la ligne K. De plus, croire que des personnes vont prendre leur voiture pour faire une station de métro pour se rendre à Roissy est absurde. Dans des zones aussi peu denses des bus desservant toutes les villes et tous villages seraient une meilleure alternative pour rejoindre l'aéroport.

- L'annexe financement ne contient que 2 pages. Ce qui est un peu léger pour un projet à 2,5 Milliard d'euros. Ces 2,5 milliards d'euros, pour seulement quelques personnes (au vu des prévisions de trafic à moyen et long terme) sont à comparer aux 300 M€ nécessaires pour effectuer le barreau de Gonesse sur le RER D qui pourrait permettre aux RER D de terminer à Roissy en empruntant les voies déjà existantes du RER B. De plus, aucun coût de fonctionnement n'est indiqué, alors que c'est peut-être le plus important, car faire fonctionner un métro peu fréquenté pour des centaines d'années à un coût.

Comment justifier l'intérêt cette ligne qui n'est pas une rocade mais une radiale parallèle au RER D, RER B et au CDG Express ? On notera que les deux premières sont et seront utiles pour tous les franciliens au quotidiens (travail et loisir) et la dernière pour les hommes d'affaires et touristes pressés. Qui restera t'il pour aller dans les trains de la ligne 17 nord, desservant aucun quartier?

- Il est encore temps d'arrêter le projet de la ligne 17 nord, pour investir cet argent dans les trains du quotidien (RER D notamment). Avec un très faible investissement (comparé au 2,5 Milliard d'euros) le RER D peut relier le triangle de Gonesse, l'aéroport CDG et Saint Denis Pleyel (avec seulement 5min à 10min de plus que la ligne 17 mais une meilleure desserte pour tous les franciliens (et

notamment ceux de Seine Saint Denis, du Val d'Oise)). De plus contrairement à la ligne 17, le RER D permettra de relier à l'aéroport CDG autres grands pôles multimodaux comme la Gare du Nord, Châtelet, Gare de Lyon, Vert de Maison, Juvisy, Melun...

En cas de suppression de la ligne 17 et donc de la fourche (L16/L17), il peut être envisagé un renforcement des fréquences pour l'exploitation de la ligne 16 qui est une rocade et qui apportera un vrai plus pour tous les nouveaux quartiers desservis. Si nécessaire on peut aussi construire la gare Aéroport du Bourget sur la ligne 16 au détriment d'un petit détour.

RE25 M.Magenot,économiste, Aulnay-sous-Bois, 93

Le tracé de la ligne 17 apparaît comme un ajout et, surtout, comme un impératif pour favoriser le projet Europa City.

S'il s'agit de désenclaver des populations et de leur permettre d'accéder plus facilement à Paris ou à l'aéroport de Roissy, l'idée pourrait être retenue. Mais à la condition de ne pas construire un arrêt pour l'éventuelle installation du projet très discutable d'Europa City qui fait par ailleurs l'objet d'une consultation publique et qui -à l'issue de celle-ci- devrait être rejeté. Europa City va à l'encontre des politiques de préservation des terres arables, de l'environnement et du climat: projet à abandonner ou à modifier dans le seul intérêt des populations, de la préservation des écosystèmes.

RE 30 M.DHAILLY Président afcel 95 Gonesse, 95

Un métro dans les champs, n'a aucun intérêt pour les Gonessiens.

Notre environnement pollué: aéroports (CDG-Le Bourget) décharge géante au-dessus de Villiers le Bel-réseau autoroutier...A1-A104 etc... mérite mieux que les projets proposés par certains politiques, comme Europacity. Nous demandons la réalisation d'un Croissant Vert (parc urbain-cultures maraichères-aménagements pour les familles-parcours vert etc...) Tout cela mis gratuitement, à disposition des familles de l'Est du Val d'Oise.

RE 32 M. GODART

Je trouve inadmissible que le trajet de la ligne 17 soit dérouté (voir le trajet envisagé) pour permettre à Europacity de multiplier ses profits alors que les contribuables seront les seuls payeurs (la gare prévue ne servira qu'au centre commercial et non aux habitants des villes voisines). Le financement par l'Etat d'un projet privé dans ses aménagements et ses infrastructures d'accès est purement scandaleux quand on ne cesse de nous dire qu'il n'y a plus d'argent pour améliorer la vie des plus démunis.

Est-il bien raisonnable de favoriser un projet dispendieux rentable sans doute pour Auchan et consorts mais si peu bénéfique aux villes voisines (fermetures des commerces de proximité, pollution aggravée par l'augmentation du trafic routier, destruction des terres agricoles après une COP 21 qui n'aura donc été que bling bling et faire valoir...)?

Est-il bien raisonnable de construire dans une zone si voisine d'un aéroport où un crash n'est pas impossible puisque ce scénario s'est déjà produit à plusieurs reprises?

Combien de morts acceptables dans les restes calcinés de ce centre commercial? L'Etat doit-il être complice de ce manque de réalisme?

Une ligne 17 pour améliorer les déplacements des habitants du Nord de Paris vers la capitale est sans doute une bonne initiative mais ne doit pas être un alibi pour faire un cadeau à une entreprise sur le dos des habitants des villes voisines, de la nature, de l'environnement et de la qualité de la vie (eau, air, terre, ...)

RE 35 M. KARKIDES Aulnay sous bois, 93

Philippe Yvin, Président du directoire de la Société du Grand Paris a déclaré que même sans Europacity, la gare du Triangle de Gonesse serait construite.

Alors que le site PSA est une friche industrielle et que le chômage dans les cités voisines est important, vouloir à tout prix faire une ZAC sur des terres agricoles est un non sens autant que financier qu'écologique.

Si la ligne 17 correspond à un projet cohérent, l'implantation de la gare du Triangle de Gonesse et le détournement de la ligne pour la desservir est absurde. L'objectif de la ligne 17 est bien de desservir l'aérogare aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle et Paris. C'est l'objectif prioritaire je crois!

Les trains de 56 m (inférieur à un métro !) nécessiteront un flux intense, donc rapidité oblige.
Or des méandres autour du triangle de Gonesse (rappelant la ligne B aux abords de Fontenay aux roses) avec des virages à angles droits sont prévus !!!!!
Ceux-ci vont engendrer des vitesses réduites, des augmentations de distance, des couts de construction et de maintenance accrus.
Pourquoi faire compliqué pour un objectif principal : Assurer un trafic intense et de qualité entre Paris et l'aérogare aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle.
D'un point à un autre le chemin le PLUS COURT (et le moins couteux) est toujours la LIGNE DROITE (même au 21ème siècle).

RE 37 Mme MIRANDA Dammartin-en-France 77

Créer une nouvelle ligne n'est pas une mauvaise idée mais la priorité est d'améliorer la ligne K en mettant plus de trains aux heures de pointe. Cela contribuerait grandement à améliorer le quotidien des usagers concernés.

RE 44 M. LENORMAND Retraité Samoreau, 77

Le réseau de transport d'Ile-de-France comporte des priorités beaucoup plus importantes que le projet Europa-City, il vaut mieux investir cet argent à d'autres endroits du réseau.
Le projet Europa-City est inutile (encore un centre commercial de plus !) et détourne l'argent public au profit d'intérêts privés. Les coûts d'infrastructures sont à la charge des contribuables, ils vont légèrement dépasser la TVA à percevoir sur une hypothétique progression de la consommation (qui va juste se déplacer d'un point à un autre). Comme les prévisions de fréquentation sont exagérément surestimées, le déficit ne manquera pas d'apparaître et on demandera encore au contribuable de payer !

Pour un métro plus long, pas de tronç commun avec la ligne 16, prévoir le prolongement de la ligne 17 vers le sud après Le Bourget vers Les Lilas, Montreuil...

RE 54 Anonyme

Contre le projet actuel. Les trains à 3 wagons en mode val tels que projetés tiennent-ils compte des évolutions futures ? N'est-il pas plus préférable de garder le gabarit métro de Paris avec des rames similaires.

Il faudrait construire des quais plus longs pour anticiper les évolutions futures, comme ce qui a été fait auparavant pour le métro parisien. Ainsi, ne pas prévoir le tronçon en commun avec la 16, qui elle-même devrait avoir un gabarit et des trains de métro parisien.

Laisser la possibilité à la ligne 17 d'être prolongée vers le sud après Le Bourget vers Les Lilas, Montreuil...

En court il faut laisser toutes les possibilités à cette ligne qui ne pourra pas se contenter d'être une ligne val, branche de la ligne 16 ! en 2060, on vous remerciera d'avoir pu anticiper sur ce qu'ils auront à faire

RE 73 M. WICQUART Bezons, 95

La ligne 17 va être déroutée uniquement pour permettre la création d'Europa-City. Création d'une gare au milieu des champs, c'est n'importe quoi ! en gros l'Etat donc les contribuables vont payer pour un projet privé !

Que l'on facilite le trajet des habitants de la banlieue nord est une chose, que l'on fasse des faveurs à Auchan pour lui permettre d'implanter un méga centre commercial en est une autre !

RE 89 M. DEBARGUE, Gérant Vémars, 95

La construction d'une liaison ferrée est une bonne chose. Mais elle doit prendre en compte les vrais besoins publics. Le tracé Alternatif semble plein de bon sens. C'est celui que je soutiens.

RE 152 Anonyme

Je vois beaucoup d'avis favorables de quelques personnes très concernées par un trajet quotidien ou par l'idée de désenclaver une ville. Ces réflexions sont très individualistes ou superficielles. Les vraies questions sont : que veut dire développer une région?

Je crois que pour les habitants, c'est cette question par enquête publique qui devrait être posée, beaucoup plus riche que "oui" ou "non" à un projet pensé par des non riverains et soutenu par un groupe aux intérêts privés (pour EuropaCity).
Donc avis défavorable pour cette initiative qui ajoute "un bout de métro" sans cohérence avec un projet territorial.

RE 156 Mme PINHEIRO

Je suis contre le projet de la ligne 17 nord car elle est très coûteuse, inutile et va gaspiller l'argent public devenu rare, pour plusieurs raisons:

-Les prévisions de trafic indiquées dans l'annexe H du dossier d'enquête publique indiquent que dans le meilleur des cas la ligne 17 nord transporterait 50 000 à 65 000 passagers par jour, de quoi justifier un moyen de transport beaucoup moins coûteux qu'un métro souterrain.

-Toujours d'après l'annexe H, les fréquentations envisagées en heure de pointe entre le Bourget et Mesnil Amelot, ne permettent pas de justifier un moyen de transports aussi coûteux (au maximum entre 5 000 et 7 500 passager par heure soit la capacité d'un bus en site propre (10 fois moins chère en investissement, pour une vitesse identique en empruntant l'autoroute).

-Les gares desservies par la ligne 17 nord, n'apportent rien à la très grande majorité des Franciliens et ne desservent aucun quartier d'habitation:

- La gare aéroport du Bourget, une des deux seules gares nouvelles de cette ligne sans desserte de transport, n'intéressera que peu de monde étant donné que le Bourget est un aéroport d'affaires. Cette gare ne pourra pas booster la fréquentation de cette ligne à elle seule.

- Les gares du triangle de Gonesse et du parc des expositions: devaient déjà être desservies par le RER D.

Le RER D via le barreau de Gonesse sera beaucoup plus intéressant pour l'ensemble des franciliens et verra une fréquentation bien plus importante que la ligne 17. En effet

le RER D dessert la Seine Saint Denis, Paris, Le Val de Marne, la Seine et Marne et surtout le Val d'Oise, département limitrophe et grand pourvoyeur de salariés pour la zone aéroportuaire qui est étonnamment exclue du Grand Paris Express.

-La présence de 2 gares à l'aéroport de Roissy n'est pas d'intérêt public. Seule une desserte de l'aéroport est d'intérêt public. Une ligne de transport régionale n'a pas à desservir tous les terminaux d'un aéroport. La gare CDG T2 semble plus intéressante à desservir grâce à l'emplacement de la gare RER et TGV. Pour des dessertes de terminaux particuliers (comme le T4) le prolongement du CDG VAL est plus pertinent et moins coûteux.

-La gare du Mesnil Amelot n'est pas d'utilité publique. En effet, il faut rappeler que le Mesnil Amelot n'est qu'un village d'environ 800 habitants qui ne pourra pas se développer à cause de sa proximité avec l'aéroport. De plus l'hypothèse que des milliers de personnes viennent des villes alentour comme Dammartin en Goelle ou Mitry est à exclure étant donné que ces villes sont déjà reliées efficacement et directement à Paris via le RER B et la ligne K. Croire que des personnes vont prendre leur voiture pour faire une station de métro pour se rendre à Roissy est absurde. Dans des zones aussi peu denses des bus desservant toutes les villes et tous les villages seraient une meilleure alternative pour rejoindre l'aéroport.

Sur le financement. Alors que le dossier est très complet sur beaucoup de points, l'annexe financement ne contient que 2 pages. Ce qui est un peu léger pour un projet à 2,5 Milliards d'euros.

Ces 2,5 milliards d'euros, pour seulement quelques personnes (au vu des prévisions de trafic à moyen et long terme) sont à comparer aux 300 millions d'euros nécessaires pour effectuer le barreau de Gonesse sur le RER D qui pourrait permettre aux RER D de terminer à Roissy en empruntant les voies déjà existantes du RER B. De plus, aucun coût de fonctionnement n'est indiqué, alors que cela peut être le plus important, car faire fonctionner un métro peu fréquenté pour des dizaines d'années à un coût.

Pour terminer :

On ne peut pas justifier de l'intérêt public de la ligne 17 nord, qui sera très peu fréquentée selon les prévisions à moyen et long terme de la SGP et qui ne dessert aucun francilien sur 12 Millions. On ne peut pas justifier de l'intérêt public de la ligne 17 nord alors que le barreau de Gonesse du RER D beaucoup plus utile et intéressant pour la grande majorité des franciliens et notamment ceux du Val d'Oise ne l'est toujours pas.

On ne peut pas justifier l'intérêt de cette ligne qui n'est pas une rocade mais une radiale parallèle au RER D, RER B et au CDG Express (les deux premières sont et seront utiles pour tous les franciliens au quotidien (travail et loisir) et la dernière pour les hommes d'affaires et touristes pressés). Qui restera t'il pour aller dans les trains de la ligne 17 nord, ne desservant aucun quartier?

Il faut donc annuler le projet de la ligne 17 nord du Grand Paris Express, pour investir cet argent dans les trains du quotidien (RER D notamment).

Il existe des solutions alternatives beaucoup moins chères.

Avec un très faible investissement (comparé aux 2,5 Milliards d'euros) le RER D peut relier le triangle de Gonesse, l'aéroport CDG et Saint Denis Pleyel (avec une meilleure desserte pour tous les franciliens et notamment ceux de Seine Saint Denis, et du Val d'Oise)).

Contrairement à la ligne 17, le RER D permettra de relier à l'aéroport CDG d'autres grands pôles multimodaux comme la Gare du Nord, Châtelet, Gare de Lyon, Vert de Maison, Juvisy, Melun.

RE 180 Association des Usagers des Transports/FNAUT ILE-DE-France Paris 14 ème

Avis de l'association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France

Notre association défend depuis de nombreuses années l'amélioration des transports en commun en Ile-de-France. Compte tenu du retard pris, nous considérons que la modernisation du réseau existant est prioritaire mais que certaines infrastructures nouvelles doivent aussi être créées. Tout en souhaitant quelques améliorations, notre association a apporté son soutien à la création de la ligne 15 du Grand Paris Express, rocade de zone dense. Mais la ligne 17 entre Le Bourget RER et Le Mesnil-Amelot est d'une toute autre nature. Les différents arguments ci-joints nous conduisent à donner un avis défavorable à sa création.

Conclusion

Compte tenu de toutes ces faiblesses, le projet de ligne 17 apparait comme superflu et lié à des projets d'urbanisation contestables. L'AUT/ FNAUT Ile-de-France souhaite donc que soit rendu un avis défavorable à l'utilité publique de cette ligne et ne fait pas de commentaires sur les détails du projet contenus dans le dossier d'enquête publique

RE 197 Anonyme

Avis défavorable.

Il faut favoriser les transports courtes distances et fixer les populations dans les villes nouvelles. Le peu de budget disponible serait mieux utilisé à entretenir le réseau existant.

RE 362 Mme GIOBELLINA Vice Présidente France Nature Environnement IDF Paris 13^{ème}

Avis de l'Union régionale France Nature Environnement Ile-de-France FNE Ile-de-France FNE Ile-de-France constate que le dossier souffre de nombreuses insuffisances et que l'utilité publique du projet n'y est pas démontrée.

Toutefois FNE Ile-de-France rappelle qu'elle est tout à fait favorable aux transports en commun en rocade. Même si la priorité doit être l'entretien et la modernisation du réseau existant, les budgets d'investissement de nouvelles lignes doivent surtout desservir les territoires urbains existants mal desservis. La ligne 17 ne répond pas à cet objectif.

FNE Ile-de-France rappelle qu'elle est tout à fait favorable aux transports en commun en rocade.

Même si la priorité doit être l'entretien et la modernisation du réseau existant, les budgets d'investissement de nouvelles lignes doivent surtout desservir les territoires urbains existants mal desservis. La ligne 17 ne répond pas à cet objectif.

Sur l'absence d'évaluation environnementale globale

Comme le souligne l'Autorité environnementale (Ae), « le contour du programme de travaux retenu dans l'étude d'impact est incomplet, car il ne prend pas en compte tous les projets avec lesquels il constitue une unité fonctionnelle ». Il s'agit notamment des travaux de la future gare du terminal T4 de l'aéroport de Roissy, de ceux de la gare du Mesnil-Amelot mais aussi et surtout des importants projets urbains du Triangle de Gonesse.

Concernant la ZAC du Triangle de Gonesse, 80 hectares de terres de grande qualité agronomique seraient sacrifiés et, si Europacity devait voir le jour, il serait générateur de nouveaux déplacements routiers sur des voies déjà congestionnées. La création du terminal T4 de l'aéroport de Roissy engendrerait également un accroissement du trafic aérien sur un secteur déjà exposé à de multiples pollutions et nuisances. Compte tenu de la forte densité d'infrastructures de transports existantes,

l'étude d'impact ne tient compte ni des impacts de ces projets, ni des populations nouvelles qui seront exposées à ces impacts et à d'éventuels risques sanitaires.

Dans son avis du 2 décembre 2015, l'autorité environnementale constate que « ces projets auraient des impacts indirects importants vis-à-vis de tous les enjeux (environnement, santé, mobilité...) et de ce fait, « les effets négatifs indirects du projet pourraient être significativement supérieurs à ses effets directs. »

Le maître d'ouvrage aurait dû effectuer une analyse spécifique des impacts de la ligne 17 sur ces trois projets, prévoir le cas échéant les mesures d'évitement et fournir une évaluation globale des effets cumulés sur l'environnement, y compris les effets, directs et indirects³ ainsi que ceux cumulés avec les autres projets connus.

Ces insuffisances majeures dans l'évaluation environnementale du projet de la ligne 17 avec les risques collatéraux d'urbanisation et d'augmentation du trafic aérien s'ajoutent à la balance négative que présente ce projet dans l'appréciation de son utilité publique.

RE 434 M. BARBISAN Retraité Asnières-sur-Seine, 92

Plutôt que d'investir dans une nouvelle ligne, il conviendrait de concentrer les dépenses sur la modernisation et le renforcement des lignes de RER B et D existantes, ainsi que sur toutes les lignes de tram passant par Saint Denis, notamment la T1 dont les rames sont à l'évidence sous dimensionnées.

RE 451 Mme DESCHAMPS

A part les enthousiastes du monde de l'aéronautique, les franciliens n'ont pas grand intérêt à la ligne 17 telle qu'elle est projetée. Une « simple » habitante de Drancy centre est déçue car le RER nécessitera toujours 1/2 heure de marche. 994 Sarcellois seulement sur 60 000 habitants, vont travailler à Roissy, mais 5 742 vont travailler à Paris, 873 à Saint-Denis et 575 à la Plaine (INSEE RP 2008).. Les habitants de Dammartin en Goelle ou Mitry sont déjà reliés efficacement et directement à Paris via le RER B et la ligne K. Pour Goussainville, c'est 1420 habitants qui vont travailler à Roissy, ce qui ne nécessite pas là non plus une gare de métro, mais plutôt des lignes de bus avec des arrêts bien pensés. Où est l'intérêt pour les locaux de joindre Le Bourget à Roissy sans même passer par le Blanc-Mesnil et Aulnay-sous-Bois?

L'intérêt de la gare du Mesnil Amelot village d'environ 800 habitants qui ne pourra pas se développer à cause de sa proximité avec l'aéroport m'échappe.

L'utilité de la ligne 17 N, parallèle aux RER D RER B et au CDG express est donc très douteuse et le détour de son tracé pour desservir un futur centre de commerce et de loisir sans habitat de ligne 17 N n'est citoyennement pas justifiable car ce n'est pas à l'Etat donc à nos impôts de financer la desserte d'une opération purement

commerciale. Nous nous sommes déjà fait escroquer pour desservir EuroDisney qui n'a jamais rempli des mirifiques objectifs de visiteurs et d'emplois. Le réseau de transport d'Ile-de-France comporte des priorités beaucoup plus importantes que desservir Roissy via le Bourget et le projet Europa-City, il vaut mieux investir cet argent à d'autres endroits du réseau.

Je m'oppose donc à ce projet de la ligne 17 nord, peu utile et beaucoup trop coûteux.

Je demande que l'argent prévu (2,5 Milliards d'euros) soit investi dans les trains et bus du quotidien. Le RER D peut relier l'aéroport CDG et Saint Denis Pleyel (avec une meilleure desserte pour tous les franciliens et notamment ceux de Seine Saint Denis, et du Val d'Oise ainsi que d'autres grands pôles multimodaux comme la Gare du Nord, Châtelet, Gare de Lyon.

Il faut multiplier les lignes de bus : c'est un transport en commun plus souple et moins coûteux pour desservir les zones d'emplois aéroportuaires et le musée du Bourget.

Un trajet direct entre Versailles Chantiers et CDG en transport en commun (qui peuvent être des bus BHNS comme Cergy-Roissy sans passer par Paris comme c'est le cas actuellement sera très appréciable pour des habitants de l'ouest parisien. La liaison entre Opéra et CDG devrait être aussi réactualisée et prolongée jusqu'à la gare Saint-Lazare.

RE 455 M. PEINE Paris 19ème

Je trouve inadmissible que le projet de ligne 17 Nord, globalement très utile, prévoit une gare sur le triangle de Gonesse, pour le seul projet privé d'Europacity. D'ailleurs ce projet est encore en cours d'instruction et n'est en rien décidé. Il n'est pas normal que plusieurs centaines de millions d'euros soient dilapidés pour ce projet

pharaonique et inutile. Orientons ces sommes vers la rénovation du RER B et le renforcement des lignes de bus pour transporter les salariés !

RE 458 M. DESCHAMPS Ennery, 57

On ne peut pas justifier l'intérêt public de la ligne 17 nord, qui sera trop peu fréquentée selon les prévisions à moyen et long termes de la SGP et qui ne dessert trop pas assez les franciliens.

L'agglomération francilienne souffre toujours d'un réseau en araignée et manque de rocade permettant d'aller travailler ou étudier d'une banlieue à l'autre.

La réalisation du barreau de Gonesse du RER D serait beaucoup plus utile et intéressant pour la grande majorité des franciliens et notamment ceux du Val d'Oise mériterait d'être rapidement réalisé. .

La suppression de la ligne 17 n'implique pas d'abandonner la construction d'une gare Aéroport du Bourget très applaudie dans les avis. Le Bourget pourrait être desservi par la ligne 16, avec un détour bien moindre que celui qui est envisagé pour desservir le triangle de Gonesse et Europa city !

L'abandon de la ligne 17 et donc de la fourche (L16/L17), permettrait d'améliorer la ligne 16 qui est une rocade, ce qui apporterait une amélioration sensible pour tous les nouveaux quartiers desservis.

Je demande donc que soit arrêté le projet de la ligne 17 nord du Grand Paris Express. L'argent non dépensé dans cette ligne dispendieuse pourrait servir à réaliser un doublement du tunnel Gare du Nord - Châtelet, ce qui faciliterait l'exploitation des lignes B et D du RER).

réalisation de projets de TCSP

Paris/1/M.Picciotto , Paris

critique la rédaction du dossier d'enquête C page 7 : « l'organisation des infrastructures du GPE (en lignes...) ne préjuge pas le schéma d'exploitation futur ». Il qualifie le projet GPE de chimère.

Il déplore l'absence de coordination avec la modernisation du réseau.

Il souligne le caractère contestable de certaines gares d'aménagement du territoire, qui permettent l'urbanisation de terres agricoles sans véritable concertation.

Il estime plus prioritaire la réalisation de projets de TCSP qui permettraient de repousser ou d'annuler les projets du GPE.

Cergy/1/ M.Picciotto , Paris

M .Picciotto souligne la contradiction d'un projet radial et de son utilisation pour les déplacements banlieue-banlieue, la consommation des terres agricoles dans un milieu semi rural voué à l'urbanisation comme la petite couronne, le choix de desservir Le Mesnil Amelot compte tenu de son coût, le gabarit retenu qui ne respect pas la norme européenne de 3,15 m de largeur, l'insuffisance du service nocturne, ...

Le projet ne peut être qualifié d'écologique, c'est un crime contre la raison

Il critique le développement du réseau autoroutier.

Il remarque que le doublement du tunnel Chatelet Gare du Nord serait 7 fois moins onéreux que le ligne 15 sud.

Il liste l'ensemble des projets de transport qui lui paraissent plus utiles et ses propositions de développement de tramways

Aulnay-sous-Bois/2/ Collectif CPTG, groupement d'associations "Pour le Triangle de Gonesse", 93 et 95

Pour ces raisons il propose un tracé alternatif plus direct avec un tronçon commun L16 revu et plus étendu, la L17 démarrant à la gare d'Aulnay Europe.

Le Blanc-Mesnil/1 / M. Jean-Yves SOUBEN, président du Groupe "Vert et ouvert", 93

Contribution au nom du Groupe "Vert et ouvert" du Conseil Municipal du Blanc-Mesnil :

Il demande la suppression de la gare triangle de Gonesse, car "l'argent public doit servir aux habitants avant d'envisager de servir les intérêts privés d'un projet nuisible (Europacity)".

Les économies financières liées à la ligne ainsi raccourcie pourraient utilement être investies dans les lignes RER B et D (conformité COP 21 évoquée).

Le budget SGP doit servir les populations actuellement défavorisées par les transports et respecter les besoins des générations futures en conservant les terres nourricières à nos portes.

Le Blanc-Mesnil/2 / M. Tania SOUBEN, présidente de l'association Le BioMesnil, 93Contribution au nom de l'AMAP Le BIOMESNIL :

"Elle défend l'agriculture nourricière de proximité et souhaite maintenir les terres existantes, qui produisent sur 80 ha 20 millions de baguettes de pains par an ; sinon d'où viendrait le blé.

Elle est contre la gare triangle de Gonesse en plein champ qui ne desservira jamais de lieu d'habitation et de plus une fois créée avec l'argent public appellera forcément un bétonnage autour.

Les accords internationaux sur les GES préconisent une réduction des transports longue distance pour rapprocher: les lieux de production des lieux de consommation et les lieux d'habitat des lieux de travail.

Elle propose notamment un usage agricole progressant vers une agriculture bio.

Le Blanc-Mesnil/3 / Mme Anne-Marie DELMAS, porte-parole Blanc-Mesnil Ecologie, 93Contribution au nom l'association Blanc-Mesnil Ecologie :

"Contre le tunnel unique lignes 16 et 17 (problèmes évoqués entre Gare du Nord et Chatelet RER B et D) et propose soit de doubler le tunnel soit de commencer la L17 au Bourget.

Elle pose la question des impacts de la ligne sur les nappes phréatiques (+ protection captage AEP), rappelant qu'elles produisent actuellement une eau minérale d'excellente qualité aux blanc-mesnilois.

Elle conteste l'utilité de la gare en plein champ, celle du triangle de Gonesse, aucun habitat n'étant possible du fait du PEB, l'utilisation d'argent public pour un projet commercial privé (projet nuisible Europacity contraire à la COP 21 et réduction des GES). Elle considère que ce triangle n'est pas un interstice à combler, mais une terre vivante de biodiversité, d'insectes, de pollinisateurs, etc...

Elle prône plutôt la construction de la "ville sur la ville" pour lutter contre l'étalement urbain.

Elle propose un tracé alternatif plus direct source d'économies, à réinvestir dans les RER B et D.

Elle exprime également le maintien des terres, avec les mêmes arguments que l'AMAP.

Le budget SGP doit servir les populations actuellement défavorisées par les transports et respecter les besoins des générations futures en conservant les terres nourricières à nos portes.

L'association composée de citoyens responsables est :

- contre un tunnel partagé
- contre la création de la gare triangle de Gonesse,
- pour le raccourcissement du tracé,
- pour la protection des terres arables,
- le meilleur usage de l'argent public en réduisant les coûts inutiles aux populations."

Réunion Gonesse/5/ M.LOUP, co-président du Collectif pour le Triangle de Gonesse et président de Val-d'Oise Environnement, 95

Ne serait-il pas plus utile d'accélérer la réalisation de la Tangentielle Nord et de réaliser ce que demandent beaucoup d'élus du Val-d'Oise: l'interconnexion à Pleyel de la ligne H ?

S'agissant du Barreau de Gonesse, je pense que quand le Bus à Haut Niveau de Service fonctionnera, on s'apercevra que le Barreau de Gonesse n'est pas suffisamment fréquenté : au-delà de l'hôpital, le BHNS montrera qu'il ne se justifie pas de faire en rocade une voie ferrée pour arriver au Parc des expositions de Villepinte.

Un autre problème à soulever concerne la concurrence. Y aura-t-il trois lignes ferrées qui vont relier Roissy à Paris ? On n'a pas parlé de CDG Express, mais je constate qu'il y a une ligne ferrée qui dessert Roissy aujourd'hui et que là on a deux projets en cours. J'en reste au rapport Auzannet qui a dit qu'il faudra bien que la puissance publique un jour ou l'autre tranche sur la concurrence de ces deux projets. Il est bien évident que les touristes qui prendront la ligne 17 ne seront pas dans CDG Express.

Je ne pense pas que beaucoup d'aéroports dans le monde soient desservis par trois lignes ferrées. Là aussi, c'est un problème qu'il faudra régler pour ce projet.

Lors de la concertation sur la ligne 17 Nord, nous avons fait ces propositions : éviter la gare en plein champ, faire l'embranchement au niveau d'Aulnay Europe, le jour où il y aura le choix entre CDG Express et la Ligne 17 nord.

Ne pensez-vous pas que les dépenses qui seront réalisées pour faire cette ligne 17 seraient plus utiles au prolongement de la ligne du Tram n°5 avec une bretelle allant vers Villiers-le-Bel et qui utilise les emprises de l'autoroute A16, et une bretelle allant vers Garges ?

Réunion Le Mesnil-Amelot/6/ M .LOUP, co-président du Collectif pour le Triangle de Gonesse et président de Val-d'Oise Environnement, 95

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

Les solutions alternatives au projet suivantes sont préférées (suivant les cas, une seule ou plusieurs) :

- Remise en cause du tracé des lignes 16 et 17
- Préférer le Barreau de Gonesse
- Faire une liaison "Aubervilliers/La Courneuve", Dugny, Bonneuil (prolongement de la ligne 12)
- Pour le tracé alternatif du CPTG
- Déplacer Europacity au sud avec un nouveau tracé de ligne 17 desservant Dugny (Tangentielle Nord) et La Courneuve (ligne 16 et RER B)
- Pour la Tangentielle Nord
- Pour l'interconnexion à Pleyel de la ligne H
- Pour le prolongement de la ligne du Tram n°5 avec une bretelle allant vers Villiers-le-Bel
- Préférer d'autres mesures en faveur des transports
- Renforcer les lignes H, RER B et D
- Prolonger les lignes de métro 7, 12, 13, et 14 pour améliorer l'accès à Paris pour les habitants de banlieue
- L'économie résultant de l'abandon du projet doit être réaffectée à l'amélioration de l'infrastructure existante (doublement du tunnel Gare du Nord – Châtelet)
- l'abandon de la l 17 permet de renforcer la fréquence de la l 16 ;
- Faire CDG Express
- L'économie doit être réaffectée à l'amélioration de l'infrastructure existante (doublement du tunnel Gare du Nord – Châtelet)
- Priorité à l'amélioration de la ligne K
- Faciliter les transports des habitants de la banlieue nord
- Pour un métro plus long, pas de tronç commun avec la ligne 16, prévoir le prolongement de la ligne 17 vers le sud après Le Bourget vers Les Lilas, Montreuil...
- Rénovation du RER B et le renforcement des lignes de bus
- Concentrer les dépenses sur la modernisation et le renforcement des lignes de RER B et D existantes, ainsi que sur toutes les lignes de tram passant par Saint Denis

Question 2.1 : quel est l'avis de la SGP sur ces contre propositions ?

A Saint-Denis, le 15 juin 2016

Pour la commission d'enquête

Pour la Société du Grand Paris

LES GRILLES DE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS

REGISTRE ELECTRONIQUE

Observations		Synthèse des observations	Thèmes
N°	Auteur : particulier, habitant, profession, Association, groupement, collectivité territoriale (commune et n° de département)		
1	Mme MHEYDDINE, assistante commerciale Aubervilliers, 93	<p>Avis favorable explicite.</p> <p>Habite Aubervilliers, emploi au Mesnil-Amelot</p> <p>"Je suis pour cette ligne 17/Nord. Je travaille au Mesnil-Amelot, et une ligne de métro serait utile pour les habitants de cette ville et surtout pour ceux qui se rendent dans cette ville pour travailler et laisser leur voiture.</p> <p>Un bien pour l'environnement.</p> <p>Dompage que cette initiative n'a pas été faite 10 ans avant."</p>	11
2	M.GRANGE, urbaniste, Paris 19°	<p>Avis favorable à la réalisation de la ligne 17 - Apport dynamisme et nouvelle attractivité aux territoires aéroportuaires dito CDT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Justifié par les besoins d'emplois des populations du Nord francilien ; - Par le développement activités de l'économie de la connaissance et de l'innovation permise par les échanges professionnels continentaux et intercontinentaux ; - Airport City potentiel de développement niveau Métropole et régional et hubs européens. <p>Document joint de 12 pages : "LES NOUVEAUX TERRITOIRES DE L'INNOVATION ET DE L'ECONOMIE DE LA CONNAISSANCE, LE CAS DE L'AEROPORT PARIS- CHARLES DE GAULLE" publié en 2013" faisant part de son expérience et détaillant cette économie des échanges induite par les aéroports, leur attractivité certaine et les innovations qui en découlent. Description du projet de centre du dossier de création de la ZAC Aérolians Paris et ses 5 fonctions clefs.</p>	4

		Centre International de l'Innovation et Périmètre du CDT Cœur économique de Roissy Terre de France : l'innovation génère de la mobilité.	
		Mais, ne pas oublier la desserte interne et l'accessibilité de ces territoires fragmentés.	5
3	M. ATTARD, chef d'orchestre, Le Blanc-Mesnil - 93	Contre les modifications apportées au projet L 17 supprimant la gare Le Bourget Aéroport situé sur la grande boucle, ce qui nécessite un changement pour les visiteurs des salons du parc des expositions du Bourget. La gare Le Blanc-Mesnil est inutile car le centre du Blanc Mesnil est déjà desservi par le RER B. "Pourquoi favoriser le centre alors que le quartier Nord est le plus pauvre « Sachant que mon avis passera aux oubliettes, comme tout ce qui vient du peuple"	12 C
4	M.SASSONE-CAVALIERE, consultant qualité, Villepinte - 93	Défavorable au projet et pour réaménagement et moderniser le réseau existant jusqu'au Mesnil-Amelot pour des questions de coûts. "Le projet semble couteux et être au profit de quelques entreprises de BTP et politiciens plutôt que pour rendre service à la population dans son ensemble." Les gares prévues sans parc de stationnement sont source de mécontentement et nuisances.	12 C
5	M.HUBLER Gonesse , 95	Avis favorable au projet qui permet aux habitants de Gonesse de se rendre sur la zone aéroportuaire sans passer par Paris ou prendre la voiture, et de réduire les temps de transport pour ceux qui veulent travailler à La Défense, Marne la Vallée ou Orsay.	11
6	M .PEDRO Gonesse , 95	Les temps de trajet réduits et plus de transport en commun. Une aubaine pour cette région Ile-de-France, moins bien desservie comparé à d'autres banlieues malgré une d'importante zone d'activités.	11
7	M.DESORMIERE Colombes, 92	Le projet de la ligne 17 du Grand Paris Express apparaît au premier abord redondant avec d'autres projets de transports lourds en Ile de France sur le même secteur à savoir le barreau de Gonesse du RER D et la liaison CDG Express. Le barreau de Gonesse du RER D est disproportionné en termes de coûts (plus de 300 M€), de capacité (10 000 places par heure et par sens) par rapport au trafic attendu, et contraire à l'objectif de simplification du RER D. La ligne 17 du Grand Paris Express aurait un tronç commun de plus de 4 km avec le barreau de Gonesse. Compte tenu d'une desserte nettement plus dense (18 services par heure contre 4 pour le RER D), la ligne 17 sera beaucoup plus attractive. La ligne 17 apparaît par ses performances très fortement concurrentielle par rapport à CDG Express. Le	11

		<p>simulateur de temps de parcours du site de la SGP indique une liaison Aéroport de Roissy - Gare Saint Lazare en 27 minutes avec une seule correspondance à Saint Denis Pleyel. Soit un temps généralisé de 27 min + 50% de l'intervalle entre deux rames, soit 29 à 30 minutes.</p> <p>CDG Express assurera la liaison entre Roissy et la gare de l'Est, pus excentrée, en 20 minutes et avec une fréquence de 15 minutes, soit un temps généralisé de 27 minutes... mais impliquera au moins une correspondance pour rejoindre le centre de Paris ou le quartier d'affaires de Saint Lazare. Saint Lazare sera donc à environ 35 /38 minutes de Roissy en passant par CDG Express.</p> <p>Par conséquent, la ligne 17 pourrait être la ligne rapide de liaison entre Paris et l'aéroport de Roissy... d'autant plus qu'avec la correspondance 17 - 15 à Saint Denis Pleyel, il sera aussi possible de rejoindre La Défense en 35 minutes, ce que ne fera jamais CDG Express !</p> <p>Qui plus est, la ligne 17 sera aussi plus attractive par son tarif. Il n'est pas encore connu... mais on peut se douter que ce sera bien moins que les 24 € de CDG Express...</p> <p>Ce qui rendra donc la ligne 17 nettement plus intéressante que CDG Express !</p>	
8	M. OUDON, retraité, Aulnay-sous-Bois ,93	Projet très intéressant puisqu'il améliore obligatoirement les communications inter -régionales facilitant ainsi les déplacements des Franciliens des futures générations.	11
9	M. HAMIDOU Le Bourget, 93	Ce projet facilitera grandement le déplacement des francilien. Je suis très favorable à ce projet.	11
10	M .VERDALE, Le Tremblay-en-France, 93	Ce projet me semble intéressant par contre et une nouvelle fois TREMBLAY EN FRANCE et les communes alentour sont oubliées. Nous sur TREMBLAY nous n'avons que le RER B sur VILLEPINTE et la gare du VERT GALLANT et rien d'autre.	2
11	X	Travaux très utiles pour désengorger les transports et les faciliter.	11
12	X	<p>Pourquoi le tronçon partagé avec la ligne 16 ? Mais alors pourquoi faire des lignes mi-métro mi-val mi-train à 3 wagons ?</p> <p>Gonesse Parc des Expositions, Branche RER D, Bus en Site propre ou ligne 17 (?!). Est ce qu'il y a une cohésion et une vue d'ensemble de tous les projets ? Chaque projet se fait dans son coin. On est en zone périurbaine et même un quelconque miracle développement ne nécessite pas d'avoir 3 lignes qui font la même chose. Cela fait beaucoup de choix mais aussi beaucoup d'argent gaspillé !</p> <p>Aéroport, RER B, CDGExpress, Roissybus ou ligne 17 (?!). Est ce qu'il y a, encore une fois, une cohésion dans tous ces projets qui se doublonnent ? On n'est pas dans Paris Centre, la demande n'est pas la même.</p> <p>Les dessertes des aéroports étant une Catastrophe pour les voyageurs, trop de choix tuera le choix ! Que fera le</p>	12 C

		<p>voyageur qui atterrit à CDG et veut aller à Paris ? Il se rend compte de tous les choix possibles, il ne comprend pas forcément le français. Pourquoi prendre le CDG express qui coute si cher alors qu'il y a la ligne 17, mais, la ligne 17 ne mène pas à Paris, je dois changer à St Denis ; il y a le RER B, mais il ne sait pas que les conditions sont insupportables et que le RER B dessert toute la banlieue nord.</p> <p>Quel accueil merveilleux dans cette ville lumière ! Svp redonner de l'attractivité à Paris parce que les transports reflètent l'intelligence et est la première vitrine de la ville !</p> <p>Comme son projet cousin ligne 18, il faut revoir le projet et se questionner sur les vrais besoins que demande la population.</p>	
13	M.SAULNIER, Paris, 75	<p>Ce projet, bien qu'imparfait est un bon début.</p> <p>Il serait judicieux de prévoir des mesures conservatoires pour un éventuel doublement du tunnel entre le Bourget et St Denis en créant un entonnoir sur la section 17 Nord du tunnel non loin de celui déjà prévu sur la ligne 16 pour le débranchement; ceci pour assurer une desserte complète jusqu'à Pleyel de la ligne 16 et éviter de la cantonner au Bourget pour faire s'exprimer pleinement la 17 en cas de besoin, surtout lorsque la ligne sera prolongée à Nanterre plus tard...</p> <p>St Denis-Pleyel sera dès lors un pôle majeur et devoir obliger les voyageurs à changer deux fois pour atteindre la partie nord de la ligne 16 me paraît assez discriminatoire, même si depuis Châtelet, on peut atteindre la ligne 16 par le RER B et cela permettra en plus de pouvoir prolonger la 16 ailleurs pour étoffer éventuellement le maillage là où cela sera nécessaire.</p>	5
14	M .PUPIN, Deuil-la-Barre, 95	<p>Il me semble prioritaire d'améliorer la desserte par transport en commun de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle. La ligne B du RER actuelle est en effet totalement saturée aux heures de pointe ce qui engendre des perturbations fréquentes.</p> <p>Le projet ligne 17 du métro du Grand Paris ne répond ni à l'attente des habitants des communes concernées ni aux besoins des usagers de l'aéroport de Roissy.</p> <p>Le renforcement des lignes de transport déjà existantes (Ligne H, RER B et D) est davantage attendu par les habitants du Val d'Oise.</p> <p>Pour l'aéroport de Roissy, une liaison express depuis Paris (comme il en existe pour les grands aéroports des autres capitales européennes) serait nécessaire.</p> <p>La gare du Triangle de Gonesse censée desservir le projet démentiel d'EuropaCity doit être abandonnée afin de ne pas encourager ce grand projet inutile et ruineux.</p>	12 C

15	M .COTTIN	<p>Si vous voulez dépenser de l'argent à faire des tunnels, autant le faire sur des zones très peu desservies par les transports pour ajouter des gares où il en manque, plutôt que de renforcer des gares déjà saturées (en particulier en parking aériens).</p> <p>L'étude de ce parcours convient sans doute à quelques élus locaux, pas aux Franciliens.</p> <p>Il aurait été plus judicieux de passer par Bonneuil en France (sans doute en aérien à côté, voir à la place de la nouvelle autoroute qui sert à rien), puis de relier la gare de Dugny (tangentielle nord), puis "Aubervilliers / la Courneuve" (où un petit prolongement de la ligne 12 serait raisonnable).</p> <p>Pourquoi une gare "Aéroport du Bourget" ? jamais les patrons de grandes entreprises, les vedettes du show-biz et les présidents étrangers ne prendront ce RER.</p>	1 C
16	M.CLAIRE, chargé de mission, Saint-Denis, 93	<p>La création d'une gare au triangle de Gonesse est liée à un projet pour lequel une enquête publique est également en cours.</p> <p>Ce projet est d'un point de vue environnemental tout à fait contestable : construction d'un énième centre commercial sur des terres agricoles qui sont parmi les meilleures d'Ile de France.</p> <p>D'un point de vue commerce et emploi il menace directement les centres commerciaux déjà existant. Sur le centre commercial Saint Denis Basilique de nombreux locaux sont déjà actuellement vacants.</p> <p>Faire du ski en Ile de France est ce compatible avec la COP 21, ne vaut-il pas mieux privilégier l'agriculture de proximité ?</p>	HS
17	X	<p>Les transports aériens vont diminuant... il faut déplacer EuropaCity plus au sud, sur le site de l'aéroport, et déplacer les lignes de transport en commun en conséquence.</p> <p>Ainsi, la ligne 17 devrait couper sur le site de l'actuel aéroport, pour joindre la gare Tangentielle Nord de Dugny, et continuer vers le Tram (4 routes) puis le RER B à Aubervilliers La Courneuve.</p> <p>Merci de rectifier le projet en conséquence.</p>	1 C

18	X	<p>Ne laissez pas les lobby de l'industrie internationale s'emparer du Projet ! Ne faites pas en sorte que les travaux de cette ligne 17 permettent aux écolos de lancer une nouvelle campagne de ZAD en pleine Région Parisienne ! Préservez le Val d'Oise, et mettez cet argent dans le prolongement des métros Parisiens vers les quartiers périphériques : lignes 12, ligne 7, ligne 5, ligne 13, ligne 14. On n'a pas besoin d'un super métro pour amener les travailleurs du 93 aux aéroports du Bourget et Charles de Gaulle. On a besoin d'ouvrir l'accès à Paris pour les habitants de Banlieue. Paris "ville ouverte", plutôt que repoussoir de certaines franges de la population vers les périphéries, d'où les parents partent à l'aube et reviennent au couché du soleil, et ou les enfants sont laissés à eux-mêmes dans les rues. N'organisez pas des ghettos de travailleurs (ou de ronfleurs, c'est selon), rapprochez les zones de travail des zones de vie, mixés les... Quel homme politique ira un jour habiter au triangle de Gonesse ?</p>	12 C
19	M.MEGBLETO Clichy-sous-Bois, 93	C est un bon projet à saluer ça va nous aider beaucoup parce qu'il y a déjà trop de problèmes sur la ligne B RER	11
20	M. PIRABAKARAN, employé commercial, Le Blanc-Mesnil, 93	C'est un très beau projet ! J'habite au nord du Blanc-Mesnil et faut savoir que cette zone est très mal desservie. Seul un bus passe par cette zone et tous les 15-20min en temps normal ! Cette ligne permettra aux habitants de cette zone d'avoir un moyen de transport beaucoup plus rapide et surtout d'avoir la possibilité de choisir de prendre le bus ou le métro. Ce n'est pas parce que qu'il y a des terres agricoles que personne n'habite avec le triangle de Gonesse. Il y a des logements sociaux et des zones pavillonnaires avec des personnes qui vont au travail et des enfants qui vont à l'école. Ces personnes là ont du mal à rejoindre Paris. Ce projet leur permettrait de mieux accéder à Paris et ses environs. Mais selon moi il faudrait rajouter un arrêt en plus entre l'Aéroport de Bourget et le triangle de Gonesse pour les personnes qui habitent juste avant Gonesse.	2 C
21	M .HENRIAT Mitry-Mory, 77	La ligne 17 se positionne sur un tracé relativement similaire au RER B ainsi qu'aux projets Charles de Gaulle Express et barreau de Gonesse du RER D. Même si le barreau de Gonesse est au point mort, il est tout de même difficile de concevoir 4 liaisons lourdes entre Paris et Roissy, alors que les finances concernant les transports sont tendues et que la Société du Grand Paris a déjà dépensé une partie de son budget dans le financement d'infrastructures dont il n'était pas prévu qu'elle ait la charge. Quid également de la concurrence avec le Charles de Gaulle Express, projet dont l'équilibre financier n'est espéré qu'à travers un prix élevé du titre de transport, certainement plus élevé que les tarifs qui permettront l'accès à la ligne 17.	12 C

		<p>Il est louable de développer les transports collectifs, notamment sur un secteur qui en manque actuellement. J'utilise moi-même la ligne B quotidiennement. Cependant, multiplier les modes lourds sur ce seul axe ne semble pas un choix optimum alors que d'autres secteurs de l'agglomération auraient également besoin d'une amélioration de leur desserte.</p> <p>Enfin, contrairement aux lignes 15, 16 et 18, la ligne 17 est une radiale et non une ligne de rocade. L'un des arguments principaux du Grand Paris Express est pourtant de proposer des lignes de rocade pour favoriser les déplacements banlieue-banlieue. Si la ligne 17 peut tout de même apporter une petite amélioration grâce à un maillage plus fin, elle est loin de proposer une alternative aux déplacements nécessitant un détour par le centre de l'agglomération pour un trajet banlieue-banlieue. Encore une fois, est-ce un investissement optimum alors que les projets de tangentiels (trams express) peinent à être financés. Pourtant, les trams express de rocade apporteraient une amélioration de l'offre de transport et un maillage bien plus conséquent que la ligne 17. Il est bien difficile de comprendre un investissement si conséquent et une multiplication des projets sur un secteur réduit de l'agglomération. Dans l'état actuel des finances publiques, il serait opportun de ne réaliser que 2 des 3 projets. L'argent économisé sur la ligne 17 pourrait être redistribué vers le financement de projets de maillage ou d'amélioration de l'infrastructure existante sur le reste de l'agglomération (ou dans le doublement du tunnel Gare du Nord - Châtelet, qui contribuerait à rendre plus simple et plus solide l'exploitation des lignes B et D du RER).</p> <p>La ligne 17 telle qu'elle est proposée, apparaît comme un luxe dans le contexte actuel.</p>	
22	M.JACQUET, Fosses, 95	Je pense que le projet de ligne 17 et d'Europacity sont néfastes pour les humains et espère que ce qui me paraît du bon sens l'emportera, à savoir l'abandon définitif de la ligne 17 et d'EuropaCity .	12 C
23	M.GAUTHIER, retraité, Paris, 75	<p>Le tracé de la ligne présente une incohérence majeure dans la traversée de l'aéroport, celle de préférer la connexion avec la gare Roissy 2 plutôt qu'à celle de Roissy 1.</p> <p>Roissy 1 permet la correspondance avec la gare routière ce qui optimisera la fréquentation de la ligne.</p> <p>Roissy 1 pourrait aussi devenir terminus des navettes CDG Express et du RER B puisqu'elle dispose de 4 voies à quai : 2 pour le RER B et 2 pour les navettes.</p>	2 C
24	M.Charreyre, Ingénieur,	<p>La ligne 17 nord est très coûteuse, inutile et va gaspiller l'argent public devenu rare, pour plusieurs raisons:</p> <p>- Dans le meilleur des cas, la ligne 17 nord transporterait 50 000 à 65 000 passagers par jour (cf annexe H) , de quoi justifier un moyen de transport beaucoup moins coûteux qu'un métro souterrain (à titre de comparaison le bus 153 transportait en 2011, 56 000 voyageurs par jour, et la ligne 10 du métro parisien, ligne la moins fréquentée, transporte environs 150 000 voyageurs par jour, contre plus de 700 000 pour la ligne 1). De plus, les</p>	12 C

		<p>fréquentations envisagées en heure de pointe entre le Bourget et Mesnil Amelot, ne permettent toujours pas de justifier un moyen de transports aussi coûteux (au maximum entre 5000 et 7500 passager par heure soit la capacité d'un bus en site propre (10 fois moins chère en investissement, pour une vitesse identique en empruntant l'autoroute).</p> <p>De plus les gares desservies par la ligne 17 nord, n'apportent pas rien à la très grande majorité des Franciliens et ne desservent aucun quartier d'habitation:</p> <ul style="list-style-type: none">- La gare aéroport du Bourget, une des deux seules gares nouvelles de cette ligne sans desserte de transport, n'intéressera que peu de monde étant donné que le Bourget est un aéroport d'affaires. Seul le développement de quelques entreprises pourrait aider à la desserte de cette gare. Mais l'espace disponible à proximité de la gare et les nuisances de l'aéroport limiteront le développement autour de cette gare. Cette gare ne pourra pas booster la fréquentation de cette ligne à elle seule.- Les gares du triangle de Gonesse et du parc des expositions: devaient déjà être desservie par le RER D. Le RER D via le barreau de Gonesse sera beaucoup plus intéressant pour l'ensemble des franciliens et notamment ceux du Val d'Oise et verra une fréquentation bien plus importante que la ligne 17. En effet le RER D dessert la Seine Saint Denis, Paris, Le Val de Marne, la Seine et Marne et surtout le Val d'Oise, département limitrophe et grand pourvoyeur de salariés pour la zone aéroportuaire qui est étonnamment exclu du Grand Paris Express.-La présence de 2 gares à l'aéroport de Roissy n'est pas d'intérêt public. Seule une desserte de l'aéroport est d'intérêt public. Une ligne de transport régionale n'a pas à desservir tous les terminaux d'un aéroport. La gare CDG T2 semble plus intéressante à desservir grâce à l'emplacement de la gare RER et TGV. Pour des dessertes de terminaux particuliers (comme le T4) le prolongement du CDG VAL est plus pertinent et moins coûteux. De plus, la multiplication de gares régionales dans l'aéroport entachera la lisibilité de l'offre.- La gare du Mesnil Amelot est inutile et n'est pas d'utilité publique. En effet, il faut rappeler que le Mesnil Amelot n'est qu'un village d'environ 800 habitants qui ne pourra pas se développer à cause de sa proximité avec l'aéroport. De plus l'hypothèse que des milliers de personnes viennent des villes alentour comme Dammartin en Goelle ou Mitry est à exclure étant donné que ces villes sont déjà reliées efficacement et directement à Paris via le RER B et la ligne K. De plus, croire que des personnes vont prendre leur voiture pour faire une station de métro pour se rendre à Roissy est absurde. Dans des zones aussi peu denses des bus desservant toutes les villes et tous villages seraient une meilleure alternative pour rejoindre l'aéroport.	
--	--	--	--

		<p>L'annexe financement ne contient que 2 pages. Ce qui est un peu léger pour un projet à 2,5 Milliard d'euros. Ces 2,5 milliards d'euros, pour seulement quelques personnes (au vu des prévisions de trafic à moyen et long terme) sont à comparer aux 300 M€ nécessaires pour effectuer le barreau de Gonesse sur le RER D qui pourrait permettre aux RER D de terminer à Roissy en empruntant les voies déjà existantes du RER B. De plus, aucun coût de fonctionnement n'est indiqué, alors que c'est peut-être le plus important, car faire fonctionner un métro peu fréquenté pour des centaines d'années à un coût.</p> <p>Comment justifier l'intérêt cette ligne qui n'est pas une rocade mais une radiale parallèle au RER D, RER B et au CDG Express ? On notera que les deux premières sont et seront utiles pour tous les franciliens au quotidiens (travail et loisir) et la dernière pour les hommes d'affaires et touristes pressés. Qui restera t'il pour aller dans les trains de la ligne 17 nord, desservant aucun quartier?</p> <p>Il est encore temps d'arrêter le projet de la ligne 17 nord, pour investir cet argent dans les trains du quotidien (RER D notamment). Avec un très faible investissement (comparé au 2,5 Milliard d'euros) le RER D peut relier le triangle de Gonesse, l'aéroport CDG et Saint Denis Pleyel (avec seulement 5min à 10min de plus que la ligne 17 mais une meilleure desserte pour tous les franciliens (et notamment ceux de Seine Saint Denis, du Val d'Oise)). De plus contrairement à la ligne 17, le RER D permettra de relier à l'aéroport CDG autres grands pôles multimodaux comme la Gare du Nord, Châtelet, Gare de Lyon , Vert de Maison, Juvisy, Melun...</p> <p>En cas de suppression de la ligne 17 et donc de la fourche (L16/L17), il peut être envisagé un renforcement des fréquences pour l'exploitation de la ligne 16 qui est une rocade et qui apportera un vrai plus pour tous les nouveaux quartiers desservis. Si nécessaire on peut aussi construire la gare Aéroport du Bourget sur la ligne 16 au détriment d'un petit détour.</p>	
25	M.Magenot, économiste, Aulnay- sous-Bois, 93	<p>Le tracé de la ligne 17 apparaît comme un ajout et, surtout, comme un impératif pour favoriser le projet Europa City.</p> <p>S'il s'agit de désenclaver des populations et de leur permettre d'accéder plus facilement à Paris ou à l'aéroport de Roissy, l'idée pourrait être retenue. Mais à la condition de ne pas construire un arrêt pour l'éventuelle installation du projet très discutable d'Europa City qui fait par ailleurs l'objet d'une consultation publique et qui - à l'issue de celle-ci- devrait être rejeté. Europa City va à l'encontre des politiques de préservation des terres arables, de l'environnement et du climat: projet à abandonner ou à modifier dans le seul intérêt des populations, de la préservation des écosystèmes.</p>	12 C

26	M.BELED, demandeur d'emploi, Aulnay-sous-Bois, 93	Le projet participe à l'évolution économique du secteur. Il permettra le désenclavement de cette région qui ne jouit pas d'une infrastructure favorable en matière de transport. Ce projet prendra son importance s'il intègre le futur centre commercial en prévoyant une gare à ce niveau. La desserte de ce futur complexe commercial sera une richesse pour ce secteur sinistré depuis la fermeture de l'usine Peugeot à Aulnay.	11
27	M .BEYLARD, médiateur scientifique, Athis-Mons, 91	Je suis pour la ligne 17 et le projet du Grand Paris. Cette ligne permettra de relier certaines zones peu gâtées par les transports en commun. La gare de l'aéroport du Bourget ne desservira pas qu'un aéroport d'affaires de stars ou de PDG, mais aussi une zone d'emploi en plein développement (plusieurs milliers d'emplois), d'un établissement culturel qui reçoit 250 000 personnes par an (le musée de l'Air et de l'Espace) et des zones d'habitation (Le Blanc-Mesnil). Cette zone a une offre de transports qui n'est pas à la hauteur actuellement. La ligne permettra la poursuite du développement de la zone.	11
28	M. RENAUD, La Plaine-Saint –Denis, 93	Je suis favorable au développement de la ligne 17 Nord et du Grand Paris. La mise en place de liaisons plus fréquentes, plus rapides entre Paris et sa banlieue est une obligation pour la poursuite du développement économique de la région. Une question toutefois sur le plan de financement qui prévoit une taxe spéciale d'équipement. Qu'est ce que cela signifie et quelle forme va-t-elle prendre ?	7
29	M.MUCHEMBLED, douanier, Biscarosse, 40	Je suis en poste sur l'aéroport du Bourget. Cette ligne m'éviterait de descendre à la gare du Bourget et de prendre le bus 152. Ce serait un gain de temps non négligeable.	11
30	M.DHAILLY Président afcel 95 Gonesse, 95	Un métro dans les champs, n'a aucun intérêt pour les Gonessiens. Notre environnement pollué: aéroports (CDG-Le Bourget) décharge géante au-dessus de Villiers le Bel-réseau autoroutier...A1-A104 etc... mérite mieux que les projets proposés par certains politiques, comme Europacity. Nous demandons la réalisation d'un Croissant Vert (parc urbain-cultures maraichères-aménagements pour les familles-parcours vert etc...) Tout cela mis gratuitement, à disposition des familles de l'Est du Val d'Oise.	12 C
31	Mme DA SILVA Cadre intermédiaire Arnouville ,95	Je suis très favorable à ce projet de mise en place de la ligne 17 Nord car cela va favoriser le développement économique de la zone et permettre notamment à de nombreux usagers de gagner du temps pour leurs déplacements domicile -travail.	11
		Habitante d'Arnouville, je souhaiterais savoir si une connexion pourrait être envisagée avec la gare d'Arnouville-Villiers le Bel-Gonesse afin que le maximum d'usagers puisse bénéficier de cet ouvrage structurant?	5

32	M. GODART	<p>Je trouve inadmissible que le trajet de la ligne 17 soit dérouté (voir le trajet envisagé) pour permettre à Europacity de multiplier ses profits alors que les contribuables seront les seuls payeurs (la gare prévue ne servira qu'au centre commercial et non aux habitants des villes voisines). Le financement par l'Etat d'un projet privé dans ses aménagements et ses infrastructures d'accès est purement scandaleux quand on ne cesse de nous dire qu'il n'y a plus d'argent pour améliorer la vie des plus démunis.</p> <p>Est-il bien raisonnable de favoriser un projet dispendieux rentable sans doute pour Auchan et consorts mais si peu bénéfique aux villes voisines (fermetures des commerces de proximité, pollution aggravée par l'augmentation du trafic routier, destruction des terres agricoles après une COP 21 qui n'aura donc été que bling bling et faire valoir...)?</p> <p>Est-il bien raisonnable de construire dans une zone si voisine d'un aéroport où un crash n'est pas impossible puisque ce scénario s'est déjà produit à plusieurs reprises?</p> <p>Combien de morts acceptables dans les restes calcinés de ce centre commercial? L'Etat doit-il être complice de ce manque de réalisme?</p> <p>Une ligne 17 pour améliorer les déplacements des habitants du Nord de Paris vers la capitale est sans doute une bonne initiative mais ne doit pas être un alibi pour faire un cadeau à une entreprise sur le dos des habitants des villes voisines, de la nature, de l'environnement et de la qualité de la vie (eau, air, terre, ...)</p>	12 C
33	M. SALIM Profession : Employé LE MESNIL AMELOT, 77	Très bonne chose ce projet	11
34	X	<p>Je suis en poste sur l'aéroport du Bourget depuis 2 ans.</p> <p>Cette ligne m'éviterait de descendre à la gare du Bourget et de prendre le bus 152 qui n'est pas très pratique au niveau des horaires.</p> <p>Ce serait un gain de temps non négligeable.</p> <p>Je pense que c'est une bonne amélioration du transport.</p>	11
35	M. KARKIDES AULNAY SOUS BOIS, 93	<p>Philippe Yvin, Président du directoire de la Société du Grand Paris a déclaré que même sans Europacity, la gare du Triangle de Gonesse serait construite.</p> <p>Alors que le site PSA est une friche industrielle et que le chômage dans les cités voisines est important, vouloir à tout prix faire une ZAC sur des terres agricoles est un non sens autant que financier qu'écologique.</p> <p>Si la ligne 17 correspond à un projet cohérent, l'implantation de la gare du Triangle de Gonesse et le détournement de la ligne pour la desservir est absurde.</p>	12 C

36	X	<p>L'objectif de la ligne 17 est bien de desservir l'aérogare aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle et Paris. C'est l'objectif prioritaire je crois !</p> <p>Les trains de 56 m (inférieur à un métro !) nécessiteront un flux intense, donc rapidité oblige.</p> <p>Or des méandres autour du triangle de Gonesse (rappelant la ligne B aux abords de Fontenay aux roses) avec des virages à angles droits sont prévus !!!!!</p> <p>Ceux-ci vont engendrer des vitesses réduites, des augmentations de distance, des couts de construction et de maintenance accrus.</p> <p>Pourquoi faire compliqué pour un objectif principal : Assurer un trafic intense et de qualité entre Paris et l'aérogare aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle.</p> <p>D'un point à un autre le chemin le PLUS COURT (et le moins couteux) est toujours la LIGNE DROITE (même au 21ème siècle).</p>	1 C
37	Mme MIRANDA Dammartin-en-France 77	Créer une nouvelle ligne n'est pas une mauvaise idée mais la priorité est d'améliorer la ligne K en mettant plus de trains aux heures de pointe. Cela contribuerait grandement à améliorer le quotidien des usagers concernés.	12 C
38	M. PIGOT Conseiller communautaire Gonesse, 95	Je suis favorable à cette nouvelle ligne de métro car c'est un progrès considérable pour l'est du Val d'Oise qui souffre depuis trop longtemps d'un déficit énorme en matière de transports en commun. Les salariés qui vont à la Défense sont 80 % à utiliser les transports en commun. C'est l'inverse pour ceux doivent aller sur la zone aéroportuaire de Roissy. Je suis d'autant plus favorable à ce projet qu'il va nous permettre de nous rendre à Paris en 20 mn tout desservant des espaces en plein développement.	4
39	M. BERTRAND Chef comptable Boulogne- Billancourt,92	<p>Je pense que la région a suffisamment de Centres commerciaux, les prévisions de fréquentation du site ne sont pas crédibles.</p> <p>Il est inutile et coupable de détruire encore des terres agricoles parmi les meilleures de France.</p> <p>Si vraiment Auchan veut faire un nouveau Centre Commercial pourquoi ne pas utiliser la friche industrielle d'Aulnay sous Bois.</p> <p>Donc je suis opposé à ce projet.</p>	HS
40	Mme AUBRY Infirmière Le Mesnil-Amelot,77	<p>Je suis ravie que ce beau projet avance. c'est rassurant !</p> <p>Enfin le territoire seine et marnais se désenclave sur la métropole Parisienne</p> <p>Quelle avancée sur les transports, cela va enfin permettre à des centaines de personnes habitants l'Oise mais aussi la Seine et Marne de se rendre à Paris rapidement sans avoir à payer des taxes aéroportuaires.....!</p> <p>Je suis très favorable à ce projet</p> <p>Je pense que ce beau projet ainsi que le développement économique qu'il produit et qu'il va permettre dans l'avenir sur les territoires sont prometteurs.</p>	11

41	M. DEMAISON Coordinateur habilitations Moussy le vieux,77	Observation : Je suis favorable à ce projet, si cela peut permettre de gagner du temps de transport : Je mets en moyenne 3h20 aller retour pour faire Moussy le vieux Ivry sur Seine	11
42	Mme DORET Othis, 77	JE SUIS FAVORABLE A CE PROJET	11
43	Mme OLGA Fonctionnaire Versailles, 78	Un trajet direct entre Versailles Chantier et CDG en transport en commun sans passer par Paris comme c'est le cas actuellement sera très appréciable pour des habitants de l'ouest parisien. En revanche, j'espère que la liaison actuelle en bus Opéra et CDG sera elle aussi réactualisée et prolongée jusqu'à la gare Saint-Lazare : cela serait beaucoup plus cohérent et beaucoup plus commode pour des touristes et des habitants d'Ile-de-France et de province qui prolongent leur voyage à partir de la gare Saint-Lazare.	11
44	M. LENORMAND Retraité Samoreau, 77	Le réseau de transport d'Ile-de-France comporte des priorités beaucoup plus importantes que le projet Europa-City, il vaut mieux investir cet argent à d'autres endroits du réseau. Le projet Europa-City est inutile (encore un centre commercial de plus !) et détourne l'argent public au profit d'intérêts privés. Les coûts d'infrastructures sont à la charge des contribuables, ils vont légèrement dépasser la TVA à percevoir sur une hypothétique progression de la consommation (qui va juste se déplacer d'un point à un autre). Comme les prévisions de fréquentation sont exagérément surestimées, le déficit ne manquera pas d'apparaître et on demandera encore au contribuable de payer !	12 C
45	Mme BARON Cadre Drancy, 93	Même si le projet est attirant principalement sous l'angle économique, moi en tant que simple habitante de Drancy centre, je ne peux qu'être déçue. Le RER nécessitera toujours ½ heure de marche. Il est vrai que la rentabilité est moindre.	5
46	M. PALAYRET Ingénieur Paris ,75	Salarié de la plateforme de Roissy, il me semble indispensable que ce bassin d'emploi soit beaucoup mieux relié aux tissus urbains environnants et aux lieux de résidence des salariés. Actuellement transports en commun insuffisants et délabrés, et accès routiers systématiquement congestionnés ! Vivement les lignes nouvelles du GP et plus particulièrement la ligne 17 pour pouvoir se rendre à Roissy.	11
47	M ; CHOTARD Cadre administratif	Complètement favorable au désenclavement de la banlieue nord. Cette ligne permettra un accès à Paris sans voiture.	

	Othis,77		11
48	X	Cet endroit « Le triangle de Gonesse » serait un endroit où les gens se promèneraient au milieu de la verdure en faisant leurs achats. Ceci à proximité de l'autoroute A1, des aéroports du Bourget et de Roissy CDG avec toutes les nuisances que ces endroits engendrent (pollution, bruit...). De qui se moque t'on ? Laissons faire son travail de dépollution !!! Amicalement	H.S
49	M. MICHAUT Responsable informatique Le Bourget ,93	Il est impératif que cette ligne voit le jour, les accès au-delà de la station Le Bourget de la ligne RER B, ne sont majoritairement possible que par le bus 152. C'est très déplorable pour les accès à la plateforme de l'aéroport du Bourget (où il y a un des plus grands musée aéronautique du monde), le triangle de Gonesse, l'aéroport Charles de Gaulle.	11
50	M. CAVOIZY Le Vésinet, 78	Avis favorable pour la ligne 17 nord Le Bourget RER Le Mesnil Amelot.	11
51	M. PARENTEAU	La création de cette ligne 17 est une bonne nouvelle, longtemps attendue. En effet le nord de Paris a de grandes infrastructures qui sont assez mal desservies par les transports en commun, et bien évidemment le métro. C'est le cas en particulier du Bourget, tant pour le musée de l'air que pour les salons. En effet actuellement seule la voiture permet un accès « normal ». L'utilisation du RER avec une navette bus est largement inadaptée pour une fréquentation normale.	11
52	X	Cette liaison est fort attendue. L'aéroport du Bourget est trop difficile d'accès en transport en commun à ce jour.	11
53	M. HAUSS retraité	Juste ce message pour vous dire que j'approuve la prolongation de la ligne du métro jusqu'à l'aéroport du Bourget, au moins, étant utilisateur de ce lieu.	11
54	X	Contre le projet actuel. Les trains à 3 wagons en mode val tels que projetés tiennent-ils compte des évolutions futures ? N'est-il pas plus préférable de garder le gabarit métro de Paris avec des rames similaires. Il faudrait construire des quais plus longs pour anticiper les évolutions futures, comme ce qui a été fait auparavant pour le métro parisien. Ainsi, ne pas prévoir le tronçon en commun avec la 16, qui elle-même devrait avoir un gabarit et des trains de métro parisien. Laisser la possibilité à la ligne 17 d'être prolongée vers le sud après Le Bourget vers Les Lilas, Montreuil...	12 C

		En court il faut laisser toutes les possibilités à cette ligne qui ne pourra pas se contenter d'être une ligne val, branche de la ligne 16 ! en 2060, on vous remerciera d'avoir pu anticiper sur ce qu'ils auront à faire.	
55	X	La réalisation de la ligne 17 devrait inclure le prolongement de la ligne 7 au Bourget RER ! Cette liaison est indispensable comme prolongement de la ligne 7 vers Roissy !	1 C
56	M. DURR Gestionnaire du parc d'affaires Paris Nord 2, 93	<p>En tant que gestionnaire du parc d'affaires Paris Nord 2, 1^{er} parc privé européen, nous sommes particulièrement satisfaits de l'arrivée de la ligne 17 Nord.</p> <p>En effet, celle-ci nous concerne directement dans la mesure où la future gare sera en interconnexion avec la gare RER-B « Paris Nord 2 Parc des expositions » située sur le parc.</p> <p>Ce sera une desserte supplémentaire pour les 20 000 salariés travaillant aujourd'hui sur Paris Nord 2 et qui seront entre 50 000 et 70 000 d'ici trente ans. Par ces interconnexions, la ligne 17 et l'ensemble du réseau de métro Grand Paris Express de façon plus globale, permettront ainsi à de nombreux salariés de pouvoir accéder au parc en transports en commun plutôt qu'en voiture.</p> <p>Le parvis de la gare, côté Paris Nord 2, deviendra alors un vrai pôle multimodal et notre offre de services aux entreprises et aux salariés se verra ainsi renforcés.</p> <p>Paris Nord 2 aujourd'hui, c'est 300 ha de surface totale, dont 70 ha d'espaces verts paysagers, 1 million de m² de bureaux et d'activités, 50% d'entreprises étrangères et de multinationales, + de 35 services pour les 550 sociétés et leurs 20 000 salariés.</p>	11
		<p>D'ici trente ans, le projet de densification du parc (1 million de m² construit supplémentaires) s'appuiera sur l'amélioration de notre réseau de transport (et par là, l'arrivée du Grand Paris Express prend tout son sens), de nouveaux services et équipements.</p> <p>La ligne 17 est un atout indéniable et indispensable pour les entreprises internationales ayant choisi de s'implanter sur le parc, pour qui l'accès à leur siège/filiale, à l'aéroport et à Paris sera optimisé. L'arrivée de ce nouveau mode de transport viendra ainsi accroître l'attractivité du territoire.</p> <p>Nous espérons vivement que le calendrier des travaux du Grand Paris Express Ligne 17 Nord sera tenu et respecté.</p>	4
57	Mme MAUNOURY Directrice musée de l'air et de l'espace Le Bourget, 93	La ligne 17 est indispensable pour augmenter la fréquentation du musée	11

58	M. MELIN Le Bourget , 93	Avis favorable pour la création de la ligne 17 qui doit desservir la plateforme du Bourget, mon lieu de travail.	11
59	M. GAIN Retraité Paris, 75	La desserte du Musée de l'Air et de l'Espace est un grand plus pour ce Musée de France bien mal desservi.	11
60	Mme DANGREVILLE Secrétaire Le Blanc Mesnil, 93	Je suis très favorable à l'arrivée de la ligne 17 du métro sur la plateforme du Bourget. Elle va permettre à bon nombre de mes collègues de limiter leur temps de transport et d'améliorer leur quotidien. Mais aussi de permettre aux visiteurs du musée d'y accéder plus facilement	11
61	M. IVANCHENKO Responsable de développement Le Bourget, 93	Excellente idée, très bénéfique pour le développement du département	4
62	Mme GRIMBERT Médiatrice culturelle Le Bourget, 93	La ligne 17 permettrait d'améliorer l'accessibilité de la plateforme du Bourget, accessibilité qui est relativement compliquée à l'heure actuelle.	11
63	M. DEX Chargée de locations d'espaces Le Bourget, 93	Je suis très favorable à ce projet de métro qui sera très utile pour le musée de l'air et de l'espace et pour l'aéroport du Bourget, sans oublier les habitants aux alentours (Le Bourget, Le Blanc Mesnil).	11
64	X	Très bonne idée. Cette ligne est attendue depuis très longtemps par les habitants du Blanc-Mesnil et est essentielle pour le Musée de l'Air et de l'Espace.	11

65	M. MORIN Sans profession Meaux, 77	Très bonne idée, je vis à Meaux mais je me rends souvent au Bourget. Puis cela sera très utile lors des salons « Paris Air Show » ! mais bon. Drancy est encore une fois oublié !	11
66	M. DAVALO Saint Denis, 93	La construction de cette ligne de métro ne pourra être que bénéfique pour les villes qu'elle desservira. Cette partie moribonde du 93 et du 95 connaîtra une nouvelle dynamique qui s'accompagnera d'un développement économique certain. Il est à noter que la ligne desservira l'aéroport du Bourget. Cela permettra aux salariés de la plateforme de grandement bénéficier de meilleures conditions de transport en commun qui sont pour le moment très contraignantes. Enfin, l'accès au musée de l'Air et de l'Espace, premier établissement culturel de Seine Saint Denis tout de même, sera grandement amélioré et cela permettra de le faire connaître. Nous devons mettre en valeur les atouts du 93 !	4
67	M. PRETIFILIPPO	Avis très favorable.	11
68	Mme BASTIEN	Je suis tout à fait favorable au développement du réseau de transport en commun en Ile-de-France et particulièrement au développement de la ligne 17. Travaillant sur la zone aéroportuaire du Bourget, là où vient de se dérouler la COP 21, on ne peut être que sensible aux arguments du développement durable et ne pas privilégier de ce mode de transports. Il s'agit également de faciliter la mobilité des Franciliens et de réduire les temps de parcours. Cela ne peut que participer d'une meilleure qualité de vie.	11
69	M. ISSANCHOU retraité Versailles,78	La ligne 17 est nécessaire pour la desserte du Bourget.	11
70	M. AGABABIAN Villepinte, 93 retraité	Desserte indispensable qui désengorgera le RER B, les accès routiers et permettra le développement économique. D'autre part, s'il n'est pas réalisé, il aura des effets contraires compte tenu du développement du Grand Paris. S'il fallait le faire par la suite, le coût des investissements et le développement urbain poseraient de sérieux problèmes pour les générations futures.	4
71	M. LORIN Technicien SEPTME, 38	Visiteur occasionnel mais régulier du musée du Bourget, je ne peux que regretter les difficultés d'accès du musée national de l'aviation. En s'y rendant, on a le sentiment d'une enclave mal desservie et probablement une sensation d'isolement liée à ce défaut de facilité d'accès. Pourtant, il y a certainement un grand nombre de travailleurs alentours désireux de ne pas prendre leur voiture.	

		Il faut se donner les moyens, aujourd'hui, d'engager des actions portant leur fruit demain en permettant de réduire les nécessités d'utilisation de véhicules individuels. Tout le monde peut y trouver son compte mais il est évident qu'il faut un projet bien étudié afin de satisfaire un maximum d'utilisateurs. Le musée attire de 200 à 300 000 visiteurs par an. En terme de potentiel, ça n'est pas négligeable et de nombreuses sociétés en province se bougeraient pour moins que ça d'autant qu'à la lecture de l'enquête de nombreuses personnes apprécieraient ce confort. Le Grand Paris mériterait peut être son nom. Donc, avis très favorable.	11
72	M. VIGNALOU Responsable magasin Montmorency, 95	La desserte du site du Bourget par la ligne 17 serait une avancée pour toutes les personnes désirant se rendre aux différents salons et au Musée de l'Air. Cela éviterait de prendre son véhicule, de gagner en temps de transport. Bref un plus.	11
73	M. WICQUART Bezons, 95	La ligne 17 va être déroutée uniquement pour permettre la création d'Europa-City. Création d'une gare au milieu des champs, c'est n'importe quoi ! en gros l'Etat donc les contribuables vont payer pour un projet privé ! Que l'on facilite le trajet des habitants de la banlieue nord est une chose, que l'on fasse des faveurs à Auchan pour lui permettre d'implanter un méga centre commercial en est une autre !	12 C
74	Mme LE BERRE Directrice marketing ventes et communication Paris, 75	L'arrivée du métro 17 sera une bouffée d'oxygène pour le secteur du Bourget Le Blanc Mesnil, à la fois pour les personnes qui y travaillent et aussi pour le musée de l'Air et de l'Espace seul établissement culturel majeur (envergure internationale de ses collections) de Seine-Saint-Denis qui est en mesure de décupler sa fréquentation. En période de Salon du Bourget, un métro facilitera grandement les accès. Les grands événements sont susceptibles de se multiplier à l'avenir à l'instar de la COP21 (cf. JO2024...), une desserte moderne et rapide est indispensable pour servir l'image de la région. Enfin il s'agit aussi de désenclaver les zones d'habitation concernées: la ligne 152 est particulièrement surchargée, peu rapide confinant le secteur en "no go zone", c'est difficilement tolérable au long terme.	11
75	M. BRETON Paris 13^{ème}, 75 Responsable business unit	L'aéroport du Bourget est actuellement très mal desservi par les transports publics. Le passage d'une ligne de métro sur la plateforme serait une très bonne chose pour tout les gens qui y travaillent	11
76	X	Sur certains points du tracé le futur métro circule à -40 m de la surface. Bien qu'un point d'accès (puits ou gare) se situe tous les 800 m, quel est le temps de réponse et le mode d'intervention des secours pour un train bloqué et en danger à 400 m d'un accès ? Un process a t il été validé par les sapeurs pompiers ?	5

77	COMMUNE DE MOUSSY-LE-NEUF, 77	1ère question : La ligne automatique de métro est prévue d'atteindre le T2 (et le T4 ?) en 2024. Pourquoi attendre 2030 pour desservir le terminus du Mesnil Amelot, et donc ADP pour l'avancement de l'aérogare T4 ?	1
		2ème question : La ligne 17 nord entre Le Bourget gare RER B et le terminus du Mesnil Amelot sera souterraine pour les ¾ de ses 20KM de longueur. Avez-vous à présent, puisque le tracé est retenu, une idée plus précise des volumes de déblais qui seront générés ? Comment seront-ils traités par SGP et où seront-ils répartis et déposés ?	8
78	X	La ligne 17 permettra d'améliorer la desserte des aéroports Paris CDG et Paris LBG, et tout particulièrement pour les salariés des plateformes qui vivent au Nord de Paris. Elle contribuera à reporter une partie du trafic routier des autoroutes A1 et A3 vers le métro, ce qui améliorera la fluidité d'accès aux aéroports mais aussi le bilan carbone des déplacements. Il s'agit donc d'un projet très positif sur le plan des transports, de la vie quotidienne des employés et des riverains des aéroports, et de l'environnement.	11
79	M. DREYSSE Ingénieur Saint-Denis, 93	J'habite à St Denis et travaille au Bourget. Seule alternative : la voiture pour ne pas passer un temps infini dans les transports. L'aéroport du Bourget est très mal desservi par les transports en commun, ce qui pénalise à la fois les salariés, les riverains mais aussi les visiteurs du musée de l'air et de l'espace. L'arrivée de la ligne 17 est indéniablement un plus - j'y suis entièrement favorable. Le Bourget a accueilli par ailleurs la COP21... continuer à arriver difficilement en son lieu ou en voiture parce que plus facile ce jour, est antinomique avec l'ensemble des engagements pris pendant cette conférence mondiale.	11
80	M . RAYMOND	Je travaille sur l'aéroport du Bourget et je trouve indispensable la création de cette ligne de métro pour mieux desservir la plateforme aéroportuaire et ainsi éviter l'utilisation de voitures dans un contexte de circulation très difficile. De plus le prolongement de cette ligne jusqu'au Mesnil Amelot permettra à terme de pouvoir utiliser un transport en commun pratique pour se rendre à l'aéroport CDG où j'ai régulièrement des réunions de travail.	11
81	Air France	Pour Air France, la croissance se fait principalement sur Paris-CDG. Afin de garder sa place de leader dans un secteur de plus en plus concurrentiel, Air France avec 34 millions de passagers par an, 103 000 passagers par jour en moyenne a besoin d'une desserte efficace de transport de la plateforme de Roissy pour : > permettre un accès rapide au centre de la capitale et vers les pôles économiques importants du bassin Parisien,	

		<ul style="list-style-type: none"> > permettre une desserte rapide entre les aéroports de Paris-CDG et de Paris-Orly, > offrir une gare du métro automatique au coeur du pôle intermodal de Paris-CDG, > faciliter le déplacement des passagers à mobilité réduite, > proposer des espaces bagages dans les rames. <p>La compétitivité du hub international passe par l'image de modernité et d'efficacité qu'il peut offrir aux voyageurs qui la rejoignent, ponctuellement ou régulièrement et notamment par l'amélioration de la desserte depuis et vers la capitale.</p> <p>Air France est favorable à l'implantation de gares et d'autres moyens de transports pouvant permettre une meilleure accessibilité des bassins d'emplois pour l'ensemble des Franciliens. Dans une situation proche de l'engorgement, un système de transport public performant évitera tout risque de saturation et favorisera le développement économique de la région Ile-de-France.</p> <p>Conclusion Le projet de réseau de transport public du Grand Paris et en particulier la ligne 17 Nord, nous semble de nature à apporter des réponses adaptées aux enjeux exprimés. Il devrait ainsi favoriser le développement de la région Ile-de-France.</p>	
		<p>Outre les passagers qui emprunteront le réseau du Grand Paris, les salariés l'utiliseront pour des usages réguliers mais aussi ponctuels. Des dessertes fréquentes (24h/24) et des temps de parcours rapides faciliteront le report modal de la voiture vers le métro automatique, contribuant ainsi à réduire les émissions polluantes des trajets domicile-travail. Aujourd'hui, près de 80% des 92 000 salariés qui travaillent sur la plateforme de Paris-CDG utilisent leur véhicule personnel pour se rendre à leur travail. 75 % des salariés de la plate-forme travaillent en horaires décalés 7j sur 7.</p> <p>Pour le groupe Air France, plus de 39 000 salariés travaillent sur différents lieux en Ile-de France ce qui positionne Air France en tant que 1er employeur privé d'Ile-de-France. La plateforme de Paris-CDG est le site où se concentre la grande majorité des salariés du groupe (31900 salariés). Plus de 3500 salariés Air France prennent quotidiennement le RER B Nord pour se rendre à leur travail.</p> <p>La typologie des lieux d'habitation des salariés de la compagnie montre un large étalement en région Ile-de-France.</p> <p>En 2020, c'est près de 130 000 employés qui seront basés sur l'aéroport de Paris-CDG. Ces prévisions illustrent bien la nécessité et l'urgence d'un réseau de transport amélioré et modernisé.</p>	5

		Même si une desserte expresse et dédiée est un équipement incontournable pour Paris et l'aéroport Charles de Gaulle, le projet de CDG Express n'est pas une source de concurrence avec les autres réseaux de la Région Ile de France particulièrement avec la ligne 17 Nord du Grand Paris mais au contraire un complément d'offres pour les passagers et salariés.	
		Il est à noter que les réseaux ferrés devront desservir les deux gares de l'aéroport à savoir la gare CDG2 et CDG1-Roissypole. Les activités d'Air France sont étalées sur l'ensemble de la plate-forme aéroportuaire. Se pose la question du dernier kilomètre au-delà de la gare Roissypole qui reste problématique et insuffisamment prise en compte par la desserte de bus. Une réflexion sur l'intermodalité des gares est indispensable pour couvrir l'ensemble des poles d'emplois du Grand Roissy.	5
		Afin de promouvoir l'accès à ce réseau, de manière occasionnelle et incitative, pour les salariés, le ticket à l'unité ne devrait pas subir de surtaxation.	7

82	Commune de Gonesse, 95	<p>Avis favorable formulé par le Conseil municipal de la ville de Gonesse en sa séance du 24 mai 2016 conformément à la délibération en fichier attaché.</p> <p>Ce réseau du Grand Paris Express a été créé afin d'apporter une nouvelle offre en transport public sur le principe d'une rocade alors que le réseau existant est axial avec Paris comme pôle central. Porté par la Société du Grand Paris ce métro automatique doit répondre au développement économique de l'ensemble de la région Ile-de-France avec de nouveaux pôles d'emplois et de bassins de vie.</p> <p>Depuis plusieurs décennies le développement économique du Triangle de Gonesse fait l'objet d'une attention particulière de l'Etat et des collectivités territoriales. Ce territoire stratégique est destiné à devenir un pôle dynamique indispensable pour le nord-est francilien et nécessite le renforcement de l'offre en transport en commun avec report modal.</p> <p>Le projet de gare du Triangle de Gonesse située sur la ligne 17 nord sera la seule gare du Val d'Oise et elle contribuera pleinement au développement économique de notre territoire en desservant tes nouveaux quartiers d'affaires et EuropaCity.</p> <p>Ce réseau de transport s'inscrit dans l'aménagement de la Zone d'Aménagement Concerté du Triangle de Gonesse. La gare sera connectée à la ligne 20 (Bus à Haut Niveau de Service) et au projet de barreau ferroviaire reliant les RER D et B.</p> <p>Gonesse sera avec ces quartiers d'affaires et cette gare de métro automatique de la ligne 17 un exemple de ce que doit être le Grand Paris multipolaires.</p> <p>La gare du Triangle de Gonesse va permettre de rejoindre celle de St Denis Pleyel en 12 minutes pour un trajet actuel d'une heure et le terminal 2 de l'aéroport Roissy CDG en 7 minutes quand 30 minutes sont nécessaires actuellement.</p>	4
		DONNE UN AVIS FAVORABLE à la déclaration d'utilité publique de la ligne 17 du Grand Paris Express entre le Bourget RER et le Mesnil-Amelot.	11
83	XXX	xxx	
84	M. COLLET Paris 12^{ème}, 75	Avis favorable : ligne cohérente et fondamentale dans le cadre de la création du pôle de compétitivité aéronautique du Bourget !	11

85	M. DOBOZY Ingénieur Colombes, 92	Il faut que ce projet se réalise. - en effet, j'habite à 15 km et je suis obligé de passer par PARIS pour venir travailler sur l'AEROPORT Cette liaison me permettra de venir en transport classique et de ne pas prendre ma voiture. - tous les abords de l'aéroport pourront se développer et le coté zone dangereuse le soir pourra enfin diminuer.	11
86	M. AVIGNON-JOSLIN	Avis favorable : ligne fondamentale dans le cadre de la création et de développement du pôle aéronautique du Bourget.	11
87	X Aubervilliers, 93	Oui au développement de la ligne 17 Nord pour le désenclavement de communes et l'accessibilité aux nouveaux projets d'activités aéronautiques sur la commune du Bourget (93)	11
88	Mme FOLIGUET Professeur des Universités retraitée Jouy-le-Moutier, 95	Quel est l'intérêt du tracé de ligne 17 N tel que proposé ? Les déplacements de main d'œuvre se font principalement du Nord vers le Sud, de la grande banlieue vers Paris où sont placés majoritairement les emplois. Prenons l'exemple de Sarcelles (60 000 habitants), 994 vont travailler à Roissy pour 5742 à Paris, 873 à Saint-Denis et 575 à la Plaine (INSEE RP 2008). Les déplacements sont bien vers la capitale, donc axés Nord-Sud. Idem pour une autre ville dortoir, Goussainville. Pour les 1420 habitants qui vont travailler à Roissy, une ligne de bus suffit, mais pour les 1551 qui se rendent à Paris (INSEE RP 2008) ? Qui va utiliser la ligne 17 N ? Elle ne dessert pas de zones de population ni de zones d'emploi (à part Roissy). Quel est l'intérêt pour les populations locales de joindre Le Bourget à Roissy sans même passer par le Blanc-Mesnil et Aulnay-sous-Bois ? N'y a t-il pas des besoins plus importants ?	12
89	M. DEBARGUE, Gérant Vémars , 95	La construction d'une liaison ferrée est une bonne chose. Mais elle doit prendre en compte les vrais besoins publics. Le tracé Alternatif semble plein de bon sens. C'est celui que je soutiens.	12 C
90	M. FREMONT Ingénieur Chennevières, 94	En tant qu'amateur du musée de l'air et de l'espace, je trouve qu'une station à l'entrée de ce dernier serait très pratique et permettrait de le dynamiser.	11
91	X	Une station de métro devant l'entrée du musée de l'air et de l'espace permettrait à une amie d'aller plus facilement à son boulot. Merci pour elle.	11

92	M. AUGUSTE Responsable de maintenance Villiers-le-Bel, 95	Ce projet représente pour la population du territoire un moyen de transport de grande importance. Grâce à ce projet l'accès à l'emploi, la mobilisé ainsi que le développement économique sera plus facile à exploiter. Je soutiens pleinement le projet et souhaite un avis favorable de la commission d'enquête.	11
93	M. PERRIER Retraité Paris , 75	Ce projet est souhaitable pour désenclaver la ville du Bourget. Cette ville doit redécoller.	11
94	M. BOULAY Villiers-le-Bel, 95	Avis très favorable pour désenclaver l' est du Val d'Oise	11
95	M. WOLFF Géographe Paris, 75	Il est nécessaire de réaliser rapidement la ligne 17 nord. Elle permettra de mieux desservir la zone de l'aéroport du Bourget (plusieurs milliers d'emplois et un site touristique, le Musée de l'air et de l'espace) et permettra un accès plus facile et plus rapide à l'aéroport Charles de Gaulle tout en soulageant le RER B.	11
96	M. BUCZKO Technicien Othis, 77	Très favorable. Ça désengorgera le nord est parisien de sa circulation routière et ce sera un plus pour le développement du musée de l'air.	11
97	M. SANDER Retraité et ancien maire Saint-Germain-en-Laye, 78	L'aéroport du Bourget et toutes les activités qui s'y trouvent, comme aux alentours ont toujours souffert du manque de transport public et, ne serait-ce que pour la fréquentation du Musée de l'Air et de l'Espace, un des plus complets du monde, pâtit lourdement de ce manque. Ce premier tronçon Nord de la ligne 17 vers CDG désengorgerait aussi le périphérique Nord, l'A1 et A86 ainsi que les voies adjacentes.	11 11
98	M. HESNARD Retraité Gonesse, 95	J'attends avec impatience cette ligne qui me permettra de rejoindre Paris et Le Bourget tout en évitant de prendre ma voiture.	11

99	Mme KILINC Villiers-le-Bel, 95	Très très favorable au projet de la ligne 17	11
100	M. DUMAS Ingénieur Villeneuve-le-Roi, 94	Je supporte complètement le projet de prolongation de la ligne 17 vers le Nord de Paris avec la création d'une station au Bourget. Ceci afin d'améliorer l'accès du plus grand nombre à l'aéroport, au Musée, au Planétarium et à tous les salons et manifestations qui s'y déroulent régulièrement et qui méritent d'être vues. Merci d'avance.	11
101	X	Je suis favorable à la création de cette nouvelle ligne de métro.	11
102	M. REYNAUD Retraité Paris 20^{ème},	Avis très favorable à l'établissement d'une ligne de métro desservant les sites et installations de l'aéroport du Bourget et particulièrement le Musée de l'Air et de l'Espace.	11
103	M. ALBERT Retraité Cambo-les-Bains, 64	Je suis tout à fait favorable à une prolongation d'une ligne de métro jusqu'au Bourget aéroport.	11
104	M. ANGLERAUX Retraité Château-Thierry, 77	Je suis tout à fait favorable à la réalisation d'une desserte de l'aéroport du Bourget par la ligne 17, avec une station face au musée de l'air ; ceci permettra une augmentation sensible de la fréquentation du musée, donc de son rayonnement international.	11
105	M. BAX Sapeur pompier Vesoul, 70	Je suis pour ce projet de desserte en métro de l'aéroport du Bourget.	11
106	M. DUPUY Retraité Lacanau-Océan, 33	Je suis pour !	11

107	M. ROBENE Enseignant chercheur Le Bouscat, 33	Avis très favorable au développement de la ligne 17, en particulier pour la desserte du Musée de l'Air et de l'Espace.	11
108	M. GUERIN Retraité Bonnetable, 72	Très envisageable avec la proximité de l'aéroport Charles De Gaulle. Rentabilité assurée. Désenclaver cette partie de la région parisienne est souhaitable.	11
109	M. GAUJE Contrôleur des finances publiques Champagne-sur-Seine 77	Cette ligne est une excellente idée. Il est en effet pénible actuellement de devoir emprunter les bus.	11
110	M. MANTIN Retraité Versailles, 78	Améliorer l'accès aux richesses patrimoniales de notre pays (musée de l'air et de l'espace) en même temps que celle de l'aéroport de Paris CDG relève du bon sens. On s'étonne que ce projet ne soit pas plus avancé.	11
111	M. BEAURIN Retraité Petit Caux, 76	Cette ligne est indispensable pour le développement non seulement du musée de l'air mais pour toutes les manifestations, salons etc qui ont lieu au Bourget.....	11
112	M. THIERRY Cadre de l'industrie Paris 15 ^{ème}	Il est (certain que le Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget souffre profondément d'un manque d'accès par voie ferrée ! donc une station de la future ligne 17 qui aurait un arrêt au Musée de l'Air serait un plus et une grande utilité.	11

113	M. GOUMY Ingénieur Versailles, 78	Je suis très favorable à la réalisation de la ligne 17 nord qui améliorera la desserte du Musée de l'Air et de l'Espace, de la zone aéroportuaire des grandes expositions comme le Salon aéronautique.	11
114	M. BUSCHEL Retraité de l'aéronautique Tournefeuille, 31	Je suis entièrement favorable à la déserte du Musée de l'Air par la ligne 17 NORD.	11
115	M. JUNG Retraité Grasse, 06	Le plus grand musée aérospatial d'Europe et le plus grand Salon Aérospatial au monde se doivent d'être décemment desservis. Nous sommes la risée du monde aérospatial sur ce point.	11
116	M. BUSCHEL Retraité Tournefeuille, 31	100%100 favorable a la déserte du Musée de l'Air par la ligne 17 NORD.	11
117	M. JALOUSTRE Retraité Labenne, 40	Il y a souvent de très intéressantes expositions au Bourget mais s'y rendre est un parcours du combattant... Pour moi qui arrive de province j'utilise le métro. Après diverses correspondances je finis par atteindre le terminus de la ligne 7 à La Courneuve Trouver le point de stationnement du bus 152 n'est déjà pas une petite affaire sur la place du 8 Mai 45 et après, c'est un escargot avec de nombreux arrêts C'est presque dissuasif!	11
118	M. MATANOWSKI Retraité ingénieur aéro Serris, 77	Je suis favorable à l'ouverture d'une station de métro qui puisse donner facile accès au Musée de l'Air et de l'Espace riche de notre fabuleux patrimoine aéronautique et spatial. De plus, j'ai travaillé pendant 17 ans sur le site du Bourget et l'accueil des visiteurs, notamment depuis CDG était un réel problème. Une station de métro permettrait donc un meilleur service tant touristique que professionnel sur cette plateforme.	11

119	M. CAZIN Louveciennes, 78	Avis très favorable pour que la future ligne 17 dispose d'un arrêt à "Le Bourget-Aéroport ". Cela renforcera la fréquentation de cet aéroport et de sa zone économique, ainsi que celle du magnifique Musée de l'Air, un des plus beaux du monde.	11
120	M. BOULANGER Editeur Paris 18^{ème}	Je souhaite l'extension de la ligne 17 pour des raisons professionnelles.	11
121	M. GAUDINEAU Champigny-sur-Marne, 94 Retraité	Je suis favorable à l'extension de cette ligne 17 qui favorisera l'accès aux différentes manifestations se déroulant sur l'aéroport du Bourget dont le salon international de l'aéronautique mais surtout, l'accès à notre magnifique Musée de l'air et de l'espace dont la renommée est mondiale.	11
122	M. GASNOT Viroflay, 78 Cadre	Cette ligne est nécessaire afin de permettre aux visiteurs étrangers et français de pouvoir se rendre au Musée de l'air et de l'espace qui a la collection la riche du monde dans ce domaine et ainsi mettre en valeur le patrimoine et le rôle de la France de l'origine de l'aéronautique et de l'espace jusqu'à ce jour.	11
123	X	Très favorable à ce projet pour valoriser le Musée de l'Air et de l'espace, l'un des plus beaux, sinon le plus beau et plus riche du monde dont l'accès actuel est beaucoup trop difficile.	11
124	M. GAUTHIER Crécy-la-Chapelle Retraité de l'aviation civile	Je suis tout à fait favorable à la prolongation de la ligne de métro jusqu'au Bourget et au delà.	11
125	Mme SCIBILIA Vanves, 94 Retraite Ingénieur aéronautique	La future ligne 17 va être importante pour desservir le musée de l'Air et de l'Espace qui est actuellement mal relié à Paris mais il faudrait que les travaux soient plus rapides car le laps de temps de 8 ans est trop long. La ligne 7 aurait pu être bien si les travaux étaient faits rapidement.	11
126	M. LACAN Association « Dugny environnement » Dugny, 93	Nous (association "Dugny environnement") refusons le prolongement de la ligne 17 de l'aéroport CDG au Mesnil-Amelot pour desservir l'hyper centre commercial EuropaCity à des fins purement commerciales et spéculatives. Hyper centre qui ne va qu'accroître la mort des commerces de proximité des villes de banlieues adjacentes les ghettoïsant encore davantage, sans compter le bétonnage d'une zone encore agricole dans la région parisienne.	HS

		Nous soutenons aussi la dénonciation des 8 maires de l'EPT "Paris Terre d'Envol" contre cet hyper-centre!!	
127	M. HELLERINGER Les Ulis, 91 Infirmier	Avis favorable accès Le Bourget et musée de l'air.	11
128	M. MARQUIS Poitiers, 85 Retraité militaire	Enfin. Il est temps que le musée de l'air soit relié à la capitale par un moyen de transport pratique d'emploi.	11
129	M. CROZET Versailles, 78	Je suis extrêmement favorable à ce projet qui est particulièrement important pour le développement des activités de l'aéroport du Bourget.	11
130	M. GUIBERT Paris 12 ^{ème} Expert aéronautique	Il est très important de desservir beaucoup mieux par le biais de transports publics adéquats (extension de la ligne 17 notamment) la zone de l'aéroport du BOURGET. Non seulement le Musée de l'Air mais toute la zone de l'aviation d'affaires et les nombreuses petites ou moyennes sociétés basées dans la même zone ont un impérieux besoin d'être rapidement bien mieux desservies.	11
131	M. GRIMAL Versailles, 78 Retraité Armée de l'air	Avis très favorable.	11
132	M. DE SOULTRAIT Paris 16 ^{ème} Retraité	Je suis très favorable à la desserte de l'aérodrome du Bourget par la ligne 17, car appartenant au milieu aéronautique, j'ai besoin de m'y rendre régulièrement, en particulier au Musée de l'Air et de l'Espace (MAE). En outre et surtout, ce dernier pourra enfin être accessible facilement au plus grand nombre et le grand public pourra enfin découvrir non seulement les merveilles qu'il expose, mais aussi la part prépondérante prise par la France dans le développement de l'aviation.	11
133	M. CHOPLIN Maurepas Général Armée de l'air	Avis très favorable à la desserte du Musée de l'air et de l'espace par la ligne 17 nord du métro parisien.	11
134	X	La desserte envisagée est tout à fait justifiée. Alors je dis oui à ce projet	11

135	M. HARMENT Toulouse, 31	Une station au pied du musée de l'air serait incontestablement un plus pour sa fréquentation et faciliter la venue une très bonne idée.	11
136	M. VINCHON Saint-Cyr -l'Ecole, 78 Chef d'entreprise	Cette extension de la ligne 17 vers l'aéroport Charles de Gaulle et son arrêt à l'aéroport du Bourget sont d'excellentes nouvelles. Le second arrêt au Bourget permettra notamment de donner au Musée de l'air et de l'espace le développement national et le rayonnement international que justifient ses exceptionnelles collections. C'est tout le pôle aéronautique du Bourget qui en profitera mais plus largement la filière air et espace française ainsi que le tissu commercial local qui bénéficiera quant à lui de l'accroissement de visiteurs sans les inconvénients des nuisances routières.	11
137	M. LAVALETTE Versailles, 78 Retraité	Je suis très favorable à l'arrivée de la ligne 17 au musée de l'Air et de l'Espace, cela permettra de sortir ce magnifique musée de son anonymat géographique.	11
138	M. COLIN Paris 16^{ème} Président association « le tomato »	Avis très favorable.	11
139	M. RIGAUT Villes-sur-Coudun, 60 Retraité	Très favorable pour une banlieue nord actuellement peu favorisée.	11
140	X	La présence de ce métro est primordiale pour le développement du musée de l'air et je souscris totalement pour ce prolongement.	11
141	M. LEBRUN Viroflay, 78 Retraité	La desserte du parc d'exposition et du Musée de l'Air mérite d'être grandement améliorée par une telle station.	11
142	X	Favorable à la ligne 17	11

143	M. CHAUMETTE Suresnes, 92 Consultant	Le fait de relier directement Paris, Le Bourget, Villepinte, et Roissy semble une très bonne idée.	11
144	M. FAVIN LEVEQUE Le Chesnay, 78 Retraité	Avis très favorable à la ligne 17 et la station Le Bourget aéroport.	11
145	M. JEANTET Lesparre-Médoc, 33	Avis très favorable : ce haut lieu de l'aéronautique mérite une desserte rapide, simple d'utilisation depuis la capitale, au profit des visiteurs étrangers ou nationaux qui sont nombreux à porter un vif intérêt à l'aérodrome et au musée de l'air. Ce nouveau moyen de transport permettrait en outre de désengorger un secteur routier particulièrement surchargé.	11
146	M. DELARUE Bordeaux, 33 Navigateur retraité	Mieux vaut tard que jamais !. Tout est bon pour améliorer la fréquentation du Bourget.	11
147	M. CAUVIN Muret, 31	Avis très favorable. L'accès au Musée de l'Air et à l'aéroport du Bourget en général doit être facilité. Actuellement, seul le taxi, fort onéreux, permet cet accès sans difficultés.	11
148	M. BOUVET Puteaux, 92 Pilote de ligne	La desserte du Bourget en transport en commun est très insuffisante. Visiblement, le tout autoroutier a tenu lieu de politique publique jusqu'ici, sans pour autant aller jusqu'au bout de la réflexion en terme de parking. C'est pourquoi la plate-forme du Bourget est très largement sous-utilisée. La création d'une desserte métropolitaine serait une solution judicieuse au désenclavement de cette plate-forme.	11
149	M. PECHERIT	Avis plutôt très favorable. L'accès à l'aéroport du Bourget est time consuming et franchement pas pratique. Après avoir pratiqué professionnellement ce site depuis des années, il est apparu que la voiture était le moyen le moins pire mais impactait une circulation déjà trop dense sur l'A1. Par ailleurs, cela permettrait probablement de fluidifier la circulation pendant les périodes de salon.	11
150	M. CUPRA LA Varenne-St-Hilaire, 94	Je suis favorable à une station du grand Paris proche du Musée de l'air et de l'Espace pour 2 raisons : -pour favoriser l'accès au musée à tous pour une culture aéronautique et spatiale -pour me rendre au travail sur la plateforme du Bourget	11

	Aviateur		
151	M. VILAIN Saint-Vite, 47	J'émet un avis très favorable pour l'extension de la ligne 17 nord avec une desserte du musée de l'air et de l'espace qui est un des plus beaux musées du monde en la matière et ne peut que contribuer au rayonnement de la France.	11
152	X	Je vois beaucoup d'avis favorables de quelques personnes très concernées par un trajet quotidien ou par l'idée de désenclaver une ville. Ces réflexions sont très individualistes ou superficielles. Les vraies questions sont : que veut dire développer une région? Je crois que pour les habitants, c'est cette question par enquête publique qui devrait être posée, beaucoup plus riche que "oui" ou "non" à un projet pensé par des non riverains et soutenu par un groupe aux intérêts privés (pour EuropaCity). Donc avis défavorable pour cette initiative qui ajoute "un bout de métro" sans cohérence avec un projet territorial.	12
153	M. DE VALENCE St-Haon-le-Vieux, 42	Une desserte du Bourget ENFIN! - Un accès au Musée de l'Air qui abrite des collections exceptionnelles dans des lieux d'une architecture remarquable chargée de l'histoire aéroportuaire de Paris. - Un accès aux activités industrielles et économiques plus simple et plus rapide. Essayez le RER + Bus ou le bus et vous comprendrez vite la nécessité d'un tel projet!	11
154	X	Avis très favorable. Il me semble indispensable qu'un musée, tel que le musée de l'air et de l'espace, ait un accès facilité depuis le nord de Paris et sa banlieue. Il ne faut pas oublier qu'un tel endroit est un espace culturel.	11
155	M. REVOL St-Denis, 93 Professeur et artiste	Entièrement favorable à ce projet qui permettra une meilleure desserte entre St Denis et les aéroports qui constituent un bassin d'emploi indéniable.	11
156	Mme PINHEIRO	Je suis contre le projet de la ligne 17 nord car elle est très coûteuse, inutile et va gaspiller l'argent public devenu rare, pour plusieurs raisons: -Les prévisions de trafic indiquées dans l'annexe H du dossier d'enquête publique indiquent que dans le meilleur des cas la ligne 17 nord transporterait 50 000 à 65 000 passagers par jour, de quoi justifier un moyen de transport beaucoup moins coûteux qu'un métro souterrain.	12 C

		<p>-Toujours d'après l'annexe H, les fréquentations envisagées en heure de pointe entre le Bourget et Mesnil Amelot, ne permettent pas de justifier un moyen de transports aussi coûteux (au maximum entre 5 000 et 7 500 passager par heure soit la capacité d'un bus en site propre (10 fois moins chère en investissement, pour une vitesse identique en empruntant l'autoroute).</p> <p>-Les gares desservies par la ligne 17 nord, n'apportent rien à la très grande majorité des Franciliens et ne desservent aucun quartier d'habitation:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La gare aéroport du Bourget, une des deux seules gares nouvelles de cette ligne sans desserte de transport, n'intéressera que peu de monde étant donné que le Bourget est un aéroport d'affaires. Cette gare ne pourra pas booster la fréquentation de cette ligne à elle seule. - Les gares du triangle de Gonesse et du parc des expositions: devaient déjà être desservies par le RER D. Le RER D via le barreau de Gonesse sera beaucoup plus intéressant pour l'ensemble des franciliens et verra une fréquentation bien plus importante que la ligne 17. En effet le RER D dessert la Seine Saint Denis, Paris, Le Val de Marne, la Seine et Marne et surtout le Val d'Oise, département limitrophe et grand pourvoyeur de salariés pour la zone aéroportuaire qui est étonnamment exclue du Grand Paris Express. <p>-La présence de 2 gares à l'aéroport de Roissy n'est pas d'intérêt public. Seule une desserte de l'aéroport est d'intérêt public. Une ligne de transport régionale n'a pas à desservir tous les terminaux d'un aéroport. La gare CDG T2 semble plus intéressante à desservir grâce à l'emplacement de la gare RER et TGV. Pour des dessertes de terminaux particuliers (comme le T4) le prolongement du CDG VAL est plus pertinent et moins coûteux.</p> <p>-La gare du Mesnil Amelot n'est pas d'utilité publique. En effet, il faut rappeler que le Mesnil Amelot n'est qu'un village d'environ 800 habitants qui ne pourra pas se développer à cause de sa proximité avec l'aéroport. De plus l'hypothèse que des milliers de personnes viennent des villes alentour comme Dammartin en Goelle ou Mitry est à exclure étant donné que ces villes sont déjà reliées efficacement et directement à Paris via le RER B et la ligne K. Croire que des personnes vont prendre leur voiture pour faire une station de métro pour se rendre à Roissy est absurde. Dans des zones aussi peu denses des bus desservant toutes les villes et tous les villages seraient une meilleure alternative pour rejoindre l'aéroport.</p> <p>Sur le financement. Alors que le dossier est très complet sur beaucoup de points, l'annexe financement ne contient que 2 pages. Ce qui est un peu léger pour un projet à 2,5 Milliards d'euros.</p> <p>Ces 2,5 milliards d'euros, pour seulement quelques personnes (au vu des prévisions de trafic à moyen et long terme) sont à comparer aux 300 millions d'euros nécessaires pour effectuer le barreau de Gonesse sur le RER D qui pourrait permettre aux RER D de terminer à Roissy en empruntant les voies déjà existantes du RER B. De plus, aucun coût de fonctionnement n'est indiqué, alors que cela peut être le plus important, car faire fonctionner un métro peu fréquenté pour des dizaines d'années à un</p>	
--	--	---	--

		<p>coût.</p> <p>Pour terminer :</p> <p>On ne peut pas justifier de l'intérêt public de la ligne 17 nord, qui sera très peu fréquentée selon les prévisions à moyen et long terme de la SGP et qui ne dessert aucun francilien sur 12 Millions. On ne peut pas justifier de l'intérêt public de la ligne 17 nord alors que le barreau de Gonesse du RER D beaucoup plus utile et intéressant pour la grande majorité des franciliens et notamment ceux du Val d'Oise ne l'est toujours pas.</p> <p>On ne peut pas justifier l'intérêt de cette ligne qui n'est pas une rocade mais une radiale parallèle au RER D, RER B et au CDG Express (les deux premières sont et seront utiles pour tous les franciliens au quotidien (travail et loisir) et la dernière pour les hommes d'affaires et touristes pressés). Qui restera t'il pour aller dans les trains de la ligne 17 nord, ne desservant aucun quartier?</p> <p>Il faut donc annuler le projet de la ligne 17 nord du Grand Paris Express, pour investir cet argent dans les trains du quotidien (RER D notamment).</p> <p>Il existe des solutions alternatives beaucoup moins chères.</p> <p>Avec un très faible investissement (comparé aux 2,5 Milliards d'euros) le RER D peut relier le triangle de Gonesse, l'aéroport CDG et Saint Denis Pleyel (avec une meilleure desserte pour tous les franciliens et notamment ceux de Seine Saint Denis, et du Val d'Oise)).</p> <p>Contrairement à la ligne 17, le RER D permettra de relier à l'aéroport CDG d'autres grands pôles multimodaux comme la Gare du Nord, Châtelet, Gare de Lyon , Vert de Maison, Juvisy, Melun.</p>	
157	M. AUBRY Paris 10^{ème} Retraité	<p>Le projet de desserte par métro de l'aéroport du Bourget , où se tient en permanence un des plus riches musées de l'air au monde et, tous les deux ans, le salon aéronautique le plus important, mérite une attention particulière dans un pays qui cultive la tradition aéronautique. Les conditions actuelles de desserte de ce secteur sont, à l'exception de la voiture personnelle qui est le pire moyen de transport en ville, dignes de Kafka.</p> <p>Merci pour la future ligne 17.</p>	11
158	M. MENU	<p>Avis très favorable. Cette ligne rendra plus facile l'accès au musée de l'air et de l'espace qui s'inscrit dans une longue tradition des compétences reconnues de la France dans le domaine de la troisième dimension.</p>	11
159	M. TERRIER Paris 16^{ème} Responsable développement	<p>L'arrivée de la ligne 17 serait un atout indéniable pour l'axe le Bourget-Gonesse-Villepinte-CDG-Le Mesnil Amelot, à plusieurs titres :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le musée de l'Air et de l'Espace bénéficierait enfin d'une desserte de qualité depuis Paris et l'aéroport CDG. Le développement de ce lieu hors du commun exige une ligne ferroviaire moderne, plutôt que des bus englués dans les embouteillages de l'A1 (bus 350) et de l'ex-RN2 (bus 152) et à faible capacité , de surcroit ; 	11

		<p>- l'aéroport CDG souffre d'une desserte ferroviaire qui se résume à la ligne B du RER, qui atteint 900 000 voyageurs/jour et qui ne peut plus répondre à la demande actuelle et à venir de l'aéroport CDG. La ligne 17 contribuera à l'essor de l'aéroport et permettra de limiter l'usage de la voiture ;</p> <p>- les parcs des expositions du Bourget et de Villepinte seraient plus faciles d'accès;</p> <p>- l'ensemble de la région IDF serait enfin connecté facilement au Bourget, à Villepinte, à Gonesse, à CDG et au Mesnil-Amelot.</p> <p>Les derniers grands investissements ferroviaires pour CDG (hors liaisons TGV) remontent à 1976, avec l'ouverture de Roissy-Rail qui aura été l'amorce du RER B que nous connaissons aujourd'hui.</p> <p>Avec la ligne 17, une nouvelle page va s'écrire pour l'ensemble des territoires traversés, que ce soit au niveau culturel (musée de l'Air et de l'Espace), social, économique et écologique.</p> <p>Vivement 2024 !</p>	
160	M. GARNIER Voisins-le-Bretonneux, 78	Je suis très favorable à la desserte de l'aéroport du Bourget par une ligne de transport en commun ferroviaire.	11
161	M. BOURILLET Paris 16 ^{ème} Retraité	Je suis extrêmement favorable à la création de la ligne 17 pour la desserte du Bourget-Aéroport, en raison de l'activité aéronautique et de la présence du prestigieux Musée de l'air, qui attirera ainsi de nombreux visiteurs français et étrangers .	11
162	M. BUREAU Courbevoie	Avis très favorable. Cette zone est peu desservie et favorisera les visiteurs du Musée de l'air et de l'espace.	11
163	M. TERRIER Paris 16 ^{ème} Responsable Développement	Un intervenant indique que la ligne 17 Nord ne traverserait aucune zone habitée. Concernant la gare "Le Bourget Aéroport", cette affirmation est inexacte : l'aéroport est situé en face d'une vaste zone d'habitation, celle du Blanc-Mesnil. L'aéroport du Bourget est en zone urbaine ! Toujours concernant l'aéroport du Bourget, il ne se résume pas à des voyageurs d'affaires mais accueille près de 4 000 salariés, le musée de l'Air et de l'Espace ainsi que le parc des expositions du Bourget. L'image d'un lieu fréquenté que par quelques VIP ne correspond pas à la réalité.	5
164	M. COLLOT Le Pecq, 78 Retraité	Je suis très favorable à une desserte du Musée de l'Air et de l'Espace par la future ligne 17. Le MAE est un des plus beaux musée aéronautique du monde, en particulier concernant l'aviation des pionniers et il est important de le rendre accessible aisément.	11

165	M. PAVILLET Paris 15 ^{ème} Officier pilote	Une desserte par métro du Bourget depuis Paris et à terme depuis Roissy CDG sera la bienvenue lors des Salons de l'aéronautique et de manière permanente pour les visiteurs du Musée de l'Air et de l'espace	11
166	M. PINCON Paris 15 ^{ème} Pilote de ligne	Enfin ce magnifique musée pourra être accessible en transport en commun! Il le mérite tellement! Et la continuité vers CDG est un must très important.	11
167	M. DUPUY	Tout le monde n'a pas la chance de pouvoir prendre le taxi pour se rendre à l'aéroport du Bourget, que ce soit pour y travailler, pour assister à un des quelques salons qui s'y tiennent ou pour aller au musée de l'air et de l'espace. La capacité actuelle en transport en commun n'est pas à la hauteur du besoin et force beaucoup des personnes concernées à prendre leur véhicule personnel malgré les fréquents embouteillages et la pollution associée. Une liaison moderne et rapide entre Paris intra-muros, le Bourget et Roissy est essentielle.	11
168	X	Ce haut lieu du patrimoine aéronautique Français et international mérite bien un accès facilité pour tous.	11
169	M. RINAUDO Boulogne, 92 Ingénieur	Nous attendons depuis longtemps que le Musée de l'Air et de l'Espace soit accessible par les transports en commun. Outre l'aspect culturel et didactique du lieu, l'aéronautique et le spatial sont parmi les (derniers) fleurons technologiques et industriels où la France excelle. Il faut donc tout mettre en oeuvre pour le faire savoir et intéresser les citoyens. Leur permettre d'accéder plus facilement au Musée ira dans ce sens. Avec efficacité.	11
170	M. SAINT-CHABAUD	Je pense qu'il est absolument nécessaire que l'aéroport du Bourget ait une desserte enfin digne de ce nom avec à la fois Paris et CDG.	11
171	X Versailles, 78	Il est évident que les transports en commun seront encore plus utiles dans 10 ans qu'ils ne le sont déjà aujourd'hui. Ce n'est pas parce qu'une zone a un faible taux d'habitants qu'elle doit être oubliée. Les transports amènent des habitants.	11
172	M. GONZALES Ips, 14 Enseignant	Encore un centre commercial géant.... Ce n'est pas la multiplication des commerces centralisés qui va aider à se répartir le travail ou créer de l'emploi. Cessons les incitations à consommer, commençons les incitations à la solidarité!	HS

173	M. FRANCOIS Suresnes, 92 Ingénieur	Une station "Aéroport du Bourget" serait extrêmement utile, non seulement pour les personnes qui travaillent à l'aéroport et dans les industries attenante, mais aussi pour assister aux nombreux événements, dont certains à portée internationale, qui s'y tiennent régulièrement. Les accès actuels par transport en commun (RER + Bus, ou métro + navette les jours de salon) sont longs et indirects. Un accès ferré jusqu'à l'aéroport, idéalement au niveau du musée, serait l'idéal.	11
174	M. POUZET Saint-Cyr-l'Ecole, 78 Informaticien	Desservir l'aéroport du Bourget de manière directe par un métro me semble très important pour son développement : voyage aérien, manifestations publiques, musée de l'air. Ceux qui ont voyagé et visité des musées de l'air dans différent pays se rendent compte de l'importance du musée du Bourget par le nombre et la diversité des objets qu'il contient. Il est donc crucial que son accès soit des plus simples, comme pour la plupart des autres musées en île de France, pour améliorer son succès auprès de nos concitoyens.	11
175	M. MORISSON Vincennes, 94 Ingénieur	Il est fondamental que l'aéroport du Bourget soit desservi par une station. Outre l'intérêt anecdotique de la desserte au moment des salons, cette station permettrait de désenclaver le musée de l'air. Sans compter les nombreux emplois présents sur le site qui ne pourraient que croître dans une telle hypothèse.	11
177	M. VAILLANT Villiers-le-Bel, 95	La ligne 17 nord contribuera au désenclavement du nord est francilien. Ce secteur au carrefour de trois départements (95,93, 77) souffre d'un déficit de transports en commun. Cette ligne traversera 10 communes et desservira des pôles d'activités très importants : - l'aéroport de Roissy Cdg - le parc des expositions - le triangle de Gonesse - l'aéroport du Bourget . La réalisation de cette ligne avec ses six nouvelles gares renforcera l'attractivité de ce territoire et permettra, avec la réalisation du barreau de Gonesse (Rer D / Rer B), d'établir un véritable réseau de transports en commun entre bassin d'habitat et bassin d'emploi. OUI a la réalisation de la ligne 17 nord	11
178	M. BARGAIN Le Bourget, 93 Médecin	Le bon sens même. Donc je suis pour !	11

179	M. DOGUET Bordeaux, 33 Retraité	Très favorable à ce projet	11
180	Association des Usagers des Transports/FNAUT ILE-DE-France Paris 14 ème M. PELISSIER, Président	<p>Avis de l'association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France</p> <p>Notre association défend depuis de nombreuses années l'amélioration des transports en commun en Ile-de-France. Compte tenu du retard pris, nous considérons que la modernisation du réseau existant est prioritaire mais que certaines infrastructures nouvelles doivent aussi être créées. Tout en souhaitant quelques améliorations, notre association a apporté son soutien à la création de la ligne 15 du Grand Paris Express, rocade de zone dense. Mais la ligne 17 entre Le Bourget RER et Le Mesnil-Amelot est d'une toute autre nature. Les différents arguments ci-joints nous conduisent à donner un avis défavorable à sa création.</p> <p>Conclusion</p> <p>Compte tenu de toutes ces faiblesses, le projet de ligne 17 apparait comme superflu et lié à des projets d'urbanisation contestables. L'AUT/ FNAUT Ile-de-France souhaite donc que soit rendu un avis défavorable à l'utilité publique de cette ligne et ne fait pas de commentaires sur les détails du projet contenus dans le dossier d'enquête publique</p>	12 C
		<p>Une zone de desserte avec peu d'habitants</p> <p>En dehors d'un quartier de Le Blanc-Mesnil proche de la gare du Bourget Aéroport et d'habitants de Villepinte près du Parc des Expos, la ligne 17 Nord dessert très peu d'habitants mais relie des pôles d'emplois entre eux. Or les déplacements « travail / travail » ne représentent que 3% de l'usage des transports publics. Il en résultera un trafic faible. La gare prévue dans le village du Mesnil-Amelot est caricaturale d'un projet porté des élus déconnectés des besoins réels.</p>	4
		<p>Desserte de la zone aéroportuaire de Roissy</p> <p>Le projet de métro 17 qu'on prétend par ailleurs justifier par la desserte de l'aéroport de Roissy - mais avec un détour imposé par Europa City - ferait largement double emploi avec le projet CDG Express. Alors que les fonds pour la mise à niveau du réseau ferroviaire manquent cruellement, ce serait un gaspillage énorme de faire les deux.</p> <p>L'AUT rappelle sa position : En complément de la poursuite de la modernisation du RER B, le projet CDG Express de desserte dédiée de l'aéroport à partir de la gare de l'Est lui paraît plus pertinent qu'un métro qu'il faudrait prendre à partir d'un pôle excentré (Carrefour Pleyel), avec un trajet allongé pour la plus grande partie de la clientèle potentielle. En outre, pour la desserte de la zone d'emploi autour de l'aéroport, la ligne 17 apparait d'une faible utilité puisque ses salariés n'habitent pas à proximité de celle-ci.</p>	5

		<p>Une exploitation trop complexe La création de la ligne 17 Nord créerait une exploitation en fourche avec la ligne 16, avec un déséquilibre de charge (4 trains/7 pour la 16) et des risques de saturation de la ligne 16 aux heures de pointe soulignés par le STIF.</p> <p>Un effet de décharge très limité Comme indiqué dans la pièce H, les effets de décharge du réseau existant, RER B et D principalement, seraient « comparativement modérés » par rapport aux lignes 15 et 16. C'est donc l'un des principaux objectifs du Grand Paris Express qui n'est pas atteint avec ce projet.</p> <p>Lien avec le projet EuropaCity Ce sont essentiellement les promoteurs du complexe Europa City – opération phare de la ZAC Triangle de Gonesse – qui "poussent" la réalisation du métro 17 et d'une gare desservant cette ZAC. Alors même que cette gare serait également desservie par un "barreau ferroviaire" et un BHNS (prochainement mis en service) reliant les RER B et D. Indépendamment de tout jugement qu'on peut porter sur l'impact écologique et la rentabilité attendue de cette importante opération urbanistique, l'AUT émet une forte réserve quant à ses implications en matière de déplacements : que l'on fasse ou non la ligne 17, si les objectifs de ses promoteurs sont atteints, EuropaCity attirera une charge supplémentaire importante sur le réseau ferroviaire, mais aussi sur les réseaux routiers (A1, A3, A104, N17) déjà sursaturés. Avant de créer de nouveaux problèmes par une opération aux conséquences risquées, il convient d'améliorer les dessertes actuelles en s'attachant à moderniser un réseau ferroviaire qui ne répond plus à la demande, notamment les RER B et D.</p>	
		<p>Un coût très élevé par rapport au trafic attendu La construction de la ligne 17 est évaluée à 2,7 milliards d'€ (en valeur 2012) pour un trafic estimé entre 60 000 et 80 000 voyageurs par jour en 2030. S'y ajouteraient les coûts d'exploitation (au moins 25 M€ par an). Dans ces conditions, la rentabilité socio-économique du projet est très faible. De plus, ces prévisions reposent sur des hypothèses discutables, comme la création d'EuropaCity, projet qui, à lui seul, engendrerait pratiquement la moitié du trafic futur de la ligne 17 Nord.</p> <p>Un financement non garanti Même si la SGP reçoit chaque année environ 500 M€ de taxes affectées, sa capacité de financement n'est pas illimitée car elle ne pourra pas s'endetter au-delà du raisonnable. Ces derniers mois, elle s'est engagée à financer</p>	7

		500 M€ de surcoûts sur la ligne 15 sud, 500 M€ supplémentaires pour le projet EOLE, et ce n'est pas fini. Par ailleurs, on constate que des projets plus utiles sont bloqués faute de financement (exemple : tangentielle Nord phase 2 à Noisy-le-Sec et Sartrouville, environ 1 Md€). Les contraintes budgétaires ne peuvent donc être passées sous silence.	
181	Mme PERRIN Champigny-sur-Marne, 94 Economiste	Ce projet pharaonique et déplacé, destructeur des agricultures et de la biodiversité existantes, qui ne créera aucun emploi stable et écologiquement compatible, mais permettra à des firmes multinationales de s'enrichir un peu plus aux frais du contribuable, n'a ni légitimité démocratique, ni positivité économique, sociale et environnementale. Imposé sans débat ni alternative par des élus ne pensant plus qu'à leur seul intérêt et vendus à la finance internationale, un tel projet est à rejeter fermement. Conservons l'agriculture en Ile de France, ménageons pour nos enfants la biodiversité et l'environnement, limitons les consommations d'énergies fossiles et les émissions de CO2.	12
182	Mme PERRIN Champigny-sur-Marne, 94 Economiste	Veuillez bien annuler mon observation précédente faite en me trompant de projet. Je soutiens donc le projet de ligne 17	11
183	M. SEKRETEV Montigny-le- Bretonneux, 78	Avis favorable pour une station de métro à l'aéroport du Bourget	11
184	M. MACE Brunoy, 91 Retraité	Cette extension de la ligne de métro est nécessaire pour permettre de rejoindre facilement l'aérodrome du Bourget et en particulier le musée de l'air.	11
185	X	Ce projet rendra l'aéroport plus accessible depuis l'ouest de Paris, ce qui est une très bonne chose. Pourquoi par contre ne pas préserver la capacité future de la ligne en prévoyant des quais plus longs dès aujourd'hui comme vous l'avez fait sur la ligne 14 ?	2 C
186	M. QUIMBRE Le Plessis-Macé, 49 Maître Nageur	C'est surtout un projet économique pour certains et certainement pas nécessaire. Totalement inutile et polluant. Ce sont les citoyens français qui décident de ce qui est bon et non ceux qui ne souhaitent s'enrichir sans penser à autre chose. Arrêtons de courir partout, on oublie l'essentiel tel des dinosaures assoiffés de sang...	12

187	Mme ARIES	<p>Les prévisions de trafic (au maximum entre 5 000 et 7 500 passagers par heure) indiquées dans l'annexe H du dossier d'enquête publique ne peuvent justifier tant de tracé souterrain. C'est la même capacité d'un bus en site propre pour une même vitesse via l'autoroute et ce serait beaucoup moins coûteux en fonctionnement tout en coûtant dix fois moins en investissement.</p> <p>Les gares desservies par la ligne 17 nord, n'apportent rien à la très grande majorité des Franciliens et ne desservent quasiment pas de quartier d'habitation. L'intérêt de la gare du Mesnil Amelot village d'environ 800 habitants qui ne pourra pas se développer à cause de sa proximité avec l'aéroport est illusoire. La desserte de la gare aéroport d'affaires du Bourget ne dynamisera pas la fréquentation de la ligne 17. La fréquentation du musée du Bourget ne justifie pas non plus une ligne de métro. La seule desserte de l'aéroport de Roissy qui est d'intérêt public existe déjà. Pour des dessertes de terminaux particuliers (comme le T4) le prolongement du CDG VAL est plus pertinent et moins coûteux. Le parc des expositions devrait déjà être desservi par le RER D.</p> <p>Le RER D via le barreau de Gonesse serait beaucoup plus intéressant pour l'ensemble des franciliens et verrait une fréquentation bien plus importante que la ligne 17... Il dessert déjà la Seine Saint Denis, Paris, Le Val de Marne, la Seine et Marne et surtout le Val d'Oise, d'où viennent souvent en voiture beaucoup de salariés de la zone aéroportuaire. Cette ligne a grand besoin de travaux d'entretien et d'amélioration du matériel.</p> <p>Je m'oppose donc à cette ligne de métro 17, quatrième desserte Roissy Paris quasi parallèle au RER D, RER B et au CDG Express.</p> <p>Je demande que 300 millions d'euros non dépensés (sur les 2 ,5 milliards envisagés) soient consacrées à la création du barreau de Gonesse pour permettre aux RER D de terminer à Roissy en empruntant les voies déjà existantes du RER B.</p>	12 C
188	M. RODRIGUES Gif-sur-Yvette, 91 Ingénieur	Je suis favorable à la mise en place d'une ligne de métro pour joindre le musée de l'air et de l'espace.	11
189	M. BOURILLET	Tout à fait favorable à cette ligne de métro pour désenclaver l'aéroport du Bourget et le musée de l'air.	11
190	M. DASSONVILLE Vauchelles-les- Quesnoy, 80 Technicien	<p>Je travaille au sein d'airbus et notre usine a décidé de déménager sur DUGNY ce déménagement est une très grande opportunité pour le développement des nouvelles entreprises.</p> <p>Ne pas développer les moyens de transports publics pour desservir ces nouvelles entreprises serait une erreur.</p> <p>Je suis pour l'extension du réseau Grand Paris, c'est vital pour l'emploi.</p>	11

191	M. CHAGAUD Montigny-le- Bretonneux, 78 Chargé d'affaire	J'habite a Saint Quentin en Yvelines, Je travail au Bourget dans la nouvelle usine qu'Airbus helicopters a construit sur le pôle de compétitivité aéronautique du Bourget. Je vais au travail tous les jours en voiture car aucune solution de transport en commun ne propose une durée de trajet de moins d'une heure et demie. (oui !) Les lignes verte et rouge doivent être une priorité pour l'Île de France. ces lignes auraient dû être ouvertes dans moins de 5 ans (voir même auraient déjà dû être ouvertes...) mais nous serons patients. Le centre de Paris ne doit plus être le seul "hub" de l'Île de France. le réseau routier perif+A86+Francienne existe déjà depuis longtemps. la ligne de la grande ceinture vivait il y a plus de 100 ans, certains l'ont fermée, maintenant il va falloir réparer tout ça pour revenir sur la toute puissance automobile.	11
192	Mme AUTORI Paris 11^{ème} Ingénieur	Avis très favorable car mon lieu de travail va être transféré sur le site du Bourget. Aujourd'hui peu de solutions pour le transport en commun, peu de flexibilité, et temps de parcours long : mon usine est transférée à 5Km de mon lieu actuel -> Ajout de >30min de transport pour les effectuer.	11
193	M. ICARD Chelles, 77 Technicien à Airbus Helicopters	Une très bonne nouvelle notamment pour accéder à notre nouvelle usine Airbus Helicopters à Dugny. Seul le délai est malheureusement bien trop lointain.	11
194	M. NABET Sartrouville, 78 Approvisionneur	Je suis pour ce projet qui simplifiera et améliorera les déplacements en Région Parisienne.	11
195	M. OZOUX Paris 17^{ème} Aviateur	Il est très important que l'aéroport du Bourget soit desservi par la ligne 17. C'est urgent.	11
196	X	Avis très favorable. Le développement des transports en commun est une priorité pour notre environnement	11
197	X	Avis défavorable. Il faut favoriser les transports courtes distances et fixer les populations dans les villes nouvelles. Le peu de budget disponible serait mieux utilisé à entretenir le réseau existant.	12 C

198	M. OUDJARI Mont-de-Marsan, 40 Retraité Armée de l'Air	En activité, j'ai travaillé à Dugny et j'ai souffert de l'absence de tels moyens de transport..	11
199	Mme PINATEL Deuil-la-Barre, 95 Ingénieur Assurance Qualité	Dans le cadre du transfert de l'entreprise AIRBUS HELICOPTERS de La Courneuve vers le Bourget, je suis pour la mise en service de la ligne 17 entre Le Bourget-RER et l'aéroport CDG, ainsi que pour le prolongement vers Le Mesnil-Amelot au plus vite. Il me serait alors possible de rejoindre la gare Saint-Lazare en 21 mn (avec un changement à Saint-Denis-Pleyel, point de correspondance entre les lignes 14,15, 16 et 17) ou l'aéroport Charles de Gaulle en 11 mn (liaison directe). L'arrivée du métro au sein de l'aéroport du Bourget constituerait un atout fondamental pour le développement du pôle de compétitivité aéronautique du Bourget.	11 4
200	M. LEMOINE Pierrefonds, 60 Responsable Assurance Qualité	Je travaille chez AIRBUS Helicopters dont le site sera fin 2016 implanté près des pistes du Bourget. Cette liaison me permettra d'utiliser les transports en commun, soit en passant par la Gare du Nord, soit en laissant mon véhicule à l'extérieur de la banlieue à Charles De Gaulle par exemple.	11
201	M. MATHIAN	Avis favorable	11
202	M. GUIRY Les Lilas, 93 DAF	Formidable projet pour desservir enfin le musée de l'air et de l'espace.	11
203	M. GUYOT Issy-les-Moulineaux, 92 Conférencier	Favorable à l'arrivée de la ligne 17 au pied du musée de l'air.	11
204	Mme CAULIER	Avis très favorable à ce beau et important projet pour notre région.	11
205	M. GLOANEC Versailles, 78	Je suis très favorable à la station "aéroport du bourget - musée de l'air" de la future ligne 17 nord.	11

206	X	Un projet indispensable qui permettra de se rendre, enfin, sur le site du Bourget facilement lors des manifestations internationales et au Musée de l'Air. .	11
207	M. DEPINOIS Paris 20 ^{ème} Agent administratif	C'est un plus pour le nord de Paris, surtout avec les salons qu'il y a au Bourget.	11
208	M. DAVID Bures-sur-Yvette, 91 Consultant sécurité globale et écologique	Avis très très favorable. Enfin ! La ligne 17 prévue depuis plus de 40ans doit bien sûr être réalisée. Elle permettra de desservir par métro et écologiquement, sans nuisances, l'aéroport du Bourget et les salons professionnels qu'il abrite et dont le plus important est le très populaire (et 1er mondial) salon mondial de l'aéronautique et de l'espace, cela sans la mise en place de navettes temporaires polluantes et génératrices d'encombrements eux mêmes polluants. Elle permettra de relier écologiquement un pôle aéronautique d'envergure mondiale (Airbus hélicoptères par exemple) en supprimant nombre de nuisances actuelles (aujourd'hui la voiture est quasiment obligatoire pour s'y rendre) et aidant ce secteur à créer (ou du moins ne pas perdre) des emplois. Enfin elle permet de rendre accessible par métro le 1er musée mondial de l'aéronautique et de l'espace, témoin de l'apport primordial de la France dans ce domaine depuis plus de 120 ans, et patrimoine de l'humanité au même titre que le Louvre dont peu de couteuses rénovations sont contestées. Des millions de terriens rêvent de visiter ce musée aujourd'hui d'accès très malcommode. J'ai rencontré à l'étranger un chinois très fier d'avoir visité Paris mais dont le principal regret était de ne pas avoir pu visiter ce musée ! (qu'il aurait préféré au Louvre mais beaucoup plus difficile d'accès !)	11
209	X	Avis favorable pour cette ligne arrivant à proximité de l'aéroport du Bourget. L'arrivée du métro au sein de l'aéroport du Bourget constituerait un atout fondamental pour le développement du pôle de compétitivité aéronautique du Bourget.	11
210	M. RIVOLET Saint-Aignant, 41 Auto entrepreneur Service à la personne	Je suis très favorable à la station "aéroport du Bourget - musée de l'air" de la future ligne 17 nord .	11
211	M. CLAVIER Saint-Cyr-l'Ecole,78 Cadre supérieur	La desserte de l'aéroport du Bourget avec une station au musée de l'air et de l'espace est une excellente proposition permettant : - de faciliter les communications avec Paris à l'occasion des grands évènements (cf. salon de l'aéronautique et de l'espace, COP 21...)	11

		- de valoriser le patrimoine aérospatial de la France avec l'exposition permanente du musée, qui pourrait se développer en accueillant davantage de visiteurs et en proposant des ateliers thématiques pour contribuer à l'innovation et l'emploi dans cette filière d'avenir.	
212	M. BRUN Informaticien	Je suis favorable à la création d'une station de métro au Bourget Aéroport.	11
213	M. LABAYE Paris 6 ^{ème} Ingénieur-Conseil	Ayant à travailler régulièrement sur le site du Bourget et notamment au Musée de l'air et de l'Espace, je suis particulièrement favorable à la création de la ligne 17 du Métro.	11
214	M. SOUNFOUNTERA Paris 18ème	Avis très favorable ! Un développement nécessaire pour favoriser les accès d'un des musées les plus célèbres de France.	11
215	M. PERRAULT Rueil-Malmaison, 92 En recherche d'emploi	Favorable.	11
216	M. RATIER Le Perreux-sur-Marne, 94 Employé	Il faut poursuivre la construction du métro jusqu'au Musée du Bourget. Ainsi les visites seront plus nombreuses et tous les habitants alentour seront desservis.	11
217	X	Le projet de ligne 17 est particulièrement intéressant pour renforcer les relations entre les zones aéroportuaires et les pôles aéronautiques de Roissy et du Bourget en réduisant le nombre de moyens de transport collectif à employer. La desserte du Bourget offrira des possibilités d'évolution économique, commerciale et industrielle de l'ensemble des entreprises situées sur le site ou à proximité. De plus s'agissant du Musée de l'air et de l'espace, la présence d'une gare en facilitera l'accès aux touristes français et étrangers et, à terme, le développement de cet outil pédagogique.	11
218	Mme CHAPILLON Achères, 78	AVIS TRES FAVORABLE	11

219	X	AVIS TRES FAVORABLE	11
220	M. LE FEVRE Morsang-sur-Orge, 91 Retraité	Je suis très favorable à une station de métro au musée de l'air et de l'espace.	11
221	M. HERTEMAN Saint-Cloud, 92 Retraité	Le musée du Bourget, must mondial de l'histoire de l'air, est une station incontournable dans cet ambitieux projet.	11
222	M. MAQUIN Villiers-le-Bel, 95 Retraité	Je suis (très) favorable à la réalisation de la ligne 17 nord, maillon indispensable pour notre territoire. Cette réalisation de transport en commun en mode "lourd permettra le développement de notre territoire et répondra à l'attente ses habitants aussi bien ses déplacements professionnels que personnels. Cette réalisation ne doit pas prendre de retard car elle n'a déjà que trop tardée.	11
223	M. BENMOUSSA La Courneuve, 93 Salarié	Je trouve ce projet vital pour le développement durable de l'aéroport et des activités industrielles du secteur.	11
224	Mme ODILE Dammartin-en-Goele, 77 Chargée RH	AVIS TRES FAVORABLE	11
225	Association « Bourget Pro'Mobilité » Le Bourget, 93 M. TERRIER Président	L'association « Bourget Pro'Mobilité », qui regroupe différents acteurs de l'aéroport de Paris-Le Bourget et de la ZAC des Tulipes (Aéroports de Paris, Musée de l'Air et de l'Espace, Airbus Helicopters, Dassault Aviation, Dassault Falcon Services et Manutan), soutient la réalisation de la ligne 17 Nord du métro du « Grand Paris Express » et de la gare « Le Bourget aéroport ». Dans les années 1970, le prolongement de la ligne 7 du métro avait déjà été envisagé jusqu'à l'aéroport, à l'époque où l'arrêt de l'exploitation des vols réguliers n'était pas encore d'actualité. L'arrêt de l'activité commerciale en mars 1981 avait finalement mis un coup d'arrêt à ce projet. L'arrivée au Bourget de la ligne 7 n'est toutefois pas abandonnée : le Schéma d'Aménagement Directeur de la Région Ile-de-France intègre le projet. mais à l'horizon 2030. A ce jour, la desserte du secteur est principalement assurée par les lignes de bus RATP 148, 152 et 350. Les lignes	11

		<p>23 et 620 exploitées par Transdev complètent cette offre. Ces différentes lignes sont toutefois soumises aux aléas de la circulation et à des temps de parcours peu incitatifs. De fait, plus de 85 % des déplacements domicile-travail s'effectuent en voiture.</p> <p>L'arrivée de la ligne de métro 17 Nord permettrait donc d'offrir - enfin - une desserte de qualité pour les salariés de l'aéroport de Paris-Le Bourget et de la ZAC des Tulipes, pour les visiteurs et exposants du parc des expositions du Bourget ainsi que pour le musée de l'Air et de l'Espace, dont le développement de la notoriété et de la fréquentation est lié à la mise en place d'un mode de transport collectif lourd, de type métro. Il serait alors possible de rejoindre la gare Saint-Lazare en 21 mn (avec un changement à Saint-Denis-Pleyel, point de correspondance ou « hub » entre les lignes 14,15, 16 et 17) ou l'aéroport Charles de Gaulle en 11 mn (liaison directe). La gare « Le Bourget Aéroport » permettrait également d'améliorer l'offre de transports en commun pour les habitants du Blanc-Mesnil, principale zone habitée du parcours de la ligne 17 Nord.</p> <p>Plus largement, la ligne 17 Nord desservirait d'autres pôles économiques en plein développement (l'aéroport Charles de Gaulle, la ZAC du triangle de Gonesse, le parc des expositions de Villepinte, le parc d'activités Paris Nord 2) et renforcerait l'offre de transports ferrés actuelle et à venir au sein du Bourget et de l'aéroport Charles De Gaulle : RER B , Tram Express Nord, liaison CDG Express, ligne 16 du Grand Paris Express, liaison Picardie-Roissy.</p> <p>L'essor de ces différents pôles ne peut se concevoir sans la mise en place de nouvelles infrastructures ferroviaires. La ligne 17 incarne parfaitement cette dynamique avec ses trains rapides (vitesse commerciale de 65 km/heure) et une fréquence de 3 à 4 minutes en heures de pointe.</p> <p>En conséquence, l'association "Bourget Pro'Mobilité", dont l'objectif principal est de favoriser la desserte de l'aéroport du Bourget et de la ZAC des Tulipes par les transports publics, espère que la commission d'enquête rendra un avis favorable à ce projet tant attendu.</p>	4
226	M. DUFUMIER Fosses, 95 Retraité de la fonction publique	<p>Globalement, je suis très favorable à la ligne 17 nord mais je suis complètement opposé à la partie de son tracé passant par le centre du triangle de Gonesse.</p> <p>Les gares desservies entre le Bourget et Le Mesnil Amelot ne desservent aucun quartier d'habitation et d'après l'annexe H, les fréquentations envisagées en heure de pointe, ne permettent pas de justifier un moyen de transports aussi coûteux.</p> <p>La gare du triangle de Gonesse, surtout, ne présente que des inconvénients puisque sa desserte oblige à faire un grand détour inutile et coûteux pour ne desservir aujourd'hui que des champs de betteraves.</p> <p>-----</p> <p>Cette même gare du triangle de Gonesse ne pourrait (à la rigueur ?) se justifier que si le projet EUROPA CITY devait voir le jour, ce qui paraît bien hasardeux ! Soumettre cette partie de la ligne 17 à l'enquête publique alors</p>	1 C

		<p>que le débat public concernant EUROPA CITY n'est pas clos, c'est mettre « la charrue avant les boeufs ». La nature complètement biaisée de ce débat dit démocratique serait à coup sur un argument pour soutenir un contentieux administratif.</p> <p>L'étude d'impact concernant le tracé de la ligne 17 passant par la gare du triangle de Gonesse est interdépendante de celle d'EUROPA CITY. Projeter de faire du ski 12 mois sur 12, à cet endroit n'est bien évidemment pas compatible avec les objectifs de la COP 21 et donc la gare du triangle de Gonesse n'est pas non plus compatible avec celle-ci.</p> <p>Rallonger la ligne 17 en passant par le triangle de Gonesse, c'est supprimer des terres agricoles, alors que le SDRIF affiche au contraire l'objectif de les préserver.</p> <p>Enfin, comment peut-on imaginer que cet immense centre « commercial, culturel et de loisir » (sic) attirera des foules dans un environnement qui n'en manque déjà pas et qui est coincé entre deux aéroports, aux nuisances sonores tellement importantes qu'il y est strictement interdit d'y construire des logements ? Et qui ose prétendre accueillir une clientèle touristique de luxe, dans un tel espace ? Or la fréquentation de la gare du triangle de Gonesse dépendra bien évidemment de la fréquentation d'EUROPA CITY.</p> <hr/> <p>Pour toutes ces raisons, je préconise de renoncer à la gare du triangle de Gonesse, et de faire passer la ligne 17 par un tracé alternatif passant sur le coté du triangle plutôt qu'en son centre. Ce tracé serait moins long, moins coûteux, plus rapide et aurait un impact négatif bien moindre sur l'environnement.</p>	
227	<p>M. PERRET Le Mesnil-Saint-Denis, 78 Général (CR) Vice-président de l'Association du Mémorial des Aviateurs</p>	<p>Avis particulièrement favorable.</p> <p>La nouvelle ligne permettra d'augmenter la fréquentation du Musée de l'air et de l'espace, améliorant ainsi la connaissance de l'histoire aéronautique et des sciences associées, notamment auprès des plus jeunes.</p> <p>Elle permettra aussi de mieux faire connaître le Mémorial des aviateurs, dont l'objet est de commémorer l'ensemble des personnels de l'Armée de l'air morts en service. Ce Mémorial, en cours de réalisation, se composera d'un monument situé sur le parvis du Musée, et d'une borne mémorielle prévue à l'intérieur, dans le Hall des Cocardes.</p>	11
228	<p>Mme ANGOT Chennevières-sur- Marne Assistante</p>	<p>Avis très favorable. L'arrivée du métro est vitale pour le développement de l'aéroport d'aviation d'affaire du Bourget ainsi que du musée de l'Air et de l'Espace, premier musée aéronautique au monde de part ses collections.</p>	11

229	M. ROCHE Paris 16^{ème} Consultant	Ce projet est très important pour les visites françaises et étrangères au Musée de l'air et de l'espace, et aux nombreuses expositions annuelles au Bourget. Aussi les liens avec l'aéroport lui-même: cela améliorera considérablement les facilités d'accès en particulier dans les nombreux cas d'embouteillage sur l'autoroute.	11
230	M. VIENNEY Méré, 78 Ancien président national des officiers de réserve de l'armée de l'air	Je suis éminemment favorable à la desserte rapide du Musée du Bourget car c'est non seulement un haut lieu de découverte aéronautique mais aussi un lieu vivant de mémoire qui contribue au développement de l'esprit citoyen des jeunes français qui d'une manière ou d'une autre sont amenés à le fréquenter.	11
231	M. TEYSSIER La Plaine-Saint-Denis, 93 Ingénieur	Le développement d'un pôle aéronautique industriel sur la plateforme du Bourget nécessite l'amélioration du système de transport. L'engorgement du réseau routier semble démontrer qu'il n'est pas dimensionné pour permettre l'extension des activités industrielles. C'est particulièrement visible lors des trop rares événements d'ampleur (salon aéronautique, eurosatory, salon du véhicule de loisir...) L'aspect environnemental doit aussi être mis au premier plan dans cette stratégie afin d'être vraiment "à long terme". D'une manière générale, les liaisons banlieue à banlieue actuelles sont peu efficaces, certaines zones subissent cette mise à l'écart et peinent à décoller économiquement parlant, donc socialement. Les transports en commun sont donc essentiels !	11
232	X	Je suis très favorable à l'extension de la ligne 17 jusqu'à l'aéroport du Bourget. Cela permettra un bien meilleur accès à l'aéroport lors des événements internationaux qui s'y déroulent (Salons aéronautiques, Conférences, etc.). D'ailleurs, antérieurement (avant guerre je pense) une ligne de tramway desservait l'aéroport du Bourget en partance de la porte de la Villette. A l'époque c'était pour pallier aux manques de transports, aujourd'hui ce serait pour faciliter les déplacements urbains, dans une banlieue saturée.	11
233	X	Je suis très favorable à la desserte de l'Aéroport du Bourget et du Musée de l'Air et de l'Espace augmentant ainsi ses visiteurs.	11

234	Mme WATELLE	Absolument favorable à ce projet : une desserte par métro du Bourget depuis Paris et à terme depuis Roissy CDG sera la bienvenue lors des Salons de l'aéronautique et de manière permanente pour les visiteurs du Musée de l'Air et de l'espace. Enfin un accès simplifié permettant de répondre aux besoins.	11
235	M. GUYOT Saint-Vincent-sur-Oust, 56 Retraité	Avis très favorable.	11
236	M. VALMONT Roissy Ch. De Gaulle Responsable Suivi de Marchés exploitation	Ce projet présente un intérêt stratégique en satisfaction passagers mais aussi pour les travailleurs sur site.	11
237	M. TIXIER Trizay, 17	je suis favorable à l'extension de la ligne 17 nord et arrêts logiques à prévoir extension indispensable et profitable pour le développement des transports en commun dans cette zone et aussi ailleurs.	11
238	Mme FLEURY Saint-Witz, 95 Cadre	Salariée de la société AIRBUS HELICOPTERS qui va s'implanter dès septembre 2016 sur les pistes de l'aéroport du Bourget (côté Dugny), je pense que l'implantation d'une station de métro Le Bourget-Aéroport constituerait un atout indéniable pour le développement de la zone aéronautique du Bourget, pour ses salariés et pour ses habitants. De plus, la liaison directe avec d'une part l'aéroport de ROISSY CDG en 11 mn serait extrêmement appréciée par tous les voyageurs de plus en plus nombreux et d'autre part avec la gare St Lazare serait très pratique pour tous les parisiens.	11
239	M. DELARUELLE Mandelieu, 06 Retraité Aero Alat	Avis super favorable pour la déserte de la ligne 17 à la station "Musée de l'Air".	11
240	M. MARTEL-COINTE Balma, 31 Gestionnaire	L'extension de la ligne 17 est plus que souhaitable. Bon nombre de salariés travaillent sur le site AIRBUS à proximité du Musée de l'Air. Il semble indispensable de prolonger la ligne existante car le site aéronautique du Bourget, outre le Musée de l'Air, accueille un certain nombre de manifestations (COP 21 par exemple) qui engendrent des difficultés notoires de circulation automobile. De même les habitants du Bourget sont dans l'attente de transports en commun supplémentaires.	11

241	M. DA CRUZ Paris 4 ^{ème} Directeur financier	Observation : avis super favorable pour la déserte de la ligne 17 à la station "Musée de l'Air"	11
242	X Cadre sûreté groupe ADP	En tant que salarié du groupe ADP et travaillant à CDG, je suis très favorable à l'extension de cette ligne qui sera un plus pour les 2 plateformes aéroportuaires et pour les riverains salariés.	11
243	M. MASSALOUX	Avis favorable pour le déploiement de la station de métro "Musée de l'Air".	11
244	M. VOLAN Milly-la-Forêt, 77 Retraité de l'aéronautique	Intérêt évident d'avoir une station au pied du musée: - désengorgement de l'autoroute lors du salon du Bourget -accès facilité à ce beau musée	11
245	Mme ZERBIB-GIRY	Avis très favorable.	11
246	X	Le développement de la ligne 17 du métro jusqu'à l'aéroport du Bourget est absolument nécessaire pour le développement du pôle de compétitivité aéronautique du Bourget.	11
247	M. MERAT Bagnole,93 Acheteur	Il est urgent de construire la ligne 17 du Grand Paris.	11
248	X	Avis favorable.	11
249	M. LOPEZ Paris 16 ^{ème} Retraité Ingénieur	Je suis favorable à l'ouverture d'une ligne desservant directement ou indirectement l'aéroport du Bourget Musée de l'Air.	11

	Aéronautique PDT		
250	M. DELCOURT Gensac-la-Pallus, 16 Délégué Général	La desserte du Bourget est impérative pour permettre enfin un accès aisé à ce patrimoine aéronautique difficile d'accès par les modes actuels de transport en commun.	11
251	M. DE ROUSIERS Saint-Maurice-des-Lions, 16 Retraité	La desserte du Musée de l'air par une ligne de métro serait une très grande avancée permettant à de nombreux étrangers et français notamment la jeunesse, de mieux percevoir le patrimoine aéronautique et spatial de notre pays.	11
252	M. LABRUCHERIE Cassis, 13 Pilote de ligne retraité Auditeur IOSA	Je suis très favorable à l'extension de cette ligne jusqu'au Bourget pour permettre à tous de pouvoir se rendre aisément au Musée de l'Air et ainsi prendre conscience de l'importance de la France dans le développement de l'aviation.	11
253	M. LE CUNFF Vauréal, 95 Enseignant	Non à ce grand projet inutile ! Supprimer des terres agricoles au profit de monstres de la consommation, non. Au delà du désastre écologique que cela représente, ce projet ne créera pas d'emplois : au mieux, il en délocalisera. Laissons ces terres agricoles, n'en faisons pas des pistes de ski ! La raison doit l'empoter sur le profit !	HS
254	X	Je suis favorable à la ligne 17 Nord du réseau de transport public du Grand Paris.	11
255	M. GACON Le Plessis-Robinson,92 Retraité	Avis très favorable. La France doit garder son rang dans le domaine aéronautique et un accès commode à ce beau musée est un plus.	11
256	M. TISSERAND	Je suis favorable au développement de la ligne 17 avec un arrêt au Bourget.	11
257	M. ESCOFFIER Saint-Raphaël, 83 Retraité	Je juge indispensable le projet.	11

258	M. COLIN Bruxelles Expert aéronautique	L'extension de la ligne 17 et son raccordement à CdG sont indispensables non seulement pour l'aspect culturel majeur du musée de l'air et de l'espace, mais aussi pour le désenclavement de cette zone et un accès plus direct à l'aéroport pour tous les passagers en transit longue durée désirant faire une activité culturelle en attendant leur vol.	11
259	M. POPULAIRE La Celle-les-Bordes, 78 Retraité	Je suis tout à fait favorable à ce projet qui facilitera grandement les possibilités de transport pour les personnels de la zone technique de l'aéroport du Bourget et permettra le développement du musée de l'air. Il facilitera aussi le transport des visiteurs lors des expositions sur le parc du Bourget.	11
260	M. REY Courbevoie, 92 Ingénieur	Tout à fait favorable à la déserte du Musée de l'Air par métro, enfin !	11
261	M. DE ROQUEFEUIL Paris 16^{ème} Ingénieur	Il faut desservir le Bourget, en particulier le musée de l'air avec la prolongation de la ligne 17.	11
262	M. BLOCH Paris 15^{ème} Pilote de ligne	Je suis très favorable à l'extension d'une ligne de métro desservant l'aéroport Paris Le Bourget. En effet, comme tous les aéroports parisiens, ceux ci sont trop éloignés en termes de facilité d'accès. A l'aéroport du Bourget qui certes ne concerne pas une masse importante de passagers voyageant en avion, ceci permettrait de valoriser le Musée de L'air et de L'espace ainsi que durant des événements ayant lieu sur ce site emblématique de la région parisienne, tel que le Salon du Bourget.	11
263	M. BONNARDOT Paris 15^{ème} Militaire	Je suis particulièrement favorable à la création d'une station "Aéroport du Bourget - Musée de l'air" sur la future ligne 17 nord .	11
264	M. MEROLA Paris 4^{ème} Retraité	Oui je suis pour l'amélioration de la desserte de cette banlieue oubliée car il y a encore des espaces dégagés dont il vaut mieux créer à l'avance l'organisation des dégagements si l'on veut quelque chose de moderne. L'accès facile au Musée de l'Air est un argument supplémentaire.	11
265	M. LENGART Rambouillet 78 Avocat	Il est très important que le Musée de l'Air et de l'Espace soit bien desservi car il s'agit d'un élément important de l'attrait culturel du Grand Paris.	11

266	M. YDIER Plaisir, 78 Retraité, pilote et écrivain	Avis de soutien favorable au projet.	11
267	M. DEMILLY Saint-Brice-sous-Forêt, 95 Cadre Airbus	L'arrivée du métro au sein de l'aéroport du Bourget constituerait un atout fondamental pour le développement du pôle de compétitivité aéronautique du Bourget.	11
268	M. MARTEL La Celle-St-Cloud, 92 Ingénieur Dassault- aviation	Ce serait très bien d'avoir un métro desservant directement le musée. Pensez également au salon du Bourget. 100 ans qu'on attend la ligne.	11
269	M. DUCLAUX	La desserte de l'aéroport et du musée doit être améliorée, cela me paraît indispensable pour le développement du musée et du salon du Bourget.	11
270	X	Je suis favorable à ce que le projet de ligne de métro 17 passe par l'aéroport du Bourget, afin que cela facilite l'accès à ce site aujourd'hui difficile à rejoindre en transports en commun.	11
271	M. ICHAC Issy-les-Moulineaux, 92 Général de brigade aérienne	Avis très favorable, pour permettre au Musée de l'Air et de l'Espace de bénéficier de facilités d'accès lui permettant une visibilité dont dispose déjà, dans Paris, le musée de l'Armée aux Invalides et le musée de la Marine au Trocadéro.	11
272	M. FARBOS Nogent-sur-Marne, 94 Retraité	Je suis tout à fait favorable à l'implantation d'une station de métro " Aéroport du Bourget " au pied du Musée de l'Air, dans le cadre de la réalisation de la Ligne 17 Nord et cela le plus tôt possible. Cet aménagement revêt une importance particulière pour le développement local et l'avenir de ce haut lieu de l'Histoire de l'Aéronautique Française, et internationale.	11

273	M. TCHATALIAN Sartrouville, 78 Ingénieur	Avantages : moins de pollution. Il n'y a plus de souci de parking. Economie d'essence et usure du véhicule. Arrivée directement au musée. Inconvénient : lenteur des transports, correspondances, mais bon...	11
274	M. BOLLEY Chilly-Mazarin, 91	L'idée d'un arrêt face au Musée de l'Air me semble essentiel si l'on souhaite vraiment qu'un maximum de personnes vienne découvrir les progrès vertigineux que l'aéronautique a fait depuis les premiers vols il n'y a pas si longtemps.	11
275	M. CHARTIER Issy-les-Moulineaux,92 Retraité	Je souhaite la desserte du musée de l'Air et de l'Espace par la future ligne 17.	11
276	M. HAYS Versailles,78 Retraité	La desserte de l'aéroport du Bourget (Musée de l'air et Salon international de l'aéronautique) doit être améliorée au moyen de la ligne 17.	11
277	M. PORCHER Paris 3ème	Je suis particulièrement favorable à la création d'une station "aéroport du Bourget - musée de l'air" sur la future ligne 17 nord .	11
278	M. JAMBON Biarritz, 64 Retraité	Je suis tout à fait favorable à l'extension de la ligne RER jusqu'au musée de l'Air N° 17.	11
279	M. LAFON Paris 15ème	Je suis particulièrement favorable à la ligne 17 pour les raisons suivantes : - nécessité de rejoindre dans des délais courts l'aéroport de Charles de Gaulle, contrairement à la situation actuelle ; - nécessité de desservir correctement le Musée de l'Air avec une station en face de son accès principal.	11
280	M. BRAQUE Dax, 40 Président des amis du musée de l'ALAT	Je suis favorable à cette ligne 17 qui ne peut que favoriser le développement du musée de l'Air.	11

281	M. GUERNON Choisel,78 Retraité	Je suis favorable à ce que la ligne 17 desserve l'aéroport du Bourget permettant ainsi un accès plus aisé à ce secteur d'Ile de France. En facilitant aussi l'accès au Musée de l'Air, cela permettrait d'augmenter la fréquentation de ce très intéressant lieu reflétant notre histoire et nos techniques dans le domaine aérien.	11
282	M. MIGNOT Lyon, 69 Consultant	Je pense qu'il est important de créer une station de métro devant le Musée de l'air et de l'espace du Bourget pour deux raisons principales : - c'est un site unique en Europe, tant ce qu'il présente est original et varié en matière d'aéronefs anciens et récents qui montrent toute la richesse de notre passé et la gloire de nos pilotes (le Petit Prince de Saint Exupéry est, après la Bible, l'ouvrage le plus imprimé au monde), - la France est l'une des premières nations de l'aéronautique civile et militaire et doit mettre en valeur son patrimoine : sans station proche, le Musée n'est pas aussi fréquenté qu'il devrait l'être pour le rayonnement national. Je crois donc qu'il faut sérieusement étudier cette desserte qui manque aujourd'hui.	11
283	M. PAPILLON Meudon, 92	Je suis très favorable à la desserte de l'aéroport du Bourget par la ligne 17.	11
284	M. SILVY Limas, 69 Cadre	Avis très favorable, à la fois pour le Musée de l'air, le Salon international du Bourget et le développement de Paris autour de cette nouvelle ligne.	11
285	X	Je suis favorable à ce que la ligne 17 desserve l'aéroport du Bourget permettant ainsi un accès plus aisé à ce secteur d'Ile de France. En facilitant aussi l'accès au Musée de l'Air, cela permettrait d'augmenter la fréquentation de ce très intéressant lieu reflétant notre histoire et nos techniques.	11
286	M. FOURNIER Marseille, 13	Je suis tout à fait favorable à la création de la ligne 17 qui autorisera un accès beaucoup plus aisé au Salon aéronautique du Bourget, à Charles De Gaulle et enfin au Musée de l'Air qui a tout de même le mérite de rappeler et de raconter la forte vocation aéronautique de la France, souvent ignorée parce que peu mise en valeur par nos élites sauf quand Airbus emporte un beau contrat.	11
287	M. FROMMER Saint-Dié-des-Vosges, 88	Je suis favorable à la construction de cette ligne qui permettra de démocratiser l'accès à un des plus beaux Musées de l'Air, qui ne manquera pas de susciter des vocations.	11

	Retraité de l'Armée de l'Air		
288	M. BASSET Ciboure, 64 Retraité	Je suis très favorable à la desserte de l'Aéroport du Bourget et du Musée de l'Air et de l'Espace.	11
289	M. LEGENDRE Retraité	Avis très très favorable. Le Musée de l'Air et de l'Espace réunit des documents, éléments et pièces originales de tellement grande valeur historique, présentés en outre dans l'ancienne Aérogare du Bourget, extraordinaire témoin architectural, qu'il est inconcevable que son accès ne soit pas à la hauteur de la réputation de notre Capitale.	11
290	M. DE MONTCHENU Paris 15^{ème} Militaire de carrière	AVIS favorable pour une desserte du musée de l'air qui en facilitera l'accès pour les jeunes scolaires et suscitera des vocations !	11
291	M. POLACCO Paris 16^{ème} Journaliste Aviateur	La prolongation de la ligne 17 vers le Bourget, et le Musée de L'air est une chose indispensable pour le rayonnement des ailes françaises. Le Bourget est une chance. Les USA n'ont pas un terrain Musée à leur disposition. Le développement économique de ce musée est lié à son accès. C'est une opportunité culturelle, industrielle et économique à ne pas rater.....	11
292	M. CHRISTOPHE Eysines, 33 Retraité	En tant que pilote retraité, je suis heureux de voir que nos deux aéroports parisiens vont enfin pouvoir être reliés simplement au centre ville. Roissy bénéficiait déjà d'un accès direct ; mais avec ses multiples arrêts et l'affluence des heures de point, cet accès n'est pas digne d'un aéroport majeur. Et Orly va bénéficier d'une ligne directe qui lui faisait défaut. Par ailleurs, comme ancien de l'armée de l'air, je me réjouis de voir le Musée de l'air desservi au plus près par une nouvelle ligne. Ses magnifiques collections méritent de pouvoir être admirées par un public plus nombreux.	11
293	M. COTTET Le Pré-Saint-Gervais, 93 Agent poste telecom	Avis défavorable Certes l'idée de désenclaver peut sembler intéressante. Toutefois replacée dans son contexte spatial et temporel la même idée peut alors devenir douteuse voire inepte. Dans le cas présent il peut être important d'essayer de penser ce territoire à horizon de 20 à 30 ans. Négliger la disparition de terres arables et agricoles de haute teneur, oublier la baisse tendancielle des ressources et des énergies non renouvelables, écarter la prise en compte des conséquences des risques	12

		climatiques sur l'approvisionnement alimentaire du nord de l'Île de France, reléguer les sujets du nombre et prix des déplacements, ne pas intégrer l'aspiration des populations locales à des espaces verts (ouverts et gratuitement accessibles) plutôt qu'au béton ainsi que d'autres risques ne s'inscrivent pas dans une logique de préservation de l'espace légué aux générations futures et semblent flatter hélas plus des égo et entretenir comme souvent une vision court termiste.	
294	M. ROBINEAU Versailles,78 Historien de l'aéronautique	Quand ils ne sont pas en centre ville (Washington), tous les grands musées de l'air et de l'espace sont directement accessibles par des moyens de transport public rapides, à grand débit et fréquents. La ligne 17, envisagée, répondrait à cette exigence, tout en favorisant aussi les diverses manifestations organisées sur le site aéroportuaire. Il n'est que temps de réaliser ce projet nécessaire.	11
295	M. DELCOMBRE Soisy-s/s- Montmorency,95 Editeur Conseiller municipal de Soisy-s/s-Montmorency	Je suis très réservé sur l'intérêt même de réaliser cette ligne 17 qui dessert surtout des pôles d'activités entre eux en ignorant largement les pôles d'habitation et qui est en concurrence avec le projet CDG Express. Mais, si elle se fait, cette ligne 17 devra au moins : . supprimer le détour par la gare du Triangle de Gonesse qui n'est prévue que pour desservir des intérêts privés en complète contradiction avec les objectifs de la COP21 ; . prévoir une correspondance ergonomique avec la ligne H du Transilien qui, elle, dessert des centaines de milliers d'habitants. Cela permettra à nombre d'entre eux de ne plus transiter par Paris pour rejoindre Paris ou La Défense.	1 C
		A l'évidence il faudrait que les deux projets ligne 17 et CDG Express soient débattus ensemble, de même que les divers projets d'aménagement concernant ces zones.	6
296	M. DE CREVOISIER Retraité	Je suis très favorable au projet permettant de faciliter l'accès au musée de l'Air ; et ce, à double titre : - comme ancien élève de l'Ecole de l'Air - pour permettre au plus grand nombre de mieux comprendre la place de la France dans l'histoire de l'aéronautique, domaine dans lequel elle a été et est toujours pionnière. Soyons fiers de notre histoire et montrons-le.	11
297	M. MOLINARI Soisy-s/s- Montmorency, 95	Favorable au projet. ligne 17 souhaitable ;	11

	Retraité		
298	M. GUILLON Retraité	J'émet un avis extrêmement favorable à la création de la ligne 17 Nord pour faciliter non seulement la desserte de ce secteur de la banlieue parisienne mais aussi celle du Musée de l'Aviation : lieu éducatif et de mémoire.	11
299	M. BUCK Paris 4^{ème} Retraité	Je pense que la ligne 17 devrait être prioritaire ne serait-ce que pour désenclaver l'aéroport de Bourget.	11
300	M. VILLAIN Meudon, 92 Retraité	Avis très favorable. Le Musée de l'Air et de l'Espace réunit des documents, éléments et pièces originales de tellement grande valeur historique, présentés en outre dans l'ancienne Aérogare du Bourget, extraordinaire témoin architectural, qu'il est inconcevable que son accès ne soit pas à la hauteur de la réputation de notre Capitale.	11
301	X	Je suis très favorable à la mise en service de cette ligne qui permettra de desservir l'aérodrome du Bourget et le Musée de l'Air en 20 minutes au départ de Paris.	11
302	M. GROSMIRE Besançon, 25 Officier général de l'armée de l'air	La création de cette ligne métro n° 17 jusqu'au pied du musée de l'air et de l'espace du Bourget serait une excellente chose, sous réserve bien sûr que son coût ne soit pas prohibitif au regard de la répercussion qui en sera nécessairement faite sur les impôts locaux et taxes diverses payées par les particuliers et les entreprises, déjà très lourdement impliqués. Il est vrai que l'accès actuel au musée est quelque peu fastidieux, compte tenu de sa situation géographique en dehors de Paris, ce qui décourage vraisemblablement un certain nombre de visiteurs potentiels (français et étrangers) de faire le déplacement. Pourtant, ce musée est absolument remarquable et il ne serait pas concevable que la France, pays pionnier de la grande aventure de l'aviation, ne s'efforce pas de trouver une solution pragmatique à son relatif isolement en améliorant notoirement son accès par la voie des transports en commun. Pour mémoire, le site principal de son équivalent à Washington est situé en pleine ville sur le National Mall et ne désemplit pas à longueur d'année !	11
303	M. ARCIERO Conseiller départemental du Val d'Oise Conseil municipal de	En tant que conseiller départemental, élu et habitant de l'est du Val d'Oise, je tiens à réaffirmer mon soutien au projet de ligne 17 Nord du Grand Paris Express. Il s'agit d'un élément structurant pour le développement de notre territoire, avec la future implantation d'EuropaCity et l'aménagement du Triangle de Gonesse. Dans ce secteur parmi les plus durement touchés de France par le chômage, il est indispensable de montrer l'engagement de la puissance publique et de mettre toutes les chances de notre côté.	11

	Survilliers, 95		
304	M. CALBET Montélier, 26 Retraité ALAT	Une liaison par métro avec interconnexion de l'aéroport CDG me semble un plus pour le musée. Accéder par la route est de plus en plus complexe, coûteux en CO ² en temps et énervement surtout pour le provincial que je suis. OK pour le projet.	11
305	M. LOUVION Lambesc, 13 Retraité	J'approuve entièrement ce souhait de voir une station de métro/RER desservir directement le musée de l'Air. J'espère sincèrement que ce projet aboutira.	11
306	M. PECHUZAL Rambouillet, 78 Ingénieur	Je suis favorable au développement de la ligne 17; tout progrès et développement des transports dynamisent notre pays.	11
307	M. LAURENT Tournus, 71 Officier pilote retraité de l'Armée de l'air	Je suis tout à fait favorable à la desserte du Musée de l'air et de l'espace au Bourget par une future ligne de métro (ligne 17 vers CDG). Cet équipement à venir faciliterait l'accès à ce musée dont l'intérêt n'est plus à démontrer.	11
308	M. PINAUD Saint-Germain-en-Laye, 78 Consultant	Le patrimoine aéronautique du Musée de l'air est le plus important au monde sur certains segments, la France est le pays des pionniers de l'aéronautique Elle a su conserver au sein du musée de l'air le meilleur de cette fabuleuse histoire mais d'autres musées internationaux moins bien dotés sont plus connus car plus faciles d'accès. Il faut profiter de la création de la ligne 17 pour faciliter l'accès du plus grand nombre à ce patrimoine universel. Et si certains veulent être mercantiles, qu'ils n'oublient pas que l'aéronautique française est le premier contributeur positif à notre balance des paiements et que nous le devons aux pionniers honorés au musée de l'air.	11
309	X	Aujourd'hui, le Musée de l'air et de l'espace, fort de remarquables collections uniques en France, est handicapé par un accès des plus malaisés qui décourage nombre de visiteurs, tant français qu'étrangers. Dans le cadre de l'aménagement du Grand Paris, il serait inconcevable et absurde de ne pas remédier à cet état de fait, et permettre à ce musée d'atteindre la fréquentation qu'il est en droit d'espérer, comme tous les autres grands musées aéronautiques internationaux.	11

310	M. HUET Issy-les-Moulineaux, 92 Officier général 2S	Avis très favorable à la desserte de l'aéroport du Bourget par la future ligne 17.	11
311	M. JAVELLE Tournefeuille Retraité	Je pense qu'un métro desservant le musée de l'air du Bourget est indispensable et inciterait de nombreux touristes à le visiter. Peut-être en aérien si c'est possible car moins coûteux.	1 C
312	X	Ce secteur dispose de ressources foncières intéressantes ; il serait donc intéressant d'en améliorer la desserte avant la construction d'ensembles immobiliers importants.	4
313	M. MOULARD Paris 20 ^{ème} Urbaniste	Le surcoût engendré par la desserte du triangle de Gonesse ne se justifie pas au vu du faible intérêt urbain, social et économique du projet d'Europacity (destruction de terres agricoles fertiles, construction d'un méga projet à l'équilibre financier incertain, menace sur l'emploi dans les commerces existants, privatisation de l'espace public à des fins capitalistiques, etc.). Les franciliens n'ont pas à payer ce surcoût qui viendra remplir les poches d'un géant de l'agroalimentaire et de l'immobilier : le Grand Paris Express doit être au service des territoires, et non des multinationales!	1 C
314	M. TERNAY Paris 13 ^{ème} Conseil de Gestion	Je suis favorable à ce projet. Pour raccourcir les temps de trajet. Je me souviens que la dernière fois que j'y suis allé, c'était très long.	11
315	M. BREVOT Villeneuve-de-Marsan, 40 Officier Général Armée de l'Air	Avis particulièrement favorable. Nous avons un des plus beaux Musée de l'Air et de l'Espace du monde, mais avec des conditions d'accès pour le grand public parfaitement décourageantes. Ceci est d'autant plus navrant que la France est en grande partie à l'origine de l'aviation. Il était grand temps de mettre fin à cette situation ridicule. C'est ce que propose ce projet en prévoyant enfin un accès direct et rapide au Musée.	11
316	M. BOULIA Lyon, 69	Avis favorable.	11

	Informatique		
317	M. NEGLAIS Fléville, 54 Retraité	Je suis favorable à ce projet pour raccourcir le temps de trajet vers Le-Bourget. Je me souviens que la fois où je suis allé au Musée de l'Air en utilisant les transports en commun, c'était très long et peu pratique.	11
318	M. BOUSSELET Montreuil, 93	Je suis très favorable à une extension de la ligne 7, se prolongeant jusqu'au musée de l'air et de l'espace. Cette extension sera très favorable au musée et contribuera à réduire les nuisances pour les riverains et observées lors des grands salons, concerts ou rassemblement organisés sur cette plateforme. La liaison bout-en-bout entre Paris intra muros et ce site constituera une alternative de déplacement qui devrait réduire l'usage de la voiture.	11
319	M. LARRIGNON Arcachon, 33 Retraité	Très favorable à cette ligne qui permettrait de désenclaver ce secteur du Grand PARIS et autoriserait son développement en terme de population. De plus les activités autour de l'aéroport du BOURGET mériteraient cette connexion directe avec PARIS et sa proche banlieue.	11
320	M. VINCHON Mallemort, 13 Entrepreneur	La Desserte de l'aéroport du Bourget et du Musée de l'air est fondamentale pour la renommée du Grand Paris.	11
321	M. RICOUR Aix-en-Provence, 13 Gérant de sociétés	Je suis extrêmement favorable à la desserte du Musée de l'Air et de l'Espace par la future ligne 17 du métro.	11
322	M. BRUNET Retraité	Avis très favorable car l'accès au Bourget est actuellement fastidieux.	11
323	M. DENUÉL Bougival, 78	Je suis très favorable à la réalisation de cette ligne de métro qui désenclavera cette banlieue de Paris difficile à atteindre, facilitera l'accès à l'aérodrome du Bourget, notamment lors des grands salons aéronautiques et permettra un accès plus aisé au Musée de l'air et de l'espace.	11

324	M. GRADOS Mareil Marly, 78 Colonel Armée de l'Air	Avis favorable à l'établissement de cette ligne 17 jusqu'au Musée de l'Air.	11
325	X	La ligne 17 permettrait de décongestionner le trafic routier en ayant un impact positif sur la pollution atmosphérique, et permettrait un accès facilité aux divers salons du Bourget ainsi qu'au Musée de l'Air et à sa magnifique collection aéronautique. Avis très favorable.	11
326	M. ORIGNAC Six-Fours-les-Plages, 83 Retraité	Une desserte du musée de l'Air et du Salon de l'Aéronautique, à l'occasion du Grand Paris me semble une évidence (c'est notre patrimoine) .	11
327	M. GAY Le Puy Ste Réparate, 13 Retraité	Je suis favorable à la création de la ligne 17 avec arrêt au Bourget (Musée de l'Air et de l'Espace.)	11
328	M. ANTOINE Blenod-les-Toul, 54 Pilote de chasse retraité	Cette station de métro est plus qu'indispensable pour le secteur du Musée de l'Air et de l'Espace mais aussi pour les manifestations organisées dans le secteur comme le Salon du Bourget.	11
329	Mme TECHTACH Villiers-le-Bel, 95	Les transports représentent une priorité absolue en ce qui concerne l'accès à l'emploi et ces projets sont indispensables au développement de l'est valdoisien, au développement de notre Département et c'est la raison pour laquelle nous soutenons le projet de la ligne 17 Nord du Grand Paris Express. Le projet de ligne 17 Nord du Grand Paris Express est une opportunité pour le Val d'Oise, l'est du Val d'Oise notamment et la Seine Saint Denis. le respect des délais annoncés à savoir 2024, la nécessité de la réalisation du Barreau de Gonesse reste une priorité pour notre territoire. Je suis FAVORABLE.	4 11
330	X	Je trouve ce projet assez cohérent et très intéressant pour tous ceux qui veulent se rendre au musée de l'Air et de l'Espace sans trop de difficultés.	11

331	M. GAUSSERES Chanteau, 45 Retraité	La desserte d'un musée de renommée internationale (le musée de l'air et de l'espace) ne peut qu'être un plus pour nous et pour le tourisme national et international. Pour nous les provinciaux et pour les étrangers nous sommes souvent oubliés et perdus quand les transports demandent des délais et des complications multiples.	11
332	M. CARPENTIER Les Lilas, 93	Il faut ABSOLUMENT empêcher ce projet !!! C'est une honte au niveau écologique. C'est une aberration au niveau économique. C'est un tissu de mensonges quand à la création d'emplois sur le secteur. C'est un cadeau fait à des entrepreneurs irresponsables. Il faut donner de l'argent pour installer des jeunes agriculteurs qui développent des fermes en permaculture biologique !!! Pas besoin de beaucoup d'espace mais de très bon rendements et qui créeront de l'emploi de façon durable et locale. (cf la ferme du Bec Hellouin : http://www.fermedubec.com)	12
333	M. DE FAUTEREAU Boulogne-Billancourt, 92 Retraité	Ce témoignage d'un aspect de la grandeur de la France et du génie national DOIT être desservi par les transports en commun.	11
334	X	Cet arrêt pour le Musée de l'Air et de l'Espace est indispensable. Cela facilitera grandement l'accès au Musée, surtout pour les personnes de province, qui n'ont pas forcément d'autres moyens de déplacements que les transports en commun quand ils viennent à Paris. Ce musée est magnifique, et cet accès permettra à tous d'y accéder, et pas seulement à des privilégiés qui ont un véhicule, et limitera la pollution.	11
335	M. MEUNIER Ingénieur général des Mines en retraite	Desservir le musée de l'Air, l'aéroport du Bourget, le salon du même nom par le métro me paraît absolument indispensable, aussi bien pour les personnes qui travaillent dans ce secteur géographique que pour le tourisme. Je me permets de rappeler que l'équivalent américain de notre musée de l'Air, le musée de l'Air et de l'Espace, est situé en plein Washington, à deux pas de la Maison Blanche et du Sénat, donc accessible à pieds à tout touriste!	11
336	M. RUFER Antony, 92 Retraité	Je suis favorable au projet de desserte de l'aérodrome du Bourget.	11

337	Mme ULVOA Militaire	Il est essentiel de disposer d'un arrêt desservant l'aéroport du Bourget et le Musée de l'air et de l'espace. Le salon du Bourget se doit de pouvoir disposer d'un accès direct et pratique. Il faut valoriser notre patrimoine et notre présence dans le secteur industriel de l'aéronautique et de l'espace. Ne pas desservir ce site, c'est desservir tout le domaine!	11
338	Mme MAHENDRAN Garges-lès-Gonesse, 95 Conseillère départementale Adjointe au maire de Garges-lès-Gonesse	L'Est du Val d'Oise, et en particulier certaines villes dont Garges-lès-Gonesse, souffrent d'une image très négative et d'un fort taux de chômage. C'est de l'avenir des jeunes de nos communes dont il est question. Nous devons nous mobiliser pour leur donner toutes les chances de réussite, leur donner des possibilités de formation et d'emplois accessibles. C'est pourquoi, je soutiens le projet de la ligne 17 du métro automatique. Avec l'implantation d'une gare sur notre territoire, nous permettrons aux jeunes de l'est du Val d'Oise d'accéder rapidement aux zones d'emplois de Roissy, de Paris et de La Défense, et ainsi de lutter contre le chômage. Désenclaver notre territoire est la meilleure garantie d'avenir que nous pouvons donner à nos jeunes et à nos communes.	11
339	M. MIGNARD Nerville-la-Forêt, 95 Retraité	Je suis très favorable au prolongement de la ligne jusqu'au Bourget pour des raisons de commodité d'accès au Musée de l'Air.	11
340	M. VIANT Paris 16^{ème} Retraité	Très favorable pour le rayonnement de l'aéronautique française.	11
341	M. THIEBAUT	La desserte du Bourget par le métro est d'un grand intérêt pour maintenir au standard international l'attractivité de ce site lors des grandes manifestations de renommée mondiale et desservir toute l'année le Musée de l'air et de l'espace de renommée mondiale lui aussi.	11
342	M. GELEE Paris 8ème	L'accès à l'aéroport du Bourget, notamment pour les manifestations qui y ont lieu et tout particulièrement pour le musée de l'air et de l'espace, est actuellement difficile par les transports en commun. Pour des raisons pratiques, écologiques, de gain de temps, une prolongation de la ligne 17 jusqu'à l'aéroport serait vraiment un "plus".	11
343	X	Je suis favorable à cette future ligne de métro qui pourra desservir avec plus de facilité, le Musée de l'Air et de l'Espace et la zone aéroportuaire. De plus, les habitants des alentours, qui n'ont que le bus comme moyen de transport, profiteront aussi du métro.	11
344	M. DE RICHEMOND Saint-Mandé, 94	La liaison ferroviaire de la future ligne 17 paraît tout aussi essentielle que les rocades autour de Paris, en particulier pour la desserte de l'aéroport du Bourget et ses liaisons vers Paris et Charles de Gaulle.	11

	Retraité	Elle ne doit pas être différée.	
345	M. TURPIN Néry, 60 Agent de maîtrise	Je suis très favorable pour cette nouvelle ligne de métro et de cet arrêt sur l'aéroport du Bourget, il est temps de développer les transports en commun et notamment pour ceux qui viennent de province comme moi, idéalement, ce serait d'avoir de grand parking, tout autour de la région Parisienne et que ces derniers soient reliés aux transports en communs comme cela se fait à Strasbourg et dans bien d'autres villes, la transition durable des transports c'est maintenant. J'espère que ce projet sera réalité prochainement.	11
346	M. MOREAU Elancourt, 78	Avis favorable pour la desserte de l'aéroport du Bourget et du musée de l'air.	11
347	M. WALCK Figeac, 12 Colonel honoraire de l'armée de l'air	Très favorable à la présence d'une station de métro à proximité du musée de l'air.	11
348	M. SCIBERRA Paris 10ème	Je suis très favorable à ce prolongement. Pour une fois on anticipe vraiment l'accroissement urbain le long du parcours. Les équipements existant déjà comme le Musée de l'AIR en seront aussi les premiers bénéficiaires Quant aux habitants ils verront leurs moyens publics de transport grandement améliorés : nombre, rapidité et régularité.	11
349	X	Très favorable à la prolongation de la ligne 7 nord pour accéder au musée de l'air et de l'espace.	11
350	M. BERINGER Meudon, 92 Ingénieur	Avis très favorable.	11
351	M. HARMANT Ingénieur	Le site de l'aéroport du Bourget est une pièce maîtresse du patrimoine aéronautique de la France. Il mérite une desserte plus rapide et plus commode que les transports publics actuels.	11

352	M. MARTIN	Je suis favorable à la construction de la ligne de métro prolongation de la ligne 17.	11
353	X	Avis hautement favorable à la ligne 17 du métro.	11
354	M. DE KERDANET Ville-d'Avray, 92 Retraité aéronautique	Avis très favorable pour une station de métro à proximité du Musée de l'Air.	11
355	M. FRUT Valence, 26 Officier Général retraité	Avis très favorable à la ligne 17 Nord qui desservira l'aéroport du Bourget.	11
356	X	Je suis favorable au tracé de cette nouvelle ligne, avec en particulier la station "le Bourget-Aéroport" qui permettra de desservir le musée de l'air et de l'espace et donc de développer la fréquentation de cet établissement public qui concoure au rayonnement des ailes françaises.	11
357	M. BRAULT Valence, 26 Retraité de l'Armée de Terre	L'accès à l'aéroport du Bourget, notamment pour participer aux manifestations qui y ont lieu et tout particulièrement visiter le musée de l'air et de l'espace, est actuellement difficile par les transports en commun. Un prolongement de la ligne 17 et une station à proximité de l'aéroport du Bourget permettraient d'en faciliter l'accès.	11
358	M. VERNET Le Chesnay, 78	Avis très favorable pour une station de métro desservant le Musée de l'Air au Bourget.	11
359	M. SADIN Thiais, 94 Ingénieur retraité	Je soutiens vivement ces connections car : - Le Musée de l'Air et de l'espace bénéficierait d'une desserte qui permettrait au plus grand nombre de pouvoir venir et touchant la jeunesse sur les racines des savoirs et de leur quotidien, cette connaissance ne pourrait que leur être bénéfique. - Ayant travaillé dans une société implantée au Bourget, les liaisons avec Roissy serait facilitée.	11 11
360	M. JACQUES Sarcelles, 95	Je suis très favorable au projet de ligne 17 pour relier Pleyel à Roissy en passant par le Bourget et Gonesse. C'est indispensable pour le désenclavement de l'est du Val d'Oise, cela améliorera l'accès à l'emploi et cela facilitera la réalisation du projet EuropaCity à Gonesse.	4

		Je souhaite de plus que la ligne H qui passe par Sarcelles puisse être raccordée à la gare du métro de Pleyel. Cela raccordera au Grand Paris toute une partie supplémentaire du Val d'Oise.	5
361	M. ABADIE Créteil, 94 Retraité	Je suis favorable à la construction de la ligne 17 nord avec une station "Aéroport du Bourget - Musée de l'air et de l'espace" car il n'existe pas actuellement de moyen de transport en commun pratique pour se rendre de l'une des villes du Val de Marne à l'aéroport du Bourget. De ce fait les habitants du 94 concernés sont obligés de prendre leur véhicule personnel et emprunter un itinéraire routier déjà très encombré (A86).	11
362	Mme GIOBELLINA Paris 13^{ème} Vice Présidente France Nature Environnement IDF	Avis de l'Union régionale France Nature Environnement Ile-de-France FNE Ile-de-France FNE Ile-de-France constate que le dossier souffre de nombreuses insuffisances et que l'utilité publique du projet n'y est pas démontrée. Toutefois FNE Ile-de-France rappelle qu'elle est tout à fait favorable aux transports en commun en rocade. Même si la priorité doit être l'entretien et la modernisation du réseau existant, les budgets d'investissement de nouvelles lignes doivent surtout desservir les territoires urbains existants mal desservis. La ligne 17 ne répond pas à cet objectif.	12 C
		constate que trois consultations sont conduites séparément et en parallèle sur des projets qui sont intimement liés : débat public sur Europacity, consultation publique sur la ZAC du Triangle de Gonesse et enquête publique sur la ligne 17 nord. Cette approche fractionnée ne répond pas à la directive européenne dite «Plans et programmes» et ne garantit pas la participation du public.	6
		FNE Ile-de-France rappelle qu'elle est tout à fait favorable aux transports en commun en rocade. Même si la priorité doit être l'entretien et la modernisation du réseau existant, les budgets d'investissement de nouvelles lignes doivent surtout desservir les territoires urbains existants mal desservis. La ligne 17 ne répond pas à cet objectif. Sur l'absence d'évaluation environnementale globale Comme le souligne l'Autorité environnementale (Ae), « le contour du programme de travaux retenu dans l'étude d'impact est incomplet, car il ne prend pas en compte tous les projets avec lesquels il constitue une unité fonctionnelle ». Il s'agit notamment des travaux de la future gare du terminal T4 de l'aéroport de Roissy, de ceux de la gare du Mesnil-Amelot mais aussi et surtout des importants projets urbains du Triangle de Gonesse. Concernant la ZAC du Triangle de Gonesse, 80 hectares de terres de grande qualité agronomique seraient	12 C

		<p>sacrifiés et, si Europacity devait voir le jour, il serait générateur de nouveaux déplacements routiers sur des voies déjà congestionnées. La création du terminal T4 de l'aéroport de Roissy engendrerait également un accroissement du trafic aérien sur un secteur déjà exposé à de multiples pollutions et nuisances. Compte tenu de la forte densité d'infrastructures de transports existantes, l'étude d'impact ne tient compte ni des impacts de ces projets, ni des populations nouvelles qui seront exposées à ces impacts et à d'éventuels risques sanitaires.</p> <p>Dans son avis du 2 décembre 2015, l'autorité environnementale constate que « ces projets auraient des impacts indirects importants vis-à-vis de tous les enjeux (environnement, santé, mobilité...) et de ce fait, « les effets négatifs indirects du projet pourraient être significativement supérieurs à ses effets directs. »</p> <p>Le maître d'ouvrage aurait dû effectuer une analyse spécifique des impacts de la ligne 17 sur ces trois projets, prévoir le cas échéant les mesures d'évitement et fournir une évaluation globale des effets cumulés sur l'environnement, y compris les effets, directs et indirects³ ainsi que ceux cumulés avec les autres projets connus. Ces insuffisances majeures dans l'évaluation environnementale du projet de la ligne 17 avec les risques collatéraux d'urbanisation et d'augmentation du trafic aérien s'ajoutent à la balance négative que présente ce projet dans l'appréciation de son utilité publique.</p>	
		<p>Sur l'insuffisance des études socio-économiques</p> <p>Comme décrit plus haut, les seules zones d'habitations desservies par la ligne 17 seraient un quartier de Blanc-Mesnil et le Mesnil-Amelot, village d'environ 900 habitants qui ne pourra pas se développer à cause de sa proximité avec l'aéroport. Son utilisation par les habitants du territoire traversé sera donc très faible. Quand on connaît l'énormité des coûts des transports collectifs, installer un métro lourd uniquement pour relier des pôles économiques ou satisfaire des déplacements vers et depuis les aéroports est un non sens économique.</p> <p>En outre, il ne suffit pas d'investir, il faut aussi financer l'exploitation et la maintenance, donc prendre en compte les frais récurrents de fonctionnement. Le dossier ne donne aucune estimation des coûts de fonctionnement alors que c'est peut-être le plus important, car faire fonctionner un métro peu fréquenté pour des centaines d'années a un coût !</p> <p>Les prévisions de trafic (annexe H du dossier d'enquête publique) indiquent que dans le meilleur des cas la ligne 17 nord transporterait 50 000 à 65 000 passagers par jour. Précisons que ces chiffres ne reposent que sur des projets de développement et de nouveaux déplacements hypothétiques. Dans son avis, l'Ae constate que « le taux de rentabilité interne du projet est le plus faible de ceux des lignes du GPE » et souligne qu'EuropaCity est porteur de « 16 millions des 40 à 50 millions de voyages attendus chaque année ». Qu'advierait-il de ces chiffres si EuropaCity ne se faisait pas ? Le dossier n'en parle même pas !</p> <p>De plus la ligne ne résoudra pas, ou à la marge, les difficultés d'accès à la zone d'emploi de Roissy car une majorité des travailleurs habitent au Nord de l'Île de France et en Picardie.</p>	12

		<p>Enfin comment justifier l'intérêt de cette ligne qui n'est pas une rocade mais une radiale parallèle au RER B ? De toute évidence, le dossier présenté à l'enquête souffre de lacunes incompréhensibles sauf à masquer volontairement la réalité opérationnelle qui dessert le projet. Aussi la commission d'enquête ne pourra que constater l'absence de démonstration de l'utilité publique du projet et émettre un avis défavorable.</p> <p>Des solutions plus raisonnables et plus utiles aux usagers :</p> <p>Les lignes RER B et D sont à bout de souffle. Pour améliorer le quotidien des usagers, il faut en urgence rénover et moderniser les lignes B et D du RER (trains à 2 niveaux, automatisation, troisième tunnel à Chatelet...) mais aussi renforcer les autres lignes de transport déjà existantes (lignes H et K) en mettant plus de trains aux heures de pointe.</p> <p>La mise en service rapide de la Tangentielle Nord (projet prévu dans le SDRIF depuis 1994 et actuellement bloqué par manque de financement !) est également très attendue. A titre de comparaison, le trafic prévu sur la tangentielle Nord est évalué à 200 000 voyageurs/jour.</p> <p>Conclusion</p> <p>Pour FNE Ile-de France, c'est l'amélioration et le développement du réseau existant, conformément au plan régional des transports, qui est la priorité absolue et non la fuite en avant vers la création d'autres réseaux. Le rapport du Cercle des Transports, étayé par des évaluations techniques et financières, estime que l'état des finances publiques ne permet pas de mener de front la réalisation du Grand Paris Express et la rénovation du réseau existant et que, par conséquent, la priorité est à la modernisation du réseau existant avant toute construction de lignes nouvelles.</p> <p>De même, dans le Rapport de la Cour des comptes 2016 sur les réseaux ferroviaires franciliens, la Cour estime que les projets actuellement évoqués – notamment celui du Grand Paris Express, celui du CDG Express et le projet d'extension du RER E – se heurtent à des difficultés financières et techniques, qui ne permettent pas de lever les incertitudes sur l'avenir des réseaux ferroviaires franciliens. Aussi, dans sa grande sagesse, elle recommande de maintenir la priorité absolue à l'entretien du réseau existant.</p> <p>Dans son avis sur le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France d'avril 2013, FNE-Ile-de-France avait déjà prévenu que s'engager dans le réseau Grand Paris hors la petite couronne serait une erreur stratégique mais aussi financière. Les sérieuses réserves émises par différentes autorités (Ae, CGI, Cour des Comptes) vis-à-vis de la ligne 17 nord apportent de l'eau au moulin de nos prédictions et confortent notre position.</p> <p>Pour les raisons présentées ci-dessus, FNE Ile-de-France émet un avis défavorable à la déclaration d'utilité publique de la ligne 17 Nord du réseau de transport public du Grand Paris</p>	
--	--	---	--

363	M. JAGER Le Chesnay, 78 Ingénieur	Je suis favorable à ce projet.	11
364	M. VERSMEE Vernouillet, 78 Retraité	Je tiens à vous faire part de mon grand intérêt à ce qu'il y ait enfin une arrivée du métro qui desserve le Musée de l'Air et de l'Espace au Bourget, telle qu'envisagée pour la ligne 17.	11
365	M. MONTIGNY Paris 16^{ème} Retraité	Avis très favorable, d'autant que cette ligne facilitera l'accès au Musée de l'Air et de l'Espace.	11
366	M. BASTIANELLI Paris 14^{ème} Directeur musée	Je suis très favorable à ce projet qui permettra d'atteindre plus facilement l'aéroport du Bourget, où se trouve le remarquable musée de l'Air et de l'Espace.	11
367	M. BERNARD Versailles, 78 Ingénieur retraité	Je suis très demandeur de ligne 17 avec arrêt au musée de l'air... Il faut encourager la fréquentation de ce musée qui n'est actuellement pas facile d'accès, afin de perpétuer la passion de l'aviation et générer chez les jeunes l'envie de créer ...	11
368	M. GLEIZE La Celle-St-Cloud, 92 Pilote professionnel	Je souhaite vivement l'arrêt du métro (ligne17) au musée de l'air et de l'espace.	11
369	M. NICOLAS Paris 15^{ème} Retraité	Il est indispensable qu'une ligne de métro puisse faciliter grandement l'accès au musée de l'air.	11
370	M. PROTOIS Seichamps, 54 Retraité	Une ligne de métro qui dessert au Bourget un musée de grande renommée, un parc des expositions ; un autre parc des expositions à Villepinte, l'aéroport de Roissy,on en avait rêvé. Cette ligne de métro va enfin permettre d'accéder à tous ces sites de Paris ou de la province sans voiture et sans encombrement.	11
371	M. BERNIER Varenes Vauzelles, 58 Retraité	Je ne peux que souscrire favorablement à ce projet qui serait très bénéfique à l'accès au musée de l'air et de l'espace entre autres tous les avantages mis à dispositions de tous les autres usagers de la région parisienne.	11

372	M. SRENG Saint-Denis, 93 Développeur	Avis très favorable.	11
373	M. PALLANCA Saint-Bernard, 01	Je suis pour faire une station devant le musée de l'AIR.	11
374	M. FRANTZ Colmar, 68 Capitaine de sapeurs-pompiers	Je suis régulièrement à Paris seul ou en famille grâce au TGV. Une station de métro à proximité immédiate du musée permettrait sa visite aisément lors d'un déplacement un samedi (train 6h, retour 20h), pour les amateurs de culture comme nous. Merci d'entendre ce souhait.	11
375	M. TISSIER Illzach, 68	Avis très favorable pour la prolongation de la ligne 17 Nord jusqu'au Bourget.	11
376	X	La gare située au droit du Triangle de Gonesse est une gare entièrement dédiée à EUROPA CITY. Donc un équipement public pour l'implantation d'un centre commercial privé même si il est élargi à un certain tourisme. Je voudrais savoir avec précision la répartition de la prise en charge des coûts relatifs à la construction de cette gare. Un document cadre a t il été établi concernant cette répartition ?	7
377	M. PHILIPPE Paris 13 ^{ème} Consultant	Je suis très favorable à une ligne, automatique de préférence, qui permettrait de relier Paris à l'aéroport CDG et réciproquement. Un arrêt à proximité du musée de l'air et du "Salon du Bourget" serait un plus.	11
378	M. DEPARDON Paris, 75 Ingénieur	je trouve important que la ligne 17 nord soit développée, et en particulier l'accès à l'aéroport du Bourget, et au musée de l'air et de l'espace: c'est une part importante du patrimoine français qui contribue aujourd'hui à la santé économique nationale.	11
379	M. GASZTYCH Sainte-Croix-en-Plaine, 68 Enseignant	Je suis d'avis que la ligne 17 de métro devrait être prolongée jusqu'au Bourget; cela faciliterait les déplacements vers le site du Bourget pour les visites au Musée de l'Air, aux expositions, manifestations diverses et salons qui se tiennent au Bourget, notamment le Salon de l'Aéronautique et de l'Espace qui se tient tous les mois de juin des années impaires.	11

380	M. GUEVEL Paris 15^{ème} Retraité	Pour un pays dont l'histoire aéronautique, tant civile que militaire, est aussi brillante et durable, l'absence de moyens de transport rapides et fréquents du centre de la capitale vers le Musée de l'air et de l'espace et l'aéroport du Bourget est incompréhensible. Elle porte atteinte à la fréquentation de celui-ci, à son rayonnement et à son développement. Il faut absolument que cette lacune soit comblée en 2024.	11
381	M. MORITZ Paris 15^{ème} Militaire	Je formule un avis favorable à la desserte du musée de l'air et de l'espace du Bourget, par la future ligne 17 du métro. En effet, tout d'abord, cette ligne offrirait un accès plus facilité à une majorité de parisiens souhaitant bénéficier des événements qu'accueille le Bourget, notamment le salon aéronautique international. Ensuite, l'espace aérien est le dernier des milieux qui a été exploré et offre encore de belles perspectives d'utilisation. l'accès par métro au Bourget et son musée serait évidemment un signal positif, symbole d'ouverture vers un milieu en plein essor et permettrait ainsi de faire découvrir, par un accès simplifié, ce qui a déjà été accompli par le passé dans le domaine aéronautique civil et militaire.	11
382	M. FROMION Bruxelles Militaire	Il est nécessaire d'assurer la desserte du Musée de l'air qui est et restera un haut lieu du patrimoine national.	11
383	M. PEYRON Paris, 75	Une enquête publique n'étant pas un référendum, les enjeux de cette consultation sont donc purement formels. Étant fasciné, entre autres, par l'esprit pionnier tel qu'il pouvait se concevoir au début du 20 ^{ème} siècle, ayant de l'admiration notamment pour des femmes aviatrices comme Adrienne Bolland par exemple, je ne pourrai que me réjouir d'une meilleure accessibilité au Musée de l'aviation (si jamais son épopée y figure ou bien au moins son avion). Cela étant dit, les investissements nécessités par un tel projet dépassent bien sûr mon intérêt personnel pour une meilleure desserte du Musée de l'aviation. Même si je n'ai pas détesté par le passé « faire un parcours », là non plus mon intérêt passé pour le golf ne justifie pas que l'on améliore l'accès au Golf de Roissy. Quant aux mérites tant vantés du futur « Europacity » (ndlr : La cité de l'Europe), les économistes et les financiers de la société Auchan comptent certainement sur cet investissement public pour assurer la rentabilité de leur projet. D'ailleurs quel est le coût du projet ? Qui va le financer ? Comment va t-on le financer ? Sans doute la réponse se trouve dans l'une des centaines pages du dossier mais laquelle ? Ah oui, j'aurais du utiliser le moteur de recherche. En tant que simple citoyen, même en étant motivé, je ne dispose pas des ressources pour proposer un plan B à un plan A rédigé par des services compétents ayant demandé des milliers de jours d'étude je suppose.	12

		<p>Ce plan A n'ayant pas été rédigé à charge et à décharge, il ne peut que souligner le caractère stratégique et indépassable de la proposition soumise.</p> <p>Peut-être que les services de l'État auraient pu jouer ce rôle d'analyste impartial comme cela est (ou a été) leur mission. Mais ces services jouissent-ils encore d'une indépendance suffisante surtout lorsqu'ils sont rattachés à des structures dépendant directement de l'exécutif comme ceux dépendant du Ministère de l'Intérieur.</p>	
384	M. CAVAT Saint-Raphaël, 83 Retraité (ancien pilote de chasse)	Actuellement c'est la galère pour aller à ce musée qui contient des appareils que j'ai pilotés.	11
385	M. BIGOT Lyon, 69 Ingénieur retraité	Avis globalement favorable au prolongement de la ligne 17.	11
386	X	Avis positif pour le prolongement de la ligne 17.	11
387	M. ADAM Cancale, 22 Retraité	La prolongation de la ligne 17 s'impose tout particulièrement pour la desserte de l'aéroport du Bourget et du musée de l'air et de l'espace.	11
388	M. CHENU	Enfin une réalisation qui va dans le sens du Grand Paris. Un beau défi, bravo	11
389	X	Je suis très favorable à la création d'un arrêt de métro pour le musée de l'Air ;	11
390	M. CHEVALLIER Nantes, 44 Officier ALAT	Je suis très favorable au prolongement de la ligne 17 du métro parisien, jusqu'au Bourget afin de desservir le Musée de l'Air et de l'Espace.	11
391	M. DELEUME Le Bouscat, 33 Pilote d'essais avion	L'aéroport du Bourget, lieu d'implantation du Musée de l'air, de Société de transport, de centres d'entraînement, de centres de maintenance, mérite une desserte vers les autres noeuds de communication qui soit régulière, pratique et sûre.	11

392	M. LASCOURREGES Mérignac, 33 Pilote d'essais	Je suis très favorable à la mise en service de la ligne 17 qui permettra un accès à l'aéroport du Bourget et au Musée de l'air en transports en commun. A ce jour, il n'existe pas de moyen simple pour se rendre sur ce site qui, pourtant, accueille nombre de salons et de manifestations majeurs. Cette absence de transport en commun génère très régulièrement des bouchons sur la RN2.	11
393	Mme AULAGNON Baugy, 18	Je suis enchantée que l'idée de la ligne 17 puisse desservir le Musée de l'Air et de l'Espace soit enfin émise ! Il faut réaliser ce projet ! Merci pour les visiteurs qui ont milles difficultés pour y aller et stationner.	11
394	M. BUISSON	L'accessibilité de l'aéroport du Bourget est un facilitateur de mobilité transilienne qui nécessite toute l'attention des pouvoirs publics. Aussi, il est nécessaire de donner une suite favorable à ce projet structurant pour toutes les infrastructures de cet environnement.	11
395	X	La ligne 17 nord permettrait de relier des points importants, de part leurs activités économiques ou culturelles, de la région Ile de France, hélas pour certains mal desservis ou nécessitant un temps important. Cette ligne offrirait un gain de temps important : (je cite la Société du Grand Paris) "33 minutes contre 45 minutes aujourd'hui entre la gare d'Aéroport Charles de Gaulle et la gare Saint-Lazare. 5 minutes contre 35 minutes aujourd'hui entre la gare du Bourget Aéroport et la gare de La Courneuve « Six Routes ». 35 minutes contre 1h aujourd'hui entre la gare d'Aéroport Charles de Gaulle et la gare de La Défense. 18 minutes contre 45 minutes aujourd'hui entre la gare du Mesnil-Amelot et la gare du Bourget RER." En effet il est parfois un casse-tête pour se rendre à l'aéroport Roissy CDG ou alors au Parc des Expositions ou au Bourget. Développer la ligne 17 permettrait une meilleure accessibilité aux deux derniers lieux nommés qui sont très attractifs par leurs activités, leurs expositions... Le Bourget et son musée de l'Air et de l'Espace sont en plein développement et riches d'activités. Facilité l'accès à ces lieux, en plaçant stratégiquement une gare de la ligne 17 près du musée, pourra encourager les personnes à se déplacer facilement, sans utiliser leur moyens personnels de locomotions et en toute tranquillité. La ligne 17 pourra donc être une aide aux développements et à l'accessibilité du Bourget et de son musée, en le reliant à des grands spots stratégiques et économiques comme le Parc des Expositions ou Roissy CDG mais aussi aux lignes desservant Paris comme la ligne B et TGV et la ligne D (en projet).	11
396	M. MONZE Paris 15^{ème} Militaire	Avis très favorable notamment pour une desserte du musée de l'air et de l'espace au Bourget qui en a bien besoin.	11

397	M. WELKER Pilote de ligne	Le Musée de l'Air du Bourget est un des rares lieux au monde racontant l'histoire de l'aviation. Tout projet qui permet d'y accéder facilement doit être encouragé. Je suis donc très favorable à l'extension de la ligne 17 Nord.	11
398	M. BOUVET Paris 12^{ème} Consultant	Entre le maintien des terres cultivables qui disparaissent à un rythme affolant et la création d'une ligne qui permet d'aller plus facilement voir des avions notamment de guerre, je choisis la terre. De toute façon ces projets qui promettent monts et merveilles sont hors de toute volonté d'agir pour la planète (cf COP 21). Qu'on améliore ce qui existe sans doubler ! et le projet culturel ? De qui se moque t on? Je suis contre.	12
399	M. LASSAGNE Salon-de-Provence, 13 Retraité	Avis très favorable pour la desserte par métro du musée de l'air et de l'espace au Bourget.	11
400	M. PINCET Fonctionnaire	Il me semble plus que souhaitable que Le Bourget et le Musée de l'air soient desservis par la ligne 17 Nord. zone économique et destination touristique des amateurs d'aviation. Intérêt encore plus grand lors des Salons du Bourget, ce qui évitera l'engorgement du trafic routier dans les environs.	11
401	Mme LASSAGNE Salon-de-Provence, 13 Consultant	Avis très favorable pour la mise en service de la ligne 17 avec arrêt devant le musée de l'air.	11
402	M. GENTY Bouillargues, 30 Cadre Sécurité Civile	Il est totalement inconcevable qu'une plateforme qui reçoit un salon international comme celui du Bourget ne soit desservi que par des bus rendant la venue à ce salon et au musée de l'Air et de l'Espace comme une gageure digne de l'épopée de l'aéropostale.	11
403	M. ALBAN Saint-Médard-en-Jalles, 33 Cadre supérieur	Il est indispensable et urgent que la ligne 17 soit prolongée jusqu'à l'aéroport du Bourget.	11
404	M. NICOT Tours, 37 Cadre supérieur	Station de métro indispensable pour permettre une meilleure condition d'accès au musée de l'air et favoriser ainsi aux jeunes et moins jeunes qui veulent découvrir le patrimoine aéronautique exceptionnel de la France de le faire.	11

405	M. CAMENEN Nouméa	Desserte du musée de l'air facilitée de même que la plate-forme du Bourget et ses compagnies d'aviation d'affaires. Fréquentation du musée augmentée.	11
406	M. TERRIER Paris 16ème	<p>C'est avec beaucoup d'étonnement que j'ai pris connaissance de la contribution de l'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France (intervention n°180). Cette association considère que ce projet est « superflu » et souhaite un avis défavorable de la part de la commission d'enquête.</p> <p>Selon elle, "la ligne 17 Nord dessert très peu d'habitants mais relie des pôles d'emplois entre eux. Il en résultera un trafic très faible ». Si les zones d'habitat sont limitées, la ligne traverse des sites majeurs en termes d'emplois, en plein développement ! Il est regrettable que les pôles d'intérêts comme le musée de l'Air et de l'Espace (un atout culturel majeur) ou les parcs des expositions du Bourget et de Villepinte ne soient pas cités. Que l'on vienne de Paris, de la Seine-Saint-Denis, de la Défense, de l'aéroport CDG (ou de toute la région voire au delà), la possibilité d'accéder à ces différents sites en métro serait une vraie révolution. Que dire du parc d'activités Paris Nord 2, dont l'extension est prévue. Il faudrait peut-être penser aux salariés concernés qui travaillent dans ces zones avant de dire que la ligne 17 ne servirait à rien !</p> <p>La ligne 17, c'est plus d'offres de transports en commun, moins de voitures, une nouvelle dimension pour les territoires traversés, une opportunité exceptionnelle pour le musée de l'Air et de l'Espace, une bouffée d'oxygène pour les voyageurs et les salariés de l'aéroport CDG !</p>	4
		<p>La contribution indique que le trafic estimé serait de 60 000 à 80 000 voyageurs / jour. Détail important à rappeler : la fréquentation passerait à 130 000 / 160 000 voyageurs en période de salon au Bourget ou à Villepinte ! Il faut énoncer toutes les données.</p> <p>Par ailleurs, il est indiqué que « ce sont essentiellement les promoteurs du complexe EuropaCity qui poussent la réalisation de la ligne 17 ». Rappelons que des entreprises de l'aéroport du Bourget, de la ZAC des Tulipes demandent également ce métro. Il en est de même pour Viparis et le gestionnaire du parc d'activités Paris Nord 2. Air France a également émis un avis en faveur du projet, au bénéfice de ses salariés et de ses clients de l'aéroport Charles de Gaulle. Ne limitons pas la ligne 17 à Europa City !</p> <p>Qu'EuropaCity se fasse ou non, la zone du Triangle de Gonesse sera urbanisée. La région IDF l'a bien rappelé lors du débat public en cours à ce sujet. A noter que le projet Europa City ne représente que 80 ha sur les 280 ha de la ZAC.</p> <p>Concernant la desserte de l'aéroport Charles de Gaulle, l'association considère que le projet fait doublon avec CDG Express. Ah bon ? CDG Express serait une ligne « premium » à tarification spéciale, sans arrêt jusqu'à Paris-Est. La ligne 17 serait à tarification normale, au bénéfice de tous, notamment des salariés de l'aéroport ! Vu le développement à venir de l'aéroport (92 000 salariés à ce jour / 130 000 autour de 2020), le fait de disposer de</p>	5

		plusieurs lignes ferroviaires est indispensable. Avec la ligne 17, l'aéroport CDG serait accessible grâce au « Hub » de Saint-Denis-Pleyel où se retrouveront les lignes 14,15, 16 et 17. Le trafic voyageurs continuera à croître au niveau de CDG. Ce n'est pas le RER B qui pourra absorber ce flux. Avec 900 000 voyageurs/jour, il atteint ses limites. Sa desserte omnibus ne peut satisfaire la demande et CDG Express restera une offre « premium ».	
407	M. RAUSCHER Montlevicq, 36 Ex. RNCA/COTAM	On ne peut qu'être d'accord avec cette pétition/consultation et les commentaires favorables et argumentés qui l'accompagnent ... Cette ligne 17 devient indispensable à la desserte de ce pôle économique majeur. Le Bourget, son "Paris Air Show" et son "Musée de l'Air et de l'Espace" se doivent d'être desservis, si possible avant 2024 ... L'argent public pourrait, pour une fois et en dehors de toute idéologie politique ou autre, servir l'intérêt général et participer, en restreignant le trafic automobile, à rendre facilement accessible ce secteur dont l'environnement redeviendrait viable.	11
408	X	Développer les transports vers les aéroports du Bourget et de CDG est incontournable pour assurer la desserte de la capitale ou du moins une alternative au RER B. Le gain de temps pour atteindre le centre de Paris ne serait pas un luxe pour une ville comme Paris. Le tracé passant par le Bourget permettrait de dynamiser la zone. Un projet intéressant pour les usagers et les activités de ces zones.	4
409	M. LONGETTI Saint-Mandé, 94 Pilote instructeur	La création d'un arrêt d'une ligne de métro au Bourget est non seulement nécessaire pour l'activité professionnelle aujourd'hui mais pour un avenir proche se réveillera indispensable devant l'extension à venir. Il est à ce jour difficile de s'y rendre que ce soit pour des motifs personnels ou professionnels.	11
410	Mme. VANG Gonesse,95 Secrétaire facturière	Oui oui oui ! Je dirai même qu'il était temps ! Cette ligne fera vraiment gagner du temps et me permettra enfin de lâcher un peu ma voiture.	11
411	M. RAVEL St-Lambert-la-Potherie, 49 Retraité	La prolongation de cette ligne permettra une dénaturation de l'autoroute A1 vers Roissy CDG. De plus, un arrêt au Bourget est important pour revitaliser ce secteur. Avis favorable	11
412	M. ARMANET Paris 14^{ème}	L'aéroport du Bourget est un bassin économique de premier plan pour la Plaine de France et les nombreuses collectivités territoriales qui l'entourent. Une population nombreuse active, scolaire, familiale, sédentaire ou	

		intérêt économique et culturel n'est plus à démontrer.	
418	M. KUCZINSKI Ensisheim, 67 Retraité MinDef	Très favorable au prolongement de la ligne jusqu'à LFPB, Musée de l'Air, Salons etc.	11
419	M. DERIEUX Avesnelles, 59	Il est indispensable de relier Le Bourget et le musée de l'air à Paris centre par le métro afin d'accéder plus facilement à ce musée qui contient des éléments essentiels de l'histoire de l'aéronautique.	11
420	Mme ROBERT Asnières-sur-Seine, 92 Consultante	<p>Alors que des centaines de milliers de personnes souffrent de l'absence de transports en commun ou de transports défaillants pourquoi dépenser de l'argent public dans la construction de gares ne desservant ni les habitants, ni des lieux d'emplois existants. La gare du triangle de Gonesse et le détour pour y mener sont une aberration.</p> <p>Cette gare s'inscrirait au centre d'un territoire actuellement agricole, interdit au logement du fait des nuisances aériennes. Outre les projets d'urbanisation au Sud, et dont l'installation d'entreprises en dehors d'EuropaCity (et encore) ne sont nullement garantis, le risque de pression foncière au Nord est indéniable. La paupérisation du territoire est liée, plus aux dégradations des conditions de vie (nuisances, défaillance de la formation initiale du fait des absences d'enseignants), qu'à l'absence d'emplois à proximité. Cette paupérisation risquerait d'être accrue avec ce type de développement. A terme ce type de projet ne risquerait il pas, par ses faiblesses économiques, d'engendrer la construction de logements en conditions dégradées, sous le bruit des avions ? A plus court terme, les hôtels prévus ne risquent ils pas de devenir des hôtels sociaux, n'offrant aucune voie de réinsertion, comme c'est le cas de l'hôtel sur lequel le Concorde s'était écrasé ?</p> <p>La gare du triangle de Gonesse serait la seule du Val d'Oise, comment les Val d'Oisiens s'y rendraient-ils ? En voiture probablement, générant du trafic routier supplémentaire et ne créant aucune dynamique autour du triangle et de ses alentours.</p> <p>Enfin qui va payer ? Il n'y a eu aucun scénario alternatif d'étudier et le scénario retenu n'est même pas chiffré de manière détaillé par tronçon.</p> <p>Bref si la ligne 17 présente un intérêt pour les autres gares, autour desquelles les fonctions mixtes (logement, économie, culture) doivent être densifiés, pourquoi doubler la ligne pour urbaniser un secteur qui ne rendrait service qu'à des personnes et entreprises extérieures au territoire ?</p>	12

421	M. DE TILLETTE DE CLERMONT Paris 16 ^{ème} Retraité	TRES FAVORABLE à ce projet qui permettra de mettre en liaison directe Paris et le Bourget avec son aéroport, le Musée de l'Air et toutes les activités qui s'y rattachent.	11
422	Mme BOILLEY Paris 19 ^{ème} Cadre Conseil	Je suis d'avis très favorable au projet, mon mari travaille au sein d'Airbus Helicopter et ce projet lui permettra d'accéder à l'usine sans utiliser la voiture! Pour la ville de Paris cela signifiera une voiture de moins, de l'air en plus !	11
423	M. AVENI Porticcio, 20 Retraité ancien pilote militaire et ancien ingénieur d'étude du CNRS (robotique)	Il me semble que desservir ce Musée aéronautique où se côtoient les technologies innovantes depuis les débuts de l'aviation est une schola à encourager. Un accès par une voie de métro en est le plus bel exemple. je soutiens cette idée.	11
424	M. BENSON Antibes, 06 Retraité militaire	Une station de métro permettant un accès facile au Musée de l'Air me paraît une nécessité pratique propre à attirer de nombreux visiteurs et touristes. (voir par ex. l'intérêt des visiteurs pour les Musées de l'aviation et de l'espace à Washington)	11
425	M. BARBAUX Président du Conseil Départemental de Seine et Marne, 77	<p>Dans le cadre de l'enquête publique portant sur le projet de liaison en métro automatique entre Le Bourget RER (gare non incluse) et Le Mesnil-Amelot, je vous prie de bien vouloir trouver ci-après l'avis du Département de Seine-et-Marne.</p> <p>Le dossier présenté par la Société du Grand Paris (SGP) a fait l'objet par mes services d'une analyse détaillée, précisant les attentes et demandes que le Département formule à l'égard de la SGP, de l'État, du Syndicat des Transports d'Île-de-France et de la Région Île-de-France relatives au projet de la ligne 17.</p> <p>Les principales réserves formulées par le Département sont les suivantes :</p> <p>Tout d'abord, le Département demande à la SGP et à l'État de modifier le calendrier de mise en service de la ligne 17 Nord en deux phases (le Bourget . aéroport Charles De Gaulle en 2024 et aéroport Charles De Gaulle . Le Mesnil-Amelot en 2030) pour privilégier une mise en service de la totalité de la ligne jusqu'au Mesnil-Amelot, en 2024 et la garantie du respect des caractéristiques de l'offre de service proposée en termes de fréquence, de temps de parcours et de capacité.</p> <p>Etant donné qu'un tunnelier entrera sur la commune du Mesnil-Amelot, à proximité de la future gare GPE, il</p>	1

		<p>apparaît pertinent que l'ensemble du tracé souterrain soit réalisé par cet équipement d'un seul tenant avant 2024, permettant ainsi que le territoire en profite en anticipant de 6 ans sa desserte. La réalisation de ce tronçon constitue en effet un enjeu essentiel pour la Seine-et-Marne afin de désenclaver ce secteur périurbain, en offrant de meilleures conditions de mobilité à la population qui y réside et en favorisant une plus grande accessibilité à ce territoire, et en particulier à ses zones d'activités économiques actuelles et futures.</p> <p>De plus, dans l'hypothèse d'une réalisation en deux phases, l'accès au GPE des habitants de ce territoire ne pourrait se faire qu'à la station à Aéroport Charles de Gaulle T2 entre 2024 et 2030. Et cela, alors même qu'aucun transport en commun structurant ne permet d'y accéder depuis la Seine-et-Marne, mais également pour ceux du Val-d'Oise et de l'Oise, que les infrastructures routières sont saturées et les possibilités de stationnement sur la plateforme aéroportuaire sont largement congestionnées et à des coûts totalement prohibitifs pour des déplacements pendulaires.</p>	
		<p>Cette infrastructure constitue une grande opportunité de renforcer l'attractivité économique des bassins de vie de la Seine-et-Marne autour du Mesnil-Amelot et de la plateforme aéroportuaire</p> <p>La ligne 17 Nord permettra de compléter et de renforcer la desserte en transport collectif des territoires desservis. Compte tenu des temps de parcours et de la fréquence proposés, elle favorisera de façon considérable l'accès à des pôles d'emplois, de services ou d'enseignements supérieurs existants ou en devenir.</p> <p>Elle améliorera ainsi les échanges entre les bassins de vie de Seine-et-Marne : entre le nord du département via la gare du Mesnil-Amelot et la plateforme aéroportuaire, mais également, grâce à des correspondances, entre ce bassin et les secteurs de Chelles et Marne-la-Vallée.</p> <p>Elle permettra de faciliter les liaisons depuis le nord de la Seine-et-Marne, voir certains secteurs du Val d'Oise et de l'Oise, vers les zones d'emplois de l'aéroport Charles de Gaulle, du Bourget, de Saint-Denis Pleyel et de la Défense.</p>	4
		<p>La Gare du Mesnil-Amelot et ses accès routiers :</p> <p>La gare GPE du Mesnil-Amelot est localisée au nord de la commune, en limite de la zone urbanisée du village du sur une parcelle agricole. Son accès principal se fait depuis la RD 401.</p> <p>Les installations de terminus localisées en arrière-gare permettront le stockage et la manœuvre des trains.</p> <p>La gare Le Mesnil-Amelot fait l'objet d'un aménagement composé d'un bâtiment de gare et d'une passerelle d'accès aux quais. Les quais sont situés à 6 mètres en-dessous du niveau du terrain naturel, la voie étant implantée en tranchée ouverte. Le bâtiment de la gare est situé au niveau du terrain naturel et décalé par rapport aux quais, et il est conçu avec un large couloir central permettant d'accueillir les voyageurs et de les</p>	2

		<p>mener du parvis jusqu'aux quais. L'accès aux quais s'effectue au moyen d'ascenseurs et d'escaliers fixes et mécaniques.</p> <p>La gare du Mesnil-Amelot et ses équipements d'intermodalités :</p> <p>L'accès au plus grand nombre de Seine-et-Marnais et de Franciliens au réseau du Grand Paris passe également par la réalisation, dès la mise en service du métro automatique, d'équipements d'inter-modalité (gare routière, parc-relais, stationnement vélo, parvis, cheminement piétons et cycles) jouant un rôle de rabattement et de diffusion.</p> <p>C'est tout particulièrement le cas pour la gare du Mesnil-Amelot, qui, de par sa fonction de terminus et de porte d'entrée du GPE, aura à satisfaire les besoins en rabattement par bus, vélo et voiture d'un vaste territoire situé au nord-ouest du Département mais également du Val d'Oise et de l'Oise. Cette gare est indissociable de ces équipements d'inter-modalité et ne peut fonctionner sans eux.</p> <p>Or, l'opération soumise à l'enquête publique ne comprend pas d'engagements suffisamment clairs pour la réalisation de ces aménagements. Elle se limite strictement à la reconstruction des espaces ou équipements existants, lorsque le chantier a un impact sur ces derniers.</p> <p>En effet, le dossier d'enquête publique précise que «face à l'entrée de la gare, de nombreux équipements intermodaux sont prévus tels que des abris vélo (Véligo), des emplacements taxis ou dépose-minute- Ces équipements seront dimensionnés e(positionnés, à proximité de la gare, en prenant en compte les préconisations du STIF et le programme d'inter-modalité associé au pôle d'échanges. Une gare routière et un parc-relais pourront également être réalisés pour favoriser les rabattements sur le réseau Grand Paris Express depuis les territoires moins denses de la grande couronne. Ces deux équipements ne relèvent pas dit périmètre de projet présenté à l'enquête publique. Le cheminement du voyageur de l'extérieur jusqu 'aux quais est rapide et direct grâce à une allée centrale qui traverse le hall de la gare. »</p> <p>Le Département de Seine-et-Marne regrette que le périmètre du projet, présenté dans le cadre de cette enquête publique, n'inclus pas la gare routière et le parc-relais.</p> <p>Le Département de Seine-et-Marne demande à la SGP que l'ensemble des équipements d'inter-modalité soit intégré au projet de la ligne 17 Nord et de garantir ainsi son financement et sa réalisation. Ils devront être dimensionnés pour le réseau à terme et être opérationnels dans leur intégralité dès la mise en service de la ligne 17 en 2024.</p>	
		<p>Le dossier de DUP sur la commune du Mesnil-Amelot porte sur la réalisation de l'infrastructure linéaire et de la gare. Ces réalisations induisent la création d'emplacements réservés, l'un portant la lettre T pour la partie en aérien et la gare d'une surface de 3,2ha, et le second portant la lettre U pour la réalisation d'un ouvrage</p>	10

		<p>technique (0,07ha). Cette inscription d'emplacements réservés constitue l'un des objets de la mise en compatibilité du PLU de cette commune.</p> <p>En cohérence avec nos demandes sur les équipements d'inter-modalités, le Département de Seine-et-Marne demande l'inscription d'un emplacement réservé pour la gare routière et le parking-relais prévus pour accompagner la gare du GFE (cf point 4/). Ces équipements indispensables sont d'ailleurs inscrits en emplacements réservés au bénéfice de la SGP dans le projet de PLU du Mesnil-Amelot en cours de révision et arrêté le 14 novembre 2014. Cette absence d'emplacements réservés pour le parking-relais et la gare routière fractionne l'opération d'ensemble de réalisation de la gare. Cela pose une hypothèque sur ces deux équipements d'accompagnement alors que leur création devrait être concomitante à celle de la gare.</p> <p>Le règlement du PLU du Mesnil-Amelot concernant la zone 2 AUgp destinée à recevoir la gare et la section d'infrastructure courante en tranchée ouverte, et faisant partie du dossier de mise en compatibilité du PLU, ne comporte aucune règle sur les aspects extérieurs des ouvrages, l'aménagement de leurs abords et les espaces libres.</p>	
		<p>Eu égard aux enjeux d'intégration de la future gare dans l'espace urbain (morphologie urbaine, architecture, paysage, entrée de ville...), le Département de Seine-et-Marne attire l'attention et la vigilance de la SGP afin que des précautions et dispositions adaptées pour une insertion urbaine, architecturale et paysagère optimisée soient retenues dans les études de définition du projet de gare lui-même (maîtrise d'ouvrage SGP) articulée avec les projets de gare routière et parc-relais (maîtrise d'ouvrage STIF). Les études de définition des aménagements prévus seront conduites en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, dont la commune du Mesnil-Amelot et le Département de Seine-et-Marne.</p> <p>L'évaluation environnementale (étude d'impact : Domaine de l'eau) :</p> <p>Les eaux pluviales du Mesnil-Amelot et les eaux épurées de la station d'épuration se rejettent dans un fossé qui correspond à la source du ru des Cerceaux mais qui pénètre très rapidement dans le périmètre d'Aéroport de Paris (ADP).</p> <p>Il convient de rappeler que sur le cours de ce fossé se situent les bassins de régulation des eaux pluviales de la plateforme dont celui des Renardières (1 260 000 m³).</p> <p>Concrètement toute modification majeure des surfaces d'imperméabilisation doit faire l'objet d'une expertise détaillée, en lien avec ADP, en termes d'hydraulique. Les solutions alternatives de récupération des eaux pluviales dans les aménagements d'espaces publics (noues paysagères, chaussées réservoirs, surface pavée non jointoyée...) devront être privilégiées pour éviter au maximum le rejet des eaux de pluie dans les réseaux</p>	9

	<p>d'assainissement.</p> <p>Le Département attire l'attention de la SGP sur les enjeux en matière de biodiversité dans les communes du Mesnil-Amelot et de Mauregard :</p> <p>Enjeu moyen pour les papillons de jour (source : tome 3 de l'atlas de la biodiversité de Seine-et-Marne)</p> <p>Présence d'espèces invasives : renouée du Japon et Buddleia (source : site internet du Conservatoire botanique national du Bassin parisien)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Espèce peu commune de libellule ; Coenagrion scitulum (source : base de données Cettia) - Les prospections de l'atlas de la biodiversité ont identifié quelques arbres âgés mais isolés de tout boisement de grande taille étant susceptibles d'héberger une faune remarquable. C'est notamment le cas dans la commune du Mesnil-Amelot. Les boisements de cette commune sont totalement déconnectés des massifs les plus proches, mais toutefois deux arbres remarquables (source : tome 2 de l'atlas de la biodiversité de Seine-et-Marne) ont répertoriés : <ul style="list-style-type: none"> o un Châtaignier d'un diamètre supérieur à 80 cm qui accueille un ensemble de populations d'insectes saproxyliques (vivant en lien avec le bois mort ou en décomposition), dont Ampedus nigroflavus actuellement considéré comme lié aux boisements anciens et qui n'a fait l'objet que de trois observations en Île-de-France au cours des vingt dernières années. Il est probable que cet arbre isolé héberge l'espèce depuis plusieurs décennies. o Un Érable situé dans l'arrière-cour d'une ferme promise à la destruction, doté d'un diamètre notable, et qui abrite une autre espèce de Coléoptère classée « vulnérable » sur la liste rouge européenne des Coléoptères saproxyliques, Cerophytum elateroides. Les observations de l'espèce sont peu fréquentes et habituellement associées à des milieux boisés âgés. <p>Le projet d'aménagement devra toutefois veiller à :</p> <ul style="list-style-type: none"> limiter la pollution lumineuse, néfaste pour les espèces nocturnes. maintenir la « perméabilité » des milieux naturels pour permettre les déplacements de la faune (trame verte et bleue), sélectionner des espèces indigènes pour les plantations, - favoriser l'infiltration de l'eau dans les sols en optant pour des revêtements perméables là où ce sera possible. <p>Un parti paysager devra être défini pour la gare et les infrastructures ferroviaires, visant à préserver la vue sur ce grand paysage ouvert et sur la plaine agricole conformément aux orientations définies dans l'Atlas des paysages de Seine-et-Marne.</p>	
--	--	--

	<p>Le Département de Seine-et-Marne rappelle son exigence en matière de qualité des aménagements et demande à la SGP de limiter les impacts en phase travaux de cette gare pour les riverains et la circulation routière. Il demande à cet effet, que la Société du Grand Paris mesure les impacts trafic sur les RD 2212 et RD 401 en phase travaux et à terme. La SGP devra travailler en lien étroit avec le Département de Seine-et-Marne sur les aménagements éventuels à réaliser. De plus, le Département de Seine-et-Marne souhaite que la maîtrise d'ouvrage du giratoire d'accroché (RD401/Rue de Guivry) soit assurée par la SGP.</p> <p>Après examen de ce document et malgré l'intérêt majeur de ce futur service de transport que notre collectivité a soutenu depuis de nombreuses années, le Département de Seine-et-Marne émet un avis réservé au projet de ligne 17 Nord du métro automatique du Grand Paris tel qu'il est soumis à enquête publique compte tenu de notre vive inquiétude sur les modalités de stockage et d'évacuation des déblais de ce chantier.</p> <p>Par ailleurs, le Département demande que des mesures soient prises afin de limiter les impacts, en phase travaux, mais aussi à terme, sur les riverains, sur le paysage et la circulation routière notamment au regard de l'évacuation des déblais pour laquelle seule la route a été retenue par la SGP.</p> <p>De plus, concernant l'évaluation environnementale, le Département de Seine-et-Marne est très attentif à la gestion des déblais et à leur stockage dans un souci de rééquilibrage régional. À ce sujet, je tiens à vous faire part de ma vive inquiétude sur le Schéma directeur d'évacuation des déblais (SDED) issus des chantiers du métro du Grand Paris tel que soumis à enquête publique. L'Assemblée départementale a adopté le 25 mars 2016 une motion relative au maintien et au respect des actions engagées en matière de gestion des déchets et dans le cadre du PREDEC demandant à la SGP de s'assurer de la cohérence du SDED avec le futur plan unique. J'attire donc votre attention sur le risque de dépassement des capacités de stockage autorisées, au-delà de 2018 dans le département, en cumulant les déblais générés par les lignes 15, 16 et 17 du Grand Paris Express. Le SDED doit aussi être modifié en tenant compte des capacités résiduelles des sites de stockages existants et recensés. A cet égard, le Département demande à être associé aux choix de localisation des différents sites de stockage sur son territoire.</p> <p>Le Département considère, de plus, que les carrières de Villegagnon et de Pécy situées dans le périmètre de la nappe de Champigny ne sont absolument pas appropriées dans une nappe qui alimente en eau potable 1 million de franciliens. Par précaution, en raison d'un risque sanitaire existant, le Département exige que les carrières de Villegagnon et Pécy soient exclues des sites potentiels définitifs d'accueil de déchets inertes.</p> <p>Enfin, les ambitions affichées en termes de valorisation et de recyclage des déchets doivent être précisées. La réalisation d'un projet de 'ampleur du Grand Paris Express doit en effet s'accompagner de la création, sous</p>	8
--	---	---

		<p>l'égide de la SGP, d'une filière économique de valorisation, construite en concertation avec les élus locaux, garante de la traçabilité des déchets, et qui prendrait en compte les dégâts occasionnés sur le réseau routier.</p> <p>Par ailleurs en phase chantier, un puits d'entrée du tunnelier sera positionné, sur la commune du Mesnil - Amelot, à proximité immédiate de la RD 2212. Cet axe servira pour la circulation des engins évacuant les déblais générés par les excavations pour l'ensemble du tronçon entre le Mesnil -Amelot et Tremblay en France.</p> <p>Déchets / Déblais</p> <p>Le Schéma directeur d'évacuation des déblais (SDED), dispositif opérationnel pour la ligne 17 Nord Le Bourget RER - Le Mesnil Amelot, présenté en annexe G.4.2, expose l'ensemble des possibilités de valorisation, de stockage et de traitement des déblais, ce qui reflète une volonté d'anticiper et de gérer de façon rationnelle ces déblais.</p> <p>> Déchets inertes</p> <p>Le SDED estime les besoins en termes de capacité d'accueil attendus en Seine-et-Marne sur la période de 2015-2025 à 55 MT. Il indique, également, que les capacités annuelles pour la Seine-et-Marne sont de 13,8 millions de tonnes. Au regard des autorisations existantes et des données disponibles, ce chiffre semble très largement surestimé et nécessite une mise à jour sur la base des capacités résiduelles des différentes installations. Il est demandé que la Société du Grand Paris précise les sites des 6 1SDI en cours d'instruction.</p> <p>11 est rappelé que le PREDEC, adopté le 18 juin 2015, prévoit dès son entrée en vigueur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un moratoire de trois ans pour la création de toute nouvelle installation de stockage des déchets inertes jusqu'en 2018. - Un plafonnement des nouvelles capacités de stockage seine-et-marnaises, limité à 4 millions de tonnes annuelles, à l'issue du moratoire et jusqu'en 2026. <p>A cet égard, la motion adoptée le 25 mars 2016 par l'Assemblée départementale (jointe à cette note) demande à la SGP de s'assurer de la cohérence du SDED avec le futur plan unique d'évacuation des déblais.</p> <p>Le Département de Seine-et-Marne demande que les solutions affichées dans le SDED, document support de dialogue avec les acteurs et entreprises participant au chantier, soient cohérentes avec les préconisations du PREDEC, en les rappelant explicitement et en proposant des destinations plus précises de ces déchets en conformité avec le PREDEC. Ceci est déterminant pour l'organisation concrète de l'évacuation des déchets de chantiers.</p> <p>Les gares de la ligne 17 sont implantées dans 3 départements : la Seine-Saint-Denis, le Val d'Oise et la Seine-et-Marne (2 gares sur 6), Les déchets générés par ce tronçon sont estimés à 4,8 millions de tonnes dont 30% de terres pollués. Ils seront exclusivement évacués par transport routier, impactant plusieurs routes</p>	
--	--	---	--

		<p>départementales. Il apparaît nécessaire de dimensionner le trafic de camions générés par ces évacuations. Les sites d'évacuation sont principalement situés en Seine-et-Marne et sur le Val d'Oise. Si les installations d'évacuation sont identifiées et le gisement de déchets générés approximativement caractérisé, le document ne précise pas la part des déchets qui seront préférentiellement acheminés en Seine-et-Marne ou dans le Val d'Oise. Il apparaît indispensable d'évaluer les quantités qui seront acheminées vers chaque site de traitement, puisque plusieurs sites seine-et-marnais recevront également une partie des déblais de la ligne 16, voire ceux de la ligne 15.</p> <p>Les filières d'élimination/ traitement prévues pour ces déblais, sont :</p> <ul style="list-style-type: none">- La valorisation en carrières, 8 sites potentiels sur 10 sont situés en Seine-et-Marne dont les carrières de SCBV Bannost à Villegagnon et de Cemex Granulat à Pécy. Ces deux sites situés dans le périmètre de la nappe de Champigny ne sont pas appropriés pour recevoir des déchets inertes si le caractère inerte de ces derniers n'est pas démontré par des analyses systématiques sur les remblais. En effet, ces déchets baigneront dans une nappe qui alimente en eau potable 1 million de Franciliens. <p>Il conviendrait, par précaution, de les retirer.</p> <ul style="list-style-type: none">- Le stockage en ISDI, 8 sites sont recensés sur 11. Le site des Gabot/Carrouge à Annet-sur-Marne n'est plus en activité. Le principe de proximité pour l'évacuation des déchets générés par les chantiers doit être inscrit dans la stratégie de gestion des déblais à l'échelle du Grand Paris Express. Les sites recensés reçoivent déjà des quantités importantes de déchets d'autres chantiers franciliens qui font que les autorisations annuelles d'exploiter sont déjà quasiment atteintes. Ainsi, il apparaît que les besoins nouveaux issus des chantiers du Grand Paris Express ne pourront être que très partiellement reçus sur les ISDI seine-et-marnaises, en contradiction complète avec l'estimation réalisée des 55 MT à évacuer en Seine-et-Marne sur la période de 2015-2025 évoquée plus haut. Un travail fin sur les capacités résiduelles de ces installations doit être réalisé. <p>Les articles 78 et 94 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte réduisent considérablement le champ des possibilités d'évacuation des déblais dans un but d'élimination, ce qui est explicitement le cas dans le projet présenté par la SGP. Le dépôt de déchets sur des terres agricoles est devenu très contraint. Or, les ISDI et les projets d'aménagement actuels sont quasiment exclusivement réalisés sur des terres agricoles seine-et-marnaises. Ces pratiques sont donc amenées à disparaître.</p> <p>Au-delà de la problématique du stockage des déblais, les objectifs du PREDEC et ceux adoptés pour les travaux du Grand Paris Express affichent une priorité pour la valorisation/recyclage des déchets inertes. Toutefois, les modalités de mise en œuvre de cette ambition sont peu traitées dans le document et ces filières sont quasiment inexistantes à ce jour en Ile-de-France. Cette carence est préjudiciable à l'ensemble de la partie du dossier traitant de la gestion des déchets ainsi que de leur transport.</p>	
--	--	--	--

		<p>La SGP. en tant que responsable des déchets produits par ses futurs chantiers, se doit d'aller au-delà des objectifs théoriques et doit s'investir pour développer ces filières de valorisation.</p> <p>> Déchets non dangereux et dangereux</p> <p>Les éléments présentés concernant ces déchets, et notamment les capacités recensées démontrent que les besoins supplémentaires ne pourront être absorbés par les installations existantes et que des extensions et créations seront nécessaires. Il est rappelé que dans le cadre des PREDD (Plan régional d'élimination des déchets dangereux) et PREDEC, la Seine-et-Marne est explicitement exclue de toute nouvelle extension des capacités existantes à la date d'adoption de ces plans. Ces éléments ne sont pas pris en compte au même titre que pour les déchets inertes.</p> <p>> Transport et logistique</p> <p>Au regard des éléments précédents, et notamment des fortes incertitudes pesant sur les exutoires des déchets issus des travaux, les orientations et prescriptions sont très imprécises et doivent être complétées.</p> <p>Le mode d'évacuation des déblais par la route est systématiquement retenu pour la ligne 17 Nord, alors que les modes alternatifs sont fortement attendus. Cela permettrait ainsi une véritable déconnexion entre les orientations et les possibilités d'usage des infrastructures ferrées.</p> <p>La SGP ne précise aucune mesure contraignant les entreprises à la transparence sur l'évacuation des déblais en l'absence de désignation préalable des sites exutoires,</p> <p>En conclusion sur les impacts environnementaux, il est demandé :</p> <p>Une mise en cohérence du SDËD avec les règles et objectifs du PREDEC et du futur plan unique,</p> <ul style="list-style-type: none"> - De favoriser systématiquement le recyclage des déchets plutôt que le stockage en s'investissant dans le développement des filières de valorisation des déchets, <p>L'intégration dans le SDED d'une approche d'évacuation des déchets au plus près des chantiers, et non pas sur la seule base des possibilités d'accueil de déblais d'un département,</p> <p>Le retrait des carrières de Villegagnon et Pécly de la liste des sites potentiels pouvant accueillir des déchets inertes.</p> <ul style="list-style-type: none"> - À la Société du Grand Paris de définir les capacités d'accueil réelles sur les sites existants recensés en Seine-et-Marne, et, en conséquence, de définir concrètement, au regard des plafonds fixés dans le PREDEC pour la Seine-et-Marne (4 millions de tonnes / an à l'issue du moratoire incluant les capacités existantes et nouvelles), les quantités de déchets qui devront être évacuées en dehors du département et les conditions de transport vers ces autres destinations. Il importe que la SGP précise les exutoires en matière de stockage et de valorisation chantiers par chantiers. <p>À la Société du Grand Paris de préciser très en amont les conditions d'évacuation des déblais qui auront une</p>	
--	--	--	--

		<p>incidence notable sur les routes départementales du secteur (trafic poids lourds...) dans l'objectif d'obtenir une validation du Département.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De s'engager, étudier et développer des actions concrètes concernant tes modes de transport fluviaux et ferrés afin d'inscrire dans les fiches opérationnelles des alternatives au transport routier trop systématisé. - De développer les mesures qui seront imposées aux entreprises (dans tes cahiers des charges) pour s'assurer de bonnes pratiques et de la transparence dans le tri de déchets, leur nature, leur transport et leur dépôt 	
		<p>La mise en service de la ligne 17 Nord, constitue une opportunité déterminante pour la mobilité des Seine-et-Marnais. Cette nouvelle desserte en transport collectif, particulièrement structurante, permettra en effet d'améliorer les déplacements au sein du Département, entre les bassins de Roissy, Chelles et Marne-la-Vallée, mais aussi d'accéder à de nouveaux pôles d'emplois, de services ou de loisirs au sein de la métropole, tel que Saint-Denis ou la Défense.</p> <p>La gare du Mesnil-Amelot, porte d'entrée du Grand Paris Express du Nord Est de l'Île-de-France, ne saurait fonctionner sans offrir les possibilités de rabattement adéquates dimensionnées pour le réseau à terme, tant pour les véhicules particuliers que pour les transports en commun de surface</p>	5
		<p>Le Département demande à la SGP l'intégration au projet de la ligne 17 soumis à enquête publique, des équipements d'intermodalité (gare routière, parc-relais, parvis, stationnements vélos) à la gare du Mesnil-Amelot et leur traduction dans les documents d'urbanismes communaux.</p> <p>En outre, le Département attire l'attention et la vigilance de la SGP concernant l'optimisation de l'insertion urbaine, paysagère et architecturale de la gare et de l'ensemble de ces équipements.</p>	2
426	<p>M. VERICEL Anglet,64 Officier général de l'Armée de l'air</p>	<p>Outre le fait d'assurer une meilleure desserte de la banlieue nord, la création de la ligne 17 avec un arrêt au musée de l'Air et de l'Espace présente un intérêt particulièrement important.</p> <p>Cet établissement dispose de collections exceptionnelles qui sont présentées dans un espace adapté. Malheureusement il se trouve très excentré et assez mal desservi, ce qui nuit à sa fréquentation. D'autres musées comme celui de l'Armée de Terre ou de la Marine se trouvent en plein Paris. La nature des collections, leur mode de présentation, mais aussi les investissements d'argent public consentis sur le site actuel excluent d'entrevoir un autre site.</p> <p>Son intérêt est à la fois culturel et militaire, mais aussi aéronautique et spatial, donc industriel eu égard à la vocation de pionnière et d'acteur majeur de la France dans ce domaine.</p> <p>Il est donc fondamental d'assurer la meilleure desserte de cet établissement et de favoriser ainsi sa fréquentation et une renommée totalement justifiée.</p>	11

427	Ville de VILLIERS-LE-BEL, 95	le Conseil municipal de Villiers-le-bel, en sa séance du 20 mai 2016, concernant le projet de création du tronçon « Le Bourget RER - Le Mesnil-Amelot » de la ligne 17 Nord du réseau de transport public du Grand Paris. Emet un avis très favorable à la déclaration d'utilité publique de la ligne 17 du Grand Paris Express entre le Bourget RER et le Mesnil-Amelot	11
		S'interroge sur la capacité de la ligne 17 Nord, limitée par : la longueur des quais (réduite à 54 m, contre 108 m dans le projet initial du Grand Paris Express), la fréquence des trains (un train toutes les 3 à 4 minutes à l'horizon 2030), du fait du partage du tronçon Saint Denis Pleyel — Le Bourget RER avec la ligne 16 du Grand Paris Express ;	2
428	M. BAYER Technicien aéronautique Airbus Hélicopters	Le grand Paris permettra peut-être de désengorger les routes (les jours de pluie, de grève, ou on dépasse les 400 km de bouchon cumulés à 9 h). L'énorme avantage étant de passer au multi modal, 1ere partie trajet route ou co-voiturage et l'autre partie possible en transport public. La seule condition étant d'avoir à proximité de la gare du Mesnil Amelot un parking de préférence gratuit. Ceci étant partagé par nombre de salariés qui résident en province (Aisne, Oise, ...) et qui tous les jours utilisent la Nationale 2. Cette N2 reste à ce jour le seul cordon ombilical entre bassin de vie et bassin d'emploi (région parisienne, Villepinte, Paris Nord 2 Garonord , Aeroport du Bourget, Dassault, Airbus Hélicopters, ..) ... ! Bassin de vie concerne le sud de L'Aisne (Soissons, Villers-Cotterets, Chateau Thierry....) et le sud de l' Oise (Crepuy en Valois, Nanteuil le Haudoin,). Le train existe mais il est utilisé principalement par ceux qui travaillent sur PARIS intra- muros. Et plus difficilement par les "ruraux" qui travaillent en banlieue à cause de la perte de temps dues aux correspondances et au ratio Temps/ coût élevé. Donc tout à fait FAVORABLE pour la prolongation de cette ligne du grand Paris.	11
429	M. GOUGEON Retraité	L'arrivée du métro au sein de l'aéroport du Bourget constitue un élément fondamental : pour les entreprises qui sont installées et pour le Musée de l'Air. Diminution trafic routier=> qualité de l'air, (écologique) impact économique et écologique = moins carburant consommé, social= développement du Nord de Paris, gain de temps = desserte directe depuis Paris fréquentation du Musée de l'Air.	11
430	Mme RISIN Maire d'Epiais-les-Louvres, 95 Conseillère	Les habitants de l'Est du Val d'Oise ont depuis de nombreuses années l'impression de subir les nuisances de l'aéroport de Roissy sans profiter de ses bénéfices. En effet, les populations locales passent souvent à côté des emplois proposés par la plateforme aéroportuaire, faute notamment d'une offre de transports en communs adaptée. Le projet de ligne du métro automatique du Grand Paris fait partie des solutions, certes de long terme, mais	

	départementale du Val d'Oise	indispensable à l'accès des habitants à la zone d'emploi de Roissy et de Paris. Cette ligne répond à un réel besoin pour notre territoire et nos habitants, leur vie quotidienne serait améliorée, mais plus largement c'est le développement et l'économie de notre secteur qui seraient facilités. C'est pour toutes ces raisons que je soutiens le projet de ligne 17 Nord du Grand Paris Express	11
431	Mme GUILLOT Saint-Witz, 95 Retraitée	J'émet un avis défavorable au projet de gare de la ligne 17 au milieu du triangle de Gonesse. Gare financée par l'argent public au profit du projet, délirant et totalement dépassé, d'une entreprise privée "Europacity".	12
432	X	Je suis très favorable à l'amélioration des liaisons avec le Bourget. Très intéressant musée de l'Air et grand espace qui pourrait être mieux valorisé.	11
433	M. DE RAFFIN Versailles, 78	Très favorable.	11
434	M. BARBISAN Asnières-sur-Seine, 92 Retraité	Plutôt que d'investir dans une nouvelle ligne, il conviendrait de concentrer les dépenses sur la modernisation et le renforcement des lignes de RER B et D existantes, ainsi que sur toutes les lignes de tram passant par Saint Denis, notamment la T1 dont les rames sont à l'évidence sous dimensionnées.	12 C
435	M. BRUNET Malakoff, 92 Retraité	La participation de la France à l'histoire de l'aviation a été capitale. Un moyen d'accès rapide et simple au musée de l'air ne peut que valoriser notre histoire et participer au développement de cette région défavorisée de l'île de France.	11
436	M. RAMBEAU Retraité	Pour avoir du me rendre plusieurs fois au Bourget, depuis Roissy ou la banlieue, je ne peux qu'être favorable à cet arrêt. Cela permettrait d'activer cette zone. et d'offrir plus d'opportunité de choix pour se loger aux employés du Bourget. Avis favorable	11
437	X	Un musée doit pouvoir être accessible à tous. Le métro permet aux visiteurs de se déplacer. Ce musée doit être découvert. Oui à une station de métro pour desservir le musée de l'air et de l'espace.	11
438	Mme TREHET Paris 19ème	J'ai besoin de la prolongation de la ligne 17 pour me rendre sur mon lieu de travail.	11

439	M. MICHEL Andolsheim, 67 Retraité	Cet arrêt permettrait l'accès à beaucoup de gens à cette zone et pourrait participer à la découverte du Musée de l'Air et une meilleure fréquentation de cette formidable vitrine qu'est l'armée de l'Air et l'aviation de notre pays. Je suis très favorable à cet arrêt.	11
440	M. LIGNIER Salon-de-Provence, 13 Pilote	Je souhaite un accès direct au Musée de l'Air et de l'Espace ainsi qu'à l'héliport pour de nombreux accès régulier à ce lieu à titre professionnel. (~100/an).	11
441	M. ROBIN Gouvieux, 60 Retraité	Je suis favorable à la mise en service de la ligne 17 afin de favoriser l'accès au Musée de l'air et de l'espace.	11
442	M. PRIMAULT Issy-les-Moulineaux, 92 Retraité	Très favorable au raccordement du site du musée de l'air, musée international qui pourra ainsi accueillir plus facilement les parisiens, les provinciaux et les étrangers grâce aux interconnexions prévues. Développement commercial également de ce quartier	11
443	M. LE BRONNEC Martignas-sur-Jalle,33 Retraité	Créer une station de métro serait une opportunité pour faire connaître ce merveilleux site qu'est le Musée de l'Air et améliorer la fréquentation du Bourget, sans oublier les habitants proches et le développement industriel du secteur.	11
444	M. CHAUVET Sevrans, 93 Ingénieur retraité	Les prévisions de trafic de la gare "Triangle de Gonesse" sont fortement liées à la réalisation d'un "très grand projet", ou plutôt pharaonique: Europacity. Indépendamment de la réalisation incertaine de ce projet à forte dominante commerciale, mais qui suscite une opposition importante de citoyens impactés et des élus de la Seine-Saint-Denis, le chiffre de 30 millions de visiteurs annuels avancé par ses promoteurs semble assez exubérant. Il suffit de le comparer avec des projets d'ampleur comme Val d'Europe, voire avec Eurodisney pour se dire que ce chiffre (comme celui d'ailleurs des milliers d'emplois créés annoncés, en oubliant les milliers emplois détruits à O'Paris Nord, Paris Nord 2, Aéroville et Beau Sevrans) est totalement irréaliste. D'autant qu'il ne repose pas sur l'attraction de nombreux touristes, mais sur la fréquentation par les Franciliens. Souligné comme point faible par le Commissaire général à l'investissement (pièce n° J-10), le trafic de la gare Triangle de Gonesse et de la ligne 17 Nord doit être évalué en cas de non réalisation d'Europacity, dont la réalisation dépend elle-même de cette gare Triangle de Gonesse, financée avec les deniers publics. Je demande que l'étude finale et la réalisation tienne compte, à titre conservatoire, de la non réalisation d'Europacity.	4

445	CONSEIL DEPARTEMENTAL DU VAL D'OISE Cergy-Pontoise, 95	<p>Le Conseil départemental du Val d'Oise a adopté à l'unanimité lors de la séance du 27 mai 2016. un avis favorable assorti de certaines observations et demandes précisées dans le document joint.</p>	11
		<p>ATTIRE l'attention sur les spécificités des besoins futurs liés à la desserte de grands équipements tels EuropaCity ; Attire l'attention sur l'impact des grands générateurs de trafic de la ligne 17 Nord, et notamment sur la spécificité d'EuropaCity, dont les heures de pointe seront décalées par rapport aux autres générateurs ;</p> <p>S'interroge sur la capacité de la ligne 17 Nord, limitée par : la longueur des quais (réduite à 54 m, contre 108 m dans le projet initial du Grand Paris Express), la fréquence des trains (un train toutes les 3 à 4 minutes à l'horizon 2030), du fait du partage du tronçon Saint Denis Pleyel — Le Bourget RER avec la ligne 16 du Grand Paris Express.</p> <p>demande en conséquence : que soit étudié un allongement des quais en vue d'une augmentation de la capacité de la ligne, que soient précisées les conditions d'exploitation de la ligne 17 et de leur articulation avec celles de la ligne 16, et notamment les conditions dans lesquelles le tronçon Saint Denis Pleyel — Le Bourget RER pourrait, à terme et de façon permanente, être affecté à la seule ligne 17, afin d'améliorer la fréquence de cette dernière</p> <p>RAPPELLE la nécessité de préserver la faisabilité de la liaison directe entre Roissy et La Défense via le prolongement de la ligne 17 vers l'Ouest ;</p> <p>RAPPELLE la nécessité absolue du Barreau de Gonesse pour le Département et les populations de l'Est du Val d'Oise afin de faciliter leur accès aux emplois de la zone de Roissy et demander l'arbitrage définitif nécessaire sur la gare de Gonesse ;</p> <p>DEMANDE de préserver le débranchement permanent de la LI6 en gare du Bourget RER</p>	5
		<p>RAPPELLE que tous les valdoisiens, habitants et entreprises, contribuent déjà au financement du Grand Paris Express, notamment avec la Taxe Spéciale d'Équipement (TSE) Grand Paris ; DEMANDE en particulier que le financement des travaux et le calendrier soient confirmés très rapidement par le STIF (pilote du dossier en tant qu'autorité organisatrice), SNCF Réseau (en tant que maître d'ouvrage des études et des travaux) et la Région, l'Etat et la SGP (en tant que financeurs) ;</p>	7

		<p>DEMANDE la préservation de la faisabilité technique de l'allongement des quais des gares de 54 mètres à 108 mètres de long, comme précédemment demandé sur le tronç commun des lignes 16/17 entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER,</p> <p>RAPPELLE la nécessité de la réalisation de la ligne 17 Nord et de la gare du Triangle de Gonesse pour desservir la future ZAC de 280 ha.</p> <p>DEMANDE que l'interconnexion avec la ligne H en gare de Saint-Denis Pleyel soit réalisée, afin que les plus de 450 000 habitants du bassin de vie, utilisateurs de cette ligne, couvrant une grande partie du territoire, puissent profiter du réseau des métros 15,16 et 17 qu'ils contribuent à financer</p>	2
		<p>INDIQUE le respect attendu des délais, compatible avec la tenue des Jeux Olympiques en 2024 et de l'Exposition Universelle en 2025 ;</p> <p>DEMANDE la réalisation en une phase de la ligne 17 Nord jusqu'au Mesnil-Amelot, dès 2024</p>	1
		<p>RAPPELLE les points d'attention soulevés par le Département, points que la SGP s'est engagée à prendre en compte, notamment sur la gestion des déblais et T intermodalité bus-métro.</p>	8
446	M. GAILLARD Euzet, 30 Retraité	Cette ligne 17 serait très intéressante pour accéder au musée de l'air et de l'espace.	11
447	M. ANDRE Versailles, 78 Administrateur et bénévole associations du secteur aéronautique	Oui, cette ligne 17 est nécessaire pour étoffer le réseau de dessertes dans ce secteur, tant pour les habitants que pour les employés et visiteurs du musée de l'air, des salons, des entités commerciales et industrielles de ce pôle.	11
448	M. ALBIENTZ Saint-Louis, 68 Retraité	Favorable à la création de cette ligne 17 qui favorisera le développement du site du Bourget.	11
449	M. GOUTX Morangis, 91	Je suis tout à fait favorable au projet de la ligne 17 pour les raisons suivantes: elle permettra de rapprocher de Paris le Musée de l'Air et de l'Espace, un des plus beaux musée aéronautique au monde mais actuellement mal desservi.	11

		elle permettra également de mettre en valeur le Mémorial des Aviateurs, dédié aux disparus de l'armée de l'air, qui sera installé devant le Musée de l'Air et de l'Espace en juin 2017.	
450	M. PRIOLET Senlis, 60 Cadre supérieur	Je suis particulièrement favorable à la desserte du musée de l'air et de l'espace par la future ligne 17 du métro. Cela donnera un accès beaucoup plus simple au site du Bourget et permettra de faire connaître beaucoup plus largement tout ce qui touche à l'aéronautique et à l'espace.	11
451	Mme DESCHAMPS	<p>A part les enthousiastes du monde de l'aéronautique, les franciliens n'ont pas grand intérêt à la ligne 17 telle qu'elle est projetée. Une « simple » habitante de Drancy centre est déçue car le RER nécessitera toujours 1/2 heure de marche. 994 Sarcellois seulement sur 60 000 habitants, vont travailler à Roissy, mais 5 742 vont travailler à Paris, 873 à Saint-Denis et 575 à la Plaine (INSEE RP 2008).. Les habitants de Dammartin en Goelle ou Mitry sont déjà reliés efficacement et directement à Paris via le RER B et la ligne K. Pour Goussainville, c'est 1420 habitants qui vont travailler à Roissy, ce qui ne nécessite pas là non plus une gare de métro, mais plutôt des lignes de bus avec des arrêts bien pensés. Où est l'intérêt pour les locaux de joindre Le Bourget à Roissy sans même passer par le Blanc-Mesnil et Aulnay-sous-Bois ?</p> <p>L'intérêt de la gare du Mesnil Amelot village d'environ 800 habitants qui ne pourra pas se développer à cause de sa proximité avec l'aéroport m'échappe.</p> <p>L'utilité de la ligne 17 N , parallèle aux RER D RER B et au CDG express est donc très douteuse et le détour de son tracé pour desservir un futur centre de commerce et de loisir sans habitat de ligne 17 N n'est citoyennement pas justifiable car ce n'est pas à l'Etat donc à nos impôts de financer la desserte d'une opération purement commerciale. Nous nous sommes déjà fait escroquer pour desservir EuroDisney qui n'a jamais rempli des mirifiques objectifs de visiteurs et d'emplois. Le réseau de transport d'Ile-de-France comporte des priorités beaucoup plus importantes que desservir Roissy via le Bourget et le projet Europa-City, il vaut mieux investir cet argent à d'autres endroits du réseau.</p> <p>Je m'oppose donc à ce projet de la ligne 17 nord , peu utile et beaucoup trop coûteux .</p> <p>Je demande que l'argent prévu (2,5 Milliards d'euros) soit investi dans les trains et bus du quotidien. Le RER D peut relier l'aéroport CDG et Saint Denis Pleyel (avec une meilleure desserte pour tous les franciliens et notamment ceux de Seine Saint Denis, et du Val d'Oise ainsi que d'autres grands pôles multimodaux comme la Gare du Nord, Châtelet, Gare de Lyon.</p> <p>Il faut multiplier les lignes de bus : c'est un transport en commun plus souple et moins coûteux pour desservir les zones d'emplois aéroportuaires et le musée du Bourget.</p> <p>Un trajet direct entre Versailles Chantier et CDG en transport en commun (qui peuvent être des bus BHNS comme Cergy-Roissy sans passer par Paris comme c'est le cas actuellement sera très appréciable pour des habitants de l'ouest parisien. La liaison entre Opéra et CDG devrait être aussi réactualisée et prolongée jusqu'à la</p>	12 C

		gare Saint-Lazare.	
452	M. BRONCARD SCI SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY	En notre qualité de propriétaire de la SCI SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY et dans le cadre de l'enquête publique préalable à réalisation de la ligne 17 Nord du Grand Paris Express et à l'implantation du futur centre de maintenance de la ligne 17 (SMI/SMR/PCC) sur le site PCA, en proximité immédiate du SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY (terrain de 18 ha au nord-ouest du site PSA).	12
		<p>Ce terrain fait l'objet d'un programme immobilier à usages logistique et de bureaux dénommé "SEGRO LOGISTIC PARK AULNAY", de 93.067 m2, en 2 bâtiments de 43.236 m2 (A dont bur. 865 m2) et 49.773 m2(B dont bureaux 950 m2), dont les autorisations de construire et d'exploiter sont délivrées et purgées de tous recours des tiers pour l'exploitation des rubriques ICPE suivantes:</p> <p>En Autorisation: Rub. 1510-1, 1530-1, 1532-1, 2662-1, 2663-1, 2663-2 En Déclaration: Rub. 1511, 1'85 2, 292b</p> <p>SEGRO émet les remarques et demandes suivantes:</p> <p>1. Le dossier d'enquête publique ne présente aucune perspective de vue depuis l'A1 bien qu'il soit indique que le site de maintenance sera visible depuis cette autoroute. Sauf erreur de notre part, le dossier d'enquête publique ne contient aucune information sur la hauteur de la réalisation aérienne de la ligne 17. Le dossier est donc incomplet sur ce point, en l'absence de plan en coupe et perspectives depuis l'A1 (ouvrage aérien seul et avec matériel roulant en activité). L'ouvrage aérien étant intercale entre le terrain appartenant à la SCI SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY (venant aux droits de ID LOGISTICS France) et l'A1, il pourrait nous priver d'un effet vitrine essentiel à la commercialisation du bâtiment A en front de site. Vous trouverez à cet effet une vue du futur programme cote A1.</p> <p>2. Les études ne tiennent pas compte, sauf erreur de notre part, des installations classées pour l'environnement (ICPE) dont bénéficié le SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY à proximité immédiate du futur SMI/SMR/PCC et qui n'ont pas été identifiées par l'étude d'impact. Aucune information n'est ainsi portée à la connaissance du public concernant les impacts de l'équipement public sur notre exploitation. Vous trouverez en pièce jointe l'arrêté d'autorisation d'exploiter ICPE dont notre société est aujourd'hui bénéficiaire.</p> <p>3. Dans sa configuration projetée, Le futur SMI/SMR/PCC viendrait couper la voie de contournement extérieure du SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY sur laquelle nous bénéficions aujourd'hui d'une servitude de passage, notamment pour les accès pompiers nécessaires à l'exploitation du site. Nous demandons le maintien de cette voie de contournement, côté ouest, afin de maintenir le niveau de sécurité actuel eu regard à l'arrêté d'autorisation d'exploiter ICPE du SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY, ainsi que pour préserver la fluidité de</p>	3

		<p>circulation autour du site en cas de blocage accidentel de la voie de contournement. L'échelle de l'emprise du futur SMI/SMR/PCC doit permettre le maintien de ce tronçon.</p> <p>4. La parcelle située au nord du SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY entre la voie de contournement du site et la voie rapide N104, propriété de PCA, est aujourd'hui raccordée au système de voies ferrées du site PCA. Afin de préserver la potentialité donnée au SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY d'être desservi par fret ferre en proximité immédiate du site, nous demandons que soit maintenu cet embranchement aux voies ferrées à l'usage de la SNCF Fret, distinctes de celles de la ligne 17 Nord et du futur SMI/SMR/PCC dans notre compréhension. Le maintien de cet embranchement est un enjeu d'intérêt général, celui du maintien et développement du fret ferre en milieu urbain, et participerait à l'engagement de développement durable du SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY et du site PCA en général.</p> <p>5. Enfin, l'étude des vibrations ne tient pas compte de l'usage futur du programme du SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY à l'intérieur duquel pourra être installé un système de convoyage mécanisé pour le tri de biens stockés puis distribués par l'utilisateur du programme. Cette potentialité est actuellement à l'étude avec un utilisateur potentiel du bâtiment A en front de site cote A1. Quelles sont les mesures spécifiques prévues dans le futur SMI/SMR/PCC pour préserver le SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY de tout effet négatif ?</p>	
453	X	<p>Je trouve que ce serait très bon pour le tourisme à Paris que la ligne 17 ait une station au musée de l'air. C'est un beau musée mais son accès est compliqué et rebutant pour le touriste piéton qui préfère s'en tenir aux visites intra-muros.</p> <p>De plus, une station de métro à cet endroit rendrait le traditionnel salon du Bourget enfin plus accessible et diminuerait les inconvénients de la circulation en encourageant une grande partie des visiteurs à venir à pied.</p>	11
454	M. ASENSI Maire du Tremblay-en-France Député de Seine-St-Denis	<p>Dans le cadre de l'enquête publique conduite sous votre autorité, je souhaitais vous communiquer les motifs pour lesquels la ville de Tremblay-en-France apporte son soutien à la réalisation de la ligne 17 Nord du réseau Grand Paris Express.</p> <p>Ce projet répond à un impératif de développement économique et social de notre territoire, au moyen d'un nouveau transport en commun respectueux de l'environnement.</p> <p>Durant des décennies, le réseau francilien s'est organisé selon une logique en étoile, afin d'assurer le transport des flux de salariés, de la banlieue vers le cœur de la capitale où se concentrent les emplois. Ce développement radial a renforcé la sélection des territoires et a conduit à la saturation progressive des réseaux convergents vers Paris, comme le RER B.</p> <p>La construction du réseau Grand Paris Express marque une occasion de sortir de cette logique pour promouvoir un développement équilibré de l'Île-de-France et une métropole vraiment solidaire, dans laquelle tous les</p>	11

	<p>habitants, notamment ceux résidant dans les quartiers défavorisés, puissent accéder également aux emplois, aux lieux de vie, de culture et de services.</p> <p>Au plan économique, la future ligne 17 nord apportera en premier lieu une amélioration pour la desserte de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle qui constitue l'un des moteurs du développement de la métropole et dont 800 hectares sont basés sur le territoire de la commune de Tremblay-en-France.</p> <p>Le tronçon « Le Bourget RER / Le Bourget Aéroport/ Triangle de Gonesse / Parc des Expositions / Aéroport Charles de Gaulle T2 / Aéroport Charles de Gaulle T4 / Le Mesnil-Amelot », constituant la partie Nord de la ligne 17, permettra en effet de relier le Terminal 2 de CDG à La Défense entre 35 minutes, contre une heure aujourd'hui.</p> <p>L'aéroport du Bourget ne sera plus qu'à 11 minutes de transports, renforçant ainsi la cohérence du territoire aéroportuaire, inscrite au cœur du nouveau Conseil de territoire de la Métropole, « Paris Terres d'envol ».</p> <p>La construction de la ligne 17 Nord marquera également une amélioration notable de la desserte du Parc des Expositions, qui reçoit aujourd'hui environ 2 millions de visiteurs par an, avec une incidence sur les possibilités de développement de cet équipement.</p> <p>Enfin, la future gare de la ligne 17 Nord située entre le Parc des Expositions et la zone Aérolians revêt une importance considérable pour l'essor de cette dernière. La ZAC Aérolians, située sur le territoire de Tremblay-en-France, constitue l'un des plus importants projets d'aménagement régionaux, avec 200 hectares et 850 000 m² de SHON dédiés aux activités liées aux échanges internationaux, à la logistique à haute valeur ajoutée et à une extension du Parc des Expositions.</p> <p>Cette nouvelle gare assurera une desserte idoine de cette zone, et de son équipement phare, le Colisée, future salle multifonctionnelle de 10 000 places accueillant compétitions sportives et spectacles de rayonnement national et international.</p> <p>Alors que la ville de Tremblay-en-France est la seule ville du département ne disposant d'aucune gare à son nom, je me félicite d'avoir obtenu l'engagement des pouvoirs publics et des partenaires du Grand Paris Express de dénommer cette future gare « Parc des Expositions . Tremblay . Villepinte ».</p> <p>Au plan social et environnemental, la ville de Tremblay-en-France considère que la construction de la ligne 17 Nord participe du renforcement nécessaire de l'offre de transport pour les habitants de Seine-Saint-Denis, en lien avec le renforcement des réseaux existants et du réseau secondaire ; par conséquent, elle s'intègre pleinement à L'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>Depuis de nombreuses années, la ville de Tremblay-en-France s'est engagée pour la modernisation de la ligne B du RER, singulièrement délaissée par les pouvoirs publics malgré sa place essentiel comme ligne de vie de notre territoire. A son initiative, avec l'ensemble des maires et des partenaires des transports, elle a organisé les Assises du RER B en 2002, qui ont contribué au lancement du plan de rénovation RER + Nord. Alors que</p>	4
--	--	---

		<p>l'insuffisance des investissements sur la ligne B du RER persiste aboutit à freiner le développement de notre territoire et à pénaliser les conditions de vie de ses habitants, cette nouvelle ligne offrira une alternative de transport, avec une fréquentation estimée à 40 000 voyageurs/jour dans les gares de CDG T2 et CDG T4.</p> <p>Elle pourra également avoir des conséquences positives sur la saturation du RER B, y compris la branche Mitry-Mory, dans le cadre d'un bus à haut niveau de service entre la gare du Vert-Galant et celle du Parc des Expositions, cadre auquel la ville de Tremblay-en-France demeure attachée, avec l'inscription de ce projet dans son Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).</p> <p>Enfin, cette nouvelle infrastructure aura un impact favorable sur la réduction du trafic automobile ; la voiture étant le mode de transport aujourd'hui très largement privilégié pour aller au Parc des Expositions ou à l'aéroport - environ 80% des usagers de Charles-de-Gaulle.</p> <p>A travers la création de la ligne de bus à la demande Filéo (ex-Allobus), la ville de Tremblay-en-France puis l'agglomération Terres de France ont oeuvré pour faciliter les déplacements des salariés vers la plateforme aéroportuaire, notamment en horaires décalés. Néanmoins, l'accès des 100 000 salariés de l'aéroport demeure une préoccupation majeure, à laquelle la ligne 17 Nord répondra de manière partielle, essentiellement pour les salariés habitant le cœur de la capitale ou la proche couronne.</p> <p>Le projet d'une gare de RER B « Aérofret », au niveau de la zone de fret sud, demeure par conséquent une nécessité pour permettre l'accès de la main d'œuvre locale et réduire ainsi la place du trafic routier.</p>	
455	M. PEINE Paris 19ème	<p>Je trouve inadmissible que le projet de ligne 17 Nord, globalement très utile, prévoit une gare sur le triangle de Gonesse, pour le seul projet privé d'Europacity. D'ailleurs ce projet est encore en cours d'instruction et n'est en rien décidé. Il n'est pas normal que plusieurs centaines de millions d'euros soient dilapidés pour ce projet pharaonique et inutile. Orientons ces sommes vers la rénovation du RER B et le renforcement des lignes de bus pour transporter les salariés !</p>	12 C
456	M. REDON ENVIRONNEMENT 93	<p>Dans un premier temps Environnement 93 considère que les consultations en cours et annoncées sur les territoires du Nord-est Francilien, organisées sur un espace de temps réduit, auraient dû être rassemblées dans une approche globale, telle que le préconise la directive européenne dite «Plans et programmes » de 2001, pour une meilleure participation du public et une prise en compte concrète de l'ensemble des effets cumulés. Projet EUROPA City, Ligne 17 Nord, CDG Express sont si intimement liés qu'ils auraient dû être traités dans le même débat public. Par ailleurs le dossier d'enquête publique, pour cette ligne atypique dans le réseau du Grand Paris Express, souffre d'imprécisions qui ne permettent pas d'en démontrer l'utilité publique.</p>	6
		<p>Par ailleurs le dossier d'enquête publique, pour cette ligne atypique dans le réseau du Grand Paris Express, souffre d'imprécisions qui ne permettent pas d'en démontrer l'utilité publique.</p>	12

	<p>Evaluation environnementale.</p> <p>Pour l'Autorité Environnementale : « Le contour du programme de travaux retenu dans l'étude d'impact est incomplet, car il ne prend pas en compte tous les projets avec lesquels il constitue une unité fonctionnelle. De plus, il ne comporte qu'une analyse qualitative des impacts ».</p> <p>Il s'agit notamment de la future gare du terminal T4 de l'aéroport de Roissy et de l'augmentation des trafics qu'elle induirait, de l'impact des aménagements autour de la gare du Mesnil-Amelot, mais aussi et surtout des importants projets urbains du Triangle de Gonesse.</p> <p>Sur la ZAC du Triangle de Gonesse, 250 hectares de terres de grande qualité agronomique seraient définitivement sacrifiés et l'installation d'Europa City serait génératrice de nouveaux déplacements routiers sur un territoire déjà trop exposé à une dégradation de l'air, liée en particulier aux infrastructures routières A1 et A3, additionnées aux nuisances du transport aérien.</p> <p>Tous ces projets auront ainsi des impacts indirects importants sur l'environnement et la santé.</p> <p>Pour l'Autorité Environnementale : « les effets négatifs indirects du projet pourraient être significativement supérieurs à ses effets directs. »</p> <p>Les impacts d'autres projets en développement tels que, l'extension du Parc des Expositions de Villepinte, la zone d'activités de Paris Nord 2, la ZAC Aérolians sont mal pris en compte et ne permettent pas de les situer dans une analyse, quant à leur participation à l'utilisation des transports routiers ou des transports collectifs mis à leur disposition.</p> <p>Environnement 93 considère que la dissociation des différentes enquêtes publiques est une grave lacune pour que le public puisse apprécier et s'associer aux décisions conduisant à la mise en œuvre de ces projets majeurs pour l'aménagement du territoire. Par ailleurs l'impossibilité pour le porteur de projet de mesurer clairement les impacts environnementaux cumulés est un très mauvais signal pour la protection de l'environnement et la santé des populations.</p> <p>Impact sur les populations du territoire.</p> <p>Les seules zones d'habitations desservies par la ligne 17 Nord seraient un quartier de Blanc- Mesnil et le Mesnil-Amelot, village d'environ 900 habitants par ailleurs contraint dans son extension en logements en fonction de son exposition aux bruits aériens.</p> <p>Le niveau de service de la ligne 17 Nord permet de proposer une offre de transport de l'ordre de 7 500 à 10 000 voyageurs par heure et par sens ; cette capacité pose cependant quelques questions :</p> <p>Alors que discours et études des différents projets incitent à un partage de l'ordre de 50%, du transport entre voiture et transports en commun, la participation de 5 contributeurs majeurs en déplacements sur ce territoire,</p>	
--	--	--

		<p>pourrait saturer la ligne très rapidement. Le Commissariat Général à l'Investissement (CGI) souligne pour sa part que « Il n'est pas exclu, non plus, que les pointes de trafic soient, à l'avenir, plus accentuées que ce qui est actuellement prévu ».</p> <p>Par ailleurs le projet « Europa City » est totalement dépendant de la réalisation de la ligne 17 (CGI) et de la création de la gare du Triangle de Gonesse ; la mise en œuvre de cette gare aurait ainsi un impact négatif sur la ligne 17 elle-même, alors que l'augmentation du trafic routier accompagnant le projet Europa City, dégraderait de manière significative la qualité de l'air de ce territoire.</p> <p>Dégradation du service : la SGP annonce que dans le secteur de la gare « Le Bourget RER », la possibilité serait donnée à l'exploitant de dissocier l'exploitation des lignes 16 et 17, en faisant circuler des trains respectivement sur le tronçon Le Bourget RER – Noisy-Champs (avec terminus à la gare Le Bourget RER) et sur le tronçon Saint-Denis Pleyel – Le Mesnil-Amelot, favorisant ainsi la desserte des parcs d'exposition. Cette disposition dégradera bien sûr de manière importante la qualité de service attendue par les voyageurs habitant le Blanc- Mesnil, Aulnay-sous-Bois, Sevran, Clichy, Montfermeil, Chelles, Noisy-le-Grand. La priorité aux habitants du territoire aurait pourtant dû être la ligne de conduite essentielle de la SGP.</p> <p>Environnement 93 considère que les objectifs des transports du Grand Paris ne sont pas remplis dans le cadre d'un projet dont ne bénéficient pas les habitants du territoire, et qui pourra même dégrader les améliorations attendues depuis longtemps.</p> <p>Insuffisance des études socio-économiques Dans son avis, l'Autorité Environnementale constate que «le taux de rentabilité interne du projet est le plus faible de ceux des lignes du GPE » De son côté le CGI insiste sur le rôle primordial joué par Europa City, l'incertitude de ce projet, et la rentabilité « classique » de ligne 17 en l'absence de réalisation du projet « Europa City » : « Mais la rentabilité « classique » de celle-ci est elle-même totalement dépendante de la réalisation d'Europa City : si ce centre n'était pas construit, la valeur actuelle « classique » du projet serait réduite de 350 M€ et redeviendrait sans doute négative. » Environnement 93 déplore incertitudes et imprécisions pour un projet estimé à plus de 2 Mds d'euros.</p> <p>Alternatives et concurrence avec CDG express et RER B</p>	
--	--	---	--

		<p>Alors que la concertation est en cours sur le projet Europa City, les habitants des territoires concernés se sont exprimés dans les réunions publiques organisées sur le thème du transport.</p> <p>Si ces réunions étaient destinées au débat emploi et transports autour du BHNS de Gonesse ou de la ligne 17, les habitants ont exprimé d'autres attentes loin de ce qui leur était proposé.</p> <p>Les usagers concernés manifestent leurs demandes pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> * La rénovation et la modernisation des lignes B et D du RER toujours reculées ou peu visibles * Le renforcement des autres lignes de train déjà existantes : lignes H et K, connexion de la ligne H au métro du Grand Paris Express à Saint-Denis-Pleyel. * L'accélération de la mise en service de la Tangentielle Nord, ralentie et en attente de financement. * Les extensions du tramway T5 vers le Bourget et Villiers le Bel. <p>Alors que RER B, Ligne 17 Nord, CDG Express vont venir en concurrence, et en l'absence de débat public sur la complémentarité de ces nouvelles offres, Environnement 93 propose le tracé alternatif en annexe pour la ligne 17. L'accès au parc des expositions du Bourget et au Musée de l'Air et de l'Espace pourrait être préservé par un aménagement de la ligne 16, alors que les seules autres stations « utiles » de la ligne 17 (PIEX, Roissy) méritent un autre débat que celui-ci.</p> <p>L'ensemble du réseau Nord vers Roissy aurait dû faire l'objet d'une étude globale prenant en compte les besoins des voyageurs utilisant les transports aériens, des salariés travaillant sur l'aéroport, des habitants du Nord de la Seine-Saint-Denis. L'enquête publique menée sur le projet de la ligne 17 ne convient pas à ce débat.</p> <p>Environnement 93 estime que la ligne 17 Nord, dans la configuration proposée, n'est pas la solution adaptée au développement du territoire.</p> <p>Gare du Mesnil Amelot :</p> <p>Les salariés en poste sur l'aéroport de Roissy habitent plutôt majoritairement au Nord de l'aéroport ; ils sont donc peu concernés par le développement des transports en commun et continuent de favoriser les transports individuels en voiture particulière pour leurs déplacements.</p> <p>Dans la perspective de la gare du Mesnil-Amelot, cette tendance va s'amplifier sur le département de Seine-et-Marne. L'impact de cette gare est donc à l'opposé des efforts actuels pour la diminution des effets néfastes des transports individuels. L'Autorité Environnementale souligne ce phénomène dans la synthèse de son avis : « L'ouverture à l'urbanisation du Triangle de Gonesse et l'incitation à une urbanisation diffuse au nord de l'aéroport de Roissy, consommatrices d'espaces naturels et agricoles. »</p> <p>De même pour le Commissariat Général à l'Investissement, « une réflexion particulière sur le rôle, ou même</p>	
--	--	--	--

		<p>l'intérêt, de la future gare du Mesnil-Amelot mériterait d'être entreprise. » Environnement 93 considère que la gare du Mesnil-Amelot est un risque important pour la préservation des terres agricoles et espaces naturels de Seine-et-Marne et découle d'une réflexion non aboutie.</p> <p>Conclusion Pour toutes les raisons présentées, Environnement 93 émet un avis défavorable à la déclaration d'utilité publique de la ligne 17 Nord du réseau de transport public du Grand Paris.</p>	
457	M. VITRY	<p>Ce projet est à considérer dans l'ensemble des projets prévus autour de la plate forme aéronautique du Bourget : cluster aéronautique, grand musée de l'Air et de l'Espace, opérations immobilières de bureaux et de logements, pôle de loisirs et culturel. Sans la ligne 17, ces projets sont tués dans l'œuf or ils sont d'une importance vitale pour développer ce territoire historique qui a besoin d'un bel avenir.</p>	4
458	M. DESCHAMPS Ennery, 57	<p>On ne peut pas justifier l'intérêt public de la ligne 17 nord, qui sera trop peu fréquentée selon les prévisions à moyen et long termes de la SGP et qui ne dessert trop pas assez les franciliens. L'agglomération francilienne souffre toujours d'un réseau en araignée et manque de rocade permettant d'aller travailler ou étudier d'une banlieue à l'autre. La réalisation du barreau de Gonesse du RER D serait beaucoup plus utile et intéressant pour la grande majorité des franciliens et notamment ceux du Val d'Oise mériterait d'être rapidement réalisé. . La suppression de la ligne 17 n'implique pas d'abandonner la construction d'une gare Aéroport du Bourget très applaudie dans les avis. Le Bourget pourrait être desservi par la ligne 16 , avec un détour bien moindre que celui qui est envisagé pour desservir le triangle de Gonesse et Europa city ! L'abandon de la ligne 17 et donc de la fourche (L16/L17), permettrait d'améliorer la ligne 16 qui est une rocade, ce qui apporterait une amélioration sensible pour tous les nouveaux quartiers desservis. Je demande donc que soit arrêté le projet de la ligne 17 nord du Grand Paris Express. L'argent non dépensé dans cette ligne dispendieuse pourrait servir à réaliser un doublement du tunnel Gare du Nord - Châtelet, ce qui faciliterait l'exploitation des lignes B et D du RER).</p>	12 C
459	M. AUGIAS Paris 15ème	<p>L'arrivée du métro au sein de l'aéroport du Bourget constitue un élément fondamental dans la perspective de développement de la fréquentation du Musée de l'Air.</p>	11
460	M. MALINOWSKI Marseille, 13 Retraité	<p>Grand amateur d'aéronautique, je profite des mes fréquents passages sur Paris pour aller au musée de l'air. Aujourd'hui, sa desserte est médiocre alors que nous avons un des plus beau musée de l'air d'Europe. Dans le cadre de la valorisation du patrimoine de la France qui a été et est toujours une nation à l'industrie aéronautique performante et reconnue mondialement, il est souhaitable de désenclaver le Musée de l'air et de</p>	11

		l'espace en prolongeant la ligne 7.	
461	Association « BOURGET PRO'MOBILITE », 93	<p>Dans les années 1970, le prolongement de la ligne 7 du métro avait déjà été envisagé jusqu'à l'aéroport, à l'époque où l'arrêt de l'exploitation des vols réguliers n'était pas encore d'actualité. L'arrêt de l'activité commerciale en mars 1981 avait finalement mis un coup d'arrêt à ce projet. L'arrivée au Bourget de la ligne 7 n'est toutefois pas abandonnée : le Schéma d'Aménagement Directeur de la Région Ile-de-France intègre le projet... mais à l'horizon 2030.</p> <p>A ce jour, la desserte du secteur est principalement assurée par les lignes de bus RATP 148, 152 et 350. Les lignes 23 et 620 exploitées par Transdev complètent cette offre. Ces différentes lignes sont toutefois soumises aux aléas de la circulation et à des temps de parcours peu incitatifs. De fait, plus de 85 % des déplacements domicile-travail s'effectuent en voiture.</p> <p>L'arrivée de la ligne de métro 17 Nord permettrait donc d'offrir - enfin - une desserte de qualité pour les salariés de l'aéroport de Paris-Le Bourget et de la ZAC des Tulipes, pour les visiteurs et exposants du parc des expositions du Bourget ainsi que pour le musée de l'Air et de l'Espace, dont le développement de la notoriété et de la fréquentation est lié à la mise en place d'un mode de transport collectif lourd, de type métro. Il serait alors possible de rejoindre la gare Saint-Lazare en 21 mn (avec un changement à Saint-Denis-Pleyel, point de correspondance ou « hub » entre les lignes 14,15, 16 et 17) ou l'aéroport Charles de Gaulle en 11 mn (liaison directe).</p> <p>La gare « Le Bourget Aéroport » permettrait également d'améliorer l'offre de transports en commun pour les habitants du Blanc-Mesnil, principale zone habitée du parcours de la ligne 17 Nord.</p> <p>Plus largement, la ligne 17 Nord desservirait d'autres pôles économiques en plein développement (l'aéroport Charles de Gaulle, la ZAC du triangle de Gonesse, le parc des expositions de Villepinte, le parc d'activités Paris Nord 2) et renforcerait l'offre de transports ferrés actuelle et à venir au sein du Bourget et de l'aéroport Charles de Gaulle : RER B , Tram Express Nord, liaison CDG Express, ligne 16 du Grand Paris Express, liaison Picardie-Roissy. L'essor de ces différents pôles ne peut se concevoir sans la mise en place de nouvelles infrastructures ferroviaires. La ligne 17 incarne parfaitement cette dynamique avec ses trains rapides (vitesse commerciale de 65 km/heure) et une fréquence de 3 à 4 minutes en heures de pointe.</p> <p>En conséquence, l'association "Bourget Pro'Mobilité", dont l'objectif principal est de favoriser la desserte de l'aéroport du Bourget et de la ZAC des Tulipes par les transports publics, espère que la commission d'enquête rendra un avis favorable à ce projet tant attendu.</p>	5
462	Mme VIGNON Saint-Jean-d'Illac, 33	Étant membre de l'aéroclub de France je suis souvent au Musée de l'air et j'apprécierais de pouvoir m'y rendre en métro.	11

	Chargée de mission		
463	M. MEILLIEUX Cognac, 16	Avis très favorable à une desserte du Bourget par métro.	11
464	X	Passionné d'aéronautique, je soutiens totalement l'accès à l'aéroport du Bourget en métro pour deux raisons majeures: Une raison permanente: l'accès au musée de l'air Une raison non temporaire mais qui constitue un besoin énorme qui concerne un grand nombre de visiteurs: l'accès facilité au Salon de l'aéronautique tous les deux ans. L'accès actuel en RER et bus est très long et difficile et incite à préférer d'utiliser son véhicule, constituant ainsi des embouteillages interminables, sans parler de l'empreinte carbone. Donc oui à l'accès à l'aéroport du Bourget en métro par la ligne 17.	11
465	M. POCHOY Paris 13^{ème} Retraité	Avis favorable à la Ligne 17, en particulier en raison - de l'arrêt au Musée de l'Air et à l'aérogare du Bourget - de l'arrêt à l'aéroport de Roissy	11
466	M. FAUCHET Ver-sur-Launette, 60 Retraité	Je suis très favorable au prolongement de la ligne de métro pour desservir entre autres le Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, dont les magnifiques collections d'avions historiques souvent méconnues méritent plus de fréquentation et donc plus de facilités d'accès par les transports en commun.	11
467	Mme FEROU	J'ai été informée que le peu qui reste de terres agricoles en Ile-de-France, est menacé par un projet de gare en plein champ. Cette zone est saturée d'infrastructures routières et sur un couloir aérien. On ne peut y construire des logements. Le projet d'Europa City ne servira que les classes supérieures en ne créant que des emplois spécialisés et précaires. La construction d'une zone touristique internationale avec centre commercial, parc d'attractions (piste de ski aménagée) et espace végétal sanctuarisé existeraient au détriment de la lutte contre la pollution et de l'amélioration de la qualité de vie des riverains. La contribution en termes d'argent public y serait importante. Le développement des AMAP révèle une attitude cohérente dans le rapport production-consommation et nécessite des terres. La région francilienne produit moins de 10 % de sa consommation alimentaire. Je pense qu'il est indispensable que la population prenne conscience que le mode de vie induit par l'accroissement de l'utilisation des ressources naturelles et des transports énergivores est mortifère.	12

		La prolongation de la ligne de métro, si elle favorise les transports en commun, est initiée dans le cadre d'un projet d'expansion de la métropole parisienne, sans souci du respect des territoires et de la population qui y vit, et favorise surtout les promoteurs.	
468		Répétition du mail ci-dessus	
469	X	Oui, favorable à la création de cette ligne 17.	11
470	CCI PARIS ILE-DE-FRANCE	<p>La CCIP soutient la mise en œuvre globale du GPE, enjeu clé pour les 800 000 entreprises du territoire francilien permettant de relier un ensemble de pôles économiques et des grands équipements franciliens majeurs, dans les délais compatibles avec les besoins des entreprises.</p> <p>Le GPE constitue un levier essentiel pour le renforcement de l'attractivité des territoires et de la compétitivité des entreprises franciliennes. Ces entreprises contribuent au financement à travers la fiscalité (une grande partie des 500 M€ annuels que perçoit la SGP) et abondent à hauteur de 48,4 % au budget de fonctionnement des transports en commun d'Ile-de-France.</p> <p>L'achèvement du GPE dans les délais représente plus de 100 milliards d'€ d'opportunités de marchés pour les entreprises et un rôle d'accélérateur des projets d'aménagement et de développement des entreprises et de l'emploi.</p> <p>Le point de vue de la CCI sur le projet de ligne 17 Nord</p> <p>La CCIP formule un avis favorable, le projet est impératif et prioritaire pour le développement économique et l'emploi :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Besoin d'une liaison performante pour l'aéroport CDG, complémentaire du projet CDG Express ; - Amélioration des déplacements des salariés de la plate forme de Roissy, enjeu prioritaire (84% utilisent la voiture) ; - Projets d'investissements programmés à l'horizon 2025 pour les pôles du Bourget et de Roissy, représentant 100 000 nouveaux emplois directs pour Roissy ; - Accompagnement du développement du cluster aéronautique du Bourget ; - Création de la ZAC du Triangle de Gonesse conditionnée par la ligne 17 ; - Permet le concours des Hubs dont les 3 internationaux du Grand Roissy, du Bourget Aéroport et du Triangle de Gonesse. <p>La ligne 17 permet le développement de la filière « Congrès et salons » et du tourisme d'affaires associé, celui du PIEX (qui génère actuellement 1,7 milliards d'€ de retombées économiques et près de 26 000 emplois) étant compromis par une desserte actuelle insuffisante. La création d'un pôle multimodal à la gare du PIEX doit</p>	11

		répondre aux besoins du PIEX et de Paris Nord 2. Principales demandes et propositions (cf ci après)	
		Garantir le calendrier de réalisation de la ligne 17 (en cohérence avec la perspective des JO 2014 et de l'Exposition Universelle de 2025) et accélérer la desserte du Mesnil-Amelot (demandée pour 2024).	1
		Sanctuariser le financement du GPE et de la ligne 17	7
		Répondre à l'exigence de qualité de service de la ligne ; prêter une attention particulière aux limites de capacité de la ligne 17 et à la gestion du tronç commun avec la ligne 16.	5
		Assurer des interconnexions efficaces avec les autres modes de transports (barreau de Gonesse, liaisons multimodales à créer dans le cadre des pôles et des PDIE). Optimiser les connexions à Pleyel entre la ligne 14 et la ligne 16/17. Prise en compte avec les PIR des besoins d'accès des véhicules particuliers aux gares	5
		Maîtriser les impacts de la ligne 17 nord sur les territoires et les entreprises (coordination avec les projets de territoires autour des gares)	4
		Gestion des chantiers exemplaire avec maintien des dessertes des grands équipements pendant les travaux et diversification des modes d'évacuation des déblais en privilégiant la réduction des nuisances pour la circulation locale).	8
471	X	Oui je suis favorable à la création de la ligne 17.	11
472	M. VIE Fontenay-le-Fleury, 78 Fonctionnaire	Ce projet permettrait de désenclaver le Musée de l'air et de l'espace, de développer ses activités et d'augmenter sa fréquentation et son attractivité. La venue d'un public plus large lui donnerait l'importance qu'il mérite vraiment et faciliterait sa survie. N'oublions pas qu'il présente une vue historique de l'armée de l'air certes, mais aussi de la marine et de l'armée de terre, des travaux de la DGA, ainsi que de l'histoire de l'aviation et de la conquête de l'espace par la France. Il s'agit d'un joyau en devenir pouvant ainsi être plus visible et vivant.	11
473	M. BUSCH Paris 15^{ème} Ingénieur	Cette station envisagée est tout à fait fondamentale pour se rendre non seulement au musée de l'Air, mais aux différentes manifestations organisées sur le parc des expositions Salon du Bourget, Euronaval, Cela désengorgerait l'arrivée unique par le RER et le relais effectué par des noria de bus.	11

474	M. CONNAN La Ferrière, 85 Médecin	Ce projet de ligne 17, en permettant un accès plus aisé à l'aéroport du Bourget (et donc aux manifestations s'y déroulant) ainsi qu'au Musée de l'air et de l'espace, constitue sans nul doute un élément fondamental dans la perspective de développement et de fréquentation de ce secteur. La venue d'un public plus large grâce à l'accès aisé aux gare Saint-Lazare et aéroport Charles-De-Gaulle permettrait d'augmenter la fréquentation et l'attractivité. Enfin en prenant en compte les moyens d'accès actuels, il y a fort à parier que l'impact écologique serait positif, tout développement de moyens de transports en commun allant, à priori, dans le bon sens.	11
475	M. RENUCCI Mauregard, 77 Aménageur foncier	Avis très favorable pour la création de cette ligne 17 ainsi que pour la création de la gare du mesnil Amelot qui va dynamiser toute l'activité économique de ce secteur. La gare sera aussi très profitable aux habitants qu'ils résident en Seine et Marne, dans les communes limitrophes de l'Oise et du Val d'Oise qui gagneront en qualité de vie, et s'épargneront, au moins pour certains d'entre eux la ligne K dont on ne pas dire qu'elle soit la plus performante du réseau SNCF .	11
476	M. PIQUILLOUD Publier Evian, 74 Ingénieur retraité	Cette station envisagée est tout à fait fondamentale pour se rendre non seulement au musée de l'Air, mais aux différentes manifestations organisées sur le parc des expositions Salon du Bourget.	11
477	M. BIHR	Je suis extrêmement favorable à la desserte directe du Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget par une ligne 17 nord. Ce musée de renommée mondiale n'aura sa pleine fréquentation que grâce à une desserte directe et moderne depuis Paris. Cette liaison est donc absolument indispensable au rayonnement international du Grand Paris.	11
478	M. PEYRON Meudon, 92 Consultant	Avis très favorable à cette disposition qui permettra de favoriser la fréquentation du Musée de l'air et de l'espace.	11
479	M. RENAUD Président de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France	Dans le cadre de l'enquête publique relative à la ligne 17 Nord, dont vous présidez la commission d'enquête, je vous prie de bien vouloir trouver ci-jointe la délibération adoptée à l'unanimité moins une abstention par le conseil de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France le 12 mai dernier. Cette délibération émet un avis très favorable à la déclaration d'utilité publique du projet de ligne 17 Nord, assorti d'interrogations et de demandes.	11

	Roissy-en-France	Attire l'attention sur l'impact des grands générateurs de trafic de la ligne 17 Nord, et notamment sur la spécificité d'EuropaCity, dont les heures de pointe seront décalées par rapport aux autres générateurs ; Que soient précisées les conditions d'exploitation de la ligne 17 et de leur articulation avec celles de la ligne 16, et notamment les conditions dans lesquelles le tronçon Saint Denis Pleyel - Le Bourget RER pourrait, à terme et de façon permanente, être affecté à la seule ligne 17. afin d'améliorer la fréquence de cette dernière	5
		S'interroge sur la capacité de la ligne 17 Nord, limitée par : - la longueur des quais (réduite à 54 m, contre 108 m dans le projet initial du Grand Paris Express), - la fréquence des trains (un train toutes les 3 à 4 minutes à l'horizon 2030), du fait du partage du tronçon Saint Denis Pleyel - Le Bourget RER avec la ligne 16 du Grand Paris Express ; Demande en conséquence : - que soit étudié un allongement des quais en vue d'une augmentation de la capacité de la ligne,	2
480	M. HAMON Paris 12^{ème} Officier de l'Armée de l'air	Je soutiens la position des amis du Musée de l'air.	11
481	M. TROUSSEL Président du Conseil départemental de la Seine-St-Denis, 93	Veuillez trouver ci-joint l'avis du Département de la Seine-Saint-Denis sur le projet de Ligne 17 du Grand Paris Express.	11
482	M. TROUSSEL Président du Conseil départemental de la Seine-St-Denis, 93	Il favorisera l'accès à des secteurs à forts enjeux économiques, à des zones d'emplois importantes et au développement de la métropole	5
		Par ailleurs, le Département se félicite de l'implantation du Site de Maintenance et de Remisage des Infrastructures (SMR-I) sur l'ancienne emprise PSA d'Aulnay-sous-Bois, favorisant ainsi la reconversion industrielle du site.	3
		Cette desserte structurante des aéroports du Bourget et de Paris Charles de Gaulle permettra de renforcer leur rayonnement et d'améliorer les conditions de déplacement dans le secteur. Le lancement du concours international des Hubs du Grand Paris, qui concerne cinq gares de la Ligne 17 Nord, devrait conforter l'attractivité des bassins du Grand Roissy, du Bourget Aéroport et du Triangle de Gonesse. Je me réjouis de cette	4

	démarche pour le projet métropolitain. Au regard des enjeux de développement et dans la perspective de l'accueil des Jeux Olympiques	
	Il souhaite tout particulièrement attirer l'attention sur le respect du calendrier de réalisation avec une mise en service en 2024 (phase 1) et 2030 (phase 2).	1
	Le dimensionnement et les conditions d'exploitation doivent être pensés afin de répondre aux besoins à terme. Sur ce point, il rappelle qu'un débranchement avec le terminus de la ligne 16 au Bourget RER en direction ou en provenance de Noisy-Champs n'est pas acceptable pour le Département.	5
	Cette ligne a la particularité d'être réalisée pour partie en viaduc. Il s'agit d'un élément structurant pour le territoire qui nécessite une coordination importante avec les projets portés par le Département. Son intégration est un élément essentiel à la réussite du projet. A cet effet, je serai très attentif à la qualité architecturale de l'objet et à son insertion paysagère.	9
	Il favorisera l'accès à des secteurs à forts enjeux économiques, à des zones d'emplois importantes et au développement de la métropole.	4
	S'agissant de la prise en compte, dans les pièces de l'enquête publique, des contraintes relatives au réseau d'assainissement départemental et au réseau SIAAP géré par le Département, il convient de rappeler que la présence d'ouvrages d'assainissement dans l'emprise du projet peut occasionner des contraintes considérables en termes de travaux et de délais. Il est donc souhaitable d'intégrer le réseau d'assainissement au plus tôt lors des études de la Ligne 17. Pour rappel, depuis plus de 30 ans, la lutte contre les inondations est un des objectifs prioritaires du Département qui investit dans la construction d'ouvrages de délestage tels que des bassins de rétention. C'est pour cela que le Département n'acceptera pas de réduction définitive de la capacité des collecteurs. Le risque d'inondation est plus important sur la période dite estivale au sens hydraulique avec les phénomènes pluvieux courts et intenses. Sur cette période (1er mai-30 septembre), la réduction de la capacité des collecteurs même temporaire n'est pas envisageable. Sur la période dite hivernale (1er octobre-30 avril), toute réduction de la capacité du réseau devra faire l'objet de tests hydrauliques afin de vérifier que la configuration travaux n'augmente pas le risque d'inondation ou les rejets vers le milieu naturel- Ces événements doivent être pris en compte dans le phasage des travaux de manière générale. L'identification en amont possible des conflits potentiels entre le projet de transport et le réseau d'assainissement permettra de réaliser les études nécessaires aux différents dévoiements, adaptations ou réhabilitations des collecteurs d'assainissement. Enfin, les itinéraires des camions devront faire l'objet d'une validation des gestionnaires de voirie, dont le Département, afin de vérifier que les ouvrages de franchissement des infrastructures seront en capacité de	8

		supporter les charges attendues. Il sera en outre indispensable que le plan de circulation général, durant la phase de chantier, soit cohérent avec les besoins de desserte du territoire.	
		La pièce D (p. 53) rappelle que la configuration des infrastructures dans le secteur de la gare « Le Bourget RER » offre la possibilité de dissocier l'exploitation des Lignes 16 et 17, en faisant circuler des trains respectivement sur le tronçon Le Bourget RER - Noisy-Champs (avec terminus à la gare « Le Bourget RER ») et sur le tronçon Saint-Denis Pleyei - Le Mesnil-Amelot. Cette disposition de conception est de nature à préserver les évolutions de capacité des Lignes 16 et 17, soit à l'occasion d'événements particuliers (salons du Bourget ou manifestations au Parc des Expositions Paris Nord Villepinte, par exemple), soit à plus long terme le cas échéant, tout en offrant une correspondance aisée et rapide aux voyageurs du fait d'une synchronisation entre les trains des Lignes 16 et 17 qui desservent le même quai. Le Département a fait part de nombreuses reprises (lors de l'enquête publique des Lignes 14 Nord - 16 et 17 et dans le cadre de la CIA (consultation inter administrative)) de son opposition à cette mesure qui fragilise la desserte du territoire de la Seine-Saint-Denis.	5
		<p>Il est fait référence à la page 17 de la pièce A, aux futures enquêtes parcellaires. Ces procédures sont essentielles. Dans un souci de planification, il serait opportun de disposer de la date des dites enquêtes.</p> <p>La pièce I appelle des remarques d'ordre général sur les règles dérogatoires dans les documents d'urbanisme et l'exposé des motifs mais aussi des remarques plus précises par communes.</p> <p>La SGP introduit une règle dérogatoire dans les zones accueillant le projet pour de très nombreux articles : installations autorisées (art 1 et 2) ; règles d'implantation (art 5 à 9), de hauteur (art 10), de stationnement (art 12), de végétalisation (art 13). La SGP sollicite la création d'emplacements réservés et garantit la compatibilité du projet à travers l'adaptation des règlements. L'utilité publique de l'opération et son urgence peuvent expliquer ce principe de dérogation uniforme. Néanmoins, cette adaptation des règlements n'assure pas la qualité de l'insertion urbaine des ouvrages ni les éventuelles compensations qui pourraient survenir pour leur mise en œuvre. L'insertion des projets sera traitée au cas par cas sans garantie réglementaire.</p> <p>Les installations de ce projet emblématique et extrêmement structurant se devront d'être de grande qualité sur les plans architecturaux et de l'insertion urbaine. Certaines règles relatives à la végétalisation, au stationnement ou encore à l'insertion auraient pu être rédigées en ce sens. D'une manière générale l'exposé des motifs gagnerait à être complété par une présentation des grandes évolutions urbaines attendues à proximité des gares pour chaque ville.</p> <p>Quatre communes (Blanc-Mesnil, Dugny, Villepinte et Tremblay-en-France) ont un PLU en cours de révision. S'agissant de la commune d'Aulnay-sous-Bois, le PLU révisé a été adopté en décembre 2015 et est opposable depuis début 2016. Or, bien que la modification de la liste des emplacements réservés ne concerne pas les réserves départementales, la liste des réserves proposée par le MECDU avant et après modification, n'est pas</p>	10

		<p>correcte. En effet, il manque particulièrement 2 emplacements réservés départementaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - D2.3 : élargissement de la rue de Mitry (RD115) à 18 mètres, - D4 : élargissement de l'avenue Pierre Sépard (RD41) à 20 mètres entre la RD115 et la limite communale de Blanc-Mesnil. <p>Le Département souhaitant maintenir ces réserves, il convient de les réintégrer dans le document.</p>	
		<p>Interfaces avec les opérations d'aménagement</p> <p>La présentation des sites d'implantation des gares ne prend pas toujours en compte certains projets portés par le Département. Il est rappelé ci-dessous les enjeux pour les gares et le site SMR-I.</p> <p>Gare Le Bourget Aéroport : il est décrit très succinctement les perspectives d'évolution urbaine envisagées en lien avec l'arrivée de la gare (page 43 de la pièce D). Notons également que le Département a engagé une démarche prospective pour l'évolution de l'ex-RN2 en boulevard métropolitain afin d'optimiser la lisibilité de chaque mode de déplacement. Dans le cadre de cette démarche, il sera particulièrement attentif à la qualité des aménagements liés à l'intermodalité autour de cette gare. La même observation est à noter en page 58 de la pièce D.</p> <p>Gare Triangle de Gonesse : la SGP a estimé à l'horizon 2030 un flux de 15 000 voyageurs /jour sur la gare du Triangle de Gonesse hors impact Europacity. De son côté, le maître d'ouvrage d'Europacity a estimé la fréquentation de l'équipement à 31 millions de visiteurs par an dont 25 millions se situent dans un périmètre d'accessibilité de 2h (en VP et/ou TC). Plus précisément, 12 millions des visiteurs attendus utiliseraient les TC dont 80% la Ligne 17, ce qui représente 10 millions de voyageurs par an (soit 27 400 voyageurs /j). La gare du Triangle de Gonesse étant annoncée comme ayant vocation à constituer un élément pivot du projet urbain, sa capacité à absorber le flux généré par Europacity devra être démontrée (pages 60 et 61 de la pièce D).</p> <p>Gares Aéroport CDG terminal 2 et terminal 4 : le Département déplore de ne pas être associé aux études de la SGP pour ces gares.</p> <p>Les mesures d'accompagnement (pièce G2)</p> <p>Il est mentionné en pages 365/370, parmi les projets environnants retenus pour l'analyse des effets cumulés avec la Ligne 17, le « site Dugny-La Courneuve » dont le périmètre correspond peu ou prou au périmètre de la</p>	2

	<p>consultation urbaine de maîtrise d'œuvre conduite par le Département autour de la gare du T11 Express. Pour rappel, le Département souhaite impulser la construction d'un quartier métropolitain autour de cette future gare.</p> <p>La consultation étant en cours, il importe de remplacer le descriptif présenté au point 5.4.3.3 page 370 par le texte suivant : « Ce projet se place sur un périmètre opérationnel de 80 ha autour de la future gare Tram Express Nord en bordure du parc départemental Georges Valbon. Afin de permettre de constituer une continuité urbaine, notamment entre la gare et le centre-ville de Dugny, et d'améliorer le lien entre la ville et le parc, le projet envisage le développement d'un quartier mixte à haute qualité environnementale. Il développe sur environ 300 000 m2 de surface de plancher du logement, des équipements, du commerce, de l'activité, des espaces verts. L'implantation de ce projet à proximité du Parc implique la prise en compte de contraintes environnementales fortes (Natura 2000, ZNIEFF) ».</p>	
	<p>SMR-I : Le document montre une enveloppe dite maximale de l'emprise du SMR-I (page 60). il est regrettable que la carte n'identifie pas le site PSA dans sa totalité comme l'un des principaux projets d'aménagement du secteur, au même titre que le Triangle de Gonesse ou l'opération Aéroports (page 47 de la pièce D). Le site PSA pourrait en effet faire l'objet d'une OIN tel qu'annoncé lors du dernier Comité Interministériel consacré au Grand Paris en octobre 2015. La reconversion de cet ancien site industriel est un enjeu majeur pour la Seine-Saint-Denis de par sa position stratégique. L'implantation du SMR-I participe de la volonté de préserver tout ou partie de la vocation industrielle du site et constitue une opportunité pour développer des activités industrielles dans le domaine de la mobilité durable.</p> <p>Il est indiqué que le site PSA possède un raccordement au réseau ferré national (RFN). Ce raccordement sera-t-il préservé avec l'implantation du SMR-I ? Quel sera l'impact du projet sur le réseau ferroviaire situé le long de l'A1 ? Le Département soutient le développement du fret ferroviaire en zone dense et souhaite que la voie ferroviaire soit préservée dans le cadre des projets à venir sur le site par des utilisateurs potentiels.</p>	3
	<p>4- Impact sur les milieux naturels, le paysage et le patrimoine</p> <p>Impacts sur les paysages et la biodiversité</p> <p>Il est noté que la baisse du niveau des nappes demeure significative sur l'étang du Vallon du parc Georges Valbon dans la seule hypothèse de travaux concomitants pour les Lignes 16 et 17. Il est précisé que dans ce cas, "la SGP prendra toutes les dispositions nécessaires à la réduction des impacts sur ces plans d'eau de manière à ce que les éventuelles modifications hydrauliques générées par le projet en phase chantier n'induisent pas d'incidence résiduelle sur le site Natura 2000" et que des solutions complémentaires sont d'ores et déjà envisagées (réduction des débits de pompage, réinjection de l'eau pompée dans la nappe..) Ces mesures, déjà proposées</p>	9

	<p>pour la ligne 15, semblent intéressantes.</p> <p>Impacts sur le patrimoine</p> <p>Une carte recensant les éléments relevant d'un fort intérêt patrimonial est annexée. Les principaux éléments de patrimoine se concentrent en début de ligne autour du Bourget/Blanc-Mesnil, et plus spécifiquement le long de l'ex-RN2. A ces derniers, peuvent être ajoutés les éléments cités ci-dessous, bien qu'ils présentent un intérêt moindre :</p> <ul style="list-style-type: none">- Immeuble 40 avenue Edouard Vaillant, années 1930 avec bas relief au-dessus de la porte d'entrée.- Pavillons: 11,15 avenue de Défense du Bourget, 35 rue Maurice Gallais, 14, 39 rue Léon Martin, 22 rue de l'Abbé Niort. <p>Le Département souligne tout l'intérêt qu'il y aurait à valoriser le tracé de la future piste cyclable aménagée sur l'ancien chemin de Saint-Denis.</p> <p>Le viaduc : l'insertion paysagère des sections en viaduc est un enjeu majeur de l'infrastructure dans un territoire reconnu aujourd'hui comme très fragmenté, notamment par les infrastructures structurantes de transports (pièce D, en page 75). Lors de la CIA, le Département a demandé à être associé aux études relatives au viaduc entre le PEX et Roissy, au regard du franchissement de la RD 40 (insertion de piles de ponts, hauteur, emprise et durée de chantier..). L'implantation des piles du viaduc doit permettre d'envisager une reconfiguration de la RD 40. Aussi, le Département sera vigilant par rapport à certaines sections. Or, dans la pièce J9, au point n°26, le maître d'ouvrage ne répond pas à l'observation du Département relative à l'implantation des piles du viaduc qui devra permettre d'envisager une reconfiguration de la RD 40.</p> <ul style="list-style-type: none">- Réseaux concessionnaires et servitudes <p>L'étude d'impact pièce G.1 permet de constater la compréhension des contraintes liées aux inondations par ruissellement et une bonne prise en compte de la réglementation en vigueur (SDAGE). Néanmoins, à l'article 7.1.2 -Réseaux et ouvrages souterrains - il serait bon, concernant les collecteurs d'assainissement, de préciser et distinguer le réseau d'assainissement interdépartemental (SIAAP) et les réseaux d'assainissement départemental (eaux usées, pluviales et réseau unitaire).</p> <p>L'étude d'impact pièce G.2 montre que les prescriptions départementales en matière de gestion des eaux pluviales sont prises en compte (p. 101). Pour rappel, il est demandé à ce que les eaux pluviales des gares et des espaces extérieurs soient régulées et stockées même sans modification de la surface imperméabilisée. En effet, tout nouvel aménagement de l'espace implique la prise en compte des eaux pluviales avec un rejet à débit limité dans les réseaux publics. Il convient également de rappeler que l'infiltration des eaux pluviales doit être la première solution recherchée et seulement en cas d'impossibilité justifiée, il pourra être accepté un rejet des</p>	
--	---	--

	<p>eaux pluviales dans les réseaux.</p> <p>En amont du dossier « Loi sur l'eau », la SGP devra contacter les services gestionnaires de réseaux d'assainissement, et en particulier le Département, dans l'objectif d'élaborer un schéma de gestion des eaux pluviales du projet répondant aux contraintes départementales.</p> <p>L'article 3.5.2 fait état d'un tableau des conséquences potentielles liées à l'endommagement des réseaux enterrés. Ces conséquences en cas d'endommagement des réseaux d'assainissement sont effectivement un risque de pollution mais également des risques d'inondations et sanitaires s'il s'agit de réseaux d'eaux usées.</p> <p>Les pages 336 à 338 mettent en avant des cartes de synthèse des principaux impacts et mesures associées. Sur ce point, le Département regrette que le réseau d'assainissement n'y figure pas et ne fasse pas l'objet de commentaires associés.</p> <p>En termes de risques et capacité hydraulique du réseau, il est à noter que la Ligne 17 longe et coupe en de nombreux points le réseau d'assainissement qui collecte les eaux de plusieurs centaines de milliers d'habitants et de plusieurs milliers d'hectares. Les collecteurs d'assainissement peuvent être plus ou moins profonds et leur fonctionnement gravitaire est un impératif qui limite les possibilités d'adaptation du réseau. Or, aujourd'hui, le réseau présente des insuffisances et des inondations sont constatées lors des pluies orageuses.</p> <p>Le tracé de la Ligne 17 passe au-dessus des collecteurs départementaux au niveau du Parc des Expositions à Villepinte. L'implantation des piles du viaduc requiert donc une attention particulière afin de ne pas entraver le maintien des collecteurs d'assainissement existants. Un recensement des interfaces entre le projet de transport et les collecteurs existants doit avoir lieu au plus tôt afin d'anticiper les éventuels études et travaux à réaliser par les propriétaires du réseau d'assainissement.</p> <p>Par ailleurs, le réseau d'assainissement n'a pas vocation à recevoir les eaux d'exhaures, que cela soit de manière temporaire pendant les chantiers ou de manière définitive. Les débits pompés et renvoyés vers le réseau d'assainissement peuvent avoir un impact sur le fonctionnement du réseau par temps sec, voire par temps de pluie, et être extrêmement gênants lors des interventions en réseau. Le rejet éventuel d'eaux d'exhaure devra être aussi limité que possible, ces rejets étant soumis à autorisation.</p> <p>Le document 1.1.5.b (PLU) indique en P 56 que le débit de fuite admissible dans nos réseaux est de 10l/s/ha. Or cette contrainte de rejet n'est à respecter que dans le sud de la commune au niveau du secteur unitaire. Ailleurs, il est demandé de respecter un débit de fuite de 2l/s/ha. Ce point est donc à modifier dans le document. Le zonage des eaux pluviales pour la commune d'Aulnay est disponible auprès de nos services à la DEA et sur le site internet seinesaintdenis.fr.</p> <p>Pour rappel, la gestion des eaux pluviales à la parcelle, sans raccordement au réseau public doit être la première solution recherchée. Toutefois, lorsque l'infiltration à la parcelle de l'intégralité des eaux pluviales n'est pas</p>	
--	---	--

		possible, l'autorisation de raccordement au réseau pluvial peut être accordée. Les eaux pluviales n'ayant pu être infiltrées sont soumises à des limitations de débit de rejet, afin de limiter, à l'aval, les risques d'inondation ou de déversement d'eaux polluées au milieu naturel.	
		<p>- Impacts travaux</p> <p>Interfaces et impacts avec le domaine routier départemental</p> <p>Comme cela a déjà été formulé lors de la CIA, le Département, en tant que gestionnaire de voirie, souhaite être associé de manière étroite aux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Travaux préparatoires et interventions sur le réseau viaire départemental. Le Département insiste sur l'importance d'être associé le plus en amont possible des études. - Travaux de raccordement sur le domaine routier départemental. Tout raccordement sur des voiries départementales (vote d'accès aux puits...) doit faire l'objet d'une demande au Département (cf. page 51 de la pièce D). En page 50 de cette même pièce, il est indiqué que le raccordement du site de maintenance aux lignes 16 et 17 est d'abord réalisé en souterrain traditionnel puis en tranchée couverte et enfin en tranchée ouverte à l'intérieur du site PSA. Il conviendrait de préciser sur un plan les différentes sections. Ces méthodes auront un impact sur les voiries départementales (circulation, structure de chaussée...) et nécessitent que le Département soit étroitement associé aux études afin d'analyser l'impact sur le trafic en phase chantier, les plans de phasage, la profondeur du tunnelier par rapport à la voirie... - Définitions des emprises chantiers des futures gares sur les routes départementales. A ce titre, la Direction de la Voirie et des Déplacements devra valider ces emprises et le fonctionnement des chantiers afin de délivrer les arrêtés ad hoc. Le même principe est retenu pour les travaux relatifs aux ouvrages annexes en bordure de voies départementales. - Les études relatives au viaduc. <p>Par ailleurs, le Département rappelle que, pour toute intervention important son domaine, il est nécessaire de lui fournir un dossier d'exploitation précis le plus tôt possible afin qu'il fasse l'objet d'une instruction en bonne et due forme.</p> <p>Le Département ne peut que regretter que des études complémentaires sur l'utilisation de transport alternatif à la route, voie d'eau et ferrée, ne soient pas envisagées, en l'occurrence pour la gestion des déblais et</p>	8

		l'approvisionnement des chantiers.	
		<p>- Déplacements et réseaux de transport</p> <p>Il est noté que la SGP s'engage à ce que la réalisation de la Ligne 17 Nord ait un impact limité sur l'exploitation des lignes déjà en service pendant les phases de travaux, ce à quoi le Département sera particulièrement vigilant. L'intermodalité est essentielle au bon fonctionnement du réseau Grand Paris Express. Aussi, il est demandé que cette question soit travaillée finement dans le cadre des comités de pôles et études de pôles pilotés par les collectivités locales.</p> <p>Enfin, les interconnexions avec le réseau lourd, la mise en conformité avec les normes ERP (Etablissements Recevant du Public) et la remise à niveau des stations existantes maillées avec le futur métro de rocade doivent être pris en compte, réalisés et financés par le réseau de transport du Grand Paris.</p> <p>La restructuration du réseau de bus devra aussi être définie très en amont afin d'anticiper les aménagements de voirie nécessaires au bon fonctionnement des lignes, en particulier aux abords des gares.</p>	2
483	<p>CHAMBRE D'AGRICULTURE DE SEINE ET MARNE Le Mée-sur-Seine, 77</p>	<p>La Chambre d'agriculture de Seine-et-Marne souhaite vous faire part de ses observations dans le cadre de l'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique relative au projet de création du tronçon « le Bourget RER . Le Mesnil-Amelot » de la ligne 17 nord, sur la commune du Mesnil-Amelot.</p> <p>La Chambre d'agriculture déplore la consommation du foncier agricole engendrée par les différentes composantes de ce projet sur ladite commune (ligne souterraine, en tranchée ouverte et surtout, gare du Mesnil Amelot et ouvrage technique annexe « champ Mesnil Amelot »). Ces ouvrages se situeraient en effet exclusivement en plaine agricole.</p> <p>De plus, il convient de rappeler que les terres agricoles concernées sont d'une très bonne qualité agronomique et que la consommation de terres agricoles a été particulièrement importante ces dernières décennies dans ce secteur.</p> <p>Par ailleurs, le phasage des travaux devrait être mieux défini de manière à pouvoir appréhender au mieux les effets du projet sur les exploitations agricoles à moyen terme (circulations agricoles, accès aux parcelles, productions sous contrats.).</p>	9
484	X	<p>Si on en croit les observations, la ligne 17 se résume à un puissant rôle de bonheur pour le musée de l'aviation et la station ad'hoc.</p> <p>Donc compte tenu du fait que CDG Express aura la faveur d'une majorité de touristes (comme toutes les liaisons directes des principaux aéroports du monde vers le centre ville) pourquoi ne pas favoriser entre le Bourget et le Mesnil Amelot une liaison par trains suspendus sur pylones ?</p>	1

		<p>Avantage : Coûts / Délais réduits par rapport à la solution initiale</p> <p>Défaut : Rupture de charge à Bourget aéroport</p> <p>Mais cela permettrait aux entreprises Française leaders mondiaux en la matière de s'exprimer et de toutes façons le Bourget sera à terme un HUB si on considère le RER /la ligne 16 / la ligne 17 / la Tangentielle.</p>	
485	M. MARTINEZ Paris 13^{ème} Militaire	Je suis très favorable à l'installation d'une station de métro au plus tôt aux alentours du musée de l'air. Lieu symbolique et démonstratif de l'aéronautique mondiale en particulier pour les plus jeunes, ce musée doit pouvoir être desservi aisément et dans le respect de la prise en compte environnementale. Par ailleurs, la voie routière est régulièrement bouchée à cet endroit, dans les deux sens, par un trafic épisodique qui serait fortement réduit si le métro était disponible.	11
486	M. LEROY La Celle-les-Bordes, 78	Avis favorable. La desserte du Musée de l'aéronautique est indispensable pour la mémoire de notre Pays. Le Bourget est un choix le plus pertinent, salon des engins volants. Une valeur économique supplémentaire pour la Seine St Denis.	11
487	Association ADVOCNAR Saint-Prix, 95	<p>Quelques remarques:</p> <p>L'amélioration des transports en commun de la région Ile-de-France est un objectif à atteindre, comme alternative au transport routier, pour limiter les gaz à effet de serre.</p> <p>La création de plusieurs gares en zone C du PEB risque de densifier la population dans les villes ainsi desservies, alors que les restrictions d'urbanisme actuelles n'ont pas ralenti cette densification.</p> <p>En tant qu'association de défense des riverains de Roissy CDG, nous ne pouvons pas être favorables au fait que la plate-forme aéroportuaire s'équipe pour absorber la croissance prévue du trafic aérien, en prévoyant l'implantation du nouveau terminal T4, accompagné de sa desserte en transport en commun. C'est dans ce sens que nous souhaitons voir cesser les investissements aéroportuaires et connexes à Roissy CDG, l'un des aéroports qui impacte le plus de populations en Europe.</p>	2
488	COLLECTIF POUR LE TRIANGLE DE GONESSE Domont, 95	Avis du CPTG en deux fichiers. Cf 491	
489	COLLECTIF POUR LE TRIANGLE DE GONESSE Domont, 95	Avis du CPTG en deux fichiers. Cf 491	
490	AEROPORT PARIS CDG M. GOLDNADEL Directeur	La plateforme de Paris-Charles de Gaulle est reconnue comme un équipement majeur d'accessibilité internationale et nationale, et comme un puissant levier de développement économique pour l'Ile de France. Avec 65,8 millions de passagers accueillis en 2015, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est le 9e aéroport mondial, le 2e aéroport européen et le 1er aéroport français. C'est aussi le hub mondial de la compagnie Air	4

	<p>France-KLM ; il constitue une des bases importantes d'Easyjet et accueille les trois grandes alliances aériennes mondiales. Il est également le hub européen de la compagnie FedEx et de La Poste et accueille les principaux acteurs du fret international.</p> <p>Le bassin d'emplois de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle présente une dynamique forte à l'échelle francilienne : 248 000 emplois totaux à ce jour, dont près de 86 600 emplois directs sur la plateforme ou à proximité immédiate, et 700 entreprises. Chaque million de passagers supplémentaires génère environ 4300 emplois en Ile-de-France dont 1500 emplois directs sur la plateforme.</p> <p>La desserte de cet aéroport n'est cependant pas à la hauteur d'un hub international, l'accès se faisant à 65% par la route pour les passagers et à près de 90% pour les employés, avec des temps de transports aléatoires du fait de la congestion de l'autoroute A1 et des aléas de fonctionnement ou de la saturation du RER B. Les études prospectives menées par l'Etat montrent que cette situation ne devrait pas s'améliorer avec les nombreux projets économiques et urbains développés au Nord Est de l'Ile-de-France.</p> <p>Sur un plan routier, la situation restera durablement difficile. Le bouclage de la Francilienne, qui pourrait rééquilibrer les flux Ouest et Est (actuellement, l'accès se fait à 75% par l'Ouest), souffre depuis trop longtemps de difficultés de programmation et ne permettra pas de résoudre toutes les questions d'accessibilité.</p> <p>Enfin le développement de la part modale des transports en commun constitue aussi un enjeu essentiel pour l'environnement, la pollution routière constituant une part importante de l'atteinte à la qualité de l'air autour de l'aéroport comme dans l'ensemble de la métropole.</p> <p>Aussi, le développement des transports en commun constitue-il un enjeu primordial pour l'avenir de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. De ce point de vue, la ligne 17 Nord constitue un élément majeur d'accessibilité pour Paris-Charles de Gaulle en reliant notamment l'aéroport à Paris - Le Bourget, au parc des expositions, à la zone de développement future du triangle de Gonesse et à Saint Denis Pleyel, la liaison avec Paris et avec La Défense s'effectuant par une correspondance à Saint-Denis Pleyel. La ligne 17 contribuera aussi largement à améliorer le lien des territoires du Grand Roissy avec l'aéroport que ce soit à l'Ouest par des stations nouvelles et la restructuration du réseau fin de bus ou à l'Est en Seine et Marne avec la station du Mesnil Amelot.</p> <p>Ce projet, par la desserte depuis le territoire du Grand Roissy et depuis les pôles économiques, est complémentaire au projet CDG Express qui permettra une liaison directe, rapide et adaptée avec Paris pour les passagers aériens. Ces deux projets, chacun indispensable, doivent permettre d'effectuer une vraie rupture dans les modes de transports utilisés pour rejoindre ou quitter la plate-forme à la hauteur des enjeux d'accès de cette grande infrastructure.</p> <p>Deux gares sont prévues au sein de CDG, l'une au niveau de la gare TGV du Terminal 2, l'autre au niveau d'un futur Terminal 4. Cette dernière gare est essentielle pour assurer la desserte équilibrée de la plate-forme, limiter</p>	
--	--	--

		<p>les ruptures de charge et les temps de transports des passagers et salariés et éviter une saturation des systèmes de transport interne. Elle bénéficiera d'autant plus aux futurs utilisateurs du nouveau terminal et aux employés de l'aéroport qu'elle sera accessible par bus, ce qui n'est pas le cas de la gare du T2.</p> <p>La plateforme de Paris-Le Bourget sera desservie également par la ligne 17 reliant l'aéroport à Saint- Denis Pleyel. Le secteur du Bourget disposera ainsi de deux gares : une au niveau de l'esplanade de l'aéroport et une seconde au niveau du RERB en connexion avec la Tangentielle Nord, qui constitueront un formidable atout pour l'aéroport en plein développement et pour les territoires autour.</p> <p>En effet, Paris-Le Bourget est le 1er aéroport d'affaires en Europe, et c'est également un pôle important de l'industrie aéronautique. Les 70 entreprises installées sur le site accueillent plus de 3 500 emplois directs dans les métiers de l'exploitation, de la maintenance, des services et de la culture avec le Musée de l'Air et de l'Espace ou la Galerie d'Art Gagosian.</p> <p>Engagée depuis 2003 dans un vaste plan de modernisation et de développement, la plateforme aéroportuaire a vu en 2015 la poursuite de son programme de développement avec notamment l'ouverture de la nouvelle entrée Etoile, l'inauguration de l'hôtel AC Marriott, les travaux de réhabilitation de locaux, les dépôts de permis de construire d'Embraer et d'un nouveau terminal d'aviation d'affaires.</p> <p>Le secteur de rentrée de l'aéroport recèle un potentiel unique et singulier de porte métropolitaine qui, pour jouer pleinement son rôle, nécessite un important programme de modernisation et de diversification des installations existantes qui sera en lien avec l'ouverture de la gare Le Bourget Aéroport de la ligne 17 nord du GPE.</p> <p>Groupe ADP, les collectivités publiques intéressées, le Musée de l'Air et de l'Espace, Unibail, et la Société du Grand Paris ont signé le 24 juillet dernier un protocole de coopération afin de porter une même ambition pour ce site autour de trois grands objectifs : renforcer le développement d'un pôle économique d'envergure métropolitaine autour de l'aviation d'affaires et de l'aéronautique ; améliorer l'insertion de l'aéroport dans la ville en modernisant et diversifiant les installations existantes ; créer une nouvelle centralité urbaine et culturelle, de rayonnement international mais aussi d'animation de la vie locale.</p> <p>Un programme de développement à proximité immédiate de la gare nouvelle du GPE est actuellement en cours d'étude, piloté par Groupe ADP et en liaison avec les partenaires. Il se compose de la façon suivante : le redéploiement du musée, la modernisation du PEX, qui reçoit notamment tous les 2 ans le salon de l'aéronautique, drainant des milliers de visiteurs, la consolidation et le renforcement de l'aéroport d'affaires et du pôle d'excellence aéronautique, la réalisation d'un pôle de loisirs, services et commerces en synergie avec le musée et le PEX, l'opportunité de développer de nouveaux programmes diversifiés (Hôtels, tertiaire...).</p> <p>Le projet du Grand Paris Express constitue donc une opportunité majeure pour les aéroports et leurs territoires, en offrant des correspondances avec l'ensemble du réseau existant ou projeté. Il est déterminant pour les</p>	
--	--	---	--

		<p>habitants et pour les nombreuses activités économiques qui s'y développent : pour les entreprises des pôles économiques aéroportuaires, les futures gares de métro constitueront des atouts majeurs agissant pleinement pour la compétitivité et l'attractivité. Tous ces développements bénéficieront des pôles d'échange multimodaux organisés autour du métro du Grand Paris et de ses connexions rapides et efficaces notamment au cour des plateformes aéroportuaires. Il contribuera également à la limitation de la congestion routière et des pollutions associées.</p> <p>Par ailleurs, Groupe ADP se félicite de l'objectif de mise en service de la ligne 17 qui est désormais fixé à 2024. Pour ce projet, Groupe ADP travaille en étroite collaboration avec les territoires et les partenaires afin d'intégrer au mieux la gare du Grand Paris au sein de chaque plateforme visant à développer un pôle multimodal performant, interface optimisée entre les différents modes de transports.</p>	
491	COLLECTIF POUR LE TRIANGLE DE GONESSE Domont, 95	<p>De façon délibérée, les porteurs des projets ZAC du Triangle de Gonesse, ligne 17 nord et EuropaCity ont décidé de poursuivre des procédures administratives indépendantes les unes des autres, ce qui est contraire aux règles démocratiques et que le CPTG conteste.</p> <p>Comme si le saucissonnage ne suffisait pas, les calendriers se catapultent entre trois procédures de nature différente : un dossier mis en « consultation publique » pour un mois par l'EPA Plaine de France pour la ZAC du Triangle de Gonesse, au moment où une enquête publique d'un mois sur la ligne 17 nord est organisée par la Société du Grand Paris (SGP), en plein milieu d'un débat public de 3 mois ½ conduit par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) sur le projet EuropaCity. Sans oublier l'absence totale de concertation au Nord du Triangle de Gonesse sur un golf de 90 ha porté par la commune de Roissy, sur un PRIF.</p> <p>L'étude approfondie des différents dossiers est impossible pour des bénévoles associatifs dont beaucoup exercent une activité professionnelle et c'est encore plus vrai pour les personnes moins expérimentées. Tout ceci ne peut que contribuer à la faible participation des habitants des territoires concernés. Sur la forme, le CPTG exprime la plus vive protestation contre le saucissonnage de procédures différentes et leur accumulation au même moment.</p> <p>Introduction : Pour le CPTG, le débat sur la question de l'opportunité de la ligne 17 nord n'est pas clos Nous relevons page 32 pièce J, Bilan de la concertation avant enquête publique : « La SGP a précisé que cette phase de concertation portait sur les enjeux propres à chaque gare de la ligne 17 nord : accès, travaux, problématiques foncières, nuisances, interconnexions, etc. Les débats publics portant sur l'opportunité du projet ont eu lieu fin 2010/ début 2011. »: C'est bien ce que conteste le CPTG. Le débat public de 2010-2011 portait sur deux projets recouvrant des affrontements entre deux visions du développement des transports en commun de l'Ile de France : Le Grand</p>	6

		<p>Paris porté par l'état contre Arc Express défendu par le conseil régional. Le débat public s'est terminé sur un compromis entre les deux projets, devenu Grand Paris Express.</p> <p>Pour le CPTG il n'est pas acceptable de considérer que le débat public sur l'ensemble du projet a permis de régler la question de l'opportunité de chaque ligne et de chaque gare. C'est bien sur cette opportunité que nous voulons nous exprimer et non sur la couleur du revêtement des gares.</p>	
		<p>1/ La ligne 17 Nord ne répond pas aux objectifs généraux du réseau Grand-Paris-Express</p> <p>Par rapport aux objectifs :</p> <p>a/ <u>limiter l'usage de la voiture en faveur des transports en commun</u></p> <p>L'ensemble de la ZAC Triangle de Gonesse avec la gare du même nom, implantée en zone actuellement agricole génèrerait 290 000 déplacements supplémentaires par jour. Ainsi, la gare Triangle de Gonesse n'engendre pas un report de mode de transport de la route vers le métro, elle répond à une demande de transport nouvelle. La gare, en permettant la création d'une nouvelle ZAC contribue à l'accroissement du transport, qui serait au minimum pour moitié routier. L'autoroute A1 qui voit passer 190 000 véhicules/ jour est-elle en mesure d'accepter un flux journalier supplémentaire de 145 000 déplacements ?</p> <p>b/ <u>faciliter les échanges entre zones d'activités et zones de résidence</u></p> <p>En dehors d'un quartier de Blanc-Mesnil proche de la gare du Bourget et d'habitants de Villepinte près du Parc des Expositions, la ligne 17 Nord relie des pôles d'emplois entre eux, ce qui d'après l'Enquête Globale des Transports (EGT 2010) ne représente que 3% des besoins de transports en IDF.</p> <p>Aulnay-sous-Bois la plus grosse ville du territoire (82000 habitants et 25400 actifs) n'est pas desservie.</p> <p>En plus, il ne s'agit pas tant de pôles d'emplois existants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le Bourget, actuellement 7000 emplois - Triangle de Gonesse = 0 - PIEX Villepinte : 3000 emplois - Roissy : 83 500 emplois - Le Mesnil-Amelot : 800 habitants, 500 actifs. <p>.... Que de pôles futurs, ce qui représente un étalement urbain censé être évité par le Grand Paris Express</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pôle aéronautique du Bourget et projet l'Aigle - Europa City + ZAC et son pôle d'affaires - Extension du PIEX- Villepinte - Aérolians (200 ha) + Colisée à Tremblay - Urbanisation au Nord de Roissy sur le 77 	12

		<p>Il nous semble bien périlleux de réaliser pour la ligne 17 N un tel investissement public, basé sur une hypothèse de 40 à 50 millions d'usagers, dont selon le Commissaire général { l'investissement « pratiquement la moitié » serait à destination du seul projet privé EuropaCity, dont l'avenir reste incertain.</p> <p>Le pôle de Roissy après 40 ans d'existence génère 80% de flux automobiles, il paraît bien aléatoire qu'EuropaCity atteigne son objectif de 50% de transports en commun, alors qu'il prétend fonctionner 24 h/ 24, tout comme Roissy.</p> <p><u>c/ Réduire les temps de trajet</u> Cet objectif concerne assez peu le territoire, compte tenu des besoins non couverts pour les principaux pôles d'habitat, qui continueront à utiliser les lignes B et D du RER. Les travailleurs de Roissy, dont 70% sont postés, continueront à venir en voiture. D'ailleurs, les plus nombreux habitent au Nord de l'Île de France et en Picardie.</p> <p><u>d/ desservir des territoires socialement fragilisés</u> Cette ligne desservant un pôle d'aviation d'affaires, un centre commercial qui se veut de luxe, le parc des expositions pour du tourisme d'affaires, et un grand aéroport international ne répondent pas aux besoins des populations modestes ; et il n'y aura pas de rabattements des habitants de ces zones d'habitat social vers ces gares.</p> <p>La ligne 17 N ne dessert pas les principaux quartiers sensibles suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gonesse : ne dessert pas la Fauconnière, mais le Triangle hors la ville de Gonesse - Stains, le Clos St Lazare - Sarcelles, les Lochères - Garges- lès-Gonesse : la Muette, la Dame Blanche, les Doucettes - Goussainville - Villiers le Bel : Derrière les murs de Montseigneur : Le Puits-la Marlière - Aulnay : les 3000 et la Rose des vents, etc... <p>Pour conclure, la ligne 17 N constitue une exception dans le réseau du Grand-Paris-Express La seule qui ne dessert QUE des pôles d'emplois, et en plus pas forcément existants, donc qui sert non pas à faire « de la ville sur la ville » mais à faire de l'étalement urbain. La seule gare dans une zone interdite aux logements, donc avec zéro habitant. La seule ligne en radiale qui ne se termine pas par une boucle en rocade (comme la ligne 18 du plateau de Saclay, dont l'utilité n'est pourtant pas démontrée).</p>	
--	--	--	--

		<p>Donc au service de grands projets de grands groupes, pas au service de la population. Roissy-Coeur de pôle (7 communes dont Gonesse, Roissy, le Bourget, Villepinte, Tremblay) avec ses 150 000 emplois pour 65 000 actifs génère 15% de flux locaux, 85% de flux lointains de toute l'Ile-de-France + la moitié de la Picardie. C'est le type même du pôle totalement décalé avec son territoire. Les projets en gestation sont de même nature, avec une aggravation pour la gare Triangle de Gonesse qui génère 100% de flux venant de l'extérieur. Une contradiction absolue avec les objectifs affichés du Grand-Paris-Express, qui propose de diminuer l'étalement urbain en faisant des logements et des activités près des gares.</p> <p>2/Sur l'intérêt socio-économique de la ligne 17 nord :</p> <p>Les avis critiques de l'Autorité environnementale et du Commissaire général à l'investissement sont assez concordants.</p> <p>Pour l'Ae , page 19 : « L'Ae constate que le TRI (taux de rentabilité interne) du projet est le plus faible de ceux des lignes du GPE qu'elle a eu à examiner et qui ont été établis avec une méthode identique. Elle relève également qu'en ne retenant que les critères habituels, c'est-à-dire sans prendre en compte les effets dits économiques, la VAN (valeur actuelle nette ou bénéfique net actualisé) du projet serait négative dans toutes les hypothèses étudiées, ce qui n'a pratiquement jamais été le cas pour les dossiers d'infrastructures de transports qui lui ont été soumis ».</p> <p>Pour le Commissaire général l'investissement :</p> <p>Page 28 : « L'aléa principal est lié à la non réalisation possible d'EuropaCity, projet qui à lui seul, engendrerait pratiquement la moitié du trafic futur de la ligne 17 nord. »</p> <p>Page 53, Eléments de conclusion : « Telle que calculée par la SGP, la VAN classique, limitée aux impacts du projet sur les transports, est négative. Il n'est pas exclu cependant, compte tenu de ces sous-estimations de trafic, et si les trois principaux équipements se développent comme anticipé (Roissy, PIEX et Triangle de Gonesse), qu'elle ne soit que faiblement négative, voire même positive, à condition toutefois que les coûts de construction et d'exploitation aient été correctement estimés, et que leur maîtrise en soit assurée. (Pour information, la ligne 15 dont les travaux viennent de démarrer, enregistre un dépassement qui est déjà de +10%). Il est toutefois nécessaire de mentionner le rôle particulier joué par EuropaCity : le développement de ce grand centre est totalement dépendant de la réalisation de la ligne 17 nord. Mais la rentabilité « classique » de celle-ci est elle-même totalement dépendante de la réalisation d'EuropaCity : si ce centre n'était pas construit, la valeur actuelle « classique » du projet serait réduite de 350 M€ et redeviendrait sans doute négative. »</p> <p>Ces citations des rapports des deux autorités institutionnelles ne sont pas les seules qui indiquent le faible intérêt pour les populations, non seulement de la gare Triangle de Gonesse, mais de l'ensemble de la ligne 17 nord. Il</p>	
--	--	--	--

		<p>s'agit de l'intérêt faible de la ligne pour l'ensemble des usagers des transports en communs régionaux. A cela, le CPTG ajoute l'absence d'intérêt pour les habitants du territoire traversé par la ligne, du Val d'Oise et de la Seine Saint Denis, dont très peu habitent à proximité des gares prévues. Les habitants de Gonesse qui se déplacent très majoritairement vers Paris, prendront le BHNS vers la gare du RER D et non vers celle de la ligne 17 nord.</p> <p>Tout ceci est en contradiction avec les affirmations de la SGP dans ses réponses aux critiques exprimées lors des réunions publiques.</p> <p>3/Sur la gare du Mesnil Amelot : Pour l'Ae dans la synthèse de son avis en page 3, le premier des enjeux environnementaux du projet concerne : « L'ouverture à l'urbanisation du Triangle de Gonesse et l'incitation à une urbanisation diffuse au nord de l'aéroport de Roissy, consommatrices d'espaces naturels et agricoles. » Pour le Commissaire général à l'investissement, « il paraît indispensable que soit entreprise au plus tôt une réflexion sur les conséquences de la nouvelle tarification des transports en commun de l'Ile-de-France, à la fois en ce qui concerne les risques d'étalement des constructions que l'accroissement des déficits d'exploitation. A cet égard une réflexion particulière sur le rôle, ou même l'intérêt, de la future gare du Mesnil-Amelot mériterait d'être entreprise. » L'évolution dans le temps, des cartes sur la répartition du lieu de résidence des salariés de l'aéroport de Roissy indique une dispersion de plus en plus importante au nord de l'aéroport, couvrant 200 communes de Picardie. Ce qui rend sans effet les efforts d'investissement dans les transports en commun en Ile-de-France pour réduire l'usage de la voiture par les salariés de la plateforme. La gare du Mesnil-Amelot serait un accélérateur de cette dispersion vers le nord au moment où il faudrait la réduire pour diminuer l'usage de la voiture. La pression des agents immobiliers sur les maires des villages au nord de Roissy en sera décuplée pour accroître les ouvertures à l'urbanisation et d'immenses zones de parking seraient à prévoir pour cette gare. Le CPTG si la ligne 17 nord est mise en chantier, préconise le terminus sur la plateforme de l'aéroport.</p> <p>4/La concurrence entre la ligne 17 Nord et CDG Express : Elle a été soulignée dès la publication du rapport Auzannet de décembre 2012. Tant que les décideurs éviteront de décider, rien ne sera définitif. CDG Express est un projet de liaison directe entre l'aéroport de Roissy et Paris-gare de l'Est. Actuellement le RER B passant par la gare du Nord ne capte que 19% du trafic entre Paris et l'aéroport. Le reste se retrouve dans les taxis, les bus ou les voitures bloqués dans les bouchons des autoroutes A1 et A3. Cet équipement régional d'initiative ADP et SNCF compléterait l'équipement international qu'est l'aéroport de Roissy et répondrait</p>	
--	--	--	--

		<p>aux demandes récurrentes des touristes qui classent l'arrivée à Roissy comme l'une des moins accueillants du monde.</p> <p>Contre toute logique économique, le gouvernement n'a toujours pas tranché sur la concurrence des deux projets. C'est ainsi que le 13 octobre 2014, le Premier Ministre Manuel Valls « soutient les projets qui structurent le Grand Paris et pense à l'aménagement du Triangle de Gonesse avec le projet EuropaCity ». Il anticipe la réalisation de la ligne 17 nord jusqu'à Roissy pour 2024 et annonce CDG Express pour 2023.</p> <p>A son tour, le Ministre des Affaires étrangères de l'époque Laurent Fabius, également en charge du tourisme a reçu le 25 novembre 2014 le député maire de Claye-Souilly, Yves Albarello. Concernant CDG Express le Ministre a déclaré, « il faut le faire, et vite, et même plus vite que prévu ».</p> <p>En phase d'étude, le gouvernement prend la décision politique d'accélérer à la fois le calendrier des deux projets, alors que sur le plan technique, le chantier de la prolongation de la ligne 14 jusqu'à Pleyel s'avère beaucoup plus délicat que prévu et accuse un retard estimé { deux ans... Et la décision attendue par le rapport Auzannet est toujours repoussée à plus tard.</p> <p>Avec l'enquête publique annoncée de mi-juin à mi-juillet 2016 et en l'absence de décision, la course entre les deux projets continue...</p> <p>Pour toutes ces raisons, le CPTG défend une proposition alternative :</p> <p>Pour la SGP, le seul scénario pour la ligne 17 nord est d'être « en appui de l'essor de la zone du Triangle de Gonesse » page 76 pièce H.</p> <p>Pour le CPTG, la gare Triangle de Gonesse de la ligne 17 nord est totalement dépendante de l'évolution du projet de ZAC, qui lui-même dépend du projet EuropaCity. Aujourd'hui rien n'est sûr. La SGP refuse l'étude d'un scénario prenant en compte cette incertitude. Le CPTG renouvelle sa proposition de tracé alternatif dans le cas où l'urbanisation du Triangle de Gonesse ne serait pas réalisée, sans une remise en cause de la totalité de la ligne 17 nord. Cette solution déjà envisagée dans le rapport Auzannet, pour desservir l'aéroport du Bourget par la ligne 16 dans le cas d'un report de la réalisation de la 17 nord, après la gare Le Bourget RER et avant la gare du Blanc Mesnil. Le CPTG propose l'origine de la ligne 17 nord en gare Aulnay Europe Ce tracé alternatif permet de relier toujours l'aéroport du Bourget et d'introduire dans la desserte par la ligne 17 nord, la partie nord de la commune d'Aulnay sous-Bois, dense en logements et éloignée de la gare du RER B d'Aulnay.</p> <p>Conclusion :</p> <p>Pour les raisons ci-dessus, le CPTG donne un avis défavorable à la réalisation de la ligne 17 Nord.</p> <p>Le CPTG considère prioritaire les investissements pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ l'amélioration des RER B et D, 	
--	--	---	--

		<ul style="list-style-type: none"> ○ l'accélération de la mise en service de la tangentielle nord, ○ le prolongement du tram T5 de Garges-Sarcelles jusqu'à Le Bourget RER, ○ la création d'une branche du T5 vers Villiers-le-Bel, ○ l'interconnexion de la ligne H avec le métro automatique GPE à Saint Denis Pleyel. <p>Dans le cas où la SGP maintiendrait la ligne 17 nord pour desservir le Parc des Exposition Villepinte et l'aéroport de Roissy, le CPTG propose un tracé alternatif.</p> <p>ANNEXE : ANALYSE DE CINQ BASSINS de MAIN-D'OEUVRE DU VAL D'OISE ET DE SEINE-ST-DENIS</p> <p>DEFINITIONS</p> <p>Pôle d'emploi : concentration d'activités et d'entreprises qui génère une attraction sur le territoire environnant.</p> <p>Bassin d'emploi : aire d'attraction d'un pôle d'emplois. Les flux domicile-travail sont centripètes.</p> <p>Pôle de main-d'œuvre : concentration d'actifs qui génère une diffusion de travailleurs sur le territoire environnant.</p> <p>Bassin de main-d'œuvre : aire de diffusion d'un pôle de main-d'œuvre. Les flux domicile-travail sont centrifuges.</p> <p>A l'appui de notre analyse, nous nous sommes concentrés sur 5 bassins de main-d'œuvre pour lesquels nous avons réalisé des cartes de flux¹ : trois dans le Val d'Oise (Sarcelles, Goussainville, Villiers-le-Bel) ; deux en Seine-Saint-Denis (Aulnay-sous-Bois, Blanc-Mesnil). Nous n'avons pas réalisé de cartes de bassins d'emplois, parce que dans Val-de-France, il n'y a pas de pôle d'emplois significatif (Sarcelles la plus grosse ville n'a pas assez d'emplois pour ses propres habitants) ; et côté Seine-St-Denis, nous nous heurtons { un vide statistique pour le principal pôle d'emplois de « Terres d'envol » , Aulnay-Sous-Bois dont les attractions ont dû à la fois diminuer et être redessinées depuis la fermeture de PSA (8000 emplois), postérieure au dernier recensement INSEE des flux domicile-travail (2008). Bien entendu, les déplacements ne se limitent pas aux liaisons liées { l'emploi, mais s'agissant des flux les plus longs, les plus contraints et les plus pénibles, nous estimons que ces 5 études de cas expriment bien les spécificités du territoire et des besoins de transports des habitants, au regard de la nouvelle offre de la ligne 17 Nord, malgré les limites du champ d'observation.</p> <p>1 Nous n'avons fait figurer QUE les flux supérieurs 100 actifs.</p> <p>N.B. Sauf indications, l'ensemble des chiffres datent de 2008.</p> <p>CAS DE SARCELLES :</p> <p>57 000 habitants, 30 000 actifs chômeurs compris. 20800 actifs ayant un emploi. Actifs sarcellois ayant un emploi qui travaillent à Sarcelles = 4825 travailleurs.</p>	
--	--	--	--

		<p>Puisque c'est la ville la plus déficitaire en nombre d'emplois du territoire d'étude, c'est théoriquement la ville la plus utilisatrice potentielle d'une radiale périphérie / centre d'agglomération.</p> <p>On observe que ceux qui travaillent à l'extérieur ont des besoins de déplacements Nord-Sud (tramway T5 Sarcelles-St Denis, ligne D du RER, etc.), alors que la ligne 17 N est SW / NE. Il ne suffit pas qu'il y ait une offre de nouvelle radiale pour les communes-dortoirs, encore faut-il qu'elle soit orientée dans la bonne direction.</p> <p>Les flux vers Paris (5742) sont près de 6 fois supérieurs à ceux de Roissy (994, 4,7% des actifs ayant un emploi). Ils se répartissent ainsi :</p> <ul style="list-style-type: none"> - QCA : quartier central des affaires - (1er- 2e ; 8-9e, 16-17eme) : 2007 travailleurs - Paris Nord (10e +11e + 18e) : 1075 - Paris Est (19e + 20e) : 605 - Bercy-Austerlitz (12e-13e) 613 - Montparnasse (14e-15e) 640 - Marais (3e-4e) 312 - Centre Rive gauche (5e-6e-7e) 492 <p>Et si on rajoute toutes les communes situées dans un cône Sud :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Paris 5742 travailleurs - la Défense : 475 - le pôle de St Denis (+ St Ouen Aubervilliers) : 873 - Plaine commune : 575 - Montreuil - Bobigny : soit plus de 9054 flux : 9 fois plus que Roissy. <p>On voit que la ligne 17 Nord ne sert guère pour les sarcellois : les actifs qui vont vers le Sud ne vont pas se déporter à l'Est. Et ceux qui vont vers le Nord-Est (Roissy 994 ; Gonesse 362) ne vont pas se déporter au Bourget ou à la gare Triangle de Gonesse et faire un crochet par Villepinte, alors qu'ils peuvent aller directement à Roissy côté Val d'Oise par la route.</p> <p>Les emplois de Roissy étant postés à 70%, ils ne sont pas desservis par transports en commun en nocturne, c'est pourquoi 90% du personnel viennent actuellement en voiture. Le permis est d'ailleurs exigé dans les offres d'emplois du pôle aéroportuaire et il existe des facilités offertes par les entreprises : remboursement de frais de carburant, parkings gratuits.</p> <p>Cas de GOUSSAINVILLE</p> <p>Une ville 2 fois moins grosse que Sarcelles : en 2012, 31300 habitants, 8000 emplois. Population active totale (y compris les chômeurs) 14 727 ; actifs ayant un emploi : 12193 en 2009.</p>	
--	--	---	--

		<p>Là encore, en dehors d'une attraction évidente vers les deux communes voisines, - Roissy (1420, soit 11, 6% des actifs ayant un emploi, 9,6% des actifs - chômeurs compris) et Gonesse (505) ; - les flux sont essentiellement vers Paris orientés Nord-Est/ Sud W (le long du RER D). Les flux vers Roissy /Gonesse étant très courts (et relativement faibles) se résolvent par des transports de proximité (voiture et éventuellement bus). Par ailleurs, on voit bien que la ligne 17 N ne sert pas aux gossainvillois, elle est déportée à l'Est, alors que la frontière avec le Grand Roissy partie 93 n'est franchie que pour Aulnay, pour un besoin modeste de 237 actifs. De plus cette ligne va de la petite couronne vers la grande couronne, alors que les besoins de ce territoire très déficitaire en emplois vont de la Grande Couronne vers le cœur d'agglomération.</p> <p>Cas de VILLIERS-LE-BEL 27 000 habitants ; ville très déficitaire en emplois (5300). 10 270 actifs ayant un emploi en 2008, dont 7% travaillant à Roissy. En dehors de ceux qui travaillent sur place : 2058 Et de deux flux vers l'Est (Goussainville, 255 ; Roissy, 862)... ...Les flux sont organisés NNE – SSW, c'est { dire exactement { l'opposé du tracé de la ligne 17 N. Les destinations suivent le RER D :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sarcelles : 468 - St Denis : 270 - Et surtout Paris : 2331 <p>J. LORTHIOIS ayant effectué une étude sur Villiers en 1990, nous disposons des flux domicile-travail à cette date. L'impact du pôle de Roissy peut s'évaluer sur deux décennies : pendant que le pôle enregistrait une augmentation de 60000 emplois, les actifs de Villiers-le-Bel bénéficiaient de + 0,9% des postes de travail supplémentaires : on mesure l'importance des retombées locales de ce grand pôle métropolitain, dont l'influence ne s'intensifie pas sur son territoire de proximité, mais s'étale progressivement en une aire diffuse non seulement sur toute l'Île de France, mais sur la moitié de la Picardie... Nous attribuons le faible impact local de Roissy à un très grand décalage entre les postes offerts de ce pôle très spécialisé (une centaine de métiers) et les compétences et qualifications de la main-d'oeuvre locale, que ne peuvent résoudre ni une offre de transports, ni une offre de formation. Europacity pôle encore plus spécialisé que Roissy sur un éventail de métiers très étroit (80 métiers sur 12000 répertoriés en France, soit 0,66% du spectre), ne peut constituer une réponse au déficit d'emplois du territoire. Nous le démontrons à travers notre cahier d'acteur et notre récente contribution sur l'analyse des métiers offerts, tous deux mis sur le site de la</p>	
--	--	---	--

		<p>CNDP.</p> <p>CAS d'AULNAY-SOUS-BOIS Il s'agit de la plus grande ville du territoire (82000 habitants), pôle d'emploi historique (31300 postes) qui structurait l'espace local, avant que Roissy vienne bouleverser cet équilibre. Le taux d'emploi sur place est élevé (8400 postes, pour 32 300 actifs ayant un emploi, soit 26%, un actif occupé sur 4). Nous ne savons malheureusement pas comment a évolué la situation, après le séisme de la fermeture de PSA. Le bassin de main-d'œuvre de forme relative circulaire (qui contraste par exemple avec le cône très étroit d'une commune-dortoir comme Goussainville) reflète bien les liens importants entre la ville et son espace environnant. 5000 aulnaisiens travaillent dans un rayon de quelques kilomètres, dans un éventail ouvert qui exprime des besoins de desserte de proximité (bus). Dans un cercle plus lointain, on se rend compte que la tangentielle Nord en rocade, sécante à ce cercle, est beaucoup plus appropriée qu'une radiale. Les flux vers Roissy (2300 actifs) sont 3 fois moins importants que ceux vers Paris (7100) et sont desservis par le RER B, dans le « bon sens » par rapport à la saturation de la ligne périphérie / centre.</p> <p>La gare Triangle de Gonesse ne représente aucun intérêt pour les habitants d'Aulnay, les qualifications de cette ville ouvrière étant supérieures à celles de Val-de-France (38% de niveau Bac et plus, contre 32% pour l'Est du Val d'Oise) très éloignées des filières de métiers tertiaires proposées par EuropaCity. Les besoins de transports de la main-d'œuvre aulnaisienne sont clairement à majorité vers le Sud et le futur hub de Saint-Denis Pleyel apparaît particulièrement stratégique pour la ville.</p> <p>CAS DE BLANC-MESNIL A l'inverse d'Aulnay-sous-Bois, cette ville de 51000 habitants et de 22 400 actifs (chômeurs compris) est fortement déficitaire en emplois (11300, soit un taux d'emploi de 0,47, moins d'un emploi pour 2 actifs). Constatons toutefois que les destinations des blancs-mesnilois s'effectuent dans un relatif rayon de proximité : un millier de travailleurs vers Aulnay (desservi par le RER B), 3000 dans un cercle séquano-dyonisien qui va de Dugny à Villepinte. 1400 actifs vont vers le Nord, dont un millier à Roissy et des flux très modestes vers Tremblay et Gonesse. Notons 800 actifs qui travaillent sur le pôle de St Denis (qui comprend aussi St Ouen et Aubervilliers) et 700 vers le Nord 92 (Défense comprise). Mais l'essentiel des flux lointains se dirigent vers Paris, notamment 1840 actifs vers le Quartier Central des Affaires (QCA, 1er- 2e ; 8-9e, 16-17eme) ; 1100 vers le pôle de Paris-Nord (10e +11e + 18e) et 640 vers les quartiers populaires de l'Est parisien (19e-20e). Il est intéressant de voir que le nombre de blanc-mesnilois qui travaillent à Aulnay ou à Roissy est strictement</p>	
--	--	--	--

		identique, alors que la première destination concentre 3 fois moins d'emplois (mais bien plus près) que la deuxième. En dehors de Roissy, les liens vers le Val d'Oise sont très faibles (cf Gonesse, 176 actifs). La gare Triangle de Gonesse de la ligne 17 N n'a aucun intérêt pour la ville, à la différence de celle du Bourget, qui dessert le Sud de Blanc-Mesnil. Là encore, le réseau de bus, la tangentielle Nord et le hub de Saint-Denis Pleyel sont d'une importance stratégique.	
492	M. WIROTH Pélissanne, 13	Allant régulièrement au musée de l'air, je souhaiterais qu'il soit desservi par la future ligne 17.	11
493	M. MICHOT	Il est anormal que depuis tant d'années, un site historique comme l'aéroport du Bourget, abritant le musée de l'air et accueillant un grand salon aéronautique international ne soit pas mieux desservi. Je dépose donc un avis très favorable à la future ligne 17 du métro.	11
494	M. RIGODANZO Meilhan, 40 Magasinier cariste adjudant (ER) Armée de l'air	Je soutiens la position des amis du Musée de l'air et suis favorable à la création de la ligne 17.	11
495	M. FREMONT Verdun, 55 Cadre	Le musée de l'Air et de l'Espace mérite un accès direct pour permettre aux touristes visitant Paris de s'y rendre aisément et à tous les publics d'accéder aux manifestations organisées au Bourget. Un accès supplémentaire à l'aéroport Charles de Gaulle ne peut être qu'utile. Je suis favorable à ce projet.	11
496	M. PREVOT Belfort, 25 Retrait aviation militaire et civil	Tout à fait favorable à ce projet d'amélioration des communications sur le site du Musée de l'Air	11
497	VIPARIS	Acteur clé du tourisme d'affaires francilien, Viparis est très favorable au projet de la ligne 17 nord du Grand Paris Express reliant Le Bourget RER au Mesnil-Amelot. LA LIGNE 17 NORD DOIT AMENER DES AVANCÉES MAJEURES AUX PLANS SOCIO-ÉCONOMIQUE, COMMERCIAL ET ENVIRONNEMENTAL : <ul style="list-style-type: none"> • améliorer la rapidité, flexibilité et qualité de transport de voyageurs en Ile-de-France en libérant notamment de nouvelles capacités de liaison vers et depuis l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle et la gare Le Bourget RER ; • favoriser l'utilisation des transports en commun en Ile-de-France, axe majeur de développement durable, en 	11

	<p>particulier dans la filière tourisme d'affaires ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • dynamiser l'ensemble de la filière francilienne du tourisme d'affaires en permettant une plus grande accessibilité et mobilité des participants aux salons, congrès et événements d'entreprises, et en particulier à ceux se déroulant aux parcs des expositions Paris Le Bourget et Paris Nord Villepinte, favorisant ainsi : <ul style="list-style-type: none"> - l'attractivité des manifestations ; - la compétitivité internationale de Paris ; - des retombées économiques accrues. <p>Ce projet est essentiel pour le développement du tourisme d'affaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> • faire de l'Île-de-France une destination exemplaire en qualité d'accueil ; • attirer et faire croître les manifestations en nombre, en quantité et en qualité ; • renforcer le leadership international de Paris. <p>LE GRAND PARIS EXPRESS - LIGNE 17 NORD UN IMPACT DÉTERMINANT SUR LA SANTÉ ET L'AVENIR DU TOURISME D'AFFAIRES</p> <p>Rencontres d'affaires et développement économique sont étroitement liés ; cette filière génère pour Paris et l'Île-de-France :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 80 000 emplois en équivalent temps plein ; • 5,1 milliards d'euros de retombées économiques indirectes. <p>L'importance économique du marché du tourisme d'affaires le rend hautement concurrentiel. Paris s'est imposée comme destination mondiale leader depuis trois décennies mais sa position est attaquée par d'autres acteurs (Francfort, Milan, Vienne, Barcelone, Berlin...).</p> <p>La localisation et l'accessibilité sont les deux premiers critères de choix d'une destination pour un salon, un congrès ou une convention d'entreprise et en déterminent largement l'attractivité.</p> <p>L'exigence d'excellence dans les transports est d'autant plus forte pour l'activité tourisme d'affaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> • soumise à des pics d'affluence liés à des dates et horaires précis de programmation à caractère éphémère ; • afin de minimiser et de fiabiliser le temps de transport et ainsi maximiser le temps productif passé par les participants sur les manifestations <p>Les principales carences concernent l'accessibilité, la rapidité, la fiabilité et le confort d'acheminement vers des sites majeurs tels que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Paris Nord Villepinte : 1er parc d'exposition français, accueillant 2 millions de visiteurs par an avec des manifestations d'envergure internationale comme Maison & Objet, SIAL, Première Vision, Eurosatory, Silmo Paris, desservi uniquement par le RER B ; • Paris Le Bourget : site emblématique accueillant 1 million de visiteurs par an avec des manifestations comme le 	
--	--	--

		<p>Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace (SIAE), la Fête de l'Humanité ou la 21ème Conférence Mondiale sur le climat (COP21) en 2015.</p> <p>Les insuffisances en matière de transport pénalisent l'organisation de certaines manifestations, suscitent l'insatisfaction des participants et une perception négative en comparaison d'autres métropoles européennes. Elles vont également à l'encontre du développement durable car elles incitent à l'utilisation de la voiture pour rejoindre les Nord-Est franciliens.</p> <p>LA SITUATION ACTUELLE DES TRANSPORTS EST INSATISFAISANTE ET CONSTITUE UNE MENACE POUR LE LEADERSHIP DE PARIS.</p> <p>L'IMPORTANCE DU TOURISME D'AFFAIRES LE TRANSPORT, NERF DE LA GUERRE DU TOURISME D'AFFAIRES</p> <p>Les bénéfices annoncés par le projet de ligne 17 Nord sont multiples pour le rayonnement, l'attractivité et la compétitivité de la Région Capitale en tourisme d'affaires :</p> <p>A. Une meilleure accessibilité des sites de Congrès-Expositions avec l'implantation d'une nouvelle gare Le Bourget Aéroport et le renforcement de la desserte de Paris Nord Villepinte, des sites qui reçoivent</p> <ul style="list-style-type: none"> • des publics à forte orientation internationale et professionnelle, exigeants et soucieux d'efficacité ; • de grandes manifestations aux affluences massives et concentrées <p>La ligne 17 Nord permettra d'accompagner la croissance des événements sur ces sites et de remporter des appels d'offres internationaux, aujourd'hui pénalisés par la perception de complexité, de sous-capacité et de manque de fiabilité du réseau de transport.</p> <p>Ce projet est une étape importante du Grand Paris prévoyant la modernisation des transports existants et la réalisation d'un nouveau métro automatique.</p> <p>B. Un transport plus performant, qualitatif et solide :</p> <ul style="list-style-type: none"> • une fréquence de desserte renforcée ; • une capacité de transport accrue, avec le double de la capacité de transport de voyageurs pour la gare du Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte (pour atteindre 16 000 voyageurs/heure et un trafic quotidien de 130 000 à 160 000 voyageurs en période de salon) ; • un temps de liaison accéléré : la gare Parc des Expositions - RER B serait à 6 minutes de l'aéroport Paris CDG et à 23 minutes de La Défense contre respectivement 14 et 51 minutes actuellement ; • une régularité et un strict respect des temps de trajet : avantage déterminant car le manque de fiabilité (ponctualité, continuité) du service est un handicap vis-à-vis d'autres villes de Congrès- Expositions ; • un aménagement confortable, accessible aux personnes à mobilité réduite, pouvant accueillir 500 voyageurs par rame. <p>C. L'allègement du réseau existant contribuera aussi à diminuer le trafic routier permettant l'acheminement de</p>	
--	--	--	--

		<p>nos prestataires et personnels dans de meilleures conditions.</p> <p>D. L'accompagnement du développement de l'aéroport d'affaires du Bourget et du territoire de la plate-forme de Paris-Charles-de-Gaulle :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'absence de desserte par rail de l'aéroport d'affaires et du Parc des expositions du Bourget limite le développement économique du territoire ; • l'actuelle saturation de la gare RER B lors de grandes manifestations handicape toute extension du Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte. <p>LE GRAND PARIS EXPRESS REPRÉSENTE UNE OPPORTUNITÉ UNIQUE</p> <p>A. Paris Le Bourget</p> <p>La création d'une gare Le Bourget Aéroport comble l'absence de desserte par rail du Parc des Expositions, frein majeur à son développement. Cette nouvelle gare, située à proximité du musée de l'Air et de l'Espace permettra un accès à pied au Parc des Expositions.</p> <p>B. Paris Nord Villepinte</p> <p>Le Parc est structurellement construit autour de la gare RER B actuelle, offrant aux visiteurs un accès direct et logique aux espaces d'accueil (esplanade, galerie) et d'exposition ainsi qu'une répartition naturelle de l'ensemble. Le tracé prévoit de connecter la ligne 17 nord à la gare RER B existante. Cette solution est judicieuse :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la desserte renforcée du site offrira un vrai service aux visiteurs et exposants du Parc et diminuera l'impact d'éventuels incidents techniques en facilitant le report des flux entre lignes • la connexion à la gare RER B actuelle permettra de capitaliser sur les travaux de modernisation • le renforcement des liaisons avec l'aéroport international Paris-Charles-de-Gaulle • la liaison rapide avec la nouvelle gare Le Bourget Aéroport ouvrira un nouvel accès aux voyageurs internationaux via l'aéroport d'affaires du Bourget <p>La configuration de la nouvelle gare devra répondre aux caractéristiques d'accueil des visiteurs et renforcer le développement économique du territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • renouvellement de l'image métropolitaine du site en mettant en valeur la vue vers le Parc des Expositions depuis le viaduc et vers la gare • mise en place d'un pôle intermodal efficace intégrant : le RER B, la ligne 17, les bus publics, des navettes dédiées du Parc des Expositions, station taxis, cheminements piétons, accès aux parkings et préfiguration de la future ligne RER D ; • amélioration du rapport du Parc des Expositions à son environnement avec la mise en scène d'une gare emblématique avec un viaduc utile, la création de cheminements piétons qualitatifs, la refonte des liens entre l'esplanade et le pôle de transports ; 	
--	--	---	--

		<ul style="list-style-type: none">• développement économique : projets hôteliers, extension du Parc des Expositions, Aérolians, Paris Asia Center, densification de Paris Nord 2, Colisée... <p>DES CHOIX JUDICIEUX IMPÉRATIFS POUR PARIS LE BOURGET ET PARIS NORD VILLEPINTE</p> <ul style="list-style-type: none">• Viparis considère la ligne 17 Nord comme un projet d'intérêt général urgent et capital ;• Viparis souligne les avantages de cette nouvelle desserte :<ul style="list-style-type: none">- renfort de la filière francilienne du tourisme d'affaires- réponse à la situation insatisfaisante du réseau actuel- amélioration de la part multi-modale des Parcs des Expositions du Bourget et Paris Nord Villepinte (y compris pour les salariés et prestataires intervenant sur ces sites)• Viparis demande que pendant les travaux de construction soit assuré la continuité du service et de la desserte (y compris les week-ends) ainsi que l'intégrité des surfaces d'exploitation des sites.• Viparis souhaite :<ul style="list-style-type: none">o que ce projet soit lancé en prioritéo être étroitement associé aux procédures d'étude et de suivi de la réalisation du projeto que les gares intègrent dans leur organisation le déploiement de systèmes d'information en temps réel du service et du trafic et la mise en œuvre de services d'orientation activables pour l'accueil des grandes manifestations internationales à Paris.	
--	--	---	--

REGISTRES DES LIEUX d'ENQUETE

REGISTRE DE PARIS			
	Nom , qualité, entité / Commune/ Département	Synthèse des observations	Thèmes
1	M.PICCIOTTO, Paris, 75	<p>M.Picciotto critique la rédaction du dossier d'enquête C page 7 : « l'organisation des infrastructures du GPE (en lignes...) ne préjuge pas le schéma d'exploitation futur ». Il qualifie le projet GPE de chimère.</p> <p>Il déplore l'absence de coordination avec la modernisation du réseau.</p> <p>Il souligne le caractère contestable de certaines gares d'aménagement du territoire, qui permettent l'urbanisation de terres agricoles sans véritable concertation.</p> <p>Il estime plus prioritaire la réalisation de projets de TCSP qui permettraient de repousser ou d'annuler les projets du GPE.</p>	12 C

REGISTRE DE BOBIGNY			
	Nom , qualité, entité / Commune/ Département	Synthèse des observations	Thèmes

1	M.PICCIOTTO, Paris, 75	M .Picciotto critique les conditions de recueil des observations (local, accueil ,...).	Hors sujet
---	----------------------------------	---	-------------------

REGISTRE DE CERGY-PONTOISE

	Nom , qualité, entité / Commune/ Département	Synthèse des observations	Thèmes
1	M.PICCIOTTO, Paris, 75	<p>M .Picciotto souligne la contradiction d'un projet radial et de son utilisation pour les déplacements banlieue-banlieue, la consommation des terres agricoles dans un milieu semi rural voué à l'urbanisation comme la petite couronne, le choix de desservir Le Mesnil Amelot compte tenu de son coût , le gabarit retenu qui ne respect pas la norme européenne de 3,15 m de largeur, l'insuffisance du service nocturne, ...</p> <p>Le projet ne peut être qualifié d'écologique, c'est un crime contre la raison</p> <p>Il critique le développement du réseau autoroutier.</p> <p>Il remarque que le doublement du tunnel Chatelet Gare du Nord serait 7 fois moins onéreux que le ligne 15 sud.</p> <p>Il liste l'ensemble des projets de transport qui lui paraissent plus utiles et ses propositions de développement de tramways.</p>	12 C

REGITRE DE MELUN : Etat Néant

REGISTRE DE GONESSE

	Nom , qualité, entité / Commune/ Département	Synthèse des observations	Thèmes
1	Mme GUERIN	Projet très intéressant pour le développement du territoire, celui de l'Est du Val d'Oise, mais aussi pour le Nord de la Seine-et-Marne concerné par la Mesnil-Amelot. Habitante de la Seine-et-Marne, je soutiens fortement ce projet structurant	11
2	M .MOUSTACHIR ,Adjoint au Maire de Gonesse, 95	Je suis très favorable à la création de cette ligne 17 Nord du GPE qui est une nécessité pour notre territoire. Elle contribuera pleinement au développement économique du Triangle de Gonesse et d'autres pôles économiques autour du Grand Roissy Le Bourget. Cela permettra aussi de combler le déficit des moyens de transport entre Roissy CDG et le Nord du territoire le rendant ainsi plus attractif à de nombreux égards notamment en permettant aux habitants de notre territoire de profiter aussi des emplois de Roissy CDG.	11
3	M.BOISSY, Adjoint au Maire de Gonesse, 95	La gare du Triangle de Gonesse de la ligne 17 Nord permet l'aménagement du Triangle de Gonesse et en conséquence le développement économique de ce territoire et la création de plusieurs dizaines de milliers d'emplois. Cette gare devra être mise en service en 2024.	4
		Il faut que la totalité de la ligne 17 Nord soit mise en service en 2024.	1
		Il manquera le Barreau de Gonesse, et il faudra développer l'offre de transports du type BHNS notamment vers Roissy 90% des salariés de la plate forme aéroportuaire venant travailler en voiture.	5
4	MA France, Entreprise, Aulnay, 93	<u>Avis défavorable de MA France, Entreprise d'emboutissage (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) soumise à autorisation par la Préfecture de Seine-Saint-Denis n°02-5837)</u> MA France entreprise pérenne et implantée sur le site PSA d'Aulnay, pose la question des impacts industriels et environnementaux que le site de maintenance en tant que futur voisin aura sur son entreprise. Elle précise qu'elle n'en a actuellement aucune connaissance, mais est engagée de son côté dans une démarche environnementale sous contrôle d'un inspecteur des Installations classées, notamment pour les bruits et vibrations, dont elle craint les cumuls avec le future site faisant dépasser les normes réglementaires acceptables. Elle demande donc des précisions sur ces impacts et les activités exactes du site de maintenance. Elle s'inquiète notamment des émissions des vibrations induites sur ces activités (presses très sensibles - règles techniques	3

		<p>à respecter : circulaire n°86-23 du 23 Juillet 1986).</p> <p>Il en est de même pour la pollution des eaux et des sols.</p> <p>Pour la sécurité incendie, son inquiétude porte sur les capacités du réseau à soutenir les dispositions demandées par les services d'incendie et de secours et précise qu'à ce jour ces services n'ont pas connaissance de leur site industriel.</p> <p>Il attire l'attention sur les systèmes de refroidissement de type tour aéro-réfrigérée, drastiquement suivies pour éviter le risque de légionellose et l'impact sur le futur voisin: risque avéré pour la santé du personnel. Des études sont en cours pour substituer ou sécurisé ces installations mais le coût est très lourds.</p> <p>Autre point d'inquiétude les flux logistiques en phase chantiers et exploitation, incompatibles avec des flux poids lourds, véhicules légers et piétons, leur propriété privée ne pouvant en supporter plus.</p> <p>En conclusion, je cite:</p> <p>" Par conséquent au sujet d'un tel projet, nous allons devoir vous demander de nous fournir des garanties écrites validées par les autorités compétentes pour alléger voir suspendre certaines prescriptions de notre arrêté préfectoral."</p>	
5	SEGRO France SA, 75	<p>Avis de SEGRO 5p (sur site internet en n°548_452) en tant que propriétaire de SCI SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY, terrain de 18 ha au nord-ouest du site PSA.</p> <p>Ce terrain fait l'objet d'un programme immobilier à usages logistique et de bureaux dénommé "SEGRO LOGISTIC PARK AULNAY", de 93 067 m2, en 2 bâtiments de 43 236 m2 (A dont bureaux 865 m2) et 49 773 m2 (B dont bureaux 950 m2), dont les autorisations de construire et d'exploiter sont délivrées et purgées de tous recours des tiers pour l'exploitation des rubriques ICPE suivantes:</p> <p>En Autorisation: Rub. 1510-1, 1530-1, 1532-1, 2662-1, 2663-1, 2663-2</p> <p>En Déclaration: Rub. 1511, 1:85 2, 292b</p> <p>SEGRO émet les remarques et demandes suivantes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le dossier d'enquête publique ne présente aucune perspective de vue depuis l'A1 bien qu'il soit indique que le site de maintenance sera visible depuis cette autoroute. Sauf erreur de notre part, le dossier d'enquête publique ne contient aucune information sur la hauteur de la réalisation aérienne de la ligne 17. Le dossier est donc incomplet sur ce point, en l'absence de plan en coupe et perspectives depuis l'A1 (ouvrage aérien seul et avec matériel roulant en activité). L'ouvrage aérien étant intercale entre le terrain appartenant à la SCI SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY (venant aux droits de ID LOGISTICS France) et l'A1, il pourrait nous priver d'un effet vitrine essentiel à la commercialisation du bâtiment A en front de site. Vous trouverez à cet effet une vue du futur programme cote A1. 2. Les études ne tiennent pas compte, sauf erreur de notre part, des installations classées pour l'environnement (ICPE) dont bénéficié le SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY à proximité immédiate du futur SMI/SMR/PCC et qui n'ont pas été identifiées par l'étude d'impact. Aucune information n'est ainsi portée à la connaissance du public concernant les impacts de l'équipement public sur notre exploitation. Vous trouverez en pièce jointe l'arrête d'autorisation d'exploiter ICPE dont notre société est aujourd'hui bénéficiaire. 	3

		<p>3. Dans sa configuration projetée, Le futur SMI/SMR/PCC viendrait couper la voie de contournement extérieure du SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY sur laquelle nous bénéficions aujourd’hui d’une servitude de passage, notamment pour les accès pompiers nécessaires à l’exploitation du site. Nous demandons le maintien de cette voie de contournement, côté ouest, afin de maintenir le niveau de sécurité actuel eu regard à l’arrêté d’autorisation d’exploiter ICPE du SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY, ainsi que pour préserver la fluidité de circulation autour du site en cas de blocage accidentel de la voie de contournement. L’échelle de l’emprise du futur SMI/SMR/PCC doit permettre le maintien de ce tronçon.</p> <p>4. La parcelle située au nord du SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY entre la voie de contournement du site et la voie rapide N104, propriété de PSA, est aujourd’hui raccordée au système de voies ferrées du site PCA. Afin de préserver la potentialité donnée au SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY d’être desservi par fret ferre en proximité immédiate du site, nous demandons que soit maintenu cet embranchement aux voies ferrées a l’usage de la SNCF Fret, distinctes de celles de la ligne 17 Nord et du futur SMI/SMR/PCC. Le maintien de cet embranchement est un enjeu d’intérêt général, celui du maintien et développement du fret ferre en milieu urbain, et participerait à l’engagement de développement durable du SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY et du site PSA en général.</p> <p>5. Enfin, l’étude des vibrations ne tient pas compte de l’usage futur du programme du SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY a l’intérieur duquel pourra être installé un système de convoyage mécanisé pour le tri de biens stockés puis distribués par l’utilisateur du programme. Cette potentialité est actuellement à l’étude avec un utilisateur potentiel du bâtiment A en front de site cote A1. Quelles sont les mesures spécifiques prévues dans le futur SMI/SMR/PCC pour préserver le SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY de tout effet négatif ?</p>	
--	--	--	--

REGISTRE DE MAUREGARD	
Observations	Synthèse des observations

N°	Auteur : particulier, habitant, profession, Association, groupement, collectivité territoriale (commune et n° de département)		Thèmes
1	Commune de Mauregard, 77	CONSTATE avec satisfaction que la demande à la Société du Grand Paris de reconsidérer les accès à la gare du Mesnil-Amelot, afin que celle-ci soit directement accessible aux habitants de Mauregard, formulée dans la motion concernant le projet soumis à enquête publique pour la construction de la gare du Mesnil-Amelot, a été retenue.	2
		DONNE un avis favorable au projet de création du tronçon « Le Bourget RER - Le Mesnil-Amelot » de la ligne 17 Nord du réseau de transport du Grand Paris.	11
		DEMANDE qu'une concertation avec la profession agricole ait lieu, plus particulièrement en ce qui concerne la circulation des engins agricoles.	6
		SOUHAITE que la gare du Mesnil-Amelot soit réalisée au plus vite après celle du Terminal T4, dans l'enceinte de l'Aéroport de Paris Roissy CDG, c'est-à-dire en 2024 au lieu de 2030.	1
2	Mme Marion BLANCARD Exploitante à Mauregard, gérante de EARL ferme de Mauregard, 77	La gare du Mesnil-Amelot se trouvant dans une zone agricole je demande que la SGP organise rapidement une concertation avec la profession agricole afin d'évoquer les problématiques que l'ouvrage va lui poser : <ul style="list-style-type: none"> - Circulation des engins agricoles pendant et après les travaux - Rétablissement des échanges entre les exploitations - Occupations temporaires - Impact du projet sur l'écoulement des eaux de ruissellement 	6 9
3	Madame Sarah ERNANDEZ, 77	Il avait été dit en réunion que la gare du Mesnil-Amelot pourrait être prête pour 2027 et maintenant le délai est reporté à 2030. Ne pourrait-on pas la concevoir plus rapidement ?	1

REGISTRE du MESNIL-AMELOT

Observations		Synthèse des observations	Thèmes
N°	Auteur : particulier, habitant, profession, Association, groupement, collectivité territoriale (commune et n° de département)		
1	Mme FERTE-BUFFAULT Exploitante au Mesnil-Amelot	<p>Dans le cadre de cette enquête, les impacts sur l'agriculture sont peu évoqués pourtant ils existent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Taille des emprises qui devraient être acquises par SGP pour la réalisation du projet y compris chemins d'accès au chantier ; - Nous n'avons pas d'informations sur les surfaces globales pour la réalisation des parkings, des accès futurs, de ce projet sur la commune du Mesnil-Amelot ; - Recensement état locatif des parcelles ; - Concertation avec la chambre d'Agriculture (77) et autres organismes agricoles (sucrierie, coopératives, négociants, etc...). 	4
		<p>Période des travaux</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accès aux parcelles agricoles pendant la durée des travaux ; - Rétablissement des voiries permettant le passage des engins agricoles et la circulation des camions de 50tonnes pour l'enlèvement des récoltes céréales betteraves, etc... par tous les temps (enlèvement des betteraves entre septembre et janvier) ; - Occupations temporaires ; - Etude hydraulique ; - Fouilles archéologiques (date, durée, contraintes, etc...) ; - Concertation avec les concessionnaires des réseaux EDF, Gaz, Electricité, téléphone, etc... ; - Stockage des déblais, enlèvement et destination des déblais. 	8
		<p>Concernant l'activité agricole, nous demandons une concertation avec la SGP pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Echanges des parcelles culturales, restructuration (voir géomètre local pour bornages, documents parcellaires, 	7

		<p>etc...)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etude agricole et économique (répercussion sur l'avenir des exploitations agricoles, PAC, etc...) <p>PAC : Politique Agricole Commune avec obligations, contrôles, contraintes, etc...voir pour les pépinières arbres !</p>	
2	Conseil départemental 77	<p>Cette nouvelle ligne reliant Saint-Denis Pleyel au Mesnil Amelot est sans aucun doute utile au développement de notre secteur. Elle offre de nouvelles dessertes aux usagers des transports en commun et la possibilité d'interconnexions, sans qu'il soit nécessaire de transiter par Paris. Elle contribue donc pleinement à l'amélioration des conditions de transport des usagers et renforce l'attractivité de territoires en développement.</p> <p>Par ailleurs, la réalisation de la ligne 17 amène à s'interroger sur l'utilité de CDG Express, En effet, la ligne 17 offre au tarif Pass Navigo une nouvelle desserte de l'aéroport au temps de trajet réduit (33 minutes pour le trajet vers Saint-Lazare et 35 minutes pour le trajet vers La Défense), réalisé en 2024 donc également pour les prochains Jeux Olympiques. Elle présente le grand avantage de ne pas emprunter les voies publiques sur lesquelles circulent aujourd'hui la ligne K et le RER B en cas de perturbations, et donc d'éviter une remise en cause de la qualité de service et de desserte actuelle.</p> <p>Il est étonnant que les publications de la Société du Grand Paris relatives à la ligne 17 mentionnent que CDG Express améliorera la vie quotidienne, à l'instar des lignes du Grand Paris Express, alors que les différents rapports du STIF, de l'Autorité Environnementale, de PARAFER pointent le risque réel de dégradations des conditions de transport de la B, la K; la P, la E, ce qui, vous en conviendrez, serait fortement dommageable pour les usagers des transports en commun et contraire à l'esprit et aux objectifs du Grand Paris Express.</p> <p>Enfin, nous émettons la proposition que la gare du Mesnil Amelot soit le départ d'une nouvelle ligne qui relie du nord au sud notre département, ses zones d'habitat, d'emploi, d'équipements, de formation, offrant ainsi une alternative à l'A 104, axe routier polluant et largement saturé. Une telle ligne ferrée assurerait les interconnexions de la ligne 17 et des RER B, E, A et D et concernait 1 million d'habitants en zone d'influence directe dans un département à l'essor démographique important.</p>	5
		<p>Nous souhaitons pointer des réserves relatives à ce projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La gestion des déblais générés par les travaux : ces déblais sont estimés à 4.8 millions de tonnes et aucun élément précis n'a été donné lors de la réunion publique du 17 mai au Mesnil Amelot quant à leur devenir, la circulation par camion que de tels travaux vont générer, le traitement de terres polluées... <p>L'Assemblée départementale de Seine-et-Marne du 25 mars 2016 a adopté à l'unanimité une motion relative au maintien et au respect des actions engagées en matière de gestion des déchets et dans le cadre du PREDEC. La remise en cause du PREDEC, et notamment du moratoire de 3 ans prévu pour notre département suite au recours intenté par le Préfet de Région, fait peser des réelles menaces pour la Seine-et-Marne, et le canton de Mitry-Mory en particulier sur lequel débouche la ligne 17,</p>	8
3	Commune de Mitry-Mory 77	<p>La ville de Mitry-Mory a toujours eu une politique volontariste en ce qui concerne le développement des transports en commun. Ainsi, nous avons participé activement à l'élaboration du schéma directeur du RER B Nord +, et sommes très</p>	11

		<p>attentifs à la bonne réalisation des futurs aménagements pour la branche Nord du RER. C'est avec un vif intérêt que nous suivons le projet de la ligne 17 Nord du Grand Paris Express. Nous y sommes favorables car cette ligne complétera l'offre offerte par le RER B et la ligne K. En vous remerciant de l'attention que vous porterez à cette contribution,</p>	
		<p>Le tracé proposé permet la desserte de zones d'emplois, de formations et de loisirs, qui sont proches des zones d'habitat mais quasi inaccessibles en liaison directe en transports en commun. Au quotidien, le gain de temps pour les usagers est conséquent au vu du cadencement annoncé. Les lignes 16 et 17 du Grand Paris Express créeront, en outre, une passerelle entre les départements du 95,77 et 93.</p>	4
		<p>Enfin, je soutiens ce projet qui permet de relier l'aéroport de Paris- Charles de Gaulle à Paris en offrant un service de grande qualité et fiable, en interconnexion avec les lignes du Grand Paris express 14 et 15 et les RER B et D. Cette nouvelle ligne, dont la réalisation est prévue en 2024 et qui crée une nouvelle desserte de l'aéroport, rend injustifié le projet CDG Express dont les impacts négatifs sur les lignes B, E, K et P sont élevés.</p>	5
		<p>Permettez-moi, tout de même, d'émettre des réserves qui sont le résultat des échanges avec les mitryens et qui enrichiront, je l'espère, ce débat. D'une part, des interconnexions sont annoncées mais il semblerait qu'aucune ne soit prévue avec la ligne K. Or, cette ligne continue de se développer à l'image de notre secteur. D'autre part, si la Seine-et-Marne est desservie par la ligne 17 du Grand Paris Express, cette ligne se termine en impasse, comme la ligne RER B. Notre ville est convaincue de la nécessité de réaliser, à terme, un bouclage, à partir de la ligne 17 jusqu'à Melun, ce qui permettrait d'assurer les interconnexions avec les lignes B, E et D du RER. En effet, le département de la Seine-et-Marne ne dispose d'aucune ligne de transport structurante reliant le Nord au Sud.</p>	5
		<p>Enfin, la réalisation du Grand Paris Express produira plus de 20 millions de m3 de déblais. Lors des réunions publiques du 02 décembre 2014 et du 17 mai 2016, nous avons posé la question du traitement des déchets et (es réponses sont restées très évasives, et en aucun cas satisfaisantes ; « la Société du Grand Paris a procédé au recensement, sur les 10 ans à venir, de l'ensemble des sites qui, en Île-de-France et au-delà, disposent des capacités suffisantes pour accueillir et traiter ces déblais. » Mais le nom des sites en capacité de recevoir les déchets ne nous a pas été communiqué. Or la Seine-et-Marne est le département qui possède le plus grand nombre de sites de traitement, d'où mes inquiétudes.</p>	8

REGISTRE DE : AULNAY-SOUS-BOIS			
1	Groupe PSA, Paris, 75	<p><u>Cette contribution de 8p a également été envoyée par courrier</u></p> <p>La ligne 17 Nord est souhaitable, mais il convient d'optimiser le projet de SMI/SMR/PCC.</p> <p>Le dossier d'enquête ne présente pas des justifications suffisantes sur le choix du site PSA de 168 ha pour la construction du SMI/SMR/PCC, le développement de ce site ayant fait l'objet d'un master-plan d'aménagement d'ensemble élaboré en concertation avec l'ensemble des pouvoirs publics. La vocation mixte et non exclusivement industrielle ne doit pas être remise en cause.</p> <p>La délimitation de l'emprise est différente du document de référence validé le 25 juin 2015. Cette emprise est de 39 ha, alors que l'emprise fonctionnelle nécessaire est d'environ 20 ha. L'aménagement de l'emprise indiqué dans le dossier n'est pas compatible avec le master plan.</p> <p>L'implantation du site de maintenance ne doit pas compromettre le redéveloppement du site PSA.</p> <p>La partie souterraine de la liaison avec la ligne 16 doit être réalisée en tranchée couverte sur la propriété PSA (traversée de la partie sud est à vocation résidentielle donc sans nuisances) et en aérien sur le site du SMI/SMR/PCC.</p> <p>L'impact visuel du SMI/SMR/PCC depuis l'autoroute A1 (dont la hauteur et la longueur ne sont pas précisées) peut priver SEGRO (venant aux droits de ID Logistics France) et PSA d'un effet vitrine important.</p> <p>L'étude d'impact doit prendre en compte le plan des réseaux et le plan des servitudes, notamment celles conférées aux terrains utilisés par MA France et SEGRO.</p> <p>Le dossier n'indique pas quelle sera l'accessibilité du site par les transports en commun, la description de l'ouvrage annexe OA 210 et l'accès au site en phase chantier.</p> <p>L'étude d'impact ne présente pas les incidences du projet et du passage des trains (vibrations , nuisances sonores notamment en période nocturne ,pollutions dues à la station de nettoyage et à la station de lavage, ...) sur les activités existantes et sur les futurs logements prévus au sud est et au sud ouest du site PSA.</p> <p>La fréquence, le tonnage et l'objet des convois exceptionnels accédant par la route ne sont pas précisés alors que l'accès par le réseau ferré national devrait être privilégié.</p>	3

		<p>La SGP devra lever 2 réserves :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La surface d'emprise devra être réduite ; - Le programme fonctionnel du SMI/SMR/PCC devra prendre en compte les contraintes du site et ses perspectives de développement. 	
		<p>Le programme d'aménagement d'ensemble a été intégré au PLU lors de sa révision adoptée en décembre 2015.</p> <p>Les emprises correspondant aux stricts besoins du SMI/SMR/PCC doivent être indiquées dans la MECDU des PLU d'Aulnay sous bois et de Gonesse.</p>	10
2	<p>Collectif CPTG, groupement d'associations "Pour le Triangle de Gonesse", 93 et 95</p>	<p>Avis du Collectif de 11p (sur site internet en n°488 + 491</p> <p><i>"Le Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG) regroupe les associations de la Seine Saint Denis et du Val d'Oise qui interviennent contre le projet de centre commercial et de loisirs EuropaCity, sur le Triangle de Gonesse. Il a participé à la concertation de fin 2014 sur le projet de la ligne 17 nord du métro automatique Grand Paris Express. Un an et demi après, il souhaite donner un avis sur le projet présenté en enquête publique</i></p>	12
		<p>En préambule, le Collectif dénonce un saucissonnage (notamment par rapport à ligne 16 17 Sud) et une accumulation de 3 procédures simultanées mais différentes (notamment dossier mis en simple "consultation du public" pour la ZAC du Triangle de Gonesse, débat public CNDP de 3mois et demi sur EuropaCity, projet de Golf de 90 ha sur Roissy au nord du triangle et sans concertation). Il conteste ces procédures administratives indépendantes les unes des autres les jugeant "contraire aux règles démocratiques".</p> <p><i>En Introduction, il estime que le débat sur la question de l'opportunité de la ligne 17 Nord n'est pas clos</i>, contrairement à ce qu'il a relevé page 32 pièce J, Bilan de la concertation avant enquête publique :</p> <p><i>« La SGP a précisé que cette phase de concertation portait sur les enjeux propres à chaque gare de la ligne 17 nord: accès, travaux, problématiques foncières, nuisances, interconnexions, etc.</i></p> <p><i>Les débats publics portant sur l'opportunité du projet ont eu lieu fin 2010/ début 2011. »</i></p>	6

	<p>Il constate en §1 que cette ligne 17 Nord ne répond pas aux objectifs généraux du réseau du GPE et après analyse de ses caractéristiques qu'il constitue une exception, ne desservant que des pôles d'emplois et de plus pas forcément existants, avec la seule gare dans une zone interdite aux logements et en contradiction absolue avec les objectifs de diminuer l'étalement urbain en faisant des logements et des activités près des gares.</p> <p>Aulnay-sous-Bois la plus grosse ville du territoire (82000 hab et 25400 actifs) n'est pas desservie et de même pour les principaux quartiers sensibles du territoire.</p> <p>Ensuite :</p> <p>- Sur l'intérêt économique de la L17 (§2), il note les avis critiques concordant du CGI et de l'AE:</p> <ul style="list-style-type: none"> - taux de rentabilité interne (TRI) le plus faible des lignes - aléa réalisation Europacity engendrant 50% du trafic - VAN négative <p>donc un faible intérêt de la ligne pour la population.</p> <p>- Sur la gare du Mesnil-Amelot (§3), il cite l'AE au niveau premier des enjeux environnementaux : "L'ouverture à l'urbanisation du TdG et l'incitation à une urbanisation diffuse au nord de l'aéroport de Roissy, consommatrices d'espaces naturels et agricoles.</p>	
	<p>Pour ces raisons il propose un tracé alternatif plus direct avec un tronçon commun L16 revu et plus étendu, la L17 démarrant à la gare d'Aulnay Europe.</p> <p>Il relève également que la répartition des lieux de résidence des salariés de Roissy montre une dispersion de plus en plus importante au Nord et que la gare de Mesnil-Amelot serait un accélérateur de cette dispersion.</p>	12 C

	<p>- Sur la concurrence L17 Nord et CDG Express (§4), il cite le rapport Auzannet de 2012 : "tant que les décideurs éviteront de décider, rien ne sera définitif."</p> <p>En conclusions l'avis est défavorable et considère prioritaire les investissements pour:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'amélioration des RER B et D, - L'accélération de la mise en service de la tangentielle nord, - le prolongement du tram T5 de Garges-Sarcelles jusqu'à Le Bourget RER, - la création d'une branche du T5 vers Villiers-le-Bel, - l'interconnexion de la ligne H avec le métro automatique GPE à Saint-Denis Pleyel. <p>Dans le cas où la SGP maintiendrait la ligne pour desservir le PIEX et Roissy, il propose un tracé alternatif.</p> <p>Annexe p 8 à 11): analyse de 5 bassins de main d'œuvre du Val d'Oise et de Seine-Saint-Denis : après rappel de définition, analyses des cas de Sarcelles, Goussainville, Villiers-le-Bel, Aulnay-sous-Bois, Blanc-Mesnil.</p> <p>Extraits:</p> <p><u>Cas de Sarcelles :</u></p> <p>"On voit que cette ligne ne sert guère pour les sarcelles."</p> <p>"Les emplois de Roissy étant postés à 70%, ils ne sont pas desservis par transports en commun en nocturne, c'est pourquoi 90% du personnel viennent actuellement en voiture. Le permis est d'ailleurs exigé dans les offres d'emplois du pôle aéroportuaire et il existe des facilités offertes par les entreprises : remboursement de frais de carburant, parkings gratuits."</p> <p><u>Cas de Goussainville :</u> idem</p> <p>"Les flux vers Roissy /Gonesse étant très courts (et relativement faibles) se résolvent par des transports de proximité (voiture et éventuellement bus).</p> <p>Par ailleurs, on voit bien que la ligne 17 N ne sert pas aux Goussainville, elle est déportée à l'Est, alors que la frontière avec le Grand Roissy partie 93 n'est franchie que pour Aulnay, pour un besoin modeste de 237 actifs.</p> <p>De plus cette ligne va de la petite couronne vers la grande couronne, alors que les besoins de ce territoire très déficitaire en emplois vont de la Grande Couronne vers le cœur d'agglomération."</p> <p><u>Cas de Villiers-le-Bel :</u></p> <p>"Nous attribuons le faible impact local de Roissy à un très grand décalage entre les postes offerts de ce pôle très spécialisé (une centaine de métiers) et les compétences et qualifications de la main-d'œuvre locale, que ne peuvent résoudre ni une offre de transports, ni une offre de formation. Europa city pôle encore plus spécialisé que Roissy sur un éventail de métiers très étroit (80 métiers sur 12000 répertoriés en France, soit 0,66% du spectre), ne peut constituer</p>	
--	--	--

		<p>une réponse au déficit d'emplois du territoire. Nous le démontrons { travers notre cahier d'acteur et notre récente contribution sur l'analyse des métiers offerts, tous deux mis sur le site de la CNDP."</p> <p><u>Cas de Aulnay-sous-Bois :</u></p> <p>La gare Triangle de Gonesse ne représente aucun intérêt pour les habitants d'Aulnay, les qualifications de cette ville ouvrière étant supérieures a celles de Val-de-France (38% de niveau Bac et plus, contre 32% pour l'Est du Val d'Oise) très éloignées des filières de métiers tertiaires proposées par EuropaCity. Les besoins de transports de la main-d'œuvre aulnaisienne sont clairement a majorité vers le Sud et le futur hub de Saint-Denis Pleyel apparaît particulièrement stratégique pour la ville.</p> <p><u>Cas du Blanc-Mesnil :</u></p> <p>Il est intéressant de voir que le nombre de blanc mesnilois qui travaillent à Aulnay ou à Roissy est strictement identique, alors que la première destination concentre 3 fois moins d'emplois (mais bien plus près) que la deuxième. En dehors de Roissy, les liens vers le Val d'Oise sont très faibles (cf. Gonesse, 176 actifs). La gare Triangle de Gonesse de la ligne 17 N n'à aucun intérêt pour la ville, a la différence de celle du Bourget, qui dessert le Sud de Blanc-Mesnil. La encore, le réseau de bus, la tangentielle Nord et le hub de Saint-Denis Pleyel sont d'une importance stratégique.</p> <p><i>Voir en supports les cartes "Où travaillent les actifs de ces 5 villes" par CPTG fournies sur le site internet en n° 548_491</i></p>	
--	--	--	--

REGISTRE DE : LE BLANC-MESNIL			
1	M. Jean-Yves SOUBEN, président du Groupe "Vert et ouvert", 93	<p>"Contribution au nom du Groupe "Vert et ouvert" du Conseil Municipal du Blanc-Mesnil :</p> <p>Il demande la suppression de la gare triangle de Gonesse, car "l'argent public doit servir aux habitants avant d'envisager de servir les intérêts privés d'un projet nuisible (Europacity)".</p> <p>Les économies financières liées à la ligne ainsi raccourcie pourraient utilement être investies dans les lignes RER B et D (conformité COP 21 évoquée).</p>	12 C

		Le budget SGP doit servir les populations actuellement défavorisées par les transports et respecter les besoins des générations futures en conservant les terres nourricières à nos portes.	
		<p><u>Le groupe demande:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - la suppression de la gare triangle de Gonesse, - la raccourcissement du tracé, - la protection des terres arables très fertiles et des nappes phréatiques, - le meilleur usage de l'argent public" 	
2	M. Tania SOUBEN, présidente de l'association Le BioMesnil, 93	<p>Contribution au nom de l'AMAP Le BIOMESNIL :</p> <p>"Elle défend l'agriculture nourricière de proximité et souhaite maintenir les terres existantes, qui produisent sur 80 ha 20 millions de baguettes de pains par an ; sinon d'où viendrait le blé.</p> <p>Elle est contre la gare triangle de Gonesse en plein champ qui ne desservira jamais de lieu d'habitation et de plus une fois créée avec l'argent public appellera forcément un bétonnage autour.</p> <p>Les accords internationaux sur les GES préconisent une réduction des transports longue distance pour rapprocher : les lieux de production des lieux de consommation et les lieux d'habitat des lieux de travail.</p> <p>Elle propose notamment un usage agricole progressant vers une agriculture bio.</p>	12 C
		<p><u>L'association AMAP demande:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - la suppression de la gare triangle de Gonesse - la raccourcissement du tracé." 	
3	Mme Anne-Marie DELMAS, porte-parole Blanc-Mesnil Ecologie, 93	<p>Contribution au nom l'association Blanc-Mesnil Ecologie :</p> <p>"Contre le tunnel unique lignes 16 et 17 (problèmes évoqués entre Gare du Nord et Chatelet RER B et D) et propose soit de doubler le tunnel soit de commencer la L17 au Bourget.</p> <p>Elle pose la question des impacts de la ligne sur les nappes phréatiques (+ protection captage AEP), rappelant qu'elles produisent actuellement une eau minérale d'excellente qualité aux blanc-mesnilois.</p> <p>Elle conteste l'utilité de la gare en plein champ, celle du triangle de Gonesse, aucun habitat n'étant possible du fait du PEB, l'utilisation d'argent public pour un projet commercial privé (projet nuisible Europacity contraire à la COP 21 et réduction des GES). Elle considère que ce triangle n'est pas un interstice à combler, mais une terre vivante de biodiversité, d'insectes, de pollinisateurs, etc...</p> <p>Elle prône plutôt la construction de la "ville sur la ville" pour lutter contre l'étalement urbain.</p>	12 C

		<p>Elle propose un tracé alternatif plus direct source d'économies, à réinvestir dans les RER B et D. Elle exprime également le maintien des terres, avec les mêmes arguments que l'AMAP.</p> <p>Le budget SGP doit servir les populations actuellement défavorisées par les transports et respecter les besoins des générations futures en conservant les terres nourricières à nos portes. L'association composée de citoyens responsables est :</p> <ul style="list-style-type: none"> - contre un tunnel partagé - contre la création de la gare triangle de Gonesse, - pour le raccourcissement du tracé, - pour la protection des terres arables, - le meilleur usage de l'argent public en réduisant les coûts inutiles aux populations." 	
--	--	---	--

REGISTRE DE BONNEUIL-EN-FRANCE

1	M. CALLAUD Bonneuil-en-France	Projet formidable	11
----------	--	-------------------	-----------

REGISTRE DE DUGNY

1	M. VEYSSIERE Maire de Dugny	Face à l'aménagement de la Gare TER aux abords du territoire de la Ville de Dugny, et à l'offre de transports qu'elle représente pour les usagers, la création du tronçon « ligne 17 Nord Rouge » permettant de relier la Gare du Bourget RER au Mesnil-Amelot, propose une possibilité complémentaire au bénéfice de la mobilité des habitants du territoire. C'est en ce sens que je suis favorable, en tant qu'administré et élu local, à la mise en œuvre d'un tel projet structurant contribuant, à mon avis, notamment à renforcer l'attractivité du territoire, à assurer son désenclavement, en offrant, en parallèle, un maillage plus étoffé du réseau de transports au Nord du Département.	11
----------	--	--	-----------

REGISTRE DU BOURGET			
1	x	Une totale absence de dossiers des dossiers d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sur la ville du Bourget concernant le centre gare soit à l'intersection des lignes 17, 17 Nord et 16 !! Serait-il possible d'accéder à ces documents en mairie.	6
2	M. CHEDDOUR	Une suggestion : L'exposition de Boulogne-Billancourt se termine dimanche 22 mai 2016. Ce serait bien que la maquette de la future gare du Bourget soit exposée quelques semaines en mairie du Bourget et que les bourgetins puissent venir la voir, voir aussi la vidéo ainsi qu'une animation soit faite autour de ce projet. Particulièrement auprès des jeunes	6
3	Association « Bourget Pro'Mobilité » Le Bourget	M. Terrier a déposé ce courrier dont un exemplaire a également été déposé sur le registre électronique 255	11

REGISTRE DE VILLEPINTE Etat Néant

REGISTRE DE TREMBLAY en France Etat Néant

COURRIERS AU PRESIDENT DE LA COMMISSION D'ENQUETE (hormis ceux déposés sur le registre électronique)			
	Nom , qualité, entité / Commune/ Département	Synthèse des observations	Thèmes
1	SIPAC, 75	Le président de la SIPAC, Société propriétaire du Parc international des expositions de Villepinte (PIEX) présente les motifs de son avis favorable au projet : ligne RER B actuelle insuffisante compte tenu de ses aléas ; doublement de la capacité d'accès au PIEX avec le GPE, élément essentiel de compétitivité et d'accélération du développement économique ; automatisation de la desserte, gage de fréquence, de sécurité et de fiabilité ; réduction substantielle de l'usage de la voiture pour l'accès au PIEX et au parc des expositions du Bourget favorable pour l'environnement , le mode routier représentant actuellement 65% pour l'accès au PIEX.	11
2	Communauté d'agglomération Plaine Commune, Saint-Denis, 93	Plaine Commune est favorable à la réalisation de toutes les lignes du GPE, pour améliorer les conditions de transport quotidiennes des usagers en petite couronne, assurer un maillage efficace et alléger les lignes existantes, offrir une vraie alternative à l'usage de la voiture individuelle, favoriser l'émergence de pôles de développement économique, d'habitats et d'emplois. L'évacuation des déblais sera réalisée avec un recours privilégié au fret fluvial et ferroviaire. Plaine commune rappelle sa demande d'une mise en service au plus tôt du prolongement de la ligne 14 à Pleyel et les projets complémentaires indispensables pour accompagner le développement urbain de son territoire. Plaine commune demande la réalisation rapide de la ligne 17 et son accompagnement d'une amélioration des lignes existantes.	11
3	Groupe PSA, Paris, 75	La ligne 17 Nord est souhaitable, mais il convient d'optimiser le projet de SMI/SMR/PCC. Le dossier d'enquête de présente des justifications suffisantes sur le choix du site PSA de 168 ha pour la construction du SMI/SMR/PCC, le développement de ce site ayant fait l'objet d'un master-plan d'aménagement d'ensemble élaboré en concertation avec l'ensemble des pouvoirs publics. La vocation mixte et non exclusivement industrielle ne doit pas être remise en cause. La délimitation de l'emprise est différente du document de référence validé le 25 juin 2015. Cette emprise est de 39 ha , alors que l'emprise fonctionnelle nécessaire est d'environ 20 ha . L'aménagement de l'emprise indiqué dans le dossier n'est pas compatible avec le master plan. L'implantation du site de maintenance ne doit pas compromettre le redéveloppement du site PSA. La partie souterraine de la liaison avec la ligne 16 doit être réalisée en tranchée couverte sur la propriété PSA (traversée de la partie sud est à vocation résidentielle donc sans nuisances) et en aérien sur le site du SMI/SMR/PCC. L'impact visuel du SMI/SMR/PCC depuis l'autoroute A1 (dont la hauteur et la longueur ne sont pas précisées) peut priver	3

		<p>SEGRO (venant aux droits de ID Logistics France) et PSA d'un effet vitrine important.</p> <p>L'étude d'impact doit prendre en compte le plan des réseaux et le plan des servitudes, notamment celles conférées aux terrains utilisés par MA France et SEGRO.</p> <p>Le dossier n'indique pas quelle sera l'accessibilité du site par les transports en commun, la description de l'ouvrage annexe OA 210 et l'accès au site en phase chantier.</p> <p>L'étude d'impact ne présente pas les incidences du projet et du passage des trains (vibrations , nuisances sonores notamment en période nocturne ,pollutions dues à la station de nettoyage et à la station de lavage, ...) sur les activités existantes et sur les futurs logements prévus au sud est et au sud ouest du site PSA.</p> <p>La fréquence, le tonnage et l'objet des convois exceptionnels accédant par la route ne sont pas précisés alors que l'accès par le réseau ferré national devrait être privilégié.</p> <p>La SGP devra lever 2 réserves :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La surface d'emprise devra être réduite ; - Le programme fonctionnel du SMI/SMR/PCC devra prendre en compte les contraintes du site et ses perspectives de développement. 	
		<p>Le programme d'aménagement d'ensemble a été intégré au PLU lors de sa révision adoptée en décembre 2015.</p> <p>Les emprises correspondant aux stricts besoins du SMI/SMR/PCC doivent être indiquées dans la MECDU des PLU d'Aulnay sous bois et de Gonesse.</p>	10
4	EPT 7 Paris Terres d'envol, Aulnay-sous-Bois, 93	<p>Le bassin économique de Paris Terres d'envol de plus de 100 000 emplois est en pleine croissance.</p> <p>La ligne 17 nord représentera un véritable vecteur de développement économique pour les pôles économiques majeurs de ce territoire, et un des atouts principaux de la candidature de la ville de Paris aux JO de 2024 dont le village des médias est prévu sur la commune de Dugny.</p> <p>Le soutien du projet de la ligne 17 nord, capital pour le développement du territoire ; indépendamment de la réalisation d'Europacity sur le Triangle de Gonesse.</p>	11
5	Chambre d'agriculture interdépartementale Ile-de-France, 78	<p>La plaine de France, région agricole de terres de très grande qualité a subi d'importants bouleversements par la réalisation de l'aéroport de Roissy, des grandes infrastructures et la multiplication des projets d'urbanisation ou d'équipements.</p> <p>L'impact du projet de la ligne 17 Nord est étroitement lié à la réalisation du projet de ZAC du Triangle de Gonesse sur 299 ha comprenant le projet Europacity sur 80 ha conformément aux dispositions du SDRIF.</p> <p>Le saucissonnage des différents projets d'aménagement et leur présentation parallèle (ligne 17 nord, ZAC du Triangle de Gonesse et Europacity) ne permet pas d'avoir une vision claire de l'impact sur l'agriculture, de la consommation importante des terres agricoles, du phasage de réalisation et du calendrier des travaux. L'enjeu sera fort pour les exploitations agricoles concernées.</p> <p>Pour que l'activité agricole puisse continuer de s'exercer dans les meilleures conditions notamment en ce qui concerne l'accès aux parcelles et les circulations agricoles, il conviendrait que soit mieux définie la programmation des procédures et des travaux.</p>	9
6	Délibération du	<p>La ville d'Arnouville est favorable à la DUP de la ligne 17 nord.</p> <p>Elle attire l'attention sur l'impact des grands générateurs de trafics notamment sur la spécificité d'Europacity, dont les</p>	11

	conseil municipal d'Arnouville, 95	heures de pointe seront décalées par rapport aux autres générateurs. et la fréquence des trains du fait du partage du tronc commun avec la ligne 16.	
		La ville d'Arnouville s'interroge sur la capacité de la ligne 17 nord limitée par la longueur des quais (54 m contre 108 m dans le projet initial). Elle demande que soit étudié un allongement des quais en vue d'une augmentation de la capacité	2
		Elle demande que soient précisées les conditions dans lesquelles le tronçon Saint-Denis Pleyel –Le Bourget RER pourrait à terme et de façon permanente être affecté à la seule ligne 17 afin d'améliorer la fréquence de cette dernière.	5
7	M. VEMCLEFS, Tremblay-en-France, 93	La réalisation de cette ligne n'a pas pour objectif d'améliorer la vie des banlieusards mais seulement de desservir quelques concentrations commerciales à implanter sur des terres maraîchères en dépit de toute réflexion intelligente à long terme (exemple de l'hérésie Europacity)	12

Observations REUNIONS PUBLIQUES

REUNION PUBLIQUE DE GONESSE 10 mai			
	Nom , qualité, entité / Commune/Département	Synthèse des observations	Thèmes
1	M .PICCIOTTO, Paris, 75	Pourquoi les suggestions ou contre-propositions présentées lors de la concertation n'ont-elles pas été prises en compte ?	6
		La ligne de Versailles à Saint-Denis est reportée après 2030. Est-ce un abandon ? Cela ne remet-il pas en cause l'économie du projet, à savoir la construction des lignes 17, 16 et 15, puisque cela modifie complètement le système conçu (fort mal d'ailleurs) ?	7
		Ne pas parler d'interconnexion alors qu'il ne s'agit que de correspondance. Il n'y a pas d'interopérabilité.	5
2	M .SABOURET, conseiller départemental du Val d'Oise, et conseiller municipal de Gonesse, 95	Dans le projet, y a-t-il eu une réflexion sur les parkings et stationnements de véhicules à proximité d'un certain nombre de gares ? On a besoin de prendre le bus pour aller à la gare, ou de prendre la voiture et la laisser à la gare, pourvu qu'il y ait des stationnements. Le projet doit permettre aux gens de ne pas emprunter les axes (A86, A1, A3...) déjà engorgés, et de faciliter l'accès à la gare à partir de leur domicile.	5
3	Mme HUGELIN, Gonesse, 95	Dans ces futures gares, y aura-t-il des garages à vélos ? Je prends l'exemple de la gare de Saint-Denis : il y a un garage à vélos, mis en place par la SNCF, qui fonctionne avec la carte Navigo. On paye 20 € par an pour utiliser ce garage à vélos surveillé par vidéo, gardé, dont l'accès se fait grâce à un code. Cela sera-t-il possible ? Je pense qu'il y aura des pistes cyclables et que des gens viendront à bicyclette.	5

4	M .ABSCHAR, Conseiller municipal de Gonesse, 95	Le Front de Gauche s'est battu pour que le prix de la carte Navigo soit à 70 €. Ce soir, pouvez-vous vous engager sur le fait qu'il n'y aura pas d'augmentation du prix de cette carte ? Avez-vous une idée sur la création d'emplois relatifs aux travaux que vous effectuerez ?	7
5	M. LOUP, co- président du Collectif pour le Triangle de Gonesse et président de Val-d'Oise Environnement, 95	La ligne 17 Nord est une exception à plusieurs titres dans le réseau du Grand Paris Express. D'abord, c'est la seule ligne qui a une gare dans les champs. Le Grand Paris, c'est pour réduire l'usage de la voiture. De ce fait, avec cette gare, c'est un projet qui va engendrer un développement de trafic routier. La ZAC du Triangle de Gonesse représente des centaines de milliers de déplacements. L'objectif fixé de déplacements en voiture est de 50 %, mais il atteint 80 ou 85 % sur Roissy. Il faudra démontrer que sur la ZAC du Triangle de Gonesse, on fera nettement mieux et qu'on arrivera à 50 %. Autre exception, c'est une ligne qui relie quasiment des zones d'activité entre elles. Or, les déplacements d'une zone d'activité à une autre représentent 3 % des déplacements. Les déplacements concernent majoritairement la vie quotidienne et les trajets domicile-travail. Or, sur cette ligne, pour le territoire traversé, il n'y a quasiment pas de territoires d'habitation, un peu en face la gare du Bourget au niveau du Blanc-Mesnil. C'est donc une autre exception dans le réseau du Grand Paris. Et aussi, c'est la seule ligne radiale qui permet d'aller de Roissy vers Paris.	5
		La gare du Mesnil-Amelot est aussi une exception, elle se trouve au niveau d'un village de moins de 1 000 habitants. C'est de l'étalement urbain ou du rabattement. Ce rabattement permettra aux habitants de l'ancienne communauté d'agglomération Val-de-France, qui quittent le territoire lorsqu'ils ont un emploi fixe à Roissy, de se rabattre et de pouvoir accéder au réseau du Grand Paris. Si c'est cela, il faut le dire, mais en tout cas, cela ne permettra pas de créer du logement sur cette ligne. C'est aussi une autre exception sur le logement.	4

		<p>Ne serait-il pas plus utile d'accélérer la réalisation de la Tangentielle Nord et de réaliser ce que demandent beaucoup d'élus du Val-d'Oise : l'interconnexion à Pleyel de la ligne H ?</p> <p>S'agissant du Barreau de Gonesse, je pense que quand le Bus à Haut Niveau de Service fonctionnera, on s'apercevra que le Barreau de Gonesse n'est pas suffisamment fréquenté : au-delà de l'hôpital, le BHNS montrera qu'il ne se justifie pas de faire en rocade une voie ferrée pour arriver au Parc des expositions de Villepinte.</p> <p>Un autre problème à soulever concerne la concurrence. Y aura-t-il trois lignes ferrées qui vont relier Roissy à Paris ? On n'a pas parlé de CDG Express, mais je constate qu'il y a une ligne ferrée qui dessert Roissy aujourd'hui et que là on a deux projets en cours. J'en reste au rapport Auzannet qui a dit qu'il faudra bien que la puissance publique un jour ou l'autre tranche sur la concurrence de ces deux projets. Il est bien évident que les touristes qui prendront la ligne 17 ne seront pas dans CDG Express.</p> <p>Je ne pense pas que beaucoup d'aéroports dans le monde soient desservis par trois lignes ferrées. Là aussi, c'est un problème qu'il faudra régler pour ce projet.</p> <p>Lors de la concertation sur la ligne 17 Nord, nous avons fait ces propositions : éviter la gare en plein champ, faire l'embranchement au niveau d'Aulnay Europe, le jour où il y aura le choix entre CDG Express et la Ligne 17 nord.</p> <p>Ne pensez-vous pas que les dépenses qui seront réalisées pour faire cette ligne 17 seraient plus utiles au prolongement de la ligne du Tram n°5 avec une bretelle allant vers Villiers-le-Bel et qui utilise les emprises de l'autoroute A16, et une bretelle allant vers Garges ?</p>	C
6	M .TIBI, conseiller municipal, Gonesse, 95	<p>Je rappelle que le taux de chômage à Gonesse est de 30 % et qu'il est aux alentours de 20 à 25 % dans le Val-d'Oise.</p> <p>Je souhaite bien évidemment le raccordement du Grand Paris Express. Je suis chef d'entreprise également, c'est une bonne chose pour tout ce qui concerne les relais pour les pôles d'activité, car on peut aller voir les clients ou les sous-traitants, donc cela ne peut être que bénéfique pour l'emploi, mais l'est du Val-d'Oise, et Gonesse en l'occurrence, n'a aucun lien, aucun relai. La gare du Triangle de Gonesse ne va desservir que la Seine-Saint-Denis. Gonesse a été complètement occultée, Goussainville, Le Thillay, Villiers-le-Bel, Arnouville... On aura un BHNS, puisque le Barreau de Gonesse est abandonné, le raccordement promis à toute la population des RER B et D a été abandonné.</p>	11
7	M. BATTI, retraité, Tremblay-en- France, 93	<p>Je suis retraité, ancien syndicaliste sur la plate-forme de Roissy. J'ai entendu la volonté d'investir pour améliorer l'accès des salariés à la plateforme. Quels horaires de fonctionnement seront prévus ? Y aura-t-il une plage horaire plus importante ? On travaille sur le maillage, mais de nombreux salariés travaillent en horaires décalés. Il est donc plus facile de venir en voiture, car on n'arrive pas à avoir les transports que l'on veut.</p>	5
		<p>Quelles conséquences le CDG Express aura-t-il sur la ligne 17 ? On sait que 15 % des gens, selon les études faites, se décaleraient sur la ligne 17, s'il n'y avait pas CDG express, ce qui pose la question de la rentabilité du projet.</p>	7

		L'avis de l'Autorité environnementale attire l'attention sur les conditions dans lesquelles seront retirées les terres, etc. Avez-vous des éléments là-dessus ?	9
8	M .OUCHIKH, Conseil municipal de Gonesse, conseiller régional Ile-de- France, 95	Quelle est la destination des terrains qui vont être acquis pour réaliser l'aménagement des gares, soit les dédier à une vocation économique commerciale, soit à une vocation d'habitation, ou les vouer à toute autre destination?	2
9	M. ROBINET, VIPARIS, représentant des parcs du Bourget et Paris-Nord Villepinte, 75	Ce projet est un formidable accélérateur de croissance. Pour nous, c'est également un outil de compétitivité ; en Allemagne, par exemple, la plupart des parcs sont desservis par deux ou trois lignes de métro. Donc, cette ligne supplémentaire est vraiment un atout. Cela permettra par exemple au sein de la Seine-Saint-Denis de relier beaucoup plus facilement le parc du Bourget et le parc de Paris-Nord Villepinte, d'assurer une meilleure connexion avec tous les territoires du Nord francilien.	7
		C'est également un projet qui a un impact environnemental très important. Aujourd'hui, quand on se rend en Nord Ile-de-France, notamment à Paris-Nord Villepinte ou à Roissy, trop souvent on est pris dans les embouteillages, il y a un flux de circulation considérable et qui va s'accélérer. Il me semble qu'avec la création de la ligne 17, pour le parc du Bourget ou le parc de Paris-Nord Villepinte, on va réduire l'encombrement sur les réseaux routiers. Aujourd'hui, sur Paris-Nord Villepinte, 65 % des liaisons sont assurées par la voie routière. C'est totalement atypique. Si vous prenez le cas des grands parcs étrangers, allemands, anglais, espagnols, c'est l'inverse. On a généralement 35 % par la voie routière et 65 % par la voie ferrée. Grâce à ce réseau, en ce qui nous concerne, on va pouvoir doubler la capacité de transport sur les parcs du Bourget et de Paris-Nord Villepinte.	9
10	M. ZHAIR ,étudiant, travailleur à temps partiel à Gonesse , 95	J'utilise tous les jours les transports et je mets 1 h 30 pour aller de chez moi à mon lycée. Donc, les transports sont très importants. C'est important de pousser ce projet car je suis jeune, étudiant, et les transports m'emmènent partout. J'ai le permis, mais je n'achète pas de voiture car c'est trop cher. Je préfère payer 70 € par mois pour aller partout dans l'Ile-de-France. La voiture consomme énormément, même si on passe au véhicule électrique, c'est un autre moyen de pollution... J'ai une question sur les transports électriques, ne pourrait-on pas faire en sorte que ces métros, contrairement aux lignes 1 et 14, ne soient pas automatiques ? Cela peut ouvrir de l'emploi pour des conducteurs de métro.	7

		Les prix de l'immobilier à Gonesse vont-ils augmenter avec le métro ?	
		Aujourd'hui, dans de nombreuses gares, on a des systèmes comme Autolib'. Cela peut être un partenaire intéressant, qui peut amener à la gare deux ou trois villes, ou des secteurs, et qui peut être bien écologiquement et qui apporte aussi du travail. Ce système fonctionne très bien à Paris, où c'est très dense, ne pourrait-il pas être étendu à ce projet ?	5
11	M.BOISSY, adjoint au maire de Gonesse, 95	<p>Il serait judicieux de prolonger la ligne du bus 619 (qui dessert Vert-Galant et s'arrête à Tremblay-en-France) jusqu'au Parc des Expositions, d'autant que le projet Aérolians est en cours de construction.</p> <p>On a actuellement des lignes de bus Noctilien, dont une qui dessert le secteur de Villiers-le-Bel et de Garges. La ligne 43 part de Gare de l'Est et va jusqu'à Sarcelles-Lochères. Ne serait-il pas préférable au regard des 35 millions investis dans le BHNS, de la dévier à partir de Garges, de l'emmener sur le BHNS et de faire le terminus au Parc des Expositions ? Deux lignes partent également de la Gare de l'Est vers Roissy, pourquoi ne pas prendre l'une des deux lignes et l'emmener vers le Parc des Expositions pour faire la jonction entre ces lignes ? Cela répondrait aux préoccupations des horaires décalés des salariés.</p>	5
		Quel matériel allez-vous utiliser, notamment pour le forage ? Quelle est la différence entre les tunneliers qui ont creusé le tunnel sous la Manche et ceux de maintenant ? En quelques décennies, les choses se sont-elles améliorées pour pouvoir prétendre à l'ouverture en 2024, qui est une échéance en fait toute proche ? Il faudra booster un peu, car il y a du déplacement de terre, cela ne va pas se faire d'un coup de baguette magique.	1
12	M.GAYRARD, Amis de la Terre Val-	En tant qu'association de protection de l'environnement, nous sommes évidemment pour les transports en commun et pour le métro du Grand Paris à condition qu'il desserve les populations, ce qui n'est pas le cas sur cette ligne-là, ou en tout cas très peu.	5

	d'Oise, 95	Par exemple, la gare de Gonesse dessert le Triangle de Gonesse et malheureusement pas le centre de Gonesse. Pourquoi ne dessert-elle pas le centre de Gonesse ? Parce qu'elle répond à des intérêts privés qui sont ceux du groupe Auchan. Il faut rappeler que la gare du Triangle de Gonesse va sortir de terre parce que le Groupe Auchan a fait un lobbying effréné en ce sens pour le développement du projet EuropaCity qui par contre est un non-sens écologique, de par les transports qu'il va générer, la qualité de l'air va en être dégradée et les émissions de CO2 vont être démultipliées. Donc c'est une négation de la COP 21 qui s'est tenue il y a quelques mois à quelques kilomètres de là.	9
		Concernant l'aspect économique, l'avis de l'Autorité environnementale souligne que c'est la ligne la moins rentable de toutes les lignes du Grand Paris, et je la cite : « Si l'on déduisait les effets économiques du calcul de rentabilité, comme il est fait usuellement, cette rentabilité serait négative ».	7
13	M. TERRIER, président de l'Association Bourget Pro'Mobilité, 93	L'association Bourget Pro'Mobilité réunit différents acteurs de l'aéroport du Bourget (Aéroports de Paris, Musée de l'Air et de l'Espace, Dassault Aviation, Manutan et Airbus Helicopters) et de la ZAC des Tulipes à Gonesse. La ligne 7 du métro devait venir il y a déjà quelques décennies sur l'aéroport. Il est au SDRIF mais pour l'instant il n'est pas véritablement prioritaire. Pour nous, l'arrivée du métro sur l'aéroport est extrêmement positive pour les salariés. L'aéroport du Bourget comprend 3 000 salariés, ce n'est pas juste un aéroport d'affaires, c'est le Musée de l'Air et de l'Espace, que je représente, qui accueille à peu près 200 000 visiteurs par an, et dont l'objectif à terme est d'atteindre un million de visiteurs par an. Pour nous, le métro est une véritable priorité, aussi bien pour les salariés, car comme à Roissy 85 % des salariés viennent en voiture.	5
		Manutan, qui est sur la ZAC des Tulipes à Gonesse, a des difficultés à recruter à cause de l'accessibilité en transport en commun. C'est la même problématique sur l'aéroport du Bourget, même pour le Musée et on a parfois des difficultés à recruter des salariés potentiels parce que c'est loin et compliqué d'accès. Donc, le métro est indispensable.	7
		Concernant la longueur des quais de 54 m, les premières lignes du métro historique à Paris font 75 m, les lignes 1 et 4 sont à 90 m, la ligne 14 à 120 m, même si les trains sont actuellement à 90 m. Est-il prévu à moyen terme de pouvoir allonger ces quais ? Si l'on prend l'exemple du Triangle de Gonesse, si les projets prévus devaient voir le jour, pour EuropaCity, on parle de 31 millions de visites par an, il faut quand même faire venir tous ces visiteurs. Donc, pourra-t-on allonger les trains et les quais seront-ils prévus pour être allongés ?	2

1 4	M .MARENDON , Europacity, 75	<p>Nous nous félicitons des décisions qui ont été entérinées par les pouvoirs publics suite au débat public sur le Grand Paris Express en 2011, et nous nous félicitons qu'à l'époque le projet de ligne 17 ait été confirmé à l'horizon 2024, mais également le projet de gare dans le Triangle de Gonesse, indépendamment du projet EuropaCity.</p> <p>Il s'agira de la seule gare, dans le Val-d'Oise. Cette gare ne se trouve pas au milieu de nulle part, mais au milieu d'un territoire en cours d'aménagement par l'EPA Plaine de France dans le cadre de la future ZAC du Triangle de Gonesse qui permettra aux habitants de Gonesse de se trouver en 2024 à 24 minutes de la Gare Saint-Lazare et à 7 minutes de l'aéroport Charles de Gaulle.</p> <p>Je rappellerai que la ligne 17 est un élément essentiel du projet EuropaCity.</p>	11
1 5	M.MAHOUDEA UX, Le Blanc-Mesnil, 93	<p>Je voudrais avoir une information sur le site de maintenance qui va relier la N 370 à la ligne 17, je pense qu'on ne peut pas le traverser, puisque ce sera une propriété du Grand Paris. Tout cela sera à ciel ouvert. Esthétiquement, on nous parle d'EuropaCity qui comprendra des espaces verts, des parcs, une toiture végétale. Là, on aura 20 hectares à ciel ouvert.</p> <p>De plus, sur l'espace PSA, il n'est pas dit qu'il n'y aura que des usines demain. On parle beaucoup sur la ville d'Aulnay d'espaces verts, de pistes cyclables. Il y a beaucoup de développement sur Gonesse. À partir du moment où vous ne pouvez pas traverser cette zone bleue, vous coupez court éventuellement à des passerelles, des liaisons douces.</p> <p>Une couverture partielle est-elle possible en modifiant le tracé bleu et en faisant des rétrécissements pour que les deux territoires ne soient pas coupés ? À partir du moment où l'on parle d'espaces verts et d'aménagement du territoire, on parlait de terre tout à l'heure, pour minimiser éventuellement le transfert et le coût, il y a peut-être des projets d'espaces verts, si la terre est bonne pour des plantations et pour l'aménagement du territoire... Vous auriez ainsi un moindre coût pour le transport et une utilisation agréable pour tout le monde</p>	3
1 6	M .VANDELET	<p>J'ai bien remarqué tous les avantages de cette ligne 17, qui sont immenses.</p> <p>Je suis quand même un peu inquiet en ce qui concerne les impôts locaux. Sur nos territoires, nous n'avons pas grand-chose pour l'instant, peut-être la ligne 17 nous apportera beaucoup et EuropaCity certainement encore plus, mais dans la situation actuelle nous subissons des augmentations d'impôts locaux considérables. Je connais des personnes qui habitent à Sarcelles, c'est aussi très lourd, par rapport à d'autres communes comme Enghien.</p> <p>J'aurais voulu savoir comment est financé ce projet, qui est indispensable, mais il faudrait le faire à taxation constante – voire en diminution – au niveau des impôts locaux. Je ne sais pas qui va assurer le paiement de ces investissements : le Conseil Régional, l'État, le Département ou la Commune.</p>	7

REUNION PUBLIQUE DU MESNIL-AMELOT 17 mai			
	Nom , qualité, entité Administrative de Paris Commune/Département	Synthèse des observations E16000004 / 75	Thèmes
1	M.PICCOTTO, Paris, 75	Ne serait-il pas souhaitable de faire plus simple et moins cher, et surtout de résoudre les problèmes des habitants, sans créer des chimères ?	12
		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 en site propre, 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.	5
2	M.BRETON, élu de Moussy-le-Neuf, 77	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 ?	1
		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 ?	8
3	Mme BLANCARD, maire de Mauregard, exploitante agricole, 77	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 ?	5
		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	7
4	Mme MARGATE, conseillère départementale et adjointe au Maire de Mitry-Mory , 77	. Il me semble que l'Autorité environnementale a estimé à 4,8 Mt 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.	8

		Le métro automatique sera sans conducteur ; 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.	5
		Dans le rapport de l'Autorité environnementale note 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.	5
		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.	5
5	M.DOLL, maire d'Arnouville, vice-président de la Communauté Agglomération Roissy Pays de France chargé des Transports et déplacements, 95	Ce projet est attendu depuis longtemps dans notre secteur ; il vient compléter le réseau du RER ; il prend en compte, dans la réalisation du Triangle de Gonesse, la liaison entre le RER B et le RER D. Le Conseil d'agglomération a voté la motion suivante. La longueur des trains était prévue était initialement de 108 m, avec les quais qui correspondaient. Cette longueur a été ramenée à 54 m. 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, mais lorsque 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.	2
6	M.LOUP, coprésident du Collectif pour le Triangle de Gonesse et président de Val-d'Oise Environnement, 95	Il nous a été dit 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 . Autre particularité, elle ne dessert pas de zones d'habitat hormis le Mesnil-Amelot et 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. Cette ligne a la particularité de ne pas desservir son territoire. Elle peut avoir une certaine utilité, mais pas pour les habitants du territoire qu'elle traverse. La raison de la faible expression du public 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.	12 C

		<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Il est important pour la Seine-et-Marne d'observer ce qui se passe sur l'ensemble de cette ligne. Les porteurs de projet ignorent la concurrence avec CDG Express qui est 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.</p> <p>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.</p>	
7	M. BAZIN, Pdt du Conseil départemental du Val d'Oise, 95	<p>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.</p> <p>Il faut rappeler 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. 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. 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.</p> <p>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.</p> <p>Dans le projet, la liaison avec les deux aéroports est évidemment extrêmement structurante pour le développement de la région Île-de-France. 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 !</p> <p>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.</p>	4

		Pour le département du Val-d'Oise, 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.	5
		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 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.	5
		La qualité des interconnexions avec les radiales est essentielle. La délibération prise à l'unanimité du Conseil départemental du Val-d'Oise rappelle qu'à Saint-Denis Pleyel l'interconnexion avec la ligne H est tout à fait essentielle. Pour que les 200 000 voyageurs val-d'oisien par jour puissent bénéficier du réseau il faut que cette interconnexion soit créée. Je demande très fortement que les études de cette interconnexion soient réalisées.	5
		S'agissant du barreau de Gonesse, il est nécessaire 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 sa préfiguration. 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 entre les deux RER B et D est essentielle, pour l'accès à l'emploi pour les populations les plus défavorisées de l'est du département.	5
		Le PREDEC ne satisfait pas du tout le département du Val-d'Oise, car nous avons constaté dans un mémoire en défense qui a été produit dans le cadre de la procédure, 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. Ils arrivent sur des camions comme les autres et ils empruntent nos routes départementales. 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.	8
8	M .ALBARELLO, Député de la 7ème circonscription de la Seine-et- Marne, 77	Je suis le rapporteur de la loi du Grand Paris et rapporteur pour l'application et le suivi de la loi avec Alexis Bachelet. J'émet un avis très favorable à ce très beau projet, qui est le plus beau projet de ces 30 dernières années. 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.	1
		Nous avons enfin réussi à mettre une gare au Mesnil-Amelot, ce qui permet le développement économique du nord-ouest seine-et-marnais, comme celui du Val-d'Oise, et le désenclavement de 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. 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,	4

		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 énormément.	
		On 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 ? 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, 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. 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.	2
		On a une plate-forme aéroportuaire extraordinaire ; mais c'est un aéroport difficile d'accès, à la fois par l'autoroute A1 qui est saturée, le RER B avec ses différentes correspondances. On ne peut pas y rentrer à pied.	5
		Je connais bien le sujet des déchets, mais on ne peut pas créer un projet chez soi et envoyer les déchets chez le voisin.. Une ISDI est une installation de stockage de déchets inertes, il y en a une à côté de gare du Mesnil-Amelot et non une décharge.	8
9	Mme FERTE, agricultrice, Le Mesnil-Amelot, 77	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? Comment cela va-t-il s'organiser ?	5
10	M.DEZOBRY, Chambre d'Agriculture d'Île-de-France, 95	Il y a quelques années, 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. On dénonce 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.	9
		L'inquiétude des déblais nous pose aussi problème en Île-de-France s'agissant du stockage pour nous agriculteurs, sur des emprises agricoles.	8

MEMOIRE en REPONSE du MAITRE d'OUVRAGE



Grand Paris Express

Réseau de Transport Public du Grand Paris

Ligne Rouge 17 nord

Tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot

ENQUETE PUBLIQUE

Mémoire en réponse de la Société du Grand Paris

30 juin 2016

Thème 1 : Tracé, profil en long, ouvrages et ouvrages annexes. Phasage

Ce thème concerne les caractéristiques principales des ouvrages et le phasage de réalisation des études et du projet.

Ce thème apparaît dans 21 observations sur un total de 554 et 10 d'entre elles concernent le sujet du phasage.

Ce thème comprend les sujets suivants :

- Sujet1 : Le tracé en plan ;
- Sujet2 : Le profil en long ;
- Sujet3 : Les ouvrages annexes ;
- Sujet4 : Le phasage ;
- Sujet 5 : Les contre propositions de tracé.

Sujet 1: Le tracé en plan

La conception du tracé, pour permettre une vitesse commerciale de 60 km/h, tout en assurant le confort et la sécurité des usagers, a pour base pour le tracé en plan l'usage de rayons supérieurs à 600 mètres.

Une analyse du dossier conduit la commission d'enquête à poser les questions suivantes.

Questions de la commission d'enquête

b) Générales

Questions 1.1: le rayon des courbes

- Quel est le rayon « normal » utilisé en section courante ?
- Pour le confort des usagers, les courbes progressives type : « clothoïdes » seront-elles utilisées ?
- Quel sera le pourcentage de tronçons en courbe sur l'ensemble du tracé ?
- Le choix des paramètres peut-il être dépendant du matériel roulant qui sera adopté ? (Comme le MP14 par exemple dont le freinage est 100% électrique...)

Réponse de la SGP :

La ligne 17 nord, comme les lignes 15 et 16 du Grand Paris Express, est une ligne sur voie ferrée, permettant d'accueillir un matériel roulant d'une largeur de 2,80 m, dont la vitesse d'exploitation maximale est supérieure à 100 km/h. La vitesse commerciale résultante sur le tronçon de la ligne 17 nord avec les 6 gares qui la compose est supérieure à 60 km/h.

La conception du principe de tracé support du fuseau présenté à l'enquête publique, répond aux exigences liées aux spécifications du matériel roulant, ainsi qu'aux règles usuelles de tracé ferroviaires, qui prennent notamment en compte le confort des personnes transportées. Aussi :

- le rayon en plan nominal minimal est de 600 m,
- les courbes sont reliées aux alignements droits par des raccordements progressifs (clothoïdes) afin d'assurer le confort des passagers en lissant les effets d'accélération

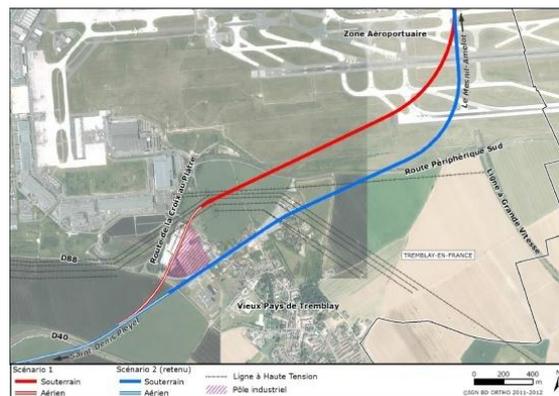
radiale (force centripète),

- les éléments géométriques du tracé présentent des longueurs minimales afin de préserver le confort des passagers en limitant les variations de trajectoires trop brusques.

A titre indicatif, le principe de tracé support du fuseau présenté à l'enquête publique, établi lors des études préliminaires, présente environ 40 % de courbe sur le linéaire total du tronçon de 20 km environ.

En ce qui concerne le matériel roulant de la ligne 17 nord, la procédure d'achat est en cours (marché couvrant les besoins des lignes 15, 16 et 17), en coordination avec le Syndicat des Transports d'Ile-de-France. Les spécifications techniques sont, bien entendu, en cohérence avec les règles de tracé qui ont été mises en œuvre dès les études préliminaires. Comme pour toute ligne de transport de ce type, il ne s'agit pas d'un matériel « sur catalogue » mais du développement d'un matériel répondant à des spécifications précises.

b) Tracé dans le secteur du Vieux Pays de Tremblay



Dans la pièce D page 20, il est dit à propos du tracé retenu :

« Il permet également d'optimiser le temps de parcours par un tracé plus direct ».

Or, Les longueurs des 2 tracés sont équivalentes.

Questions 1.2: la longueur des tracés dans le secteur du Vieux Pays de Tremblay

Qu'en pensez-vous ?

Réponse de la SGP :

Le tracé « bleu » est plus rectiligne et présente moins de variations de courbure en plan. Aussi, le temps de parcours du tracé « bleu » s'en trouve amélioré. Il présente également un linéaire plus court pour le franchissement de la zone des pistes sud de l'aéroport de Roissy, ce qui un atout en termes d'insertion au regard des différentes contraintes présentes sur la zone aéroportuaire (servitudes aéronautiques, franchissements des pistes moins biais

notamment).

d) Tracé au niveau de la Gare Parc des Expositions



Les deux rayons situés de part et d'autre de la gare des expositions sont graphiquement de l'ordre de 200 m.

L'utilisation de ces rayons ne vont-ils pas être la source des inconvénients suivants :

- une réduction notable de la vitesse ;
- augmentation du bruit ;
- inconfort des usagers ;
- vibrations ;
- usure des rails

Réponse de la SGP :

Au vue de la configuration du tissu urbain et de la présence du projet de « lien ferroviaire RER B – RER D », le principe de tracé support du fuseau présenté à l'enquête publique est extrêmement contraint sur cette portion et nécessite un tracé avec des rayons exceptionnels, d'une valeur inférieure à 300 m (de l'ordre de 220 m à 250 m au stade des études préliminaires).

L'ensemble des sujets cités dans la question, tels que vitesse, bruit, confort des usagers, vibrations ou encore usure des rails, dépendent de trois principaux éléments que sont le rayon de courbure en plan, la valeur des dévers des voies et la vitesse d'exploitation sur le linéaire en jeu. Chacun de ces 3 principaux éléments sont interdépendant les uns des autres. Dans le cas spécifique des deux courbes encadrant la gare Parc des Expositions, la vitesse d'exploitation sur ce linéaire est la résultante des deux autres principaux critères (valeur de la courbe et dévers). A titre indicatif, la vitesse d'exploitation sur ces portions de linéaires est de l'ordre de 60 km/h. Ce sont ces valeurs qui ont été prises en compte pour l'estimation des temps de parcours sur le tronçon (il est à noter que la réduction locale de vitesse d'exploitation est d'un impact relatif, celle-ci se situant à proximité immédiate de la gare Parc des Expositions où tous les trains s'arrêtent).

Question 1.3 : les tracés en courbe de part et d'autre de la gare du Parc des Expositions

Ces tracés sont-ils définitifs ?

Réponse de la SGP :

Le principe de tracé présenté dans le dossier est la base sur laquelle le fuseau représenté sur le plan général des travaux (pièce E du dossier d'enquête publique) a été élaboré.

Ce sont les études de conception détaillées (études d'avant-projet, puis études de projet) qui détermineront le tracé définitif de la ligne.

Sujet 2 : Le profil en long

Ce sujet traite d'une part des paramètres en pentes et rampes du projet, et aussi de la position du projet par rapport au terrain naturel, et notamment l'altitude des gares et du viaduc.

L'expression du public:

RE 484 Anonyme

Compte tenu du fait que CDG Express aura la faveur d'une majorité de touristes (comme toutes les liaisons directes des principaux aéroports du monde vers le centre ville) pourquoi ne pas favoriser entre le Bourget et le Mesnil-Amelot une liaison par trains suspendus sur pylônes ?

Avantage : Coûts / Délais réduits par rapport à la solution initiale

Défaut : Rupture de charge à Bourget aéroport

Question 2.1: Solution de trains suspendus

Que pensez-vous de cette proposition d'un métro suspendu sur pylônes ?

Réponse de la SGP :

Quel que soit le système de transport évoqué dans le cadre de l'expression RE 484, il faut être conscient des contraintes présentes sur les territoires traversés, et notamment de la proximité directe de la ligne 17 nord avec les plateformes aéroportuaires du Bourget et de Roissy – Charles-de-Gaulle.

Chacune de ces plateformes contraignent de manière très importante l'ensemble des constructions et émergences du fait des différentes servitudes qui sont liées à ces sites (servitudes aéronautiques, servitudes radio-électriques contre les obstacles, servitudes radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques).

Au regard de ces contraintes, les possibilités d'un système de transport aérien ne sont pas envisageables ni le long de l'ex-RN2 (sur le linéaire entre l'OA 352 et jusqu'à l'ouest de la gare Triangle de Gonesse environ) ni sur le linéaire à proximité de la plateforme aéroportuaire de Roissy – Charles-de-Gaulle (sur le linéaire entre les OA 372 et OA 393

environ).

Les questions complémentaires de la commission d'enquête.

d) Générales

Question 2.2: Les pentes maximales

Pour maintenir la vitesse de référence dans bonnes conditions de confort et de sécurité, il est mentionné dans le document D page 74, que les pentes maximales ne dépasseront pas 4%.

- Cette limitation sera-t-elle effective sur l'ensemble du tracé?
- Ne sera-t-il pas nécessaire de baisser la vitesse sur les tronçons à forte pente?
- Quels types de rayons seront utilisés en profil en long? Rayons paraboliques ou rayons circulaires, et quels seront les rayons minimums en angle saillant et rayon minimum en angle rentrant?
- Un approfondissement du tunnel est-il envisagé pour minimiser le coût du foncier d'une part et pour préserver les risques d'affaissement des constructions en phase chantier et en phase exploitation?

Réponse de la SGP :

Comme pour le tracé en plan, le profil en long répond aux exigences liées aux spécifications du matériel roulant. Aussi pour une vitesse d'exploitation maximale supérieure à 100 km/h :

- La pente maximale nominale combinée à un alignement droit en plan est de 40 / 1000,
- La pente maximale nominale combinée à une courbe en plan de rayon R est de $(40 - 800/R) / 1000$,
- La valeur nominale des raccordements circulaires en profil est de 5 600 m.

Sur les tronçons de forte pente, la vitesse des trains sera adaptée si nécessaire pour tenir compte de la distance de sécurité à respecter avec le train précédent (fonction de l'intervalle d'exploitation) et des points d'arrêts d'exploitation rencontrés (arrêt en gare).

En ce qui concerne la profondeur du tunnel, celle-ci est déterminée en fonction de différents facteurs tels que la géologie, l'hydrogéologie, les avoisinants, les sensibilités des bâtis, etc. Le coût du foncier n'est pas en la matière un facteur déterminant.

e) Gare Parc des Expositions

Question 2.3 : L'altitude de la gare Parc des Expositions

Comment justifier la position de la gare « Parc des expositions » à +14m au dessus du terrain naturel ?

Réponse de la SGP :

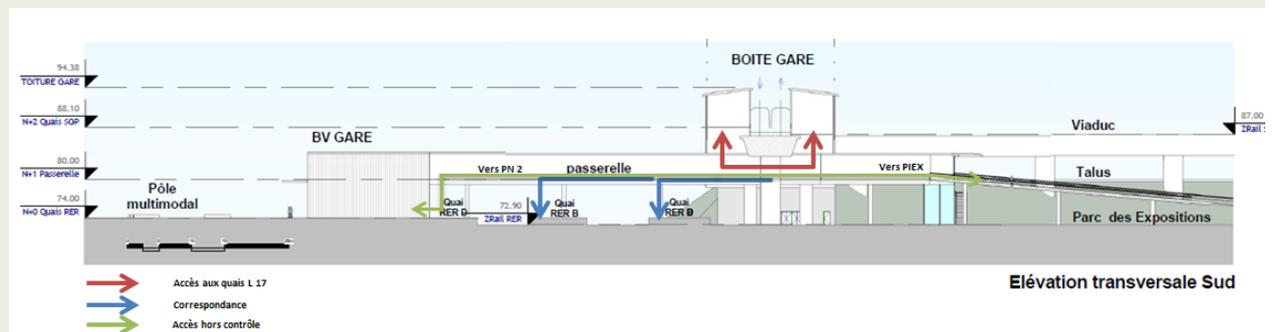
Le calage du niveau de la gare est lié à la nécessité de :

- Libérer le gabarit sous le viaduc et sous la gare pour les circulations internes du Parc des Expositions

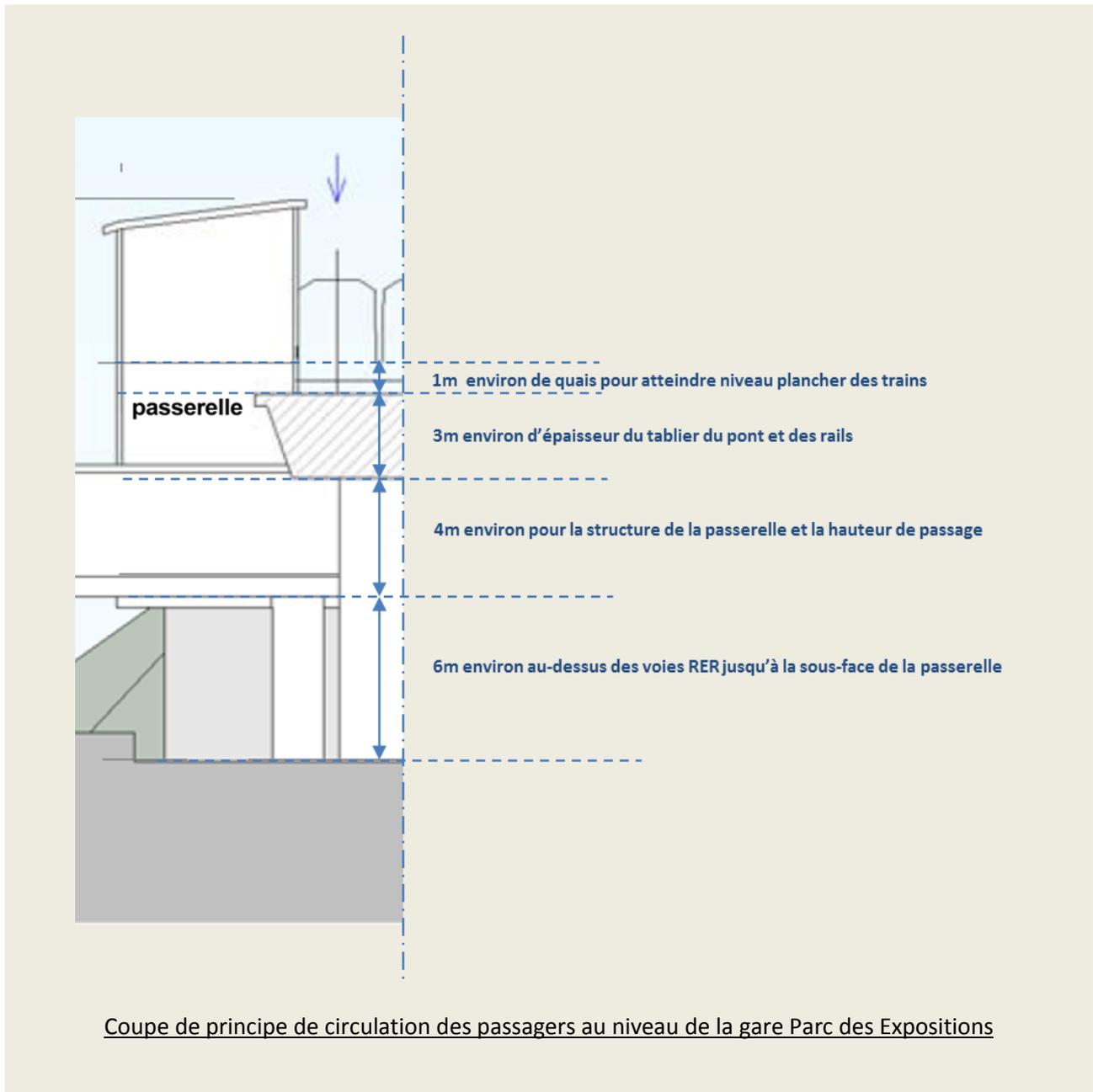
→ Le tracé et la gare Parc des Expositions sont en viaduc, avec les voies du métro positionnées a minima à 10 mètres du sol (gabarit routier de 7,6 mètres à respecter sur la voie périphérique du Parc des Expositions du fait de convois exceptionnels + épaisseur structurelle du viaduc de l'ordre de 2,5 mètres au minimum) et implantée à l'est des voies existantes du RER B.

- Connecter la gare Parc des Expositions à la zone d'activité Paris Nord 2 située à l'ouest des voies du RER B via une passerelle au-dessus des voies du RER B

→ Le tracé et la gare Parc des Expositions sont implantés à l'est des voies existantes du RER B. Le franchissement des voies du RER est réalisé par une passerelle, positionnée immédiatement au-dessus du gabarit ferroviaire RER, soit à une hauteur libre au-dessus des voies RER d'environ 6 mètres. La salle des billets est positionnée au niveau de la passerelle, sous les quais, ce qui porte le niveau des quais à environ 14m (cf. schémas ci-après). Dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre, une optimisation de l'épaisseur du tablier sera examinée de façon à pouvoir réduire éventuellement la hauteur des quais par rapport au terrain naturel, mais cette optimisation devrait rester limitée compte tenu des charges à reprendre par la structure.

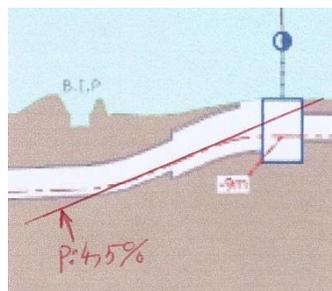


Principes d'insertion de la passerelle aérienne de la gare Parc des expositions



c) Entrée Gare de Gonesse

Document D p37 :



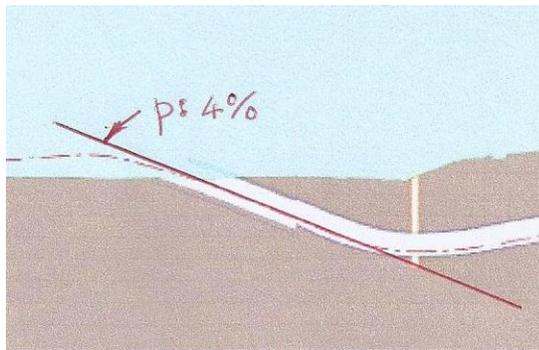
Graphiquement la pente est de l'ordre de 4.5%, donc supérieure au minimum. Est-ce effectif ?

Réponse de la SGP :

Les éléments présentés dans la pièce D du dossier soumis à enquête publique sont schématiques afin de faciliter la compréhension des lecteurs. Les pentes maximales du profil en long qui seront mises en œuvre réponderont aux exigences des normes de tracé, soit une pente maximale de l'ordre de 40 / 1000.

d) Entrée du tunnel au Tremblay en France

Document D p39 :



L'entrée du tunnel au Tremblay en France, direction Mesnil-Amelot, se fait avec une pente de l'ordre de 4% voir légèrement supérieure.

Cette entrée du tunnel est située environ à mi chemin entre la gare Parc des Expositions et la gare de Roissy-Charles de Gaulle T2, donc sur un tronçon où la vitesse des trains est maximum.

Question 2.4: La pente à l'entrée du tunnel au Tremblay en France

Pour des raisons de sécurité, les trains ne devront-ils pas ralentir en ce point particulier ?

Réponse de la SGP :

Comme explicité dans la réponse à la question 2.2 ci-dessus, le profil en long répond aux exigences liées aux spécifications du matériel roulant. Aussi pour une vitesse d'exploitation maximale supérieure à 100 km/h, la pente maximale nominale combinée à un alignement droit en plan est de 40 / 1000.

Comme déjà évoqué précédemment, sur les tronçons de forte pente, la vitesse des trains sera adaptée si nécessaire pour tenir compte de la distance de sécurité à respecter avec le train précédent (fonction de l'intervalle d'exploitation) et des points d'arrêts d'exploitation rencontrés (arrêt en gare).

Sujet 3 : Les ouvrages annexes

Ce sujet traite des ouvrages annexes, en particulier des problèmes dans leur choix d'implantation et de leur rôle.

Les questions de la commission d'enquête.

Les ouvrages annexes sont au nombre de 15 et ne font pas l'objet dans le dossier d'enquête d'une implantation précise. Au mieux, ils figurent dans la pièce E sur des plans dont l'échelle est d'environ 1/10 000 ème.

Question 3.1 L'implantation des ouvrages annexes

A ce stade du projet leur implantation sera t'elle fixée plus précisément ?

Réponse de la SGP :

Le dossier présenté au public dans le cadre de l'enquête présente les ouvrages principaux du projet. L'ensemble des ouvrages annexes sont positionnés en cohérence avec les règles de sécurité et de dimensionnement du tronçon et les principales contraintes des territoires traversés.

Dans le cadre des études de conception à venir (avant-projet et projet), et en concertation avec les partenaires concernés, l'insertion précise de ces ouvrages sera réalisée afin de prendre en compte les contraintes locales des zones d'insertion identifiées. Des variations d'implantation pourront alors être constatées par rapport aux principes présentés dans le dossier, notamment dans l'objectif d'optimiser les impacts sur le territoire et d'améliorer l'insertion du projet. La position de ces ouvrages sera présentée dans le Dossier Préliminaire de Sécurité de la ligne 17. Ce dossier a pour objectif de démontrer la sécurité sur la phase de conception générale et permettant d'autoriser le début des travaux sur l'avis du Préfet d'Ile-de-France.

Questions 3.2 : Les équipements de traitement de l'air. Leur rôle de ventilation et de désenfumage.

- Quels sont les modes de filtrage de l'air et des fumées évacuées par ces puits?
- Des mesures particulières seront-elles prises dans les zones d'habitats proches?
- Réduction du bruit par des filters?
- Distances par rapport aux habitats?
- Ventilateurs moins bruyants?

OA 347



Il est situé Avenue de la Défense au Blanc-Mesnil proche de pavillons.
Des mesures particulières seront-elles prises ?

OA 371



Il est situé Chemin des Plâtrières au Tremblay en France, et est proche de pavillons.
Des mesures particulières seront-elles prises?

Réponse de la SGP :

Les ouvrages annexes nécessaires au fonctionnement du métro assurent tous une fonction d'accès de secours au tunnel pour les services de secours et l'évacuation contrôlée par les services de secours des voyageurs en cas d'incident.

Pour certains d'entre eux, ces ouvrages sont associés à des puits de ventilation et désenfumage du tunnel et y abritent par conséquent les équipements associés. Ces ouvrages doivent démontrer le respect de l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes.

La qualité de l'air constitue une préoccupation centrale de la SGP. Les gares, tunnels et ouvrages annexes font appel à des matériaux peu émissifs en composés organiques volatils (COV). Le système électrique de freinage des trains (préféré au système mécanique), une régulation des circulations basée sur les principes de l'éco-conduite et l'exigence de la maintenance, réduiront drastiquement l'émission de particules métalliques, principaux polluants issus des réseaux ferrés. L'ensemble de ces dispositions permet de garantir une bonne qualité de l'air (dans les gares et les tunnels) qui est évacué au droit des ouvrages en exploitation normale ne nécessitant donc pas de système de filtration particulier. En ce qui concerne l'évacuation de fumées par les puits d'aération, celle-ci ne peut provenir que d'un incendie et relève donc d'un caractère accidentel.

Pour l'ensemble du Grand Paris Express, la SGP prévoit une distance minimum de 8 m entre les grilles de ventilation des ouvrages annexes et les premières habitations pour des questions d'hygiène.

En outre, il est prévu la mise en place de filtres pour réduire les niveaux de bruit. Il s'agit de solutions antibruit type silencieux (grilles acoustiques, filtres, capotages, etc.) pour les puits de ventilation et les équipements techniques.

Concernant les deux ouvrages annexes cités :

- OA 347 : cet ouvrage annexe est très contraint en génie civil. A cet effet, il a été identifié que seule la fonctionnalité accès secours serait assurée par cet ouvrage ;
- OA 371 : cet ouvrage annexe est identifié comme devant assurer uniquement la fonctionnalité accès secours. La contrainte étant cependant moindre que celle concernant l'ouvrage précédent, si le besoin technique est avéré, cet ouvrage pourra être équipé des installations liées à la fonctionnalité ventilation/désenfumage.

Sujet 4 : Le phasage

Le sujet traite du phasage de l'ensemble du projet, du phasage des différents ouvrages, de la coordination des travaux et du phasage des études.

La quasi-totalité des observations du public portent sur ce sujet : 10 sur 11.

Les questions portent sur le calendrier général des travaux, sur les phasages des différents ouvrages et en particulier le tunnel, le site SMR/SMI, et aussi le phasage des études qui impacte le phasage d'ensemble.

Il ressort des observations une demande du public de réaliser le tronçon Aéroport de Roissy Charles de Gaulle - Le Mesnil-Amelot à l'horizon 2024 comme le reste de la ligne.

RE 77 Commune de Moussy le Neuf

La ligne automatique de métro est prévue d'atteindre le T2 (et le T4 ?) en 2024.

Pourquoi attendre 2030 pour desservir le terminus du Mesnil Amelot, et donc ADP pour l'avancement de l'aérogare T4 ?

RE 425 Conseil Départemental 77

Tout d'abord, le Département demande à la SGP et à l'État de modifier le calendrier de mise en service de la ligne 17 Nord en deux phases (Le Bourget-Aéroport Charles De Gaulle en 2024 et Aéroport Charles De Gaulle - Le Mesnil-Amelot en 2030) pour privilégier une mise en service de la totalité de la ligne jusqu'au Mesnil-Amelot, en 2024.

La réalisation de ce tronçon constitue en effet un enjeu essentiel pour la Seine-et-Marne afin de désenclaver ce secteur périurbain, en offrant de meilleures conditions de mobilité à la population qui y réside et en favorisant une plus grande accessibilité à ce territoire, et en particulier à ses zones d'activités économiques actuelles et futures.

De plus, dans l'hypothèse d'une réalisation en deux phases, l'accès au GPE des habitants de ce territoire ne pourrait se faire qu'à la station à Aéroport Charles de Gaulle T2 entre 2024 et 2030. Et cela, alors même qu'aucun transport en commun structurant ne permet d'y accéder depuis la Seine-et-Marne, mais également pour ceux du Val-d'Oise et de l'Oise, que les infrastructures routières sont saturées et les possibilités de stationnement sur la plateforme aéroportuaire sont largement congestionnées et à des coûts totalement prohibitifs pour des déplacements pendulaires.

Le Conseil Départemental 77 demande la réalisation du tronçon Aéroport Charles de Gaulle – Le Mesnil-Amelot à l'horizon 2024 et avance comme arguments l'intervention du tunnelier au Mesnil-Amelot, le désenclavement de la Seine et Marne, l'absence d'accès du département de la Seine et Marne et ceux du Val d'Oise et de l'Oise au T2 et le coût prohibitif du stationnement sur la plateforme aéroportuaire.

RE 445 Conseil Départemental du Val d'oise

INDIQUE le respect attendu des délais, compatible avec la tenue des Jeux Olympiques en 2024 et de l'Exposition Universelle en 2025.

DEMANDE la réalisation en une phase de la ligne 17 Nord jusqu'au Mesnil-Amelot, dès 2024.

RE 470 CCIP Ile de France

Garantir le calendrier de réalisation de la ligne 17 (en cohérence avec la perspective des JO 2014 et de l'Exposition Universelle de 2025) et accélérer la desserte du Mesnil-Amelot (demandée pour 2024).

RE 482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis

Il souhaite tout particulièrement attirer l'attention sur le respect du calendrier de réalisation avec une mise en service en 2024 (phase 1) et 2030 (phase 2).

Gonesse/3/ M. BOISSY Adjoint au Maire de Gonesse 95

Il faut que la totalité de la ligne 17 Nord soit mise en service en 2024.

Mauregard/1/ Commune de Mauregard

SOUHAITE que la gare du Mesnil-Amelot soit réalisée au plus vite après celle du Terminal T4, dans l'enceinte de l'Aéroport de Paris Roissy CDG, c'est-à-dire en 2024 au lieu de 2030.

Mauregard/3/Mme Sarah Hernandez

Il avait été dit en réunion que la gare du Mesnil-Amelot pourrait être prête pour 2027 et maintenant le délai est reporté à 2030. Ne pourrait-on pas la concevoir plus rapidement ?

Réunion Gonesse/11/ M. BOISSY Adjoint au Maire de Gonesse 95

Quel matériel allez-vous utiliser, notamment pour le forage ? Quelle est la différence entre les tunneliers qui ont creusé le tunnel sous la Manche et ceux de maintenant ? En quelques décennies, les choses se sont-elles améliorées pour pouvoir prétendre à l'ouverture en 2024, qui est une échéance en fait toute proche ? Il faudra booster un peu, car il y a du déplacement de terre, cela ne va pas se faire d'un coup de baguette magique.

Réunion Le Mesnil-Amelot/ 2/ M. BRETON élu de Moussy-le-neuf 77

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 ?

Réunion Le Mesnil-Amelot/8/ M. ALBARELLO Député de Seine-et-Marne 77

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.

Le calendrier prévisionnel de réalisation et de mise en service du tronçon Le Bourget RER-Le Mesnil-Amelot a été précisé par le gouvernement le 6 mars 2013 à l'occasion de la présentation du Nouveau Grand Paris des Transports.

En 2014 le Premier Ministre a confirmé le choix d'une réalisation rapide de la liaison entre Le Bourget RER et l'Aéroport de Roissy-Charles De Gaulle et a avancé de 3 ans son horizon de mise en service prévisionnel (2024 au lieu de 2027 initialement).

Ainsi il est prévu que la ligne 17 nord soit mise en service à l'horizon 2024 entre Le Bourget RER et l'Aéroport de Roissy Charles De Gaulle, et à l'horizon 2030 entre l'Aéroport de Roissy Charles De Gaulle et Le Mesnil-Amelot.

Question 4.1: Le calendrier des études et des procédures

L'avant projet est envisagé à l'échéance du printemps 2017 et le début des travaux en 2018. Ces dates sont elles confirmées?

Réponse de la SGP :

Les études de conception ont démarré début mai 2016 pour une échéance de l'avant-projet au printemps 2017. Suivront les études de projet pour un démarrage des travaux préparatoires (dévoisement de réseaux concessionnaires, démolitions éventuelles, ...) dès le courant de l'année 2018, en cohérence avec les autorisations éventuelles nécessaires au titre des différents codes (urbanisme, forestier, environnement, ...). Le démarrage des travaux de génie-civil est, quant à lui, prévu en 2019.

Question 4.2: Le calendrier des travaux

Le calendrier des travaux peut-il être revu notamment si les JO doivent avoir lieu en 2024?

Les tunneliers qui vont intervenir sur la ligne 17 sont-ils les mêmes que ceux des autres lignes ?

Il est prévu 2 tunneliers. Est-il possible pour accélérer les travaux d'utiliser des tunneliers supplémentaires ?

La réalisation du tunnel de la ligne 17 Nord est-elle conditionnée par la fin des travaux sur les autres lignes ?

Réponse de la SGP :

L'objectif de mise en service de la ligne 17 nord jusqu'à l'aéroport Roissy – Charles-de-Gaulle est cohérent avec la candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2024.

L'ensemble des travaux de la ligne 17 nord feront l'objet de marchés de travaux qui lui seront spécifiques. Il n'est pas prévu de mutualiser les marchés de travaux des différents tronçons. Le choix de type de tunnelier sera fonction du contexte géologique et hydrogéologique rencontré. In fine, le choix, l'achat et la mise en œuvre du type de tunnelier reviendra aux entreprises adjudicatrices des travaux à réaliser.

Il pourrait être envisageable d'optimiser la cinématique des tunneliers proposée dans le dossier d'enquête publique voir, en extrême nécessité, de mettre en œuvre des tunneliers supplémentaires si les études de conception identifiaient cette opportunité vis-à-vis du phasage des travaux, des délais et des coûts associés. Les éventuelles modifications apportées ainsi au projet feraient l'objet de porter à connaissance de la part de la SGP à l'autorité environnementale de contrôle de l'exécution des autorisations environnementales nécessaires à la réalisation du projet (notamment à la police de l'eau).

La réalisation du tunnel de la ligne 17 nord est indépendante des autres lignes, à l'exception de la réalisation de l'ouvrage annexe OA 346, ouvrage faisant office de puits de sortie de tunnelier et réalisé dans le cadre de la ligne 16-17 sud. La mise en service de la ligne 16 est prévue préalablement à celle de la ligne 17 nord.

Question 4.3 : La liaison au Mesnil-Amelot en 2024

Dans le calendrier de la Pièce D page 99 il est mentionné : « Une réflexion sera par ailleurs menée sur les opportunités de la réalisation anticipée du tronçon Gare CDG T4-La Mesnil-Amelot... ».

Cette échéance est elle possible?

En effet, la gare Aéroport CDG T4 est dépendante de la réalisation du futur Terminal 4 de l'Aéroport de Roissy Charles De Gaulle qui n'est pas encore programmée. Le tunnel T2- -Le Mesnil-Amelot peut il être réalisé indépendamment des travaux du T4 ? La gare du T4 peut elle être réalisée après la mise en service du tronçon T2- Le Mesnil-Amelot ?

Quel serait le coût de cette anticipation ?

Réponse de la SGP :

La mise en service en une seule phase du tronçon entre Le Bourget RER et Le Mesnil-Amelot, avec ou sans réalisation de la gare CDG T4, est en cours d'examen dans le cadre des études de conception.

La réalisation de la gare CDG T4 après la mise en service du tronçon entre la gare CDG T2 et Le Mesnil-Amelot pourrait néanmoins avoir des impacts sur l'exploitation de ce tronçon, impacts qu'il conviendra de qualifier dans les études de conception à venir.

Sujet 5 : Les contre propositions de tracé

RE 15 M.COTTIN

Il aurait été plus judicieux de passer par Bonneuil en France (sans doute en aérien à côté, voir à la place de la nouvelle autoroute qui sert à rien), puis de relier la gare de Dugny (tangentielle nord), puis "Aubervilliers / la Courneuve" (où un petit prolongement de la ligne 12 serait raisonnable).

RE 17 Anonyme

Les transports aériens vont diminuant... il faut déplacer EuropaCity plus au sud, sur le site de l'aéroport, et déplacer les lignes de transport en commun en conséquent.

Ainsi, la ligne 17 devrait couper sur le site de l'actuel aéroport, pour joindre la gare Tangentielle Nord de Dugny, et continuer vers le Tram (4 routes) puis le RER B à Aubervilliers La Courneuve.

Merci de rectifier le projet en conséquence.

Question 5.1 : Quel est l'avis de la SGP sur ces contre propositions ?

Réponse de la SGP :

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris approuvé par décret du 24 août 2011 précise que le tracé de la ligne 17 nord « *en direction de Roissy dessert (...) la commune du Bourget, pour cumuler deux fonctions :*

- *une fonction « transport » : constitution d'un pôle par maillage du réseau du Grand Paris avec le RER B / la future Tangentielle Nord / un prolongement possible de la ligne 7 du métro, desserte directe du centre-ville du Bourget ainsi que des quartiers d'habitation du Nord de Drancy – le centre de Drancy pouvant par ailleurs être desservi par un prolongement de la ligne 5 du métro au titre des réseaux complémentaires ;*
- *une fonction urbaine : recomposition du tissu urbain, évolution et valorisation des emprises ferroviaires et industrielles situées en périphérie de la gare RER.*

(...)

La gare « Le Bourget Aéroport », située sur les communes de Dugny et du Blanc-Mesnil, assure la desserte directe de l'aéroport d'affaires et de ses fonctions supports, ainsi que du musée de l'Air et de l'Espace et du Parc des Expositions Paris – Le Bourget, améliorant ainsi l'accessibilité de la zone aéroportuaire et accompagnant son dynamisme. Elle constitue également un point d'ancrage structurant pour les quartiers d'habitation situés à l'Est de l'axe RN 2 / RD 317.

Depuis cette gare, le tracé dessert le territoire dit du « Triangle de Gonesse », dans le Val d'Oise. La gare est située au coeur du Triangle, à proximité du Boulevard intercommunal du Parisis. La gare est en correspondance avec le futur « barreau de Gonesse » connectant RER D et RER (...) ».

Aussi, les tracés proposés par les contributions « RE 15 M.COTTIN » et « RE 17 Anonyme » ne permettent pas d'atteindre les objectifs attribués à la ligne 17 nord par le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Outre la suppression pure et simple de la gare de l'aéroport du Bourget impliquée par ces contre-propositions, d'autres difficultés obèrent leur réalisation comme notamment le tracé aérien à proximité directe de l'aéroport du Bourget incompatible avec les servitudes aéronautiques qui lui sont liées, ou encore la traversée du parc Georges Valbon, zone NATURA 2000, dans laquelle la réalisation de tout ouvrage serait extrêmement contrainte, voire même interdite.

Thème 2 : Gares et aménagement des abords des gares

Ce thème apparaît dans 16 sujets d'observations sur un total de 664.

Les observations portent sur les sujets suivants :

- Sujet 1 : le périmètre du projet ;
- Sujet 2 : la longueur des quais et des gares pour l'ensemble de la ligne 17 y compris le tronç commun ;
- Sujet 3 : les contre propositions d'implantation des gares.

Sujet 1 : le périmètre du projet

RE 425 Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

Le Département de Seine-et-Marne regrette que le périmètre du projet, présenté dans le cadre de cette enquête publique, n'inclut pas la gare routière et le parc-relais.

Le Département de Seine-et-Marne demande à la SGP que l'ensemble des équipements d'intermodalité soit intégré au projet de la ligne 17 Nord et de garantir ainsi son financement et sa réalisation. Ils devront être dimensionnés pour le réseau à terme et être opérationnels dans leur intégralité dès la mise en service de la ligne 17 en 2024.

Question 1.1: Le programme d'aménagements liés fonctionnement au projet de la ligne 17 Nord

Bien que le projet de DUP ne porte pas sur l'aménagement des abords des gares avec leurs équipements d'intermodalité et de stationnement, ces équipements doivent être considérés comme liés fonctionnellement au projet. Quelles mesures la SGP peut prendre pour assurer la coordination technique voire la maîtrise d'ouvrage des ouvrages adjacents aux gares pour assurer la cohérence et la continuité des aménagements, et les mises en service simultanées ?

Réponse de la SGP :

La Société du Grand Paris a défini, conjointement avec le STIF, autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France, l'ensemble des collectivités et établissements publics concernés, un dispositif qui vise à réaliser une étude de pôle autour de chacune des gares du Grand Paris Express.

Pour la ligne 17 nord, ces études vont être conduites par des collectivités locales (communauté d'agglomération, département ou ville), l'EPA Plaine de France ou Paris Aéroports qui ont été désignés pilotes par l'ensemble des partenaires présents sur chaque site.

La démarche prend en compte tous les modes de déplacements : piétons, vélos, bus, deux-roues motorisés, voitures particulières, taxis, etc.

Pour la conduite de chaque étude, la Société du Grand Paris versera une subvention maximale de 100 000 euros à chaque pilote.

Les études seront toutes engagées avant la fin de l'année 2016 et dureront environ 2 ans.

Sur la base d'un diagnostic des besoins en déplacements à l'horizon de mise en service de la ligne 17 nord, les pilotes seront chargés de définir un programme d'actions formalisé en projet de pôle et validés par l'ensemble des partenaires.

Il s'agit de réaliser autour de chaque gare un parvis, un pôle bus, des parcs vélos,

éventuellement un parc relais, les voiries devant accueillir les différents modes de déplacements ainsi que des services innovants notamment dans les domaines de la mobilité électrique et numérique. Ces équipements devront être fonctionnels, de qualité et bien intégrés dans leur environnement.

La réalisation de parcs relais sera décidée dans le cadre des études de pôle selon les orientations définies par le STIF dans le schéma directeur des parcs relais. Les parcs relais seront organisés et dimensionnés de façon à répondre aux besoins incontournables en rabattement en veillant à ne pas créer d'appel d'air pour promouvoir, autant que possible, les modes de rabattement alternatifs à la voiture, en particulier, le bus.

Les études de pôle intégreront les données issues de la démarche de restructuration des réseaux de bus conduite par le STIF. Ces données seront traduites dans les études de pôle en termes de capacité d'accueil pour les bus à l'horizon de mise en service de la ligne 17 nord.

Les projets de pôle constituent un cadre cohérent dans lequel chaque maître d'ouvrage devra s'inscrire. La SGP sera un des contributeurs à ce dispositif, pour ce qui concerne notamment les gares et les parvis.

A l'issue des études de pôle chaque maître d'ouvrage réalisera les équipements qui lui reviennent en qualité de gestionnaire de voirie et/ou de réseau. Un coordinateur, qui pourra être le pilote de l'étude de pôle, sera désigné pour s'assurer de la bonne mise en œuvre du projet de pôle et de sa bonne articulation avec le projet de gare.

Les équipements intermodaux décrits dans les projets de pôle seront opérationnels à la mise en service de la ligne 17 nord.

En complément de ce qui précède, il y a lieu de rappeler que la Société du Grand Paris, établissement public industriel et commercial, est tenue de respecter sa « spécialité » telle que définie par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. L'article 7 de cette loi délimite les missions de la SGP et son article 2 rappelle que le schéma d'ensemble, que les déclarations d'utilité publique doivent appliquer, doit mentionner « *la prise en compte de l'intermodalité (...) sans préjudice des compétences du STIF ainsi que de celles des collectivités concernées* ». Le paragraphe 2.3.2. du schéma d'ensemble, relatif aux parcs relais du réseau du Grand Paris traduit assez clairement ce positionnement de la SGP en matière d'intermodalité, laquelle doit rester en retrait par rapport aux autorités locales compétentes : il y est question de « *recommandations* » qui « *peuvent être faites aux collectivités territoriales... STIF, en matière de parkings publics ayant vocation à desservir les gares...* ». Le dispositif décrit ci-dessus permet de répondre à ces impératifs.

Sujet 2 : La longueur des quais et des gares pour l'ensemble de la ligne 17 y compris le tronc commun

Le dossier d'enquête (documents relatifs à la MECDU) précise dans les généralités que les dimensions des gares souterraines sont de 110 m x 30 m environ en fonction du trafic prévu. Par la suite, ces documents présentent les « boîtes gares » de 55 m x 25m en moyenne (en fonction du trafic prévu), et indiquent que le projet doit être exploité avec des trains d'une longueur de 54 m et d'une capacité d'environ 500 places par rame.

La question se pose donc du seuil de trafic au-delà duquel les dimensions des quais et des gares doivent être doublées.

Cette question a été abordée par de nombreuses interventions notamment par l'ensemble des Conseils départementaux, plusieurs collectivités et des particuliers. Elle est traitée dans le thème 5, ce sujet étant lié à celui de l'évaluation de la date d'atteinte de la saturation.

Question 2.1 : Evaluer l'intérêt comparatif d'allonger les ouvrages pour la mise en service du projet par rapport à un allongement lorsque la saturation sera atteinte.

Une fois déterminée la date probable d'atteinte de la saturation, la SGP devrait produire la comparaison économique des 2 scénarios suivants :

- Premier scénario : Evaluation du coût supplémentaire d'investissement du projet pour passer dès sa mise en service à des rames de 108 m sans changer le niveau de service (fréquence) en redéfinissant les caractéristiques du projet ;
- Deuxième scénario : réalisation des modifications de calibrage à terme une fois la saturation atteinte (2050 ?). Evaluation du coût d'investissement nécessaire à ce terme en tenant compte du surcoût de modification des ouvrages en cours d'exploitation ; évaluation économique des contraintes correspondantes pour les usagers et des externalités correspondantes.

Si le deuxième scénario est préféré au premier, quelles sont les mesures conservatoires à retenir ?

Réponse de la SGP :

Au titre du Nouveau Grand Paris redéfini en mars 2013 par le Premier ministre, le Gouvernement a fixé le périmètre des dépenses à la charge de la SGP d'ici 2030 et son enveloppe budgétaire associée. Cette enveloppe tient compte du plan d'optimisation demandé par le Gouvernement sur cet ensemble d'infrastructures. Faisant suite au travail interministériel réalisé, le Gouvernement a confirmé la pertinence d'un transport automatique de capacité adaptée pour les lignes 16 et 17.

Le travail d'optimisation mené sur ces directives par la Société du Grand Paris lors des études préliminaires approfondies, a permis d'optimiser le montant du tronçon de la ligne 17 nord d'environ 480 M€ en valeur 2012. Cette économie est issue essentiellement de l'adaptation de la capacité de la ligne avec la mise en œuvre de matériels roulants de 54 m, en cohérence avec les lignes 16 et 17 sud toutes deux déclarées d'utilité publique en décembre 2015. Ces dispositions avaient été présentées en juillet 2013 au comité de suivi régional du Nouveau Grand Paris, co-présidé par le préfet de la région d'Ile-de-France, commissaire du Gouvernement auprès de la Société du Grand Paris, et par le président du Conseil Régional.

En conséquence, concernant le premier scénario, il peut être estimé que l'évaluation du coût supplémentaire issu d'une mise en service de rames de 108 m sur la ligne 17 nord serait d'au moins 480 M€ (CE 01/2012), hors impacts sur le site de maintenance, hors impacts fonciers et matériel roulant. Une telle modification aurait également un impact considérable en termes de coût sur les gares du tronc commun entre ligne 16 et ligne 17, non chiffré ici, voire sur les autres gares de la ligne 16 (hors tronc commun) si les mêmes dispositions devaient

être appliquées aux deux lignes 16 et 17.

En outre, l'exploitation de la ligne avec des trains de 108 mètres de long, dès lors qu'elle serait réalisée à niveau de service inchangé, aurait pour conséquence de renchérir les coûts d'exploitation, puisqu'elle reviendrait à proposer une offre de transport deux fois plus importante à demande constante. Or, l'un des enjeux ayant guidé les orientations présentées pour le Grand Paris Express dans le Nouveau Grand Paris des transports consistait précisément à retenir une offre de transport à capacité adaptée sur les lignes 16 et 17, puisque celle-ci permet d'optimiser les coûts de construction et d'exploitation tout en apportant une offre plus cadencée, au bénéfice des usagers.

Concernant le second scénario, à savoir l'augmentation de la capacité de la ligne une fois celle-ci arrivée à saturation, différentes solutions pourront être envisageables, si le besoin s'en faisait sentir. L'hypothèse de modifications de l'infrastructure, que ce soit pour permettre l'exploitation de rames de longueur supérieure ou pour doubler les infrastructures qui auront été mises en service, n'apparaît en tout état de cause pas comme une réponse optimale. Des évolutions du système et de l'organisation de l'exploitation (pour augmenter la cadence des trains), ou encore des évolutions du matériel roulant (pour augmenter la capacité des rames à longueur constante), seraient à privilégier dans cette hypothèse. En complément aux éléments présentés ci-dessus, on se réfèrera également à la réponse apportée à la question 3.3 du thème 5.

Sujet 3 : Contre propositions

Les contre propositions suivantes ont été exprimées pour l'implantation des gares:

RE 20 M. PIRABAKARAN, employé commercial, Le Blanc-Mesnil, 93

il faudrait rajouter un arrêt en plus entre l'Aéroport de Bourget et le triangle de Gonesse pour les personnes qui habitent juste avant Gonesse.

RE 23 M. GAUTHIER, retraité, Paris, 75

Le tracé de la ligne présente une incohérence majeure dans la traversée de l'aéroport, celle de préférer la connexion avec la gare Roissy 2 plutôt qu'à celle de Roissy 1.

Roissy 1 permet la correspondance avec la gare routière ce qui optimisera la fréquentation de la ligne.

Roissy 1 pourrait aussi devenir terminus des navettes CDG Express et du RER B puisqu'elle dispose de 4 voies à quai : 2 pour le RER B et 2 pour les navettes.

Pour mémoire, 2 autres contre propositions sont traitées dans le cadre du thème 12 Avis défavorables :

- La gare du T4 : Ne pas la desservir le T4, le CDG Val étant suffisant ;
- Desservir Roissy 1 plutôt que le T2.

Question 3.1 : Quel est l'avis de la SGP sur ces contre propositions ?

Réponse de la SGP :

Comme explicité à la question 5.1 du thème 1, le schéma d'ensemble du réseau de transport

public du Grand Paris approuvé par décret du 24 août 2011 précise que :

« La gare « Le Bourget Aéroport », située sur les communes de Dugny et du Blanc-Mesnil, assure la desserte directe de l'aéroport d'affaires et de ses fonctions supports, ainsi que du musée de l'Air et de l'Espace et du Parc des Expositions Paris – Le Bourget, améliorant ainsi l'accessibilité de la zone aéroportuaire et accompagnant son dynamisme. Elle constitue également un point d'ancrage structurant pour les quartiers d'habitation situés à l'Est de l'axe RN 2 / RD 317.

Depuis cette gare, le tracé dessert le territoire dit du « Triangle de Gonesse », dans le Val d'Oise. La gare est située au coeur du Triangle, à proximité du Boulevard intercommunal du Parisis. La gare est en correspondance avec le futur « barreau de Gonesse » connectant RER D et RER (...) ».

La gare supplémentaire proposée par la contribution « RE 20 M. PIRABAKARAN » ne fait pas partie du schéma d'ensemble retenu à l'issue du débat public de 2011. En effet, en faisant abstraction de toute problématique technique et d'insertion, l'ajout d'une gare au nord de la gare Le Bourget Aéroport ne pourrait se concevoir qu'au sud de la ZAC des tulipes, afin de desservir le tissu urbain du Blanc-Mesnil. Cette gare se trouverait alors positionnée à environ 1 km au maximum de la gare Le Bourget Aéroport, donc dans le périmètre de la zone d'influence directe de la gare Le Bourget Aéroport (environ 1/4h à pied, ou moins de 5 minutes à vélo). Le sujet du rabattement vers les futures gares, notamment en « modes doux », permettant de desservir les zones situées dans un tel périmètre sera un des objectifs des études de pôle qui sont menées en parallèle des études de conception de la ligne.

Par ailleurs, le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris approuvé par décret du 24 août 2011 précise que :

« Depuis la gare « Parc des Expositions », la ligne rejoint une gare située au coeur du pôle de transport du terminal T2 de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, apportant une desserte de qualité aux passagers aériens ainsi qu'aux différents secteurs d'emplois environnants. La gare « Aéroport Charles de Gaulle T2 » constitue une porte d'entrée du réseau du Grand Paris. Elle est notamment en correspondance directe avec la gare TGV et la desserte interne de l'aéroport (CDG Val). »

La variante proposée par la contribution « RE 23 M.GAUTHIER » ne répond pas aux objectifs affichés dans le schéma d'ensemble. Bien que jamais étudié, la desserte de la gare routière et de Roissy pôle nécessiterait un allongement de tracé notable, avec une insertion très difficile au sein des infrastructures existantes de l'aéroport avec les contraintes qui y sont liées. Cependant, la gare telle que prévue au sein du terminal 2 et son interconnexion aisée avec le CDG Val, permettra de rejoindre Roissy-pôle et la gare routière afin d'assurer la fonctionnalité évoquée dans la contribution.

Thème 3 : SMR, SMI, PCC

Ce thème concerne l'ensemble des questions se rapportant au projet d'implantation du projet sur le site PSA à Aulnay-sous-Bois.

Ce thème apparaît dans 8 sujets d'observations sur un total de 664.

Il est abordé principalement par le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, la Société PSA, ainsi que par les deux entreprises concernées directement par le projet : la Société MA France exerçant une activité importante d'emboutissage sur une partie du site adjacente au projet ; et la Société SEGRO ID Logistics propriétaire du terrain voisin du projet et titulaire d'un permis de construire une installation logistique également riveraine du projet.

Ces observations ne remettent pas en cause le principe d'implantation du projet sur le site PSA, mais posent la question de son inscription dans un plan d'aménagement et de développement d'ensemble du site devant assurer le maintien de sa vocation industrielle et la création d'un nouveau quartier d'habitations tel que la révision du PLU d'Aulnay-sous – Bois le prévoit, les modalités de réalisation de cet aménagement, l'emprise du projet de SMR, SMI, PCC et les contraintes à respecter par ce projet vis-à-vis des deux activités voisines.

RE 482 M. TROUSSEL Président du Conseil départemental de la Seine-St-Denis

"Le Département se félicite de l'implantation du Site de Maintenance et de Remisage des Infrastructures (SMR-I) sur l'ancienne emprise PSA d'Aulnay-sous-Bois, favorisant ainsi la reconversion industrielle du site."

Aulnay-sous-Bois/1/ Groupe PSA

La ligne 17 Nord est souhaitable, mais il convient d'optimiser le projet de SMI/SMR/PCC.

Le dossier d'enquête ne présente pas des justifications suffisantes sur le choix du site PSA de 168 ha pour la construction du SMI/SMR/PCC, le développement de ce site ayant fait l'objet d'un master-plan d'aménagement d'ensemble élaboré en concertation avec l'ensemble des pouvoirs publics. La vocation mixte et non exclusivement industrielle ne doit pas être remise en cause.

La délimitation de l'emprise est différente du document de référence validé le 25 juin 2015. Cette emprise est de 39 ha, alors que l'emprise fonctionnelle nécessaire est d'environ 20 ha. L'aménagement de l'emprise indiqué dans le dossier n'est pas compatible avec le master plan. L'implantation du site de maintenance ne doit pas compromettre le redéveloppement du site PSA.

La partie souterraine de la liaison avec la ligne 16 doit être réalisée en tranchée couverte sur la propriété PSA (traversée de la partie sud est à vocation résidentielle donc sans nuisances) et en aérien sur le site du SMI/SMR/PCC.

L'impact visuel du SMI/SMR/PCC depuis l'autoroute A1 (dont la hauteur et la longueur ne sont pas précisées) peut priver SEGRO (venant aux droits de ID Logistics France) et PSA d'un effet vitrine important.

L'étude d'impact doit prendre en compte le plan des réseaux et le plan des servitudes, notamment celles conférées aux terrains utilisés par MA France et SEGRO.

Le dossier n'indique pas quelle sera l'accessibilité du site par les transports en commun, la description de l'ouvrage annexe OA 210 et l'accès au site en phase chantier.

L'étude d'impact ne présente pas les incidences du projet et du passage des trains (vibrations , nuisances sonores notamment en période nocturne , pollutions dues à la station de nettoyage et à la station de lavage, ...) sur les activités existantes et sur les futurs logements prévus au sud est et au sud ouest du site PSA.

La fréquence, le tonnage et l'objet des convois exceptionnels accédant par la route ne sont pas précisés alors que l'accès par le réseau ferré national devrait être privilégié.

La SGP devra lever 2 réserves :

- La surface d'emprise devra être réduite ;

- Le programme fonctionnel du SMI/SMR/PCC devra prendre en compte les contraintes du site et ses perspectives de développement.

Gonesse/ 4/ MA France

MA France entreprise pérenne et implantée sur le site PSA d'Aulnay, pose la question des impacts industriels et environnementaux que le site de maintenance en tant que futur voisin aura sur son entreprise.

Elle précise ses contraintes en tant qu'installation classée, notamment pour les bruits et vibrations, dont elle craint les cumuls avec le futur site faisant dépasser les normes réglementaires acceptables.

Elle demande donc des précisions sur ces impacts et les activités exactes du site de maintenance.

Elle s'inquiète notamment des émissions des vibrations induites sur ces activités (presses très sensibles - règles techniques à respecter

Il en est de même pour la pollution des eaux et des sols.

Pour la sécurité incendie, son inquiétude porte sur les capacités du réseau à soutenir les dispositions demandées par les services d'incendie et de secours et précise qu'à ce jour ces services n'ont pas connaissance de leur site industriel.

Il attire l'attention sur les systèmes de refroidissement de type tour aéro-réfrigérée.

Autre point d'inquiétude les flux logistiques en phase chantiers et exploitation, incompatibles avec des flux poids lourds, véhicules légers et piétons.

" Par conséquent au sujet d'un tel projet, nous allons devoir vous demander de nous fournir des garanties écrites validées par les autorités compétentes pour alléger voir suspendre certaines prescriptions de notre arrêté préfectoral."

Gonesse/ 5/ SEGRO

1. Le dossier d'enquête publique ne contient aucune information sur la hauteur de la réalisation aérienne de la ligne 17. L'ouvrage aérien étant intercalé entre le terrain appartenant à la SCI SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY (venant aux droits de ID LOGISTICS France) et l'A1, il pourrait nous priver d'un effet vitrine essentiel à la commercialisation du bâtiment A en front de site.

2. Les études ne tiennent pas compte, des installations classées pour l'environnement (ICPE) dont bénéficié le SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY à proximité immédiate du futur SMI/SMR/PCC et qui n'ont pas été identifiées par l'étude d'impact.

3. Dans sa configuration projetée, Le futur SMI/SMR/PCC viendrait couper la voie de contournement extérieure du SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY sur laquelle nous bénéficions aujourd'hui d'une servitude de passage. Nous demandons le maintien de cette voie de contournement, côté ouest, afin de maintenir le niveau de sécurité actuel eu regard à l'arrêté d'autorisation d'exploiter ICPE, ainsi que pour préserver la fluidité de circulation autour du site en cas de blocage accidentel de la voie de contournement. Le futur SMI/SMR/PCC doit permettre le maintien de ce tronçon.

4. La parcelle située au nord du SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY entre la voie de contournement du site et la voie rapide N104, est aujourd'hui raccordée au système de voies ferrées du site PSA. Afin de préserver la potentialité à SEGRO d'être desservi par fret ferre en proximité immédiate du site, nous demandons que soit maintenu cet embranchement aux voies ferrées à l'usage de la SNCF Fret, distinctes de celles de la ligne 17 Nord et du futur SMI/SMR/PCC. Le maintien de cet embranchement est un enjeu d'intérêt général.

5. Enfin, l'étude des vibrations ne tient pas compte de l'usage futur du programme du SEGRO à l'intérieur duquel pourra être installé un système de convoyage mécanisé pour le tri de biens stockés puis distribués par l'utilisateur du programme. Quelles sont les mesures spécifiques prévues dans le futur SMI/SMR/PCC pour préserver SEGRO de tout effet négatif?

Sujet 1 : Le projet d'aménagement et de développement du site

RE 482 M. TROUSSEL Président du Conseil départemental de la Seine-St-Denis,

"SMR-I : il est regrettable que la carte n'identifie pas le site PSA dans sa totalité comme l'un des principaux projets d'aménagement du secteur, au même titre que le Triangle de Gonesse ou

l'opération Aérolians (page 47 de la pièce D). L'implantation du SMR-I participe de la volonté de préserver tout ou partie de la vocation industrielle du site et constitue une opportunité pour développer des activités industrielles dans le domaine de la mobilité durable, Il est indiqué que le site PSA possède un raccordement au réseau ferré national (RFN). Ce raccordement sera-t-il préservé avec l'implantation du SMR-I ? Quel sera l'impact du projet sur le réseau ferroviaire situé le long de l'A1 ?"

Question 1.1 contextes procéduraux :

La commission relève l'avis du Département sur l'absence dans le dossier des éléments concernant ce plan d'ensemble engagé par le groupe PSA qui constitue pourtant un territoire très important au Nord de la ville d'Aulnay. En effet, il n'est pas hypothétique comme le projet Europacity et va bien au delà d'une simple reconversion industrielle. La partie Nord est déjà très engagée au niveau industriel, en plus de l'activité existante et pérenne de MA France, mais ce "master plan" évoque aussi plus au sud un vaste programme immobilier mixte comprenant des logements (en fonction du futur PEB du Bourget) et des équipements liés ("la fabrique" et ses différents concepts de zones à thème mixtes, liées à l'historique automobile du site, avec notamment mise en valeur du Musée Citroën, etc). Quelles sont les procédures envisagées avec les services de l'Etat pour la prise en compte d'un tel projet d'aménagement du site PSA (OIN, Société d'aménagement, lotissement) ?

Réponse de la SGP :

La mutation du site PSA est bien identifiée dans le dossier de DUP, ainsi, il est indiqué au paragraphe relatif au site de maintenance de la pièce D3 :

"L'activité de production automobile de PSA à Aulnay-sous-Bois a pris fin en octobre 2013. Une réflexion sur l'avenir du site a été engagée par PSA avec l'ensemble des pouvoirs publics dès 2012 pour définir les principes encadrant la reconversion de ce site. Les axes stratégiques retenus au terme de cette démarche de concertation privilégient la mixité des usages (industriel, tertiaire, logement, commerce) sur ce secteur et l'ouverture du site, compte tenu de sa remarquable accessibilité. Le PLU de la commune d'Aulnay-sous-Bois, adopté en décembre 2015 a entériné la mutation de ce site. Le projet de site de maintenance du Grand Paris Express s'inscrit pleinement dans ces objectifs. Son implantation fait l'objet d'une démarche de concertation avec les partenaires locaux (PSA, Villes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse, Préfecture de Région...) afin de s'intégrer aux orientations d'aménagement futures des emprises."

La rédaction de ce paragraphe, ainsi que l'emprise du projet figurant au dossier de DUP, ont d'ailleurs fait l'objet d'échanges et ont été soumis pour avis à PSA (Réunions les 16 et 25 Septembre 2015 SGP/PSA pour emprise dossier DUP ; rencontres le 7 octobre 2015 avec le Maire d'Aulnay et le 14 octobre 2015 avec le Maire de Gonesse pour présenter l'emprise DUP puis avec les services techniques le 14 octobre 2015 ; enfin échanges par mail avec PSA en janvier 2016 sur le texte descriptif de la pièce D) préalablement à leur intégration dans le dossier de DUP.

Le dossier de DUP ne mentionne pas explicitement le Masterplan élaboré par PSA, puisque ce dernier n'a pas de valeur réglementaire et n'est pas non plus au nombre des documents avec lesquels la DUP doit être compatible. Pour autant, il résulte de ce qui précède qu'il en a été tenu compte pour élaborer le dossier de DUP. En outre, le dossier analyse bien la compatibilité du projet aux orientations du CDT et du PLU.

Ainsi, le projet de site de maintenance du Grand Paris Express s'inscrit pleinement dans les

objectifs du PLU et du CDT, son implantation est d'ailleurs intégrée dans le CDT (Action 17. Evolution du site de PSA et des ZAE Nord d'Aulnay).

Concernant plus précisément les procédures envisagées avec les services de l'Etat qui tendront, à l'avenir, à prendre en compte le projet d'aménagement du site PSA, il s'agira surtout de poursuivre les échanges déjà engagés. En la circonstance, le permis de construire du site de maintenance ne peut être délivré par l'Etat qu'à la condition qu'il soit compatible avec l'orientation d'aménagement et de programmation du PLU d'Aulnay-sous-Bois, ce en application de l'article L. 151-6 du code de l'urbanisme, constitue une garantie, s'il en était besoin, de la nécessaire poursuite des échanges sur ce site.

L'aménagement global des 180 ha des emprises PSA ne relève pas de la compétence de la SGP. L'implantation du site de maintenance étant une composante du projet global, la SGP travaillera de concert avec le futur aménageur du site.

Question 1.2 trame viaire, desserte du site et OAP :

Le PLU de la ville d'Aulnay récemment adopté prend en compte ce projet au sein du réaménagement des 400 ha de sa zone Nord, notamment pour le secteur PSA au travers d'une OAP, qui aurait pu utilement être rappelée dans le dossier MECDU. Quels moyens de desserte de cette zone sont envisagés, que ce soit au niveau industriel pour la logistique ou pour les usagers et les employés du site actuel et futur ? Une trame viaire, telle que le prévoit le plan d'ensemble PSA, devrait être définie pour assurer l'implantation et la desserte des différentes composantes de l'aménagement global tout comme celle d'examiner l'opportunité de réaliser notamment une voie transversale prolongeant éventuellement l'avenue Raoul Dufy, passant en viaduc sur l'autoroute A1 et traversant ensuite le triangle de Gonesse. Une telle voie de desserte est-elle compatible avec le projet de SMR ? Quelle procédure de trame viaire ou de cahier des charges envisager ?

Réponse de la SGP :

Des échanges sont en cours entre PSA, la ville d'Aulnay-sous-Bois, le CD93 et la SGP concernant la définition des accès chantier et des accès définitifs au site de maintenance. Les critères de définition des accès intégreront notamment les contraintes du site PSA et des entreprises avoisinantes, ainsi que les données de trafic du réseau routier. Les solutions envisagées pour le site de maintenance seront portées à la connaissance des différents acteurs locaux et soumis à la validation du Conseil départemental de Seine Saint-Denis afin d'entériner les modalités d'accès.

A ce jour, un accès est envisagé pour le chantier du site de maintenance et du tunnel de la ligne 16 depuis le boulevard André Citroën. A terme, il sera prévu deux accès au sein des emprises PSA afin de desservir le SMI d'une part et le SMR/PCC d'autre part. Ils serviront à la logistique, ainsi qu'aux usagers du site. Ces accès n'empêchent pas la création d'un arc industriel longeant le site de maintenance au sud. Cet arc industriel permettrait d'assurer la desserte des différentes composantes de l'aménagement global.

L'implantation du site de maintenance est ainsi compatible avec la trame viaire existante du site PSA et n'en n'obère pas la desserte future.

Concernant un éventuel franchissement de l'autoroute reliant le site PSA au projet

EuropaCity, le projet de site de maintenance n'obère pas la possibilité de réaliser à l'avenir un tel franchissement. Néanmoins, à ce jour, le prolongement de l'avenue Raoul Dufy se trouve dans l'axe de l'emprise du site de maintenance. Si un tel viaduc était envisagé, il devra donc intégrer, dans sa conception et notamment dans ses descentes de charges, le passage au-dessus du projet de la SGP, du faisceau de voies ferrées au Nord du site PSA et des voies de l'autoroute A1.

Question 1.3 visibilité commerciale des entreprises (cf impacts paysagers thème 9) :

Pouvez-vous donner des précisions sur les caractéristiques prévues pour le traitement des installations et façades du centre SMR - SMI - PCC et préciser leurs aspects paysagers et si cet effet vitrine peut être pris en compte et respecté par votre projet de centre.

Réponse de la SGP :

La consultation pour désigner l'architecte du projet de site de maintenance est en cours. Le marché de maîtrise d'œuvre est envisagé pour une notification courant juillet 2016. Comme convenu avec PSA, des échanges seront programmés dès la phase esquisse avec l'architecte du projet au sujet de l'intégration urbaine du site de maintenance, d'une part, et du raccordement en aérien à la ligne 17, d'autre part.

La Société du Grand Paris est particulièrement attentive à la qualité architecturale et à l'intégration urbaine de ses sites de maintenance. Elle a ainsi élaboré, au même titre que pour ses gares, une charte architecturale, urbaine et paysagère, gage de ses ambitions. L'ensemble de ses sites de maintenance font également l'objet d'une certification Haute Qualité Environnementale (HQE®).

Le futur architecte du site de maintenance d'Aulnay sera ainsi chargé de l'architecture et du traitement paysager du projet de site de maintenance mais également de la voie de raccordement du site de maintenance à la ligne 17. Les vues depuis l'A1 sur les emprises PSA et ses différentes composantes feront parties de ses préoccupations.

De par sa localisation longitudinale le long de l'A1, l'effet vitrine depuis l'autoroute est une composante essentielle du traitement architectural du projet. Une grande attention sera portée à la réponse architecturale selon les différentes échelles et vitesses de perception du projet (perception instantanée et effet vitrine depuis l'autoroute, perception aérienne et traitement qualitatif de la cinquième façade, perception piétonne et traitement qualitatif des accès et abords paysagers côté emprises PSA...).

Enfin, d'un point de vue purement réglementaire, le permis de construire sera tenu de respecter les prescriptions d'insertion paysagère énoncées par le PLU d'Aulnay-sous-Bois, et être compatible avec l'exigence de valorisation de la vitrine du site visible depuis les autoroutes figurant dans l'orientation d'aménagement et de programmation.

Question 1.4 de la coupure territoriale potentielle :

Un intervenant a évoqué la problématique de l'effet coupure du projet de maintenance, notamment pour développer des liaisons douces indispensables entre les zones Nord et Sud

appelées à être aménagées. La mise en œuvre d'une passerelle de liaison est-elle envisageable et compatible avec l'aménagement de votre centre de maintenance ? Des mesures conservatoires peuvent-elles être prises pour cela en fonction de la trame viaire future ?

Réponse de la SGP :

Le site de maintenance n'obère pas la possibilité de réaliser une liaison par passerelle reliant le site PSA au Triangle de Gonesse. Cette liaison devra nécessairement cheminer en aérien, afin de permettre le passage au-dessus des aménagements du site de maintenance, du faisceau de voies ferrées au Nord du site PSA et des voies de l'autoroute A1. Dans le cas où la réalisation de cette liaison serait confirmée, son positionnement devra nécessairement être coordonné avec les aménagements du site de maintenance, et ce, dès le commencement des études de maîtrise d'œuvre du site de maintenance (implantation des piles d'appuis au droit du SMR-SMI, mesures conservatoires éventuelles, intégration architecturale, etc.).

Sujet 2 : La surface d'emprise nécessaire pour le SMR SMI PCC

Question 2.1 surface d'emprise :

Le groupe PSA, en tant que propriétaire du site et concerné par son aménagement futur, fait état de préjudices potentiels à subir pour leurs perspectives immobilières liés à une emprise très imprécise dans le dossier variant entre 20 ha et 39 ha, mais évoquant aussi p49 de la notice explicative (pièce D) un périmètre enveloppe d'environ 45 ha et une emprise fonctionnelle de seulement 15 ha environ. Pouvez justifier ces différences et donner des précisions sur l'emprise d'utilité publique exacte demandée et la justifier en attente de la future enquête parcellaire ? Pouvez-vous faire état de l'avancement de toutes les études techniques préalables sur l'emprise nécessaire aux 3 fonctions SMR, SMI et PCC et leur localisation par rapport au bâti existant conservé et au bâti futur déjà autorisés ?

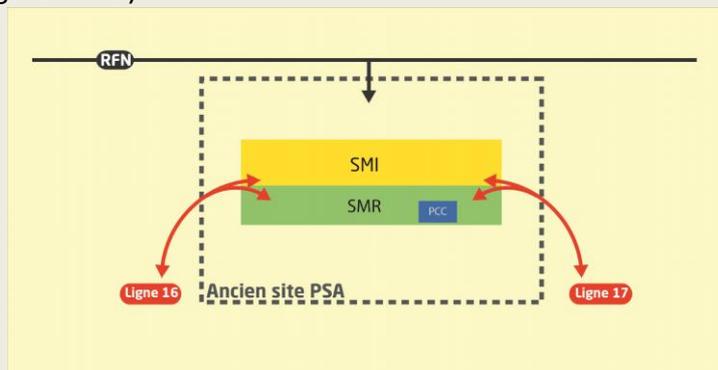
Réponse de la SGP :

Comme indiqué dans la pièce D du dossier DUP (D3-§2), l'emprise du site de maintenance « figurant dans le dossier d'enquête correspond à un périmètre « enveloppe », au sein duquel seront implantés les installations, bâtiments et équipements servant à assurer les différentes fonctions du site de maintenance. Au stade d'avancement du projet au moment de la rédaction du dossier de DUP, différents scénarios d'implantation précise demeuraient à l'étude. L'enveloppe retenue dans le dossier d'enquête est ainsi définie pour préserver toutes les possibilités d'organisation future du site : afin d'avoir une approche conservatrice du bilan avantages / inconvénients du projet, le dossier d'enquête présente ainsi l'impact maximal associé à cette emprise (impacts fonciers, impacts environnementaux), alors que celle-ci ne sera, en pratique, pas mobilisée en intégralité par le site de maintenance définitif. A titre indicatif, le périmètre « enveloppe » représente une superficie totale de l'ordre de 39 hectares (hors raccordements aux lignes 16 et 17), tandis que l'emprise fonctionnelle

nécessaire au site de maintenance (hors raccordements) est d'environ 20 hectares uniquement. ». Il n'est pas fait mention dans le dossier d'enquête publique d'une emprise « enveloppe d'environ 45 ha et une emprise fonctionnelle de seulement 15 ha environ ».

En outre, le plan général des travaux comprend, en plus des emprises des ouvrages, la zone d'intervention potentielle nécessaire à leur réalisation. Toutes les parcelles incluses dans la zone d'intervention potentielle ne feront pas l'objet d'acquisitions foncières dans le cadre du projet. Les emprises qu'il est nécessaire d'acquérir seront en effet déterminées avec précision lors des études de conception à venir, et donneront lieu à la réalisation d'enquêtes parcellaires. Les emprises à acquérir seront incluses dans le fuseau de la zone d'intervention potentielle, tel que présenté dans la pièce E du dossier de DUP.

Le schéma fonctionnel du projet du site de maintenance est indiqué dans la pièce D du dossier de DUP (figure n° 43) :



Le SMI est positionné sur la partie Nord du site de maintenance (le long de l'A1) et le SMR-PCC est positionné sur la partie Sud (par rapport au Nord PSA).

Les discussions en cours dans le cadre des réunions foncières mensuelles entre la SGP et PSA et la désignation du maître d'œuvre courant Juillet 2016 vont permettre de stabiliser précisément les emprises pour lesquelles la SGP se portera acquéreur et celles qui feront l'objet de conventions d'occupation temporaire pour la réalisation du chantier.

Concernant l'état de l'avancement de toutes les études techniques préalables, voir la réponse à la question 2.2 ci-dessous.

Question 2.2 programme fonctionnel du SMR, SMI, PCC :

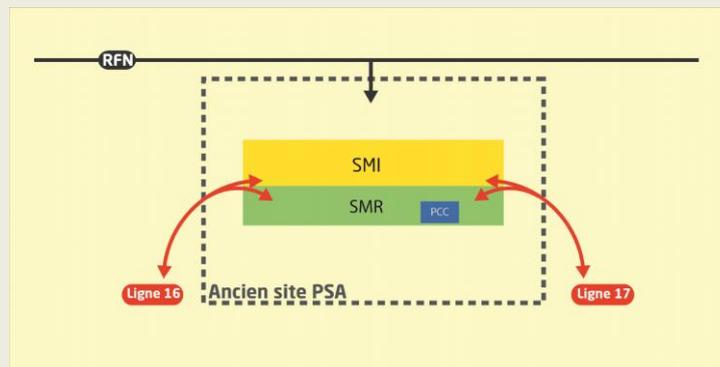
Pouvez-vous apporter des précisions sur la répartition au sein de l'emprise de ses 3 fonctions différentes et justifier par des schémas son optimisation rationnelle (process et flux divers engendrés, lien avec le réseau fer) ?

Réponse de la SGP :

En premier lieu, les deux fonctions SMR et SMI se doivent d'être raccordées à la fois à l'Ouest à la ligne 16 et à la fois à l'Est à la ligne 17 du Grand Paris Express. Ces raccordements expliquent la forme longitudinale du projet, dont la liaison ferrée ligne 16 – ligne 17 constitue la colonne vertébrale.

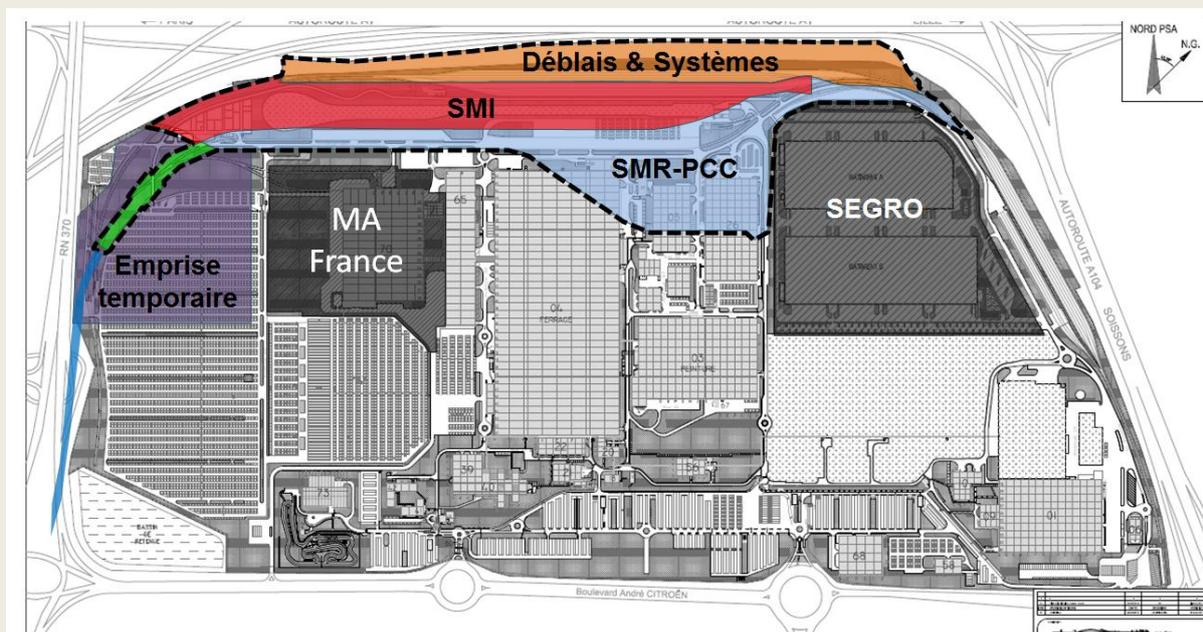
Le choix a ensuite été de positionner dans la moitié Nord la fonction SMI afin de faciliter sa connexion au réseau ferré national (RFN), indispensable pour l'acheminement des trains de

travaux et des matériels dont les longs rails soudés. La fonction SMR/PCC occupe, elle, la moitié Sud.



Le plan de voies ferrées constitue le générateur de toute l'organisation interne du projet de site de maintenance: halls de maintenance, ateliers et remisage pour le SMR, ateliers et stockages pour le SMI. Ce plan de voies suit des critères de conception ferroviaire stricts (rayons, distances...) qui dimensionnent l'aménagement du projet.

Les flux de livraisons et accès des convois exceptionnels par voie routière sont également des éléments prépondérants dans la conception du projet.



Question 2.3 raccordements L16 et L17 :

Les intervenants évoquent des pages du dossier contradictoires pour le raccordement à la ligne 16 réalisée en tranchées ouvertes ou couvertes. Pouvez-vous apporter les précisions nécessaires ? De même pour le raccordement à la L17 qui utilise une voie fer existante.

Réponse de la SGP :

Concernant le raccordement souterrain du site de maintenance à la ligne 16, la solution initiale étudiée par la SGP était la réalisation, depuis l'ouvrage d'entonnement situé sous l'ex-RN2, de la première partie du tunnel en souterrain traditionnel, puis en tranchée couverte, et enfin en tranchée ouverte à l'intérieur du site PSA.

Comme indiqué au paragraphe 2.3 de la pièce D3 du dossier de DUP relatif aux "Raccordements du site de maintenance aux lignes 16 et 17" (page 50) : « Une solution alternative d'optimisation de réalisation de ce raccordement au tunnelier est en cours d'étude. »

C'est cette solution de réalisation du raccordement au tunnelier - sans tranchée ouverte à l'extérieur de l'emprise du SMI-SMR - qui est aujourd'hui privilégiée par la Société du Grand Paris. Cette solution, en plus d'être bénéfique pour le planning de mise en service pour les Jeux Olympiques de 2024, présente nettement moins d'impacts et de nuisances pour le territoire notamment en phase chantier.

Le profil en long de la ligne est présenté dans la pièce D.3 du dossier de DUP ainsi que dans la pièce G.2, chapitre 2 « Description du projet retenu » de l'étude d'impact. Il permet d'apprécier la profondeur ou la hauteur de la ligne sur ces différentes sections souterraines et aériennes.

Concernant le raccordement à la ligne 17, il est stipulé au paragraphe 2.3 de la pièce D3 du dossier de DUP relatif aux « Raccordements du site de maintenance aux lignes 16 et 17" (page 50) : « *Le raccordement à la ligne 17 est aérien. Il présente une longueur d'environ un kilomètre. Il est réalisé complètement en voie unique et en aérien. Il se connecte à la ligne 17 sur la section aérienne du tracé comprise entre les gares « Triangle de Gonesse » et « Parc des Expositions ». Depuis la ligne 17, le raccordement rejoint un franchissement existant passant sous l'A104, puis accède au site de maintenance par un viaduc. Le raccordement à la ligne 17 permet de desservir à la fois la partie SMR et la partie SMI du site. »*

En ce qui concerne l'utilisation de la « voie ferrée existante », cette ancienne voie SNCF dite « voie mère » n'est plus utilisée au nord de l'embranchement anciennement PSA. En effet, cette voie ferrée permettait à l'époque la desserte des entreprises embranchées sur le site sur lequel s'est implanté Paris Nord 2 depuis 1981. Dernièrement, la ligne 20, bus à haut niveau de service en construction par le CD 95, a utilisé en grande partie les emprises de cette ancienne voie ferrée, notamment dans la zone en bordure du magasin IKEA.

Question 2.4 remblais à l'Est :

Sur cette partie à l'est du site, là où la ligne 17 devient aérienne, une zone de remblai importante évoquée par le dossier inquiète PSA qui en est propriétaire pour sa prospection immobilière. Qu'en est-il ?

Réponse de la SGP :

La portion en remblais indiquée le long de l'A104 (de l'autre côté de cette voie par rapport au site PSA) correspond à la section du tracé de la ligne 17 nord qui n'est ni en souterrain ni en viaduc mais implantée sur un ouvrage en terre en remblai. Il est à noter que ce linéaire en

remblai s'insère *au nord* de l'autoroute A104, donc sans aucune interface avec le site PSA celui-ci étant situé *au sud* de l'autoroute, elle-même construite en remblai tout le long de Paris Nord 2 et du site PSA.

Le masterplan PSA, présenté à la presse en mai 2015, n'est pas au nombre des documents avec lesquels le dossier de DUP doit être compatible. Pour autant, le tracé de la ligne 17 le long de l'A104 ne remet pas en cause le Masterplan, lequel ne présente aucune liaison physique entre les emprises PSA et Paris Nord 2. Il n'obère pas non plus le développement des emprises PSA.

L'ensemble des caractéristiques du tracé sont présentées dans la pièce D3 "Description du projet" du dossier de DUP, en particulier la section entre les gares du Triangle de Gonesse et le Parc des Expositions est détaillée au paragraphe "1.2 Tracé" de la pièce D3 (pages 36 et 37 de la pièce D).

Question 2.5 complémentaire de la commission d'enquête :

Quelle serait l'incidence de l'augmentation de la longueur des rames (de 54 à 108 m) sur le projet de SMR, notamment au niveau dimensionnement, emprise et coût ?

Réponse de la SGP :

Un des enjeux du site de maintenance est de disposer de suffisamment de souplesse pour l'exploitation et les évolutions futures, avec notamment la capacité d'accueillir des rames de longueur plus importante (108m) pour certaines fonctions (remisage, tour en fosse, machine à laver...).

A ce jour, le SMR est prévu pour accueillir les rames de 54 m des lignes 16 et 17. Si ces rames devaient passer de 54 m à 108 m, le dimensionnement, l'emprise et le coût du SMR s'en trouveraient nécessairement impactés. L'impact de cette modification n'a pas été étudié à ce jour car cette éventualité n'est pas envisagée.

Sujet 3 : La prise en compte dans le projet de SMR, SMI, PCC des contraintes du site

Question 3.1 contraintes :

Le groupe PSA, mais aussi l'entreprise MA France entreprise pérenne présente en limite de la future emprise avec ses contraintes d'installations classées ICPE, ainsi que SEGRO France pour le projet ID Logistic à l'Est et également en bordure, posent de nombreuses questions de respect des contraintes actuelles du site dans la mesure où elles sont antérieures et souvent actées, comme par exemple les servitudes perpétuelles évoquées, ou les voies routières. Ces contraintes logistiques avec les très nombreuses rotations des poids lourds nécessaires et pompiers pour la sécurité et les contraintes ICPE, sont-elles prises en compte et compatibles ?

Réponse de la SGP :

L'état initial de l'étude d'impact (pièce G1 du dossier de DUP paragraphe 7.2.1.3 Recensement des ICPE hors SEVESO) recense les établissements ICPE situés dans le fuseau de DUP. SEGRO, sous le nom d'ID Logistic, ainsi que MA France sont bien identifiés selon les rubriques mentionnées par ses entreprises. Une analyse des impacts concernant les risques industriels est présentée dans le dossier, pages 218 à 222 de la pièce G.2. Il est notamment écrit : « Au vu de l'activité et de la distance au SMR, la société MA FRANCE (fabrication de produits métalliques), ne représente pas un risque significatif vis-à-vis des populations. L'impact est considéré comme nul. Concernant ID LOGISTICS France, un entrepôt, un risque d'incendie peut potentiellement être présent ». Les contraintes ICPE des entreprises MA France et ID LOGISTICS seront prises en compte par les études de la maîtrise d'œuvre du site de maintenance.

Les accès pompiers et les contraintes logistiques des entreprises MA France et ID LOGISTICS sont pris en compte dans les échanges évoqués ci-avant (Cf. réponse à la question 1.2). Néanmoins, l'implantation du site de maintenance vient obérer l'accès pompiers ouest du projet de SEGRO. Une proposition fonctionnelle de restitution de cet accès plus au sud a été proposée à PSA et SEGRO. Au stade actuel des études, la SGP ne peut se prononcer sur le maintien de la voie côté ouest de SEGRO. Ce point sera étudié au cours des études de maîtrise d'œuvre du site de maintenance.

Question 3.2 accès fer ID Logistic :

Dans le principe général du centre de maintenance, l'accès au Réseau Ferré National (RFN) a été préservé à la demande des services de l'Etat. Un accès fer pour ID Logistic est-il possible et compatible avec le SMR ?

Réponse de la SGP :

L'implantation du site de maintenance n'obère pas l'embranchement fret du site PSA. En effet, l'implantation du site de maintenance permet de conserver six voies ferroviaires au Nord du site PSA le long de l'A1. Cette mesure conservatoire pourra permettre à l'entreprise ID Logistic d'étudier en collaboration avec la SNCF la création d'un raccordement ferroviaire fret.

Question 3.3 phase chantier :

PSA et les entreprises du site posent de nombreuses questions concernant la phase chantier, auxquelles vous devez apporter des réponses et des garanties concrètes pour en minimiser les nuisances et les préjudices économiques. Quels engagements pouvez-vous donner à ce sujet ? Quelles seront les voies d'accès à vos différents chantiers (RN370), entrées et sorties et le nombre de rotations de camion prévues ? La compatibilité avec le fonctionnement actuel du site a-t-elle été étudiée (sorties de nombreux camions MA France sur le boulevard André Citroën ?

Réponse de la SGP :

La réponse apportée à cette question est traitée au thème 3, sujet 1, question 1.2.

Sujet 4 : Le planning d'étude, de procédures, de travaux et le respect de l'échéance 2023**Question 4.1 concertation :**

Pouvez-vous apporter des engagements vis à vis du groupe PSA et des entreprises du site sur une procédure de concertation pour mises au point techniques et des échéances de dates des différentes phases à venir avant lancement des chantiers ?

Réponse de la SGP :

Depuis octobre 2013 et le début des études préalables du site de maintenance, PSA a été associé aux études par la participation à plus d'une vingtaine de réunions de concertation avec la SGP. PSA a ainsi apporté sa contribution à l'analyse multicritère du choix de localisation du site de maintenance sur son emprise. PSA a également participé à l'avancement des études préalables et préliminaires. De même, l'emprise et le texte figurant dans le dossier DUP ont été partagés avec PSA.

La tenue de réunions de concertation et de mise au point avec les différents acteurs sera poursuivie pendant les phases d'étude et de chantier afin de garantir un bon niveau d'interface et de dialogue pour ainsi être le plus pertinent dans les choix réalisés et les prescriptions faites aux entreprises.

Question 4.2 échéance 2023 :

L'échéance de 2023 pour livrer le site de maintenance est cruciale pour la ligne 17 Nord, mais aussi pour la ligne 16 déjà déclarée d'utilité publique. Compte tenu de toutes les contraintes techniques évoquées ci-dessus, quelles garanties pouvez-vous offrir pour respecter cette échéance ?

Réponse de la SGP :

Afin de pouvoir garantir le respect de l'échéance 2023 une méthode de travail privilégiant l'anticipation sera adoptée, avec notamment :

- La mise en place d'un dialogue anticipé avec les différents acteurs afin d'intégrer les contraintes de chacun et de procéder dès le début des phases études, aux choix des solutions à adopter ;
- La prise en compte des existants avec la compilation et l'analyse de l'ensemble des documents relatifs à l'existant. Les conclusions de cette analyse permettront d'anticiper les aléas du chantier ;

- La mise en place d'un phasage de travaux précis visant à appréhender la totalité des interfaces entre le chantier SMI-SMR-PCC et tunnel, mais aussi avec les entreprises avoisinantes ;
- La recherche d'optimisation de l'évacuation des déblais et de l'acheminement du matériel par la voie ferrée ;
- La mise à disposition anticipée du PCC afin de permettre la mise en œuvre des équipements systèmes et la réalisation des essais pour la mise en service des lignes ;
- La mise à disposition anticipée de certaines voies pour permettre la réception du matériel roulant ;
- L'anticipation des travaux préparatoires (démolition, terrassement, dévoiement des réseaux, dépollution, ...) ;
- L'intégration du retour d'expérience des sites de maintenance dont les travaux débiteront avant ceux du site de maintenance d'Aulnay (SMR de Champigny par exemple).

Thème 4 : Incidence du programme et du projet sur l'urbanisation, l'aménagement et le développement économique

Ce thème est relatif à l'appréciation des incidences du programme et du projet, en dehors du champ environnemental, pour bien appréhender ses effets sur le développement économique, l'urbanisation, et l'aménagement.

Cette appréciation est un préalable aux évaluations socio économiques et environnementales qui font l'objet des thèmes 7 et 9, et à la quantification des déplacements et de la fréquentation du projet, objet du thème 5.

Sur ce thème se sont exprimés les grands acteurs économiques de ce territoire, les collectivités, les associations et dans une moindre mesure le grand public.

Ce thème a été abordé à 38 reprises dans les observations.

Parmi les sujets évoqués par le public sur ce thème, la commission d'enquête retient les sujets suivants d'expression du public en lien avec la réalisation du programme et du projet sur le territoire nord est francilien:

- Le développement des activités existantes ;
- La création de nouvelles zones d'activités ;
- Les effets du développement sur l'urbanisation.

Sujet 1 : Le développement des activités existantes

La participation au développement économique est l'un des objectifs du Grand Paris Express exprimé dans la loi relative au Grand Paris.

Une partie du public retient l'importance de l'incidence du développement économique induit par le projet.

RE 70 M. AGABABIAN Villepinte, 93

considère que « le projet permet le développement économique ; s'il n'est pas réalisé maintenant, le coût poserait de sérieux problèmes pour les générations futures ».

Pour apprécier le développement des activités existantes lié au programme et au projet, il convient d'estimer l'effet complémentaire par rapport à une situation sans projet. Cette appréciation est éclairée par les observations des grands acteurs économiques sans toutefois quantifier cet effet complémentaire.

RE 490 Aéroports de Paris (ADP)

rappelle les prévisions de développement du trafic aérien sur la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle et les créations d'emplois corrélatives sur cette plateforme ; il souligne également les prévisions de développement pour la plateforme du Bourget, y compris celles du Musée de l'air et de l'espace.

« Le bassin d'emplois de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle présente une dynamique forte à l'échelle francilienne: 248 000 emplois totaux à ce jour, dont près de 86 600 emplois directs sur la plateforme ou à proximité immédiate, et 700 entreprises. Chaque million de passagers supplémentaires génère environ 4300 emplois en Ile-de-France dont 1500 emplois directs sur la plateforme.

Aussi, le développement des transports en commun constitue-il un enjeu primordial pour l'avenir de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. De ce point de vue, la ligne 17 Nord constitue un élément majeur d'accessibilité pour Paris-Charles de Gaulle en reliant notamment l'aéroport à Paris - Le Bourget, au parc des expositions, à la zone de développement future du triangle de Gonesse et à Saint Denis

Pleyel, la liaison avec Paris et avec La Défense s'effectuant par une correspondance à Saint-Denis Pleyel ».

Toutefois, ADP ne distingue pas les créations d'emplois liées spécifiquement au développement de l'accessibilité, et ne précise pas les créations d'emplois indirectes en dehors des plateformes ni leur localisation.

Viparis RE 497 et la SIPAC CE 1 présentent les prévisions de développement des Parcs des expositions de Villepinte et du Bourget. Ils rappellent l'importance du salon aéronautique de l'air et de l'espace biennuel au Bourget.

Viparis qualifie la situation actuelle des transports comme insatisfaisante, et constitue une menace pour le leadership de Paris.

RE 56 Paris Nord 2

rappelle ses prévisions pour le développement de son parc d'activités de Villepinte.

« Ce sera une desserte supplémentaire pour les 20 000 salariés travaillant aujourd'hui sur Paris Nord 2 et qui seront entre 50 000 et 70 000 d'ici trente ans ». « La ligne 17 est un atout indéniable et indispensable pour les entreprises internationales ayant choisi de s'implanter sur le parc, pour qui l'accès à leur siège/filiale, à l'aéroport et à Paris sera optimisé. L'arrivée de ce nouveau mode de transport viendra ainsi accroître l'attractivité du territoire.

Ces employeurs importants ont fait part à la commission d'enquête du rôle essentiel de leur accessibilité notamment par les transports en commun pour favoriser le recrutement de leurs employés ; ce que confirme le public directement concerné par les difficultés d'accès.

RE 282 M. MIGNOT Consultant Lyon, 69

« sans station proche, le Musée de l'air et de l'espace du Bourget n'aurait pas de rayonnement international »

RE 329 Mme TECHTACH Villiers-le-Bel, 95

« les transports sont une priorité absolue »

RE 406 M. TERRIER Paris 16ème

« le projet est une bouffée d'oxygène pour les voyageurs et les salariés de l'aéroport Charles de Gaulle »

RE 24 Charreyre

La gare aéroport du Bourget, une des deux seules gares nouvelles de cette ligne sans desserte de transport, n'intéressera que peu de monde étant donné que le Bourget est un aéroport d'affaires. Seul le développement de quelques entreprises pourrait aider à la desserte de cette gare. Mais l'espace disponible à proximité de la gare et les nuisances de l'aéroport limiteront le développement autour de cette gare. Cette gare ne pourra pas booster la fréquentation de cette ligne à elle seule.

RE 81 Air France

La compétitivité du hub international passe par l'image de modernité et d'efficacité qu'il peut offrir aux voyageurs qui la rejoignent, ponctuellement ou régulièrement et notamment par l'amélioration de la desserte depuis et vers la capitale.

RE 136 M. VINCHON Chef d'entreprise Saint-Cyr -l'Ecole, 78

C'est tout le pôle aéronautique du Bourget qui en profitera mais plus largement la filière air et espace française ainsi que le tissu commercial local qui bénéficiera quant à lui de l'accroissement de visiteurs sans les inconvénients des nuisances routières.

RE 225 M. TERRIER Président Association « Bourget Pro'Mobilité » Le Bourget, 93

L'essor des différents pôles ne peut se concevoir sans la mise en place de nouvelles infrastructures ferroviaires.

RE 456 ENVIRONNEMENT 93

Les impacts d'autres projets en développement tels que, l'extension du Parc des Expositions de Villepinte, la zone d'activités de Paris Nord 2, la ZAC Aérolians sont mal pris en compte et ne permettent pas de les situer dans une analyse, quant à leur participation à l'utilisation des transports routiers ou des transports collectifs mis à leur disposition.

Il existe donc un consensus sur la participation du projet au développement économique des activités existantes -y compris semble t'il des opposants au projet - ; mais cette incidence ne devrait pas rester qualitative.

En conséquence, la commission d'enquête estime utile d'avoir un éclairage sur sa quantification.

Question complémentaire de la commission d'enquête

Question 1.1 : La création d'emplois

La SGP peut elle donner un ordre de grandeur des créations d'emplois liées à la réalisation du projet, notamment sur les sites des activités actuelles, en précisant leur localisation pour définir le territoire d'incidence du projet (cf question 3.1)?

Réponse de la SGP :

Le Grand Paris Express sera fortement créateur d'emplois, en améliorant l'attractivité de l'Ile-de-France vis-à-vis de l'international mais également par l'amélioration du marché interne du travail de la région en réduisant les temps de transport des demandeurs d'emploi. Les études menées par la Société du Grand Paris ont permis d'estimer que le Grand Paris Express permettra une augmentation minimum de 115 000 emplois par rapport à la croissance de l'emploi dans une situation sans projet. La croissance en Ile-de-France bénéficiera en particulier à la fréquentation de ses grands équipements tels que ceux situés sur le tracé de la ligne 17 Nord (aéroports, parc d'exposition, centres de commerce, de culture et de loisir) et donc à des créations d'emplois associées à ces activités. Les modèles de prévision utilisés permettent de quantifier l'effet de la réalisation du Grand Paris Express à l'échelle régionale.

Il est certes délicat d'estimer avec une grande robustesse l'impact d'un tronçon particulier sur l'emploi local ; cependant les estimations montrent bien, comme cela a été indiqué dans la pièce H du dossier d'enquête publique, qu'une partie très significative de la croissance additionnelle de la région se situera dans la zone géographique concernée par la ligne 17 nord.

Dans l'évaluation socio-économique, on a donc choisi de proposer une fourchette d'estimations :

- la partie basse de la fourchette a consisté à valoriser la création d'emplois associée au projet en considérant qu'elle constituait une part des emplois créés à l'échelle régionale par le Grand Paris Express, cette part étant déterminée en rapportant l'amélioration de l'accessibilité associée à la ligne 17 Nord à l'amélioration de l'accessibilité associée au Grand Paris Express dans son ensemble ;

- la partie haute de la fourchette provient des résultats des modèles de localisation des emplois et de la population, et donne des chiffres beaucoup plus élevés pour l'appréciation de la valeur créée par l'infrastructure. Elle montre que la réalisation du Grand Paris Express peut contribuer à la création de 67 000 emplois supplémentaires dans la zone concernée par la ligne 17 Nord par rapport à ce qui se passerait si on ne faisait pas le Grand Paris Express.

Concernant la localisation des emplois nouveaux, on estime qu'elle concernerait dans le secteur de la ligne 17 Nord :

- la plateforme aéroportuaire du Bourget et l'ensemble des activités qui se sont installées autour ;
- la plateforme aéroportuaire de Roissy – Charles-de-Gaulle et le bassin d'emploi associé ;
- le Parc des Expositions, la zone d'activités Paris Nord 2 et le parc d'activité AéroliansParis ;
- le quartier d'affaires et le projet EuropaCity sur la ZAC du Triangle de Gonesse.

Ceci montre bien la très grande rentabilité socio économique de la ligne 17 Nord : les bénéfices socio économiques de cette ligne sont en effet compris entre 3 milliards d'euros et plus de 10 milliards d'euros pour un coût de 2,2 milliards d'euros.

Comme le souligne la commission d'enquête, la réussite des projets de développement est donc conditionnée par une amélioration de la desserte en transports en commun. Ces éléments sont développés aux chapitres H4.1.2 page 56 et H7.3 page 74 de la pièce H du dossier.

Sujet 2 : La création de nouvelles zones d'activités

Le projet favorise la création de nouvelles zones d'activités sur ce territoire nord est francilien. Le dossier d'enquête présente les projets de nouvelles zones d'activités telles que le Triangle de Gonesse avec sa ZAC d'activités dont l'existence est conditionnée par le projet, la ZAC Aérolians, le site PSA.

La CCIP Paris Ile-de-France RE 470 présente les différents aspects de cet effet en soulignant que la mise en œuvre du programme a un effet important sur le développement économique de la région.

Les trois Conseils départementaux du Val d'Oise, de Seine Saint Denis et de la Seine-et-Marne reprennent les mêmes arguments pour ce qui concerne leur territoire, ainsi que la plupart des 10 communes concernées par l'implantation du projet : notamment Gonesse (RE 82) et Le Tremblay-en-France (RE 454). Le Conseil départemental de Seine-et-Marne (RE 425) précise que le projet « va renforcer l'attractivité économique des bassins de vie autour du Mesnil-Amelot et de la plateforme aéroportuaire de Roissy, et le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis (RE 482) qu'il convenait « de prendre en compte le projet important d'aménagement du site de Dugny-La Courneuve ».

Le Conseil départemental de Seine Saint Denis et la CCIP précisent que « le projet permet le concours des Hubs dont les trois internationaux : Grand Roissy, Le Bourget Aéroport et Triangle de Gonesse ».

Le Collectif pour le Triangle de Gonesse (RE 491) estime « le caractère irréaliste des prévisions de création d'emplois liée à Europacity ; il convient de ne pas oublier les emplois détruits par ce projet ». Il demande que « l'étude finale du projet de la ligne 17 Nord tienne compte de la non réalisation d'Europacity ».

Question complémentaire de la commission d'enquête

Question 2. 1 : les nouvelles zones d'activités et la création d'emplois correspondants

La SGP peut elle préciser l'inventaire des zones d'activités potentielles du nord est francilien dont la viabilité économique est liée directement à la réalisation du programme et du projet, avec une indication de leur surface et du nombre d'emplois envisagés ?

Réponse de la SGP :

Le projet va contribuer au développement des zones d'activités existantes ou futures qu'il desservira. L'ensemble des emplois concernés est estimé à 179 000 emplois en 2011.

Dans le cas de la ZAC du Triangle de Gonesse (40 000 emplois prévus pour le quartier d'affaires de 280 ha + 11 800 emplois pour Europa City sur 80 ha), l'urbanisation du périmètre étant conditionné à sa desserte par un mode de transport en commun lourd, on peut dire que la viabilité de la zone d'activité (activités d'affaire et de loisir) est rendue possible par la réalisation du projet.

Les autres zones d'activités situées dans le Nord Est francilien ont une viabilité économique qui n'est pas conditionnée par la réalisation du projet. En revanche, ces zones bénéficieront du projet grâce à une meilleure desserte par les transports en commun. On peut citer ainsi les zones d'activités suivantes :

- la zone aéroportuaire du Bourget (8 000 emplois directs et indirects pour l'aéroport actuellement) et le parc d'expositions Paris Le Bourget, premier aéroport d'aviation d'affaires en Europe,
- le Parc International des Expositions Paris Nord Villepinte (135 ha),
- la zone d'activité Paris Nord 2 (18 000 emplois actuels sur 300 ha),
- le parc d'activité AéroliansParis en cours de construction (20 000 emplois prévus sur 200 ha),
- la plateforme aéroportuaire de Roissy – Charles de Gaulle (86 600 emplois directs actuels sur la plateforme), premier aéroport français par son importance et deuxième plus importante plate-forme de correspondance aéroportuaire d'Europe (après l'aéroport de Londres-Heathrow en Grande-Bretagne) et le huitième aéroport mondial en 2014 pour le trafic passagers avec plus de 63,8 millions de passagers en 2014.

Sujet 3 : Les effets du développement sur l'urbanisation

En plus de la création des zones d'activités, l'urbanisation du nord est francilien bien que limitée par les PEB de Roissy et du Bourget, va se développer aussi bien en densification qu'en extension urbaine dans le cadre du SDRIF. Il convient donc de préciser le périmètre géographique correspondant et l'accroissement démographique et des emplois liés directement au projet.

RE 312 Anonyme

« ce secteur possède des ressources foncières ; il serait donc intéressant d'en améliorer la desserte avant la construction d'ensembles immobiliers importants ».

« sans la ligne 17, les projets seront tués dans l'œuf ; or, ils sont d'une importance vitale pour le développement de ce territoire qui a besoin d'un bel avenir ».

Au cours de la réunion publique du Mesnil-Amelot, M. Albarello, député de Seine-de-Marne, a déclaré que « tout ce secteur du Nord Ouest Seine-et-Marne va se développer énormément », et M. Bazin, Président du Conseil départemental du Val d'Oise, s'est positionné sur une « urbanisation économique du corridor aéroportuaire à proximité des quatre communes reconnues comme les plus défavorisées de toute la région ».

Cependant, le SDRIF prévoit une urbanisation limitée et la CCIP RE 470 recommande de « maîtriser les impacts du développement sur les territoires et les entreprises en assurant une bonne coordination avec les projets de territoires ».

De son côté, le Collectif Pour le Triangle de Gonesse RE 491 considère que « les pôles futurs représentent un étalement urbain censé être évité par le Grand Paris Express ».

RE 32 M .Godart

Est-il bien raisonnable de construire dans une zone si voisine d'un aéroport où un crash n'est pas impossible puisque ce scénario s'est déjà produit à plusieurs reprises?

RE 171 Anonyme Versailles, 78

Il est évident que les transports en commun seront encore plus utiles dans 10 ans qu'ils ne le sont déjà aujourd'hui. Ce n'est pas parce qu'une zone a un faible taux d'habitants qu'elle doit être oubliée. Les transports amènent des habitants.

Question complémentaire de la commission d'enquête

Questions 3.1 : le périmètre de l'urbanisation induite par le projet et la croissance démographique et des emplois d'ici 2030.

La commission d'enquête considère comme l'Autorité environnementale que les CDT comprennent des projets qui auraient été réalisés indépendamment du Grand Paris Express. Il convient donc de préciser le périmètre d'influence du projet sur l'urbanisation induite. La SGP peut-elle préciser globalement le territoire de l'urbanisation induite par le projet, la prévision d'accroissement démographique et des emplois sur ce périmètre d'ici 2030 et au-delà? (compte tenu des incertitudes liées aux prévisions en la matière, il est préférable d'estimer les fourchettes correspondantes).

Réponse de la SGP :

La ligne 17 Nord s'insère dans le programme du Réseau de Transport Public du Grand Paris. Ce projet de transport vise à desservir et conforter des opérations urbaines locales situées notamment à proximité des gares. Il ne constitue en revanche pas un projet de développement urbain. Le processus d'urbanisation est engagé en toute autonomie autour des gares, en compatibilité avec les orientations du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) et des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et espaces protégés.

Concernant les effets du projet sur l'urbanisation et la consommation d'espace, dans les calculs menés par la Société du Grand Paris, le souhait a été de mesurer les effets spécifiques du système de transport. Ainsi, tant dans l'étude d'impact que dans l'évaluation socio-économique, il a été considéré dans l'évaluation du tronçon, que les populations et emplois futurs à l'échelle communale étaient identiques en situation de référence (horizon du projet sans la réalisation du projet) et en situation projet. En termes de calculs de surfaces, l'analyse porte sur la densification à l'échelle intra-communale, autour du quartier des gares. Il est précisé par ailleurs l'importance d'un accompagnement de l'action publique pour favoriser cette densification.

Sur un autre plan, lors de l'évaluation des effets du programme, c'est-à-dire de l'ensemble du Réseau de Transport Public du Grand Paris, les impacts sont considérés à l'échelle régionale, tant pour la consommation de surfaces, que pour l'effet sur l'emploi et la population.

Il convient de rappeler que la réalisation du Grand Paris Express dans son ensemble sera facteur d'une croissance supplémentaire à l'échelle régionale de la population et de l'emploi dans les horizons futurs. L'incidence sur la croissance de la zone concernée par la ligne 17 Nord peut être très élevée et il est certain que le développement local sera fortement conditionné par la qualité de la politique d'aménagement conduite par les collectivités et opérateurs d'aménagement concernés.

Thème 5 : Déplacements, transports, exploitation, fréquentation, sécurité et sûreté

Ce thème comprend l'ensemble des évaluations des déplacements concernés par le projet permettant d'établir des prévisions de trafic pour la ligne 17 nord et ses interconnexions par rapport à une situation sans projet. En effet, il convient de répondre aux interrogations relatives à l'incidence de la création de la ligne sur les déplacements et leurs modes de transport, et en conséquence à son intérêt socio économique traité dans le cadre du thème 7.

Ces évaluations sont liées notamment aux conditions d'exploitation prévues pour cette ligne et aux estimations de gains en temps de parcours correspondants ; en conséquence, le thème s'intéresse au niveau de service offert aux usagers, y compris en matière de sécurité et de sûreté.

Compte tenu du contexte spécifique de cette ligne, les extrémités des déplacements concernés situés sur ce territoire nord est francilien desservi par le projet sont généralement situées bien au delà du périmètre d'accessibilité à pied aux gares généralement évalué à 800 m environ.

Le territoire concerné par ces déplacements donc desservi par le projet doit être précisé

Selon la loi relative au Grand Paris, l'établissement public Société du Grand Paris « veille au maillage cohérent du territoire par une offre de transport de surface permettant la desserte des gares du réseau de transport public du Grand Paris ».

Conformément aux objectifs du Grand Paris Express, il s'agit de créer un réseau complémentaire s'appuyant sur le réseau du métro permettant de compléter la desserte notamment en grande couronne pour favoriser le report déplacements de la voiture particulière vers les transports en commun, enjeu principal de la réduction de l'émission des gaz à effet de serre et de la pollution de l'air émises par la circulation au niveau de la région.

Ce thème s'intéressera aux transports de rabattement fonctionnellement liés au projet et nécessaires pour atteindre les objectifs retenus. Les évaluations de trafic du projet doivent en tenir compte.

En lien avec le thème 2, ce thème doit apporter une réponse aux nombreuses questions posées par les collectivités et le public sur la capacité offerte basée sur la longueur des rames des quais et des gares. Il s'agit donc d'apprécier la saturation potentielle et son échéance à partir des études de trafic, et de l'évaluation de la charge dimensionnante en tenant compte des prévisions d'exploitation.

La prévision et la prospective présentant par nature des incertitudes, il s'agit d'explicitier les facteurs d'incertitudes d'examiner les mesures à prendre en application du principe de précaution

Ce thème est donc fondamental pour apprécier l'utilité publique du projet.

Ce thème a été abordé à 47 reprises dans les observations.

La commission d'enquête a retenu les sujets suivants d'expression du public :

- La desserte du territoire : quel territoire et quelle desserte;
- Les transports de rabattement ;
- Le tronç commun avec la ligne 16 ;
- L'interconnexion avec la ligne H ;
- La prise en compte des projets potentiels sur le territoire d'influence du projet ;
- L'évaluation de l'échéance de la saturation de la ligne 17.

Sujet 1 : La desserte du territoire : quel territoire et quelle desserte ?

De nombreuses observations du public, notamment celles donnant un avis défavorable au projet, estiment que le projet ne dessert pas le territoire. Le public ne précise pas si sa notion de desserte se limite ou non au rayon habituel de 800 m autour des gares pour l'accessibilité à pied.

Il apparaît que le public est très peu informé de l'offre actuelle de transports sur ce territoire notamment en matière de desserte par les bus et que les CDT dont s'était la vocation n'ont pas précisé l'offre complémentaire à prévoir et à programmer pour assurer la cohérence complète entre l'aménagement et la desserte.

Le dossier de concertation mentionne 25 communes concernées par le projet.

Le dossier d'enquête (documents G1 et G2) retient pour l'analyse des déplacements un territoire correspondant à 8 secteurs de l'enquête générale sur les transports (EGT) qui concerne 76 communes du Val d'Oise, de Seine Saint Denis et de Seine et Marne. Ce territoire est plus étendu que celui des 5 CDT.

RE 491 Collectif Pour le Triangle de Gonesse

L'objectif de réduction des temps de trajet concerne assez peu le territoire, compte tenu des besoins non couverts pour les principaux pôles d'habitat, qui continueront à utiliser les lignes B et D du RER.

Les travailleurs de Roissy, dont 70% sont postés, continueront à venir en voiture. D'ailleurs, les plus nombreux habitent au Nord de l'Île de France et en Picardie.

La ligne 17 N ne dessert pas les principaux quartiers sensibles suivants:

- Gonesse : ne dessert pas la Fauconnière, mais le Triangle hors la ville de Gonesse;
- Stains, le Clos St Lazare ;
- Sarcelles, les Lochères ;
- Garges-ès-Gonesse : la Mulette, la Dame Blanche, les Doucettes;
- Goussainville ;
- Villiers le Bel : Derrière les murs de Montseigneur : Le Puits-la Marlière;
- Aulnay : les 3000 et la Rose des vents, etc...

RE 456 ENVIRONNEMENT 93

L'ensemble du réseau Nord vers Roissy aurait dû faire l'objet d'une étude globale prenant en compte les besoins des voyageurs utilisant les transports aériens, des salariés travaillant sur l'aéroport, des habitants du Nord de la Seine-Saint-Denis. L'enquête publique menée sur le projet de la ligne 17 ne convient pas à ce débat.

Environnement 93 estime que la ligne 17 Nord, dans la configuration proposée, n'est pas la solution adaptée au développement du territoire.

RE 24 M.Charreyre

Les gares desservies par la ligne 17 nord, n'apportent rien à la très grande majorité des Franciliens et ne desservent aucun quartier d'habitation.

Question 1.1 Le périmètre d'analyse des déplacements et le territoire desservi par le projet

Une partie du public estime que le projet ne dessert pas le territoire du projet.

La modélisation des déplacements (avec leur origine et leur destination) devant emprunter le projet devrait permettre de préciser une partie du périmètre enveloppe de ces

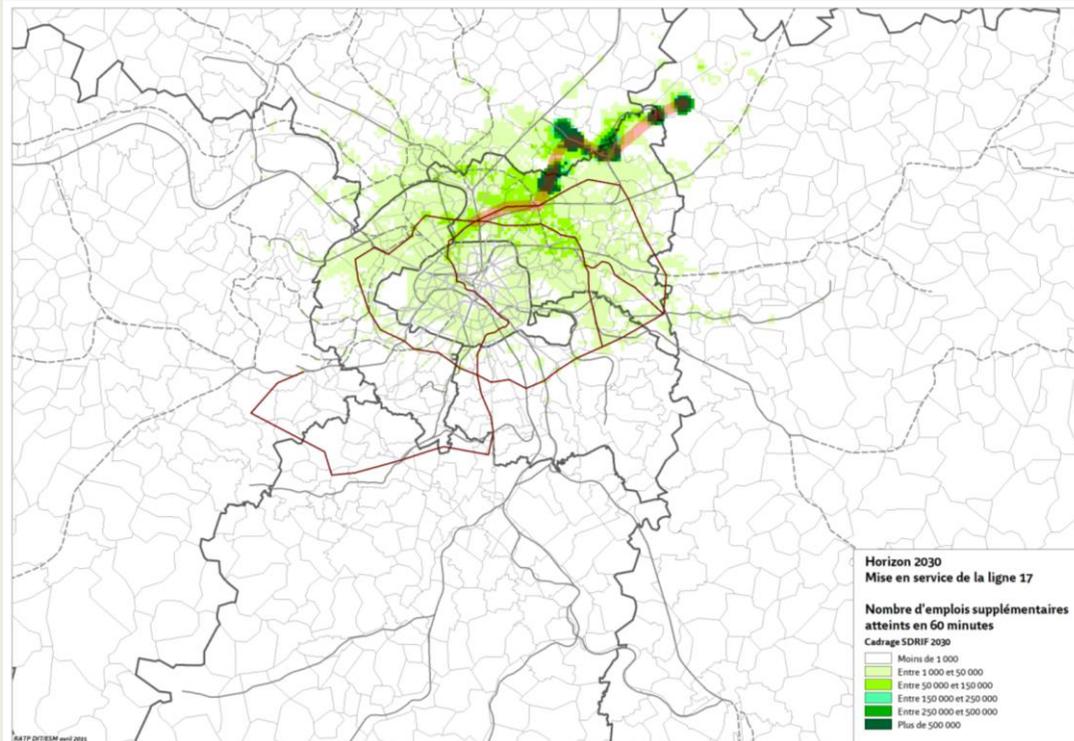
déplacements : quel est ce périmètre au niveau du nord est francilien ? Peut-on isoler la partie de ces déplacements dont l'origine est le domicile afin de répondre à la question du territoire desservi? Peut-on préciser la part des déplacements liés au sud de la Picardie ? Ce territoire recoupe t'il celui des CDT ? La modélisation des répartitions modales a-t-elle tenu compte des futurs transports de rabattement vers les gares (cf le sujet suivant) ? S'agissant des déplacements domicile travail correspondant aux sites d'emplois situés dans ce nord est francilien, comprennent ils ceux de la plate forme aéroportuaire de Roissy ?

Ces questions sont connexes à celle posée dans le cadre du thème 4 sur l'urbanisation induite par le projet. Le territoire de l'urbanisation induite est elle celui des déplacements quantifiés dans les études de trafic?

Réponse de la SGP :

On peut noter en préambule que si la modélisation des déplacements permettrait effectivement, grace à une représentation appelée « chevelu », de détailler les origines et destinations des usagers de la ligne 17 Nord, dans ce cas précis, dans la mesure où une part importante des trafics de la ligne (ceux associés aux grands équipements) ne sont pas modélisés, mais reconstitués a posteriori, l'exercice du « chevelu » donnerait une image tronquée de l'aire d'influence de la ligne.

En revanche, les cartes de gains d'accessibilité présentée en page 71 de la pièce H permettent de visualiser des territoires dont la population bénéficiera d'un gain d'accessibilité par la mise en service de la ligne 17 Nord. Ainsi, à titre d'illustration, la carte ci-après extraite de cette page présente l'amélioration de l'accessibilité à l'emploi. Si cette carte ne montre pas strictement le périmètre d'enveloppe des déplacements, elle donne la meilleure idée du territoire et de la population potentiellement intéressés par la ligne 17 Nord. S'il est possible que l'usage de ligne concerne certains déplacements prenant leur origine en Picardie, la carte montre que les gains d'accessibilité concerneront l'Ile-de-France en premier lieu



La ligne 17 Nord traverse le périmètre géographique de 3 CDT :

- Cœur économique Roissy Terre de France
- Val de France – Gonesse – Bonneuil
- Le Bourget

La carte précédente montre que le périmètre des territoires dont l'accessibilité va être améliorée par la ligne 17 Nord dépasse celui des CDT.

Les transports de rabattements pris en compte pour établir les prévisions de trafic sont ceux paramétrés à ce stade dans les différents modèles de trafic, qui sont une projection des dessertes existantes dans la mesure où les dessertes futures ne sont pas encore totalement définies. Ces dessertes futures et notamment les restructurations des lignes de bus sont en cours d'étude par le STIF.

On note en revanche qu'ont été pris en compte pour les modélisations tous les modes lourds futurs en interconnexion avec le Grand Paris Express et notamment le BHNS Villiers-le-Bel – Parc des Expositions ainsi que le barreau de Gonesse RER D-RER B.

Les déplacements domicile/travail compris dans les prévisions de trafic intègrent bien les emplois de la plateforme aéroportuaire de Roissy, qui sont renseignés dans les modèles de trafics (à la différence des voyageurs aériens qui ne le sont pas systématiquement).

En préambule à la dernière question, comme vu au sujet 3 du thème 4, la ligne 17 Nord du Grand Paris Express est un projet de transport et non un projet de développement urbain. Le processus d'urbanisation est à l'œuvre en toute autonomie en compatibilité avec les orientations du SDRIF (planification) et des PLU et espaces protégés. Les modélisations qui ont été menées pour les prévisions de trafic de la ligne 17 Nord reposent sur des projections d'emplois et de populations élaborées par l'IAU sur la base des développements urbains déjà engagés par les territoires. Ces projections nous donnent une image la plus probable de

l'urbanisation future.

Question 1.2 : La population et les emplois desservis par la ligne 17 Nord

La SGP peut elle préciser la population et les emplois desservis par la ligne 17 nord dans ce nord est francilien et le périmètre correspondant dans la situation actuelle de la population et des emplois de ce territoire et dans la situation 2030? Quelle est leur évolution probable d'ici 2040 à comparer aux prévisions de l'Insee et à celle des principaux générateurs de déplacements? La SGP retient elle les chiffres du rapport de contre expertise de l'évaluation socio économique : entre 2005 et 2030 dans le territoire du projet, une augmentation de 2 000 habitants par an et de 4 600 emplois par an ?

Sujet 2 : Les transports de rabattement

Ce sujet est directement lié au précédent. Le territoire desservi n'est pas limité au fuseau du périmètre de la déclaration d'utilité publique. A titre d'exemple, la SGP a indiqué que la gare du Mesnil-Amelot pourrait desservir en 2035 230 000 habitants à moins d'un quart d'heure en voiture.

Une partie du public n'a pas pris en compte la perspective de la création de transports de rabattement liés au projet, bien que le dossier d'enquête précise sa gouvernance avec la création de comité de pôle pour chaque gare. Cependant, la commission d'enquête regrette que les études engagées en vue de la création de ces transports de rabattement n'aient pas été mis à la disposition du public, alors qu'il s'agit de transports fonctionnellement liés au projet.

Les transports de rabattement sont structurants pour la détermination de l'aménagement des abords des gares, et la conception des gares. Ils comprennent par mode les équipements terminaux (par exemple les gares routières pour les bus et les cars) ainsi que les parcs de stationnement à proximité des gares du GPE.

Le rapport de contre expertise de l'évaluation socio économique indique : « la pleine efficacité de la ligne 17 Nord et les prévisions de trafic réalisées sont liées à la mise en œuvre d'une stratégie de déplacements tous modes dans le périmètre d'influence de cette ligne ; cette stratégie est esquissée dans le dossier, mais elle devrait être mise au point de manière plus précise et préparée opérationnellement. Par ailleurs, sa concrétisation dépend d'engagements suffisamment forts des différents maîtres d'ouvrage ou autorités en charge de ses différentes actions.

Nous estimons qu'en accompagnement du lancement de l'enquête d'utilité publique de la ligne 17 Nord cette approche globale devrait être définie son contenu présenté et les processus de contractualisation avec les différents acteurs annoncés ».

Le dossier d'enquête précise l'organisation mise en place avec les comités de pôle : « chaque pôle fait l'objet d'une étude de pôle (dans un rayon de 600 m) et d'actions (dans un rayon de 300 m) qui devront être opérationnelles à la mise en service du GPE. Le périmètre d'étude du pôle prend en compte le périmètre des équipements permettant le rabattement des voyageurs sur la gare, dans un rayon maximal autour des gares ou accès aux quais correspondant à 10 mn de temps de rabattement sur les modes » ; « les gares du GPE

invitent à repenser l'articulation et la complémentarité entre les différents réseaux de transport en commun et l'offre de stationnement aux abords des gares ».

Le public est demandeur d'informations sur les dessertes à créer en liaison avec le projet.

RE 2 M.GRANGE, urbaniste, Paris 19°

Ne pas oublier la desserte interne et l'accessibilité de ces territoires fragmentés.

RE 31 Mme Da Silva Cadre intermédiaire Arnouville ,95

Habitante d'Arnouville, je souhaiterais savoir si une connexion pourrait être envisagée avec la gare d'Arnouville-Villiers le Bel-Gonesse afin que le maximum d'usagers puisse bénéficier de cet ouvrage structurant?

RE 470 CCIP

Demande d'assurer des interconnexions efficaces avec les autres modes de transports (barreau de Gonesse, liaisons multimodales à créer dans le cadre des pôles et des PDIE).

Demande la prise en compte avec les PIR des besoins d'accès des véhicules particuliers aux gares

RE 428 M.BAYER Technicien aéronautique Airbus Hélicopters

L'énorme avantage étant de passer au multi modal, 1ere partie trajet route ou co-voiturage et l'autre partie possible en transport public. La seule condition étant d'avoir à proximité de la gare du Mesnil Amelot un parking de préférence gratuit.

RE 490 Aéroports de Paris

La ligne 17 contribuera aussi largement à améliorer le lien des territoires du Grand Roissy avec l'aéroport que ce soit à l'Ouest par des stations nouvelles et la restructuration du réseau fin de bus ou à l'Est en Seine et Marne avec la station du Mesnil Amelot.

Le projet du Grand Paris Express constitue donc une opportunité majeure pour les aéroports et leurs territoires, en offrant des correspondances avec l'ensemble du réseau existant ou projeté. Il est déterminant pour les habitants et pour les nombreuses activités économiques qui s'y développent. Tous ces développements bénéficieront des pôles d'échange multimodaux organisés autour du métro du Grand Paris et de ses connexions rapides et efficaces. Il contribuera également à la limitation de la congestion routière et des pollutions associées.

RE 4 M.SASSONE-CAVALIERE

Les gares prévues sans parc de stationnement sont source de mécontentement et nuisances.

RE 425 Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

La mise en service de la ligne 17 Nord, constitue une opportunité déterminante pour la mobilité des Seine-et-Marnais. Cette nouvelle desserte en transport collectif, particulièrement structurante, permettra en effet d'améliorer les déplacements au sein du Département, entre les bassins de Roissy, Chelles et Marne-la-Vallée, mais aussi d'accéder à de nouveaux pôles d'emplois, de services ou de loisirs au sein de la métropole, tel que Saint-Denis ou la Défense.

La gare du Mesnil-Amelot, porte d'entrée du Grand Paris Express du Nord Est de l'Île-de-France, ne saurait fonctionner sans offrir les possibilités de rabattement adéquates dimensionnées pour le réseau à terme, tant pour les véhicules particuliers que pour les transports en commun de surface.

Le Département de Seine-et-Marne demande à la SGP que l'ensemble des équipements d'intermodalité soient dimensionnés pour le réseau à terme et être opérationnels dans leur intégralité dès la mise en service de la ligne 17 en 2024.

RE 482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, 93

La restructuration du réseau de bus devra être définie très en amont afin d'anticiper les aménagements de voirie nécessaires au bon fonctionnement des lignes, en particulier aux abords des gares.

RE 81 Air France

Les activités d'Air France sont étalées sur l'ensemble de la plate-forme aéroportuaire. Se pose la question du dernier kilomètre au-delà de la gare Roissypole qui reste problématique et

insuffisamment prise en compte par la desserte de bus. Une réflexion sur l'intermodalité des gares est indispensable pour couvrir l'ensemble des poles d'emplois du Grand Roissy.

Réunion Le Mesnil Amelot/ 4 /Mme Margate Conseiller Mitry Mory

A 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.

Le Mesnil Amelot /2/ Conseil départemental de Seine et Marne

Nous émettons la proposition que la gare du Mesnil Amelot soit le départ d'une nouvelle ligne qui relie du nord au sud notre département, ses zones d'habitat, d'emploi, d'équipements, de formation, offrant ainsi une alternative à l'A 104, axe routier polluant et largement saturé. Une telle ligne ferrée assurerait les interconnexions de la ligne 17 et des RER B, E, A et D et concernerait 1 million d'habitants en zone d'influence directe dans un département à l'essor démographique important.

Le Mesnil Amelot/ 3 /commune de Mitry Mory

Des interconnexions sont annoncées mais il semblerait qu'aucune ne soit prévue avec la ligne K. Or, cette ligne continue de se développer à l'image de notre secteur.

D'autre part, si la Seine-et-Marne est desservie par la ligne 17 du Grand Paris Express, cette ligne se termine en impasse, comme la ligne RER B.

Notre ville est convaincue de la nécessité de réaliser, à terme, un bouclage, à partir de la ligne 17 jusqu'à Melun, ce qui permettrait d'assurer les interconnexions avec les lignes B, E a et D du RER.

En effet, le département de la Seine-et-Marne ne dispose d'aucune de ligne de transport structurante reliant le Nord au Sud.

Réunion Le Mesnil Amelot/ 7 / M.BAZIN Président du Conseil Départemental du Val d'Oise, 95

La qualité des interconnexions avec les radiales est essentielle. La délibération prise à l'unanimité du Conseil départemental du Val-d'Oise rappelle qu'à Saint-Denis Pleyel l'interconnexion avec la ligne H est tout à fait essentielle. Pour que les 200 000 voyageurs val-d'oisien par jour puissent bénéficier du réseau il faut que cette interconnexion soit créée. Je demande très fortement que les études de cette interconnexion soient réalisées.

S'agissant du barreau de Gonesse, il est nécessaire 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 sa préfiguration. 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 entre les deux RER B et D est essentielle, pour l'accès à l'emploi pour les populations les plus défavorisées de l'est du département.

Réunion Le Mesnil Amelot/ 9 /Mme FERTE

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? Comment cela va-t-il s'organiser ?

Gonesse /3 /M.BOISSY, Gonesse, 95

Il manquera le Barreau de Gonesse, et il faudra développer l'offre de transports du type BHNS notamment vers Roissy 90% des salariés de la plate forme aéroportuaire venant travailler en voiture.

Réunion Gonesse/11/M.BOISSY, Gonesse,95

On a actuellement des lignes de bus Noctilien, dont une qui dessert le secteur de Villiers-le-Bel et de Garges. La ligne 43 part de Gare de l'Est et va jusqu'à Sarcelles-Lochères. Ne serait-il pas préférable au regard des 35 millions investis dans le BHNS, de la dévier à partir de Garges, de l'emmener sur le BHNS et de faire le terminus au Parc des Expositions ?

Deux lignes partent également de la Gare de l'Est vers Roissy, pourquoi ne pas prendre l'une des deux lignes et l'emmener vers le Parc des Expositions pour faire la jonction entre ces lignes ? Cela répondrait aux préoccupations des horaires décalés des salariés.

Réunion Le Mesnil Amelot/ 4/ Mme Margate, Conseiller Mitry Mory, 77

A 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.

Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question 2.1 : La démarche engagée pour définir les besoins de transports de rabattement et le rôle de la SGP.

L'expérience montre qu'il faut de nombreuses années pour mettre au point un plan de déplacements, compte tenu des nombreuses études et procédures à mener associant un nombre d'acteurs importants et nécessitant des financements. Pour la seule opération du BHNS (ligne 20), il aura fallu plus de 6 ans depuis les premières études jusqu'à la mise en service prévue fin 2016. Par ailleurs, le barreau de Gonesse, lien RER B RER D, initialement prévu pour 2020, n'est pas sûr d'être mis en service en 2024, compte tenu notamment de son coût.

Le STIF a produit une étude non encore officielle sur la desserte du Grand Roissy avec une perspective de 12 BHNS.

Le rapport du CGEDD « Les gares du grand Paris. Evaluation des dispositifs de réalisation mis en œuvre sous l'autorité de l'Etat » de septembre 2015 note que « les comités de pôle constituent une initiative prometteuse pour définir les projets d'intermodalité, mais à 5 conditionsdont la définition des besoins d'accès et de stationnement à chaque gare avec leur programmation. Il convient donc que chaque comité de pôle engage une démarche de projet le plus tôt possible pour assurer une mise en service des transports aux dates de mise en service des gares du GPE ».

La politique de stationnement aux abords des gares doit être définie pour répondre à la demande, notamment en cas d'insuffisance temporaire ou définitive de transports de rabattement, tout en tenant compte de l'économie des opérations et de la limitation de la capacité pour favoriser le recours aux vélos et deux roues et aux transports de rabattement.

La SGP est elle en mesure d'assurer la coordination des études des différents comités de pôle pour assurer leur cohérence notamment dans le cas où certains transports de rabattement peuvent concerner plusieurs pôles, voire à la fois la ligne 16 et la ligne 17 ?

Quelle mission la SGP aura au sein de chaque comité de pôle ? Est- elle en capacité de faire respecter cet objectif de concordance des mises en service des gares et des transports de rabattement et de s'engager en la matière compte tenu des problèmes de financement?

Peut- elle promouvoir la mise en place de plans locaux de déplacement par les collectivités sur les territoires concernés ?

Réponse de la SGP :

La Société du Grand Paris a défini, conjointement avec le STIF, autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France, et avec l'ensemble des collectivités et établissements publics

concernés, un dispositif qui vise à réaliser une étude de pôle autour de chacune des gares du Grand Paris Express.

La SGP assure la coordination de ce dispositif à l'échelle de l'ensemble du Grand Paris Express. Elle agit aussi en qualité de maître d'ouvrage de la gare et des espaces publics autour de celle-ci et qu'elle réalisera.

Pour la ligne 17 Nord, ces études vont être conduites par des collectivités locales (communauté d'agglomération, département ou ville), l'EPA Plaine de France ou Paris Aéroports qui ont été désignés pilotes par l'ensemble des partenaires présents sur chaque site.

La démarche prend en compte tous les modes de déplacements : piétons, vélos, bus, deux-roues motorisés, voitures particulières, taxis, etc.

La SGP veillera à ce que les réflexions du comité de pôle aboutissent dans un délai compatible avec celui de la ligne 17 Nord.

Pour la conduite de chaque étude, la Société du Grand Paris versera une subvention maximale de 100 000 euros à chaque pilote.

Les études seront toutes engagées avant la fin de l'année 2016 et dureront 2 ans au maximum. Elles se distinguent des études plus longues nécessaires à la réalisation de nouvelles infrastructures de déplacements, ou encore, à la production de documents programmatiques tels les plans locaux de déplacements.

Sur la base d'un diagnostic des besoins en déplacements à l'horizon de mise en service de la ligne 17 Nord, les pilotes seront chargés de définir un programme d'actions formalisé en projet de pôle et validés par l'ensemble des partenaires.

Il s'agit de réaliser autour de chaque gare un parvis, un pôle bus, des parcs vélos, éventuellement un parc relais, les voiries devant accueillir les différents modes de déplacements ainsi que des services innovants notamment dans les domaines de la mobilité électrique et numérique. Ces équipements devront être fonctionnels, de qualité et bien intégrés dans leur environnement.

La réalisation de parcs relais sera décidée dans le cadre des études de pôle selon les orientations définies par le STIF dans le schéma directeur des parcs relais. Les parcs relais seront organisés et dimensionnés de façon à répondre aux besoins incontournables en rabattement en veillant à ne pas créer d'appel d'air pour promouvoir, autant que possible, les modes de rabattement alternatifs à la voiture, en particulier, le bus.

Les études de pôle intégreront les données issues de la démarche de restructuration des réseaux de bus conduite par le STIF. Ces données seront traduites dans les études de pôle en termes de capacité d'accueil pour les bus à l'horizon de mise en service de la ligne 17 Nord.

Les projets de pôle constituent un cadre cohérent dans lequel chaque maître d'ouvrage devra s'inscrire. La SGP sera un des contributeurs à ce dispositif, pour ce qui concerne notamment les gares et les parvis. Les actions de ces projets de pôle devront être menées en cohérence avec les orientations stratégiques déjà définies par les territoires dans le cadre d'éventuels plans locaux de déplacements.

A l'issue des études de pôle, chaque maître d'ouvrage réalisera les équipements qui lui reviennent en qualité de gestionnaire de voirie et/ou de réseau. Un coordinateur, qui pourra être le pilote de l'étude de pôle, sera désigné pour s'assurer de la bonne mise en œuvre du projet de pôle et de sa bonne articulation avec le projet de gare.

Les équipements intermodaux décrits dans les projets de pôle seront opérationnels à la mise

en service de la ligne 17 Nord.

Le STIF et la Société du Grand Paris veilleront à ce que les décisions prises dans les différents comités de pôle soient cohérentes notamment sur les questions de rabattement en bus et en voiture.

En ce qui concerne la ligne K, pour préserver l'hypothèse d'un arrêt de cette ligne, potentiellement en gare de Sevrans-Livry, Le Bourget ou La Plaine-Stade de France, les études préliminaires menées dans le cadre des interconnexions ferroviaires ont défini les mesures conservatoires et les aménagements à réaliser en gare. Le point d'interconnexion le plus opportun avec le Grand Paris Express sera défini dans le cadre des études du Schéma Directeur de la ligne K, pilotées par le STIF, en particulier à l'issue des études d'exploitation et socio-économiques.

Question 2.2 : La quantification des besoins de transports de rabattement et des capacités de stationnement à créer

A partir des évaluations des trafics entrant et sortant des gares, la SGP peut-elle donner un ordre de grandeur des déplacements nécessitant des transports de rabattement et des capacités de stationnement (en dehors des déplacements à pied ou utilisant les modes doux) ? Les évaluations correspondantes peuvent-elles être mises à la disposition de la commission d'enquête notamment pour apprécier la cohérence entre les trafics des gares et les trafics de la ligne ?

Quelle part de rabattement peut être assurée par le prolongement de la ligne 7 jusqu'au Bourget Aéroport ? Ce prolongement est-il prévu dans la situation de projet 2030 et les évaluations de trafic correspondantes ?

Réponse de la SGP :

A ce stade, les entrants/sortants des gares figurant dans les matrices flux de chacune des gares ne permettent pas d'opérer la distinction des modes de rabattement ou de diffusion (marche à pied, bus, etc). Néanmoins, le STIF mène actuellement un travail destiné à apporter cette précision et alimenter les études de pôle, en permettant notamment de distinguer la part des bus et des modes doux.

Concernant le prolongement de la ligne 7, il n'a pas été modélisé pour les prévisions de trafic 2030.

Les études de pôle lancées à l'initiative de la SGP sous le pilotage des collectivités ou des établissements publics d'aménagement permettront d'apporter des réponses précises sur le dimensionnement des équipements intermodaux à créer pour chaque pôle. Ces propositions seront validées par les partenaires en comité de pilotage du projet.

Question 2.3 : Les plannings et le respect de la concomitance des mises en service

Quels sont les plannings des études, procédures et travaux concernant les transports de rabattement et les aménagements des abords des gares pour chacune des 6 gares ?

Qu'a-t-on prévu pour la situation particulière du rabattement provisoire à assurer en 2024 à la gare du T2 en attendant la mise en service de la gare du Mesnil-Amelot en 2030 ?

A quelle date seront définis-les besoins de transports de rabattement devant desservir les 6 gares de la ligne 17 Nord, ainsi que les capacités de stationnement liées à l'accès à ces gares ?

Réponse de la SGP :

Les études de pôle de la ligne 17 Nord seront toutes engagées avant le milieu de l'année 2017. Ces études de pôle ont une durée de l'ordre de 18 à 24 mois. L'ensemble des projets de pôle seront donc disponibles à l'horizon 2019. Les travaux des projets de pôle devront être engagés au plus tard 24 mois avant la mise en service de la ligne en fonction des dates de libération des emprises par les différents chantiers.

La situation particulière de la gare Aéroport Charles-de-Gaulle T2, terminus provisoire de la ligne 17 Nord entre 2024 et 2030 sera prise en considération dans le cadre de l'étude de pôle. Compte tenu de la position de cette gare au cœur de la plate forme aéroportuaire, des mesures en faveur du rabattement pourront être prises par ailleurs sur la ligne, au Parc des expositions ou au Triangle de Gonesse.

Les études de restructuration des réseaux de bus relèvent de la compétence du STIF, autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France. La SGP dispose d'éléments de préprogramme fournis par le STIF sur le nombre de positions de bus à créer autour des gares de la ligne. Les caractéristiques de l'offre et les itinéraires seront précisés selon un calendrier qui sera fixé par le STIF.

La question du stationnement des parcs relais sera étudiée dans le cadre des études selon la méthodologie habituelle, après enquête de stationnement.

Les parcs relais décidés dans le cadre des études de pôle seront conformes aux orientations définies par le STIF dans le schéma directeur des parcs relais. Les parcs relais seront organisés et dimensionnés de façon à répondre aux besoins incontournables en rabattement en veillant à ne pas créer d'appel d'air pour promouvoir, autant que possible, les modes de rabattement alternatifs à la voiture, en particulier, le bus.

Sujet 3 : Le tronc commun avec la ligne 16

Ce sujet est important pour l'exploitation des lignes 16 et 17. Il détermine en partie la capacité de chacune de ces lignes. Il est évoqué par l'ensemble des publics : collectivités, associations, et grand public.

L'avis du Commissariat à l'investissement (CGI) note que « les principales faiblesses du projet portent sur un risque de sous-capacité du tronc commun des lignes 16 et 17 entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER à prendre au sérieux. Ce risque serait encore aggravé si le CDG Express ne se réalise pas ». Le CGI recommande « d'approfondir au plus vite la réflexion sur les problèmes de pointe de trafic sur la section commune aux lignes 16 et 17, et anticiper les mesures correctrices (longueur des quais pour autoriser un allongement des rames, régime d'exploitation du tronc commun, ...) si le risque de sous-capacité est avéré ».

Le rapport de contre expertise de l'évaluation socio économique estime le risque de saturation de ce tronc commun : « Le rôle de la ligne 17 serait considérablement accru dans l'éventualité où le site de Paris serait retenu pour l'organisation des Jeux Olympiques de

2024 ou d'une exposition universelle ou si le projet de CDG Express ne pouvait être mené à bien.

Compte tenu des risques de saturation du tronç commun aux lignes 16 et 17, il nous semble nécessaire d'examiner les mesures conservatoires pour garantir des conditions d'exploitation fiables et performantes sur le tronç commun en 2030 ; et de voir avant de lancer les travaux si ces précautions sont nécessaires ».

Enfin, l'avis du STIF émet une réserve « sur la capacité du système 16/17 de répondre à long terme à la demande de trafic » ; la réponse de la SGP garantit la robustesse de l'exploitation des deux lignes y compris avec des intervalles réduits à l'échéance 2030, mais avec un risque de sous évaluation, notamment en raison d'un abandon éventuel du CDG Express, d'une part, et d'autre part, d'une probable augmentation des trafics après 2030 (cf le sujet n°6).

Le public s'inquiète des conditions d'exploitation de ce tronç commun et propose différentes mesures : solutions d'exploitation, doublement du tunnel, mesures conservatoires, ..

RE 13 M.SAULNIER, Paris, 75

Il serait judicieux de prévoir des mesures conservatoires pour un éventuel doublement du tunnel entre le Bourget et St Denis en créant un entonement sur la section 17 Nord du tunnel non loin de celui déjà prévu sur la ligne 16 pour le débranchement; ceci pour assurer une desserte complète jusqu'à Pleyel de la ligne 16 et éviter de la cantonner au Bourget pour faire s'exprimer pleinement la 17 en cas de besoin, surtout lorsque la ligne sera prolongée à Nanterre plus tard...

St Denis-Pleyel sera dès lors un pôle majeur et devoir obliger les voyageurs à changer deux fois pour atteindre la partie nord de la ligne 16 me parait assez discriminatoire, même si depuis Châtelet, on peut atteindre la ligne 16 par le RER B et cela permettra en plus de pouvoir prolonger la 16 ailleurs pour étoffer éventuellement le maillage là où cela sera nécessaire.

RE 180 AUT

La création de la ligne 17 Nord créerait une exploitation en fourche avec la ligne 16, avec un déséquilibre de charge (4 trains/7 pour la 16) et des risques de saturation de la ligne 16 aux heures de pointe soulignés par le STIF.

RE 427 Ville de Villiers-le-bel, 95

S'interroge sur la capacité de la ligne 17 Nord, limitée par :

la fréquence des trains (un train toutes les 3 à 4 minutes à l'horizon 2030), du fait du partage du tronçon Saint Denis Pleyel-Le Bourget RER avec la ligne 16 du Grand Paris Express

RE 456 Environnement, 93

Dégradation du service: la SGP annonce que dans le secteur de la gare « Le Bourget RER », la possibilité serait donnée à l'exploitant de dissocier l'exploitation des lignes 16 et 17, en faisant circuler des trains respectivement sur le tronçon Le Bourget RER – Noisy-Champs (avec terminus à la gare Le Bourget RER) et sur le tronçon Saint-Denis Pleyel – Le Mesnil-Amelot, favorisant ainsi la desserte des parcs d'exposition. Cette disposition dégradera bien sûr de manière importante la qualité de service attendue par les voyageurs habitant le Blanc- Mesnil, Aulnay-sous-Bois, Sevran, Clichy, Montfermeil, Chelles, Noisy-le-Grand. La priorité aux habitants du territoire aurait pourtant dû être la ligne de conduite essentielle de la SGP.

Environnement 93 considère que les objectifs des transports du Grand Paris ne sont pas remplis dans le cadre d'un projet dont ne bénéficient pas les habitants du territoire, et qui pourra même dégrader les améliorations attendues depuis longtemps

RE 445 Conseil Départemental du Val d'Oise, 95

DEMANDE de préserver le débranchement permanent de la Ligne I6 en gare du Bourget RER

RE 482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, 93

Le dimensionnement et les conditions d'exploitation doivent être pensés afin de répondre aux besoins à terme. Sur ce point, il rappelle qu'un débranchement avec le terminus de la ligne 16 au

Bourget RER en direction ou en provenance de Noisy-Champs n'est pas acceptable pour le Département.

La pièce D (p. 53) rappelle que la configuration des infrastructures dans le secteur de la gare « Le Bourget RER » offre la possibilité de dissocier l'exploitation des Lignes 16 et 17, en faisant circuler des trains respectivement sur le tronçon Le Bourget RER - Noisy-Champs (avec terminus à la gare « Le Bourget RER ») et sur le tronçon Saint-Denis Pleyei - Le Mesnil-Amelot. Cette disposition de conception est de nature à préserver les évolutions de capacité des Lignes 16 et 17, soit à l'occasion d'événements particuliers (salons du Bourget ou manifestations au Parc des Expositions Paris Nord Villepinte, par exemple), soit à plus long terme le cas échéant, tout en offrant une correspondance aisée et rapide aux voyageurs du fait d'une synchronisation entre les trains des Lignes 16 et 17 qui desservent le même quai. Le Département a fait part de nombreuses reprises (lors de l'enquête publique des Lignes 14 Nord - 16 et 17 et dans le cadre de la CIA (consultation inter administrative)) de son opposition à cette mesure qui fragilise la desserte du territoire de la Seine-Saint-Denis.

CE 6 Délibération Conseil municipal Arnouville, 95

Elle demande que soient précisées les conditions dans lesquelles le tronçon Saint-Denis Pleyei –Le Bourget RER pourrait à terme et de façon permanente être affecté à la seule ligne 17 afin d'améliorer la fréquence de cette dernière.

CE 479 Communauté d'Agglomération Roissy- Pays de France

S'interroge sur la capacité de la ligne 17 Nord, limitée par:

- la fréquence des trains (un train toutes les 3 à 4 minutes à l'horizon 2030), du fait du partage du tronçon Saint Denis Pleyei - Le Bourget RER avec la ligne 16 du Grand Paris Express ;

Demande en conséquence que soient précisées les conditions d'exploitation de la ligne 17 et de leur articulation avec celles de la ligne 16, et notamment les conditions dans lesquelles le tronçon Saint Denis Pleyei - Le Bourget RER pourrait, à terme et de façon permanente, être affecté à la seule ligne 17 afin d'améliorer la fréquence de cette dernière.

RE 54 Anonyme

Il faudrait construire des quais plus longs pour anticiper les évolutions futures, comme ce qui a été fait auparavant pour le métro parisien. Ainsi, ne pas prévoir le tronçon en commun avec la 16, qui elle-même devrait avoir un gabarit et des trains de métro parisien.

RE 445 Conseil Départemental du Val d'Oise, 95

RAPPELLE la nécessité de préserver la faisabilité de la liaison directe entre Roissy et La Défense via le prolongement de la ligne 17 vers l'Ouest

Question 3.1 : L'incertitude de l'exploitation qui sera définie par le futur exploitant

Le rapport de contre expertise fait part de « l'incertitude du niveau de service annoncé compte tenu des optimisations qui seront décidées par l'exploitant ».

Question préalable concernant directement l'exploitation et les évaluations de trafic : l'exploitant futur devant être désigné à la suite d'une consultation, y a-t-il une incertitude sur les prévisions d'exploitation compte tenu des marges d'évolution qui seront laissées à l'exploitant ?

Réponse de la SGP :

Le STIF est responsable du contrat d'exploitation qui sera attribué sur la base d'un appel d'offres.

Les priorités données à chaque ligne par l'exploitant pourront faire l'objet d'un cadrage prévu dans le contrat d'exploitation en fonction des prévisions de trafic tenant compte également d'événements exceptionnels prévisionnels. Le cadrage pourra être ajusté si besoin en cours de contrat.

Question 3.2 : La capacité d'une rame

Est-il justifié de retenir une capacité de 500 voyageurs par rame qui semble correspondre à 3 personnes au m², et en conséquence à un niveau d'inconfort notamment pour les usagers avec bagages allant à l'aéroport ou en revenant ?

Réponse de la SGP :

La capacité des rames est évaluée selon des critères de confort de 4 voyageurs debout par m² en Ile-de-France indépendamment des secteurs d'activités desservis. Selon ce principe, la capacité des trains de 3 voitures des lignes 16 et 17 est évaluée à 500 voyageurs.

Question 3.3 : Les mesures conservatoires pour le doublement du tunnel

Des mesures conservatoires sont-elles prévues pour un éventuel doublement du tunnel permettant à terme de mettre fin au tronçon commun et d'affecter un tunnel à chaque ligne ?

Réponse de la SGP :

Les orientations du Nouveau Grand Paris des transports, présentées par le Gouvernement le 6 mars 2013, précisent en particulier, s'agissant des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express : « *Au regard des projections de trafic, une solution de transport automatique à capacité adaptée est pertinente pour (...) l'Arc Grand Est constitué d'un tronçon commun Pleyel – Le Bourget, et de deux branches : Le Bourget – Roissy puis Le Mesnil-Amelot en passant par Gonesse d'une part, Le Bourget – Noisy-Champs en passant par Aulnay et Clichy Montfermeil d'autre part.* »

Les études ultérieures menées depuis mars 2013 en termes de prévisions de trafic, d'ingénierie d'exploitation et de conception des infrastructures n'ont pas conduit à remettre en cause ces orientations : on se réfèrera en particulier à la délibération D 2016-5 du directoire de la SGP en date du 19 février 2016 (constituant l'annexe J.7 du dossier d'enquête publique), qui rappelle très précisément les résultats des études permettant de conclure au bon dimensionnement et à la robustesse d'exploitation des deux lignes 16 et 17, en réponse aux réserves et aux demandes émises par le Conseil du STIF. Il n'est ainsi pas prévu de mesures conservatoires particulières en perspective d'un dédoublement du tunnel entre les gares Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER.

Pour autant, la Société du Grand Paris partage pleinement l'objectif consistant à concevoir et à réaliser un réseau de transport préservant l'avenir. Outre la réduction envisageable des intervalles d'exploitation entre deux trains afin d'augmenter l'offre de transport, la meilleure mesure conservatoire garantissant la capacité du réseau à absorber une montée en charge des trafics à long terme, tout en maîtrisant le coût de réalisation des infrastructures, consiste

à envisager une exploitation disjointe des deux lignes 16 et 17 (sans tronçon commun) via une correspondance à la gare Le Bourget RER ; cette gare présente en effet une configuration très favorable permettant d'assurer des échanges de quai à quai entre les deux lignes.

Question 3.4 : Le choix des priorités d'exploitation entre les lignes 16 et 17

Sur quelles bases seront déterminées les priorités données à chaque ligne par rapport à l'autre pour l'exploitation de ce tronçon commun ?

Quelle est la probabilité et quelle est l'échéance d'un terminus de la ligne 16 au Bourget RER ?

Réponse de la SGP :

Comme déjà indiqué dans la réponse apportée à la question 3.1 ci-dessus, le STIF est responsable du contrat d'exploitation qui sera attribué sur la base d'un appel d'offres.

Les priorités données à chaque ligne par l'exploitant pourront faire l'objet d'un cadrage prévu dans le contrat d'exploitation en fonction des prévisions de trafic tenant compte également d'événements exceptionnels prévisionnels. Le cadrage pourra être ajusté si besoin en cours de contrat.

L'hypothèse d'une exploitation de la ligne 16 avec un terminus à la gare Le Bourget RER n'est pas une éventualité prévue à brève échéance selon les prévisions de trafic partagées avec le STIF. Les études d'exploitation basées sur les prévisions de trafic partagées avec le STIF montrent qu'il existe une marge de capacité pour exploiter les lignes 16 et 17 dans de bonnes conditions de robustesse sans rupture de charge entre Saint-Denis Pleyel et les terminus de Noisy-Champs et Le Mesnil-Amélot. On se réfèrera ainsi à la délibération D 2016-5 du directoire de la SGP en date du 19 février 2016 (constituant l'annexe J.7 du dossier d'enquête publique).

Question 3.5 : Les mesures conservatoires pour le prolongement à l'ouest de la ligne 17

Le prolongement de la ligne 17 vers l'ouest vers Nanterre La folie est-il préservé dans la conception des ouvrages de Saint-Denis Pleyel ? Ce prolongement est-il programmé ?

Réponse de la SGP :

Deux ouvrages seraient impactés par un prolongement de la ligne 17 vers l'ouest : la gare de Saint-Denis Pleyel et l'extrémité du tunnel commun des lignes 16 et 17 à l'ouest de cette gare.

Concernant la gare Saint-Denis Pleyel, il a été vérifié que le dimensionnement des espaces voyageurs de la gare était capable d'évoluer d'une situation de terminus pour les lignes 16/17 à une situation passante. Le dimensionnement des quais en particulier a été vérifié et a été adapté pour accueillir le cas échéant des flux correspondant à une ligne passante.

Concernant l'extrémité du tunnel des lignes 16 et 17 à l'ouest de la gare Saint-Denis-Pleyel, des mesures conservatoires sont prises pour permettre son prolongement futur. Ces mesures consistent en la réalisation de deux parois moulées préfigurant un futur entonnement permettant de prolonger la ligne 17 sans remettre en question la voie de liaison réalisée entre les tunnels des lignes 15 et 16/17.

Sujet 4 : L'interconnexion avec la ligne H

Ce sujet concerne le projet de la ligne 17 Nord dans la mesure où la gare du Triangle de Gonesse est la seule gare du GPE pour le Val d'Oise, ce qui oblige une partie des Valdoisiens d'augmenter les trajets et leurs temps de parcours par rapport à une situation où ils auraient accès au GPE par une interconnexion avec la ligne H.

Ce sujet est donc évoqué principalement par les valdoisiens, notamment par le Conseil départemental du Val d'Oise.

RE 360 M .JACQUES

Je souhaite que la ligne H qui passe par Sarcelles puisse être raccordée à la gare du métro de Pleyel. Cela raccordera au Grand Paris toute une partie supplémentaire du Val d'Oise.

Réunion Le Mesnil Amelot/ 7 / M.BAZIN Président du Conseil Départemental du Val d'Oise, 95

La qualité des interconnexions avec les radiales est essentielle. La délibération prise à l'unanimité du Conseil départemental du Val-d'Oise rappelle qu'à Saint-Denis Pleyel l'interconnexion avec la ligne H est tout à fait essentielle. Pour que les 200 000 voyageurs val-d'oisien par jour puissent bénéficier du réseau il faut que cette interconnexion soit créée. Je demande très fortement que les études de cette interconnexion soient réalisées.

La qualité des interconnexions avec les radiales est essentielle. La délibération prise à l'unanimité du Conseil départemental du Val-d'Oise rappelle qu'à Saint-Denis Pleyel l'interconnexion avec la ligne H est tout à fait essentielle. Pour que les 200 000 voyageurs val-d'oisien par jour puissent bénéficier du réseau il faut que cette interconnexion soit créée. Je demande très fortement que les études de cette interconnexion soient réalisées.

Question 4.1 : L'étude de cette interconnexion avec la ligne H

Les études demandées peuvent-elles être engagées dans le cadre de celles relatives au site de Saint-Denis Pleyel? Quel serait le coût approximatif de l'opération? Quel serait son intérêt pour les déplacements dans l'organisation des transports de rabattement?

Réponse de la SGP :

L'ensemble du Grand Paris Express va simplifier les déplacements de nombreux usagers des transports en commun résidant dans le Val d'Oise, en particulier grâce à la réalisation de la ligne 17.

Au-delà des correspondances entre les futures gares du Grand Paris Express et les stations existantes, la mise en œuvre d'un arrêt de la ligne H offrant une correspondance avec plusieurs lignes du Grand Paris Express à Saint-Denis-Pleyel permettrait d'améliorer plus encore le confort du déplacement et de réduire davantage les temps de trajet. Pour autant, la faisabilité technique de cet arrêt n'est pas avérée et différentes études doivent être

conduites afin d'en préciser l'impact sur l'exploitation des lignes existantes mais également les conséquences pour l'ensemble des usagers, ainsi que les aménagements nécessaires à prévoir dans l'actuelle gare du RER D Stade-de-France – Saint-Denis.

Dans cette optique, la SGP a financé intégralement une première phase d'études d'un arrêt de la ligne H à Saint-Denis-Pleyel pour un montant de 160 000 €. Initiée en novembre 2015, cette première phase s'achève. Elle a notamment permis de valider les hypothèses d'entrée et de déterminer les mesures conservatoires à prendre en compte pour la réalisation d'une passerelle de correspondance à Pleyel, préservant la possibilité de réaliser un arrêt de la ligne H compte tenu des réaménagements du faisceau de voies et de la gare actuelle Stade-de-France – Saint-Denis qui seraient alors nécessaires.

Une seconde phase d'études, estimée à 200 000 €, elle aussi intégralement financée par la SGP, doit débiter à la fin de l'été 2016. Elle approfondira les études techniques de faisabilité d'un arrêt. Elle doit aussi permettre de préciser les modalités d'exploitation de la gare lors des travaux. Les résultats sont attendus pour 2017.

Le montant total de l'opération n'est pas connu à ce stade. C'est précisément l'un des enjeux des études à venir.

Sujet 5 : La prise en compte des projets potentiels sur le territoire d'influence du projet

Une partie du public est perplexe vis-à-vis de la multiplicité des projets envisagés, dont plusieurs doivent desservir Roissy.

RE 12

Aéroport, RER B, CDG Express, Roissybus ou ligne 17 (?!). Est ce qu'il y a, encore une fois, une cohésion dans tous ces projets qui se doublonnent ? On n'est pas dans Paris Centre, la demande n'est pas la même.

Les dessertes des aéroports sont une catastrophe pour les voyageurs.

Le barreau de Gonesse (lien RER B- RER D)

Le projet du Barreau de Gonesse est étudié depuis plusieurs années et a déjà fait l'objet d'une concertation ; annoncé pour 2020, il semble actuellement remis en question ; il est pris en compte dans le dossier sous l'intitulé liaison RER B-RER D. Il est demandé avec insistance par le Conseil Départemental du Val d'Oise et les élus du Val d'Oise.

Une partie du public l'estime plus prioritaire que la ligne 17 Nord, d'autres non.

Réunion Le Mesnil Amelot/ 7 / M.BAZIN Président du Conseil Départemental du Val d'Oise, 95

S'agissant du barreau de Gonesse, il est nécessaire que la gare du Triangle de Gonesse permette l'arrivée aussi de ce Barreau. Le département du Val-d'Oise porte sa préfiguration dans sa maîtrise d'ouvrage pour le compte du STIF et de la région. 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 entre les deux RER B et D est essentielle, pour l'accès à l'emploi pour les populations les plus défavorisées de l'est du département.

RE 445 Conseil Départemental du Val d'Oise, 95

RAPPELLE la nécessité absolue du Barreau de Gonesse pour le Département et les populations de l'Est du Val d'Oise afin de faciliter leur accès aux emplois de la zone de Roissy et demande l'arbitrage définitif nécessaire sur la gare de Gonesse.

RE 7 M.Desormière, Colombes, 92

Le projet de la ligne 17 du Grand Paris Express apparaît au premier abord redondant avec d'autres projets de transports lourds en Ile de France sur le même secteur à savoir le barreau de Gonesse du RER D et la liaison CDG Express. Le barreau de Gonesse du RER D est disproportionné en termes de coûts (plus de 300 M€), de capacité (10 000 places par heure et par sens) par rapport au trafic attendu, et contraire à l'objectif de simplification du RER D.

La ligne 17 du Grand Paris Express aurait un tronç commun de plus de 4 km avec le barreau de Gonesse. Compte tenu d'une desserte nettement plus dense (18 services par heure contre 4 pour le RER D), la ligne 17 sera beaucoup plus attractive.

Question 5.1 : La prise en compte du barreau de Gonesse

Le barreau de Gonesse semble toujours inscrit au Contrat de Plan.

Quelle fréquentation du barreau de Gonesse a été prise en compte dans les études de trafic à l'échéance 2030 avec et sans Europacity, en précisant les autres transports de rabattement sur la gare Triangle de Gonesse prévus dans cette évaluation ?

Le Barreau de Gonesse serait-il suffisant pour assurer la desserte du Triangle de Gonesse dans l'hypothèse où la ligne 17 Nord n'aurait pas de gare Triangle de Gonesse ?

Quel est le coût des mesures conservatoires pour sa réalisation potentielle ?

Comment prendre en compte l'incertitude de la réalisation du Barreau de Gonesse dans les études des transports de rabattement évoquées précédemment dans le cadre du sujet n°2 ?

Réponse de la SGP :

L'offre de transport future paramétrée dans les modèles de trafic qui ont permis d'alimenter les prévisions de trafic du Grand Paris Express intègre notamment le barreau de Gonesse, ainsi que le BHNS Villiers-le-Bel – Parc des Expositions. La fréquentation globale du barreau de Gonesse n'est donc pas un entrant des modélisations, mais plutôt un résultat.

La fréquentation du « lien ferroviaire RER B – RER D » (ex Barreau de Gonesse) pris en compte au niveau de la gare Triangle de Gonesse est issue du groupe de travail trafic mené par le STIF sur les gares d'interconnexion avec le Grand Paris Express. Ce groupe de travail a mené un travail de convergence des résultats issus des différents modèles de trafics que sont le modèle de la DRIEA (modèle « Modus »), le modèle du STIF (modèle « Antonin »), le modèle de la RATP et le modèle SNCF de Transilien.

Lors du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris de 2011, la section de la ligne 17 Nord présentée au public comportait une variante relative à la desserte, ou pas, du secteur dit du « Triangle de Gonesse », dont la gare était identifiée comme optionnelle.

Les réactions au projet présenté lors du débat public ont notamment porté sur la demande de confirmation de la gare « Triangle de Gonesse », demande exprimée par l'ensemble des acteurs du secteur : ce point figure notamment dans les avis exprimés par le Conseil général du Val d'Oise et par l'Atelier International du Grand Paris.

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris approuvé par décret du 24 août 2011 a entériné cette demande en précisant que la ligne : « (...) dessert le territoire dit du « Triangle de Gonesse », dans le Val d'Oise. La gare est située au cœur du Triangle, à

proximité du Boulevard intercommunal du Parisis. La gare est en correspondance avec le futur « barreau de Gonesse » connectant RER D et RER B, ainsi qu'avec le futur TCSP Bezons – Villepinte. La gare « Triangle de Gonesse » du métro du Grand Paris sera réalisée en lien avec les opérations d'urbanisation projetées sur ce secteur, qui doivent conférer une fonction métropolitaine au corridor aéroportuaire via l'implantation d'activités et d'équipements structurants. »

La gare Triangle de Gonesse du Grand Paris Express est ainsi positionnée en juxtaposition de la gare du futur « lien ferroviaire RER B- RER D ». Chaque ouvrage est indépendant structurellement mais est envisagé de manière cohérente afin de favoriser les correspondances entre les systèmes de transport. Il n'y a pas de mesures conservatoires à réaliser dans le cadre de la ligne 17 Nord pour une éventuelle réalisation du « lien ferroviaire RER B – RER D », mais uniquement une cohérence de conception entre les ouvrages.

Afin de gérer l'incertitude de la réalisation du « lien ferroviaire RER B – RER D », la gare Triangle de Gonesse de la ligne 17 Nord est dimensionnée afin de répondre à tous les cas de figure, à savoir avec ou sans projet de « lien ferroviaire RER B – RER D ». Aussi, les quais et les circulations verticales de la gare Triangle de Gonesse de la ligne 17 Nord permettent d'accueillir l'ensemble des flux voyageurs de la ligne 17 Nord dans le cas où le « lien ferroviaire RER B – RER D » n'est pas réalisé, mais ils permettent également d'accueillir l'ensemble des flux voyageurs de correspondance entre les deux lignes dans le cas où le « lien ferroviaire RER B – RER D » est réalisé.

En ce qui concerne la capacité du barreau de Gonesse à assurer la desserte du Triangle de Gonesse dans l'hypothèse où la ligne 17 Nord n'aurait pas de gare Triangle de Gonesse, la Société du Grand Paris n'a pas connaissance d'études sur ce sujet. Cette hypothèse ne relève par ailleurs pas de la compétence de la Société du Grand Paris.

Le CDG Express

L'enquête publique relative à ce projet a lieu après la présente enquête publique de la ligne 17 Nord.

Le public s'interroge sur la concurrence et la complémentarité des 2 projets.

Le rapport de contre expertise de l'évaluation socio économique note à propos de la construction de la liaison CDG Express : « il faut noter que la ligne 17 Nord fournit un complément significatif à la desserte ferroviaire de Roissy CDG, et pourrait même, si, pour quelque raison que ce soit, CDG Express n'était pas construit, fournir un substitut à cette liaison moyennant certains aménagements ».

RE 490 Aéroports de Paris (ADP)

Ce projet, par la desserte depuis le territoire du Grand Roissy et depuis les pôles économiques, est complémentaire au projet CDG Express qui permettra une liaison directe, rapide et adaptée avec Paris pour les passagers aériens. Ces deux projets, chacun indispensable, doivent permettre d'effectuer une vraie rupture dans les modes de transports utilisés pour rejoindre ou quitter la plateforme à la hauteur des enjeux d'accès de cette grande infrastructure

RE 7 M.Desormière, Colombes, 92

La ligne 17 apparaît par ses performances très fortement concurrentielle par rapport à CDG Express. Le simulateur de temps de parcours du site de la SGP indique une liaison Aéroport de Roissy - Gare Saint Lazare en 27 minutes avec une seule correspondance à Saint Denis Pleyel, soit un temps généralisé de 27 min + 50% de l'intervalle entre deux rames, soit 29 à 30 minutes.

CDG Express assurera la liaison entre Roissy et la gare de l'Est, plus excentrée, en 20 minutes et avec une fréquence de 15 minutes, soit un temps généralisé de 27 minutes... mais impliquera au moins une correspondance pour rejoindre le centre de Paris ou le quartier d'affaires de Saint Lazare. Saint Lazare sera donc à environ 35 /38 minutes de Roissy en passant par CDG Express.

Par conséquent, la ligne 17 pourrait être la ligne rapide de liaison entre Paris et l'aéroport de Roissy... d'autant plus qu'avec la correspondance 17 - 15 à Saint Denis Pleyel, il sera aussi possible de rejoindre La Défense en 35 minutes, ce que ne fera jamais CDG Express !

Qui plus est, la ligne 17 sera aussi plus attractive par son tarif. Il n'est pas encore connu... mais on peut se douter que ce sera bien moins que les 24 € de CDG Express...

Ce qui rendra donc la ligne 17 nettement plus intéressante que CDG Express !

RE 491 Collectif Pour le Triangle de Gonesse

La concurrence entre la ligne 17 Nord et CDG Express :

Elle a été soulignée dès la publication du rapport Auzannet de décembre 2012. Tant que les décideurs éviteront de décider, rien ne sera définitif.

CDG Express est un projet de liaison directe entre l'aéroport de Roissy et Paris-gare de l'Est. Actuellement le RER B passant par la gare du Nord ne capte que 19% du trafic entre Paris et l'aéroport. Le reste se retrouve dans les taxis, les bus ou les voitures bloqués dans les bouchons des autoroutes A1 et A3. Cet équipement régional d'initiative ADP et SNCF compléterait l'équipement international qu'est l'aéroport de Roissy et répondrait aux demandes récurrentes des touristes qui classent l'arrivée à Roissy comme l'une des moins accueillantes du monde.

Contre toute logique économique, le gouvernement n'a toujours pas tranché sur la concurrence des deux projets. C'est ainsi que le 13 octobre 2014, le Premier Ministre Manuel Valls « soutient les projets qui structurent le Grand Paris et pense à l'aménagement du Triangle de Gonesse avec le projet EuropaCity ». Il anticipe la réalisation de la ligne 17 nord jusqu'à Roissy pour 2024 et annonce CDG Express pour 2023.

A son tour, le Ministre des Affaires étrangères de l'époque Laurent Fabius, également en charge du tourisme a reçu le 25 novembre 2014 le député maire de Claye-Souilly, Yves Albarello. Concernant CDG Express le Ministre a déclaré, « il faut le faire, et vite, et même plus vite que prévu ».

En phase d'étude, le gouvernement prend la décision politique d'accélérer à la fois le calendrier des deux projets, alors que sur le plan technique, le chantier de la prolongation de la ligne 14 jusqu'à Pleyel s'avère beaucoup plus délicat que prévu et accuse un retard estimé à deux ans... Et la décision attendue par le rapport Auzannet est toujours repoussée à plus tard.

Avec l'enquête publique annoncée de mi-juin à mi-juillet 2016 et en l'absence de décision, la course entre les deux projets continue...

Réunion Le Mesnil Amelot/4 /Mme Margate, Conseiller Mitry Mory, 77

Le rapport de l'Autorité environnementale note 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.

Question 5.2 : L'incidence du projet CDG Express

Le dossier d'enquête publique du CDG Express précise que la ligne 17 Nord supposée mise en service simultanée jusqu'à Roissy capterait 10% du trafic local aérien éligible, soit environ 10 millions de voyages par an en 2025, et 5 millions en 2035, alors que cette part serait de 18% pour le CDG Express et que ces parts seraient stables dans le temps? La SGP partage t'elle ces évaluations ?

Quelle serait l'incidence sur la fréquentation de la ligne 17 Nord de la non réalisation du CDG Express?

Réponse de la SGP :

Le scénario étudié par la SGP était tenu de prendre en compte la réalisation de CDG Express toutes choses égales par ailleurs : la Société du Grand Paris a utilisé des hypothèses cohérentes avec le cadre d'analyse défini par CDG Express Etudes notamment concernant :

- la demande éligible
- la part modale TC hors CDG Express
- la part d'utilisation de la ligne 17 au sein des autres TC

Si la SGP s'est assurée d'être en cohérence avec ce cadre, elle ne se prononce pas sur les prévisions de trafic de CDG Express et en particulier sur sa part de marché future relativement aux modes routiers.

La non réalisation du CDG Express est un scénario qui n'a pas été étudié par la SGP. La ligne 17 Nord et le CDG Express sont des projets distincts qui ne visent globalement pas les mêmes types de passagers. En effet, CDG Express Etudes a réalisé des prévisions de trafic, avec et sans Ligne 17, qui montrent une différence pour CDG Express de l'ordre de 1 millions de passagers annuels entre les deux scénarios, chiffre qui représente environ 10% des trafics de CDG Express et de l'ordre de 2% des trafics de la ligne 17. Ceci illustre la faible intersection des ensembles « usagers ligne 17 » et « usagers CDG Express ».

Le projet Europacity

Il n'est pas possible d'anticiper sur les suites qui seront données au projet à l'issue du débat public. Il convient donc de prendre en compte ce projet dans les études de fréquentation de la ligne 17 Nord.

Compte tenu des éléments d'information mis à disposition du public lors du débat, il apparaît que les évaluations des déplacements et des répartitions modales liées à ce projet présentent de nombreuses incertitudes, notamment quant aux pointes de trafics routiers et à celles des voyageurs empruntant la ligne 17 nord.

Par ailleurs, en cas de non réalisation du projet Europacity, l'urbanisation du Triangle de Gonesse reste possible sur le site de ce projet ; elle génèrera aussi des déplacements.

RE 482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, 93

Gare Triangle de Gonesse: la SGP a estimé à l'horizon 2030 un flux de 15000 voyageurs /jour sur la gare du Triangle de Gonesse hors impact Europacity. De son côté, le maître d'ouvrage d'Europacity a estimé la fréquentation de l'équipement à 31 millions de visiteurs par an dont 25 millions se situent dans un périmètre d'accessibilité de 2h (en VP et/ou TC) Plus précisément, 12 millions des visiteurs attendus utiliseraient les TC dont 80% la Ligne 17, ce qui représente 10 millions de voyageurs par an (soit 27 400 voyageurs /jour). La gare du Triangle de Gonesse étant annoncée comme ayant vocation à constituer un élément pivot du projet urbain, sa capacité à absorber le flux généré par Europacity devra être démontrée (pages 60 et 61 de la pièce D).

RE 491 Collectif Pour le Triangle de Gonesse

Objectif: imiter l'usage de la voiture en faveur des transports en commun

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

qui voit passer 190 000 véhicules/ jour est-elle en mesure d'accepter un flux journalier supplémentaire de 145 000 déplacements?

CE 479 Communauté d'Agglomération Roissy- Pays de France

Attire l'attention sur l'impact des grands générateurs de trafic de la ligne 17 Nord, et notamment sur la spécificité d'EuropaCity, dont les heures de pointe seront décalées par rapport aux autres générateurs.

RE 444 M.CHAUVET Ingénieur retraité, Sevran, 93

Souigné comme point faible par le Commissaire général à l'investissement (pièce n° J-10), le trafic de la gare Triangle de Gonesse et de la ligne 17 Nord doit être évalué en cas de non réalisation d'EuropaCity, dont la réalisation dépend elle-même de cette gare Triangle de Gonesse, financée avec les deniers publics.

Je demande que l'étude finale et la réalisation tienne compte, à titre conservatoire, de la non réalisation d'EuropaCity.

Question 5.3 : L'incidence du projet EuropaCity

La SGP a-t-elle tenu compte des trafics générés par EuropaCity pour la ligne 17 Nord, notamment aux heures de pointe du matin et du soir, aux heures de pointe des grands salons et aux heures de pointe de la fréquentation d'EuropaCity ?

La SGP peut elle indiquer clairement l'incidence sur la fréquentation de la ligne 17 Nord du projet EuropaCity (en tenant compte non seulement des visiteurs mais aussi des employés) permettant d'évaluer la fréquentation de la ligne 17 Nord sans EuropaCity, d'une part, et d'autre part, dans ce dernier cas, avec une opération d'urbanisation de substitution comparable à celle prévue sur le reste de la ZAC du Triangle de Gonesse ?

S'agissant du risque de saturation routière aux heures de pointe de la fréquentation d'EuropaCity, quelles dispositions sont envisagées pour réserver un bon niveau de service sur la ligne 17 Nord et pour les transports de rabattement sur la gare Triangle de Gonesse ?

Réponse de la SGP :

Concernant la capacité de la gare Triangle de Gonesse à absorber les flux de trafics associés à EuropaCity, le dimensionnement de la gare repose sur des matrices de flux en gares qui intègrent les hypothèses de fréquentation annoncées par le porteur de ce projet, aux différentes heures de la journée et en particulier aux heures de pointe du matin et du soir.

Par ailleurs, l'offre de transport de la ligne 17 a été calculée en considérant les déplacements classiquement modélisés auxquels on a ajouté les trafics associés aux voyageurs aériens, aux visiteurs des grands salons et d'EuropaCity et ce, en tenant compte des pics horaires des différents trafics.

On estime que les visiteurs d'EuropaCity représenteront de l'ordre de 38% des flux annuels de la ligne 17 Nord et 34 % des flux journaliers un jour de salon. Concernant les employés de cet équipement, ils représenteront une part marginale de la fréquentation de la ligne. En effet :

- le chiffre de 11 800 emplois attendus par le porteur de projet sur EuropaCity peut être mis en regard des 40 000 emplois attendus à terme sur le seul quartier d'affaires de la ZAC par l'EPA Plaine de France, ou encore des 190 000 emplois prévus en 2030 par l'IAU sur l'ensemble des communes desservies par la ligne.
- par ailleurs, comme le suggère la question de la commission d'enquête, dans l'hypothèse d'une non réalisation d'EuropaCity, il est probable que d'autres projets

d'activité s'y substitue, avec leurs emplois et donc leurs trafics associés.

Comme rappelé dans le thème 4 de ce mémoire, la ligne 17 Nord n'est pas un projet de développement urbain, mais un projet de transport. Il est évident que l'accroissement de l'activité et de la population sur le territoire sera générateur de déplacements. C'est la raison pour laquelle il est indispensable d'associer à ce développement urbain un réseau de transport en commun performant – dans lequel s'inscrit la ligne 17 Nord –, et des mesures volontaristes en faveur du report modal afin d'éviter la saturation du réseau routier magistral. D'une façon plus générale, la mise en adéquation des projets de développement du territoire avec sa desserte en transport en commun est actuellement en cours de définition par le STIF. On peut mentionner l'« *étude des besoins de déplacement à destination du secteur de Roissy (STIF 2013)* » qui présente différents schémas de desserte ainsi que les aménagements associés, notamment des lignes de transport en commun en site propre comme le BHNS (ligne 20) actuellement en cours de réalisation.

Comme toutes les gares du Grand Paris Express, la gare Triangle de Gonesse va faire l'objet d'une démarche de pôle – dans ce cas précis pilotée par l'EPA Plaine de France –, associant tous les acteurs concernés et notamment les collectivités, le STIF et les porteurs de projet. Cette démarche sera initiée par une étude de pôle financée par la Société du Grand Paris, qui prendra en compte l'ensemble des modes de déplacement afin de répondre aux enjeux d'intermodalité à toutes les échelles.

Le prolongement de la ligne 7 à l'aéroport du Bourget

RE 55 Anonyme

La réalisation de la ligne 17 devrait inclure le prolongement de la ligne 7 au Bourget RER ! Cette liaison est indispensable comme prolongement de la ligne 7 vers Roissy !

Question 5.4 : La prise en compte de cette opération

Cette opération devrait être réalisée d'ici 2030. Les études de trafic l'ont-elles intégrée pour la situation de projet ? Quelle est son incidence sur la fréquentation de la ligne ?

Réponse de la SGP :

Si le prolongement de la ligne 7 au Bourget RER est un projet inscrit au SDRIF approuvé en 2013, ce projet n'a pas été lancé par le STIF à ce stade. Les modélisations de trafic 2030 n'intègrent pas cette offre supplémentaire et son incidence sur la fréquentation de la ligne n'a pas été étudiée.

Sujet 6 : L'évaluation de l'échéance de la saturation de la ligne 17

Les collectivités, les associations et le public s'interrogent sur la capacité de la ligne limitée par la longueur réduite à 54 m des rames et des quais, et en conséquence celle des gares. Certains posent la question de mesures conservatoires, l'allongement des ouvrages en cours d'exploitation pouvant avoir des incidences importantes notamment sur l'exploitation de la ligne.

Cette limitation de capacité accroît le risque de saturation de la ligne, alors que les associations et une partie du public estiment que les prévisions de trafic ne justifient pas un métro mais plutôt un val ou un BHNS.

Le dossier d'enquête affirme que les trafics sont sous évalués ; mais l'analyse des risques semble apporter une appréciation différente : « l'utilisation de différents modèles pour l'estimation des trafics pour le dimensionnement des systèmes et des ouvrages est garante de robustesse : elle permet de réduire le risque de sous dimensionnement ou de sur dimensionnement ».

Le rapport de contre expertise fait part de « l'incertitude du niveau de service annoncé compte tenu des optimisations qui seront décidées par l'exploitant, de l'importance du paramètre tarification pour les études de trafic, et recommande :

- d'approfondir la réflexion sur les problèmes de pointes de trafic : l'accroissement significatif récent de la part des transports collectifs dans le trafic total, les premières informations sur l'attractivité complémentaire éventuelle des lignes automatisées, les premiers éléments sur l'accentuation des phénomènes de pointe sur ces mêmes lignes ;
- de confirmer le réalisme de la vitesse commerciale et des temps de parcours ».

Les collectivités soulignent la capacité limitée liée à la longueur des rames et des quais. Certaines demandent leur allongement.

RE 427 Ville de Villiers-le-bel, 95

S'interroge sur la capacité de la ligne 17 Nord, limitée par :
la longueur des quais (réduite à 54 m, contre 108 m dans le projet initial du Grand Paris Express).

RE 445 Conseil Départemental du Val d'Oise, 95

S'interroge sur la capacité de la ligne 17 Nord, limitée par :
la longueur des quais (réduite à 54 m, contre 108 m dans le projet initial du Grand Paris Express).

RE 180 AUT

Un effet de décharge très limité

Comme indiqué dans la pièce H, les effets de décharge du réseau existant, RER B et D principalement, seraient « comparativement modérés » par rapport aux lignes 15 et 16. C'est donc l'un des principaux objectifs du Grand Paris Express qui n'est pas atteint avec ce projet.

RE 456 Environnement, 93

Alors que discours et études des différents projets incitent à un partage de l'ordre de 50%, du transport entre voiture et transports en commun, la participation de 5 contributeurs majeurs en déplacements sur ce territoire, pourrait saturer la ligne très rapidement. Le Commissariat Général à l'Investissement (CGI) souligne pour sa part que « Il n'est pas exclu, non plus, que les pointes de trafic soient, à l'avenir, plus accentuées que ce qui est actuellement prévu ».

RE 445 Conseil Départemental du Val d'Oise, 95

DEMANDE la préservation de la faisabilité technique de l'allongement des quais des gares de 54 mètres à 108 mètres de long, comme précédemment demandé sur le tronçon commun des lignes 16/17 entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER,

CE 479 Communauté d'Agglomération Roissy- Pays de France

S'interroge sur la capacité de la ligne 17 Nord, limitée par :

- la longueur des quais (réduite à 54 m, contre 108 m dans le projet initial du Grand Paris Express);
- Demande en conséquence :
- que soit étudié un allongement des quais en vue d'une augmentation de la capacité de la ligne.

CE 24 M.CHARREYRE, Ingénieur

Une ligne de transport régionale n'a pas à desservir tous les terminaux d'un aéroport. La gare CDG T2 semble plus intéressante à desservir grâce à l'emplacement de la gare RER et TGV. Pour des dessertes de terminaux particuliers (comme le T4) le prolongement du CDG VAL est plus pertinent et moins coûteux. De plus, la multiplication de gares régionales dans l'aéroport entachera la lisibilité de l'offre.

Questions 6.1 : L'analyse des incertitudes des études de trafic

Les incertitudes des prévisions de trafic sont très nombreuses. Il serait utile d'identifier les différents facteurs d'incertitudes afin de les estimer et de prévoir les études complémentaires pour les réduire et les maîtriser, puis d'établir des scénarios permettant d'estimer les trafics minimum et maximum suivant l'occurrence des facteurs les plus importants.

En outre, les études de trafics ont été limitées à l'horizon 2030, alors que l'évaluation socio économique prend en compte plusieurs décennies d'exploitation pour apprécier la rentabilité de l'investissement.

Pour assurer durablement un bon niveau de service, il paraît nécessaire de s'interroger sur les perspectives d'évolution du trafic au delà de 2030, et d'examiner la situation en 2050 pouvant correspondre à l'atteinte de la capacité maximum de l'aéroport de Roissy, de la réalisation de l'ensemble des opérations d'aménagement potentielles et de l'urbanisation induite par le projet.

La modélisation

Certains acteurs estiment qu'il conviendrait de se doter un nouveau modèle se substituant aux 3 modèles actuels pour obtenir des estimations plus fiables et plus rapides, répondant aux attentes spécifiques des services de l'Etat, du STIF et de la RATP. Qu'en pense la SGP ?

Les facteurs d'incertitude

Les parts modales

Les évaluations retenues pour le projet sont elles cohérentes avec la prise en compte des résultats de l'enquête globale des transports de 2010 et de l'objectif du PDUIF de la croissance de 20% des déplacements en transports en commun entre 2010 et 2020 ?

Les parts modales par type de déplacement sont elles cohérentes avec l'extrapolation des résultats des enquêtes de 2001 et de 2010 ?

L'évolution de ces parts au cours des dernières années a-t-elle une corrélation avec l'évolution de la saturation des autoroutes A1 et A3 ?

Dans la zone d'étude, quelle évolution de la répartition modale a été prise en compte entre la situation actuelle et la situation 2030 avec projet ? Que donne la comparaison entre cette évolution et les taux d'évolution nécessaires précisés dans le cadre de l'étude de la DRIEA- Étude d'aménagement et de déplacements du Nord Francilien janvier 2016- prenant en compte les limitations de la capacité routière ?

Peut envisager de lancer une enquête auprès des employés de la plateforme aéroportuaire pour connaître les raisons de leur choix modal notamment compte tenu des difficultés de circulation ; et pour les usagers de la route leur intention d'utiliser les transports collectifs lorsque la ligne 17 sera mise en service ?

Quelle est l'incertitude sur la part modale des visiteurs d'Europacity ?

Quelle évolution des parts modales a-t-elle été prévue au delà de 2030 ?

Quelles sont les incertitudes liées au coût d'usage de la voiture, à la tarification des transports ?

L'évolution de la capacité et du niveau de service du RER B.

L'évolution de la capacité de la ligne B (passage à des rames à 2 étages) a-t-elle été prise en compte ?

Les temps de parcours

Tiennent-ils compte de la partie en viaduc et des limitations de vitesse dues à sa géométrie (pentes, courbes, ...), de leur variation en fonction de la fréquentation nécessitant des arrêts en gare plus longs ? de l'importance de fréquentation nécessitant des arrêts en gare plus longs ?

La comparaison (et sa cohérence) avec l'évolution du trafic prévu sur le CDG Express au-delà de 2030. L'accroissement de la population et des emplois de la région va se poursuivre de même que celui des secteurs sud de l'Oise et de l'Aisne en lien avec celui de l'attractivité de la plate-forme aéroportuaire de Roissy. La vigilance en matière de densification minimum et de lutte contre l'étalement urbain favorable à l'utilisation de la voiture. Document H « encore plus après 2030 la ligne 17 servira de catalyseur aux projets d'extension des zones d'activités »

Pour le public s'intéressant à ces questions, il serait utile que les réponses de la SGP à la commission d'enquête soient illustrées par les « serpents de charge » y compris aux heures de pointe, avec et sans les trafics liés aux grands équipements et leurs pointes de fréquentation, permettant de comprendre dans quelles situations et à quelles échéances se trouvent les trafics les importants et leur localisation.

Réponse de la SGP :

Certains acteurs estiment qu'il conviendrait de se doter un nouveau modèle se substituant aux 3 modèles actuels pour obtenir des estimations plus fiables et plus rapides, répondant aux attentes spécifiques des services de l'Etat, du STIF et de la RATP. Qu'en pense la SGP ?

La question de la modélisation des déplacements de voyageurs en Ile-de-France a fait l'objet d'un rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable en mars 2015. Ce rapport faisait suite à la demande formulée par lettre du 4 juillet 2014 par le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris, à la Ministre de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.

A l'issue de son diagnostic, la mission du CGEDD recommande :

- l'extension des échanges d'expériences entre les différentes équipes de modélisation qui traitent de l'Île-de-France ;
- l'établissement d'un comité scientifique sur le modèle de celui de la SGP, en charge également de procéder à des tests de validation des modèles utilisés afin d'améliorer la confiance des décideurs et du public dans les résultats obtenus ;
- la mise en place d'une gouvernance des données utiles à la modélisation en s'inspirant des pratiques de grandes agglomérations étrangères ;
- l'engagement par la DRIEA de la préfiguration d'un modèle dynamique pour être en mesure de décider d'ici un an de l'étendue de la « dynamisation » du modèle futur

des services de l'État ;

- le renforcement des synergies de la DRIEA avec les organismes techniques et de recherche dépendant du MEDDE. Cela suppose de disposer de personnels d'un haut degré d'expertise pouvant s'y investir dans la durée ;
- l'étude par l'État du degré de mutualisation envisageable pour un modèle dynamique entre une large pluralité d'acteurs, à l'instar de ce que pratiquent des agglomérations comme Lyon ou Toulouse, notamment pour en partager les coûts et les productions.

A ce stade des réflexions, il ne s'agirait donc pas de se doter d'un nouveau modèle se substituant aux modèles actuels mais plutôt, entre autres, d'une mutualisation envisageable pour un modèle dynamique qui viendrait compléter les outils existants.

Pour la SGP, le recours croisé aux modèles institutionnels déjà existants en Ile-de-France a été une opportunité pour fiabiliser globalement les résultats en permettant de :

- ne pas dépendre des résultats produits par un modèle unique ;
- disposer de fourchettes à partir des résultats obtenus en alimentant les modèles avec les mêmes jeux d'hypothèses ;
- conforter les grandes caractéristiques du projet (niveaux de trafic attendus, structure de charge des lignes, effet sur les autres réseaux...) ;
- identifier les secteurs ou problématiques « sensibles » au regard des fourchettes obtenues ;
- dans une optique de dimensionnement (du système de transport, des espaces...), limiter le risque de sous-évaluation de la demande en adoptant une approche conservatrice (priviliégiant les valeurs « hautes »).

Les évaluations retenues pour le projet sont elles cohérentes avec la prise en compte des résultats de l'enquête globale des transports de 2010 et de l'objectif du PDUIF de la croissance de 20% des déplacements en transports en commun entre 2010 et 2020 ?

Les résultats de l'enquête globale transports de 2010 ont permis d'alimenter les différents modèles de trafics. Ils sont donc pris en compte in fine dans les prévisions de trafic calculées par ces outils.

Pour rappel méthodologique, les modèles de trafics ont été calés sur les trafics actuels c'est-à-dire qu'ils sont paramétrés de façon à reproduire la situation actuelle. Sur cette base, on modifie les hypothèses d'offre et de demande pour calculer une situation future.

Concernant la situation 2020, les objectifs du PDUIF ne sont pas un entrant de modélisation, mais seraient plutôt le résultat d'une politique d'offre de transport. Il appartiendra au STIF notamment dans son évaluation du SDRIF d'estimer ex ante si la politique publique aura permis d'atteindre cet objectif.

Les parts modales par type de déplacement sont elles cohérentes avec l'extrapolation des résultats des enquêtes de 2001 et de 2010 ?

Les parts modales qui résultent des modélisations sont le résultat d'un calcul de tous les déplacements à l'échelle de l'Ile-de-France et des choix modaux qui s'opèrent sur chaque déplacement, sur la base de formulation propres à chaque modèle. Ce travail complexe est

beaucoup plus robuste que la simple extrapolation de l'évolution des parts modales observée entre 2001 et 2010 qui ne donnerait pas de résultats fiables surtout dans le contexte d'un territoire en développement.

L'évolution de ces parts au cours des dernières années a-t-elle une corrélation avec l'évolution de la saturation des autoroutes A1 et A3 ?

L'évolution des pratiques modales au cours des dernières années s'explique par de nombreux facteurs : amélioration de l'offre TC, saturation du réseau routier, prix du carburant, mesures d'encouragement pour de nouvelles pratiques (modes doux, etc). Ces phénomènes sont étudiés attentivement par le STIF notamment à travers l'enquête globale transport.

Dans la zone d'étude, quelle évolution de la répartition modale a été prise en compte entre la situation actuelle et la situation 2030 avec projet ?

La répartition modale dans le secteur d'étude que l'on pourrait extraire des modèles de trafic est un résultat et non un entrant. Dans le cadre de l'évaluation socio-économique du programme, les prévisions de trafic permettent de calculer l'impact du Grand Paris Express sur la part modale des transports en commun à l'échelle de l'Île-de-France. L'exercice n'a pas été fait concernant l'impact de chaque tronçon sur la répartition modale des déplacements en origine ou destination de chaque commune desservie.

Que donne la comparaison entre cette évolution et les taux d'évolution nécessaires précisés dans le cadre de l'étude de la DRIEA- Étude d'aménagement et de déplacements du Nord Francilien janvier 2016- prenant en compte les limitations de la capacité routière ?

L'étude de la DRIEA intègre dans son analyse toute l'offre de transport future, y compris la ligne 17 Nord. Les taux d'évolution des trafics routiers et transport en commun y figurant intègrent donc déjà les gains de part modale TC associés à la mise en service de la ligne 17 Nord. Le rapport d'étude propose pour les différentes grandes zones du territoire des indicateurs qualitatif d'effort modal.

Peut envisager de lancer une enquête auprès des employés de la plateforme aéroportuaire pour connaître les raisons de leur choix modal notamment compte tenu des difficultés de circulation ; et pour les usagers de la route leur intention d'utiliser les transports collectifs lorsque la ligne 17 sera mise en service ?

L'intérêt d'une enquête auprès des employés de la plateforme aéroportuaire reste limité compte tenu de celles déjà réalisées par Aéroports de Paris. En outre, il y a lieu de noter que les employés de la plateforme ne représenteront qu'une part limitée du total des usagers de la ligne (de l'ordre de 7%) et que le travail en horaire décalé limite de toute façon l'intérêt des transports en commun pour une grande partie de ces employés.

Quelle est l'incertitude sur la part modale des visiteurs d'Europacity ?

La Société du Grand Paris n'a pas connaissance de la méthodologie retenue par le porteur de projet pour estimer la part modale de ses visiteurs. Le porteur de projet serait plus à même de répondre à cette question. Le sentiment de la SGP est que la part modale TC affichée est un objectif volontariste.

Quelle évolution des parts modales a-t-elle été prévue au delà de 2030 ?

Dans le bilan socio-économique, il n'a pas été considéré d'évolution des parts modales en tant que telle au-delà de 2030, mais plutôt une hypothèse de croissance tendancielle des trafics TC (0,5%/an jusqu'en 2070).

Quelles sont les incertitudes liées au coût d'usage de la voiture, à la tarification des transports ?

Les prévisions de trafics présentent entre autres une sensibilité au coût d'usage de la voiture et dans une moindre mesure à la tarification des transports. Les incertitudes liées au coût d'usage de la voiture sont liées :

- à l'évolution du coût du carburant
- à d'éventuelles évolutions technologiques
- à d'éventuelles nouvelles taxes
- ...

A ce stade, les coûts d'usage de la voiture considérés dans les modèles de trafics et dans les bilans socio-économiques correspondent à un scénario considéré comme le plus probable.

Il n'a pas été fait de test de sensibilité sur le coût d'usage de la voiture et notamment sur le prix du pétrole dans les prévisions de trafic du Grand Paris Express.

La tarification future des transports, quant à elle, dépendra d'arbitrages politiques futurs. En l'absence de visibilité, on a considéré une projection de la tarification actuelle. Il n'y a donc pas eu de test de sensibilité sur une évolution à la hausse ou à la baisse du tarif des transports.

L'évolution de la capacité de la ligne B (passage à des rames à 2 étages) a-t-elle été prise en compte ?

L'évolution de la capacité de la ligne B a bien été prise en compte, l'offre modélisée intégrant le Schéma directeur Nord+.

Les temps de parcours tiennent-ils compte de la partie en viaduc et des limitations de vitesse dues à sa géométrie (pentes, courbes, ...), de leur variation en fonction de la fréquentation nécessitant des arrêts en gare plus longs ? de l'importance de fréquentation nécessitant des arrêts en gare plus longs ?

Tous ces paramètres ont été pris en compte pour le calcul des temps de parcours.

Pour le public s'intéressant à ces questions, il serait utile que les réponses de la SGP à la commission d'enquête soient illustrées par les « serpents de charge » y compris aux heures de pointe, avec et sans les trafics liés aux grands équipements et leurs pointes de fréquentation, permettant de comprendre dans quelles situations et à quelles échéances se trouvent les trafics les importants et leur localisation.

Les serpents de charge ont été transmis à la commission d'enquête ainsi que l'explication associée : ils ne sont calculés que sur la base des déplacements classiques. Afin de déterminer le niveau de service futur, c'est la charge maximale de ce serpent de charge qui a été considérée, c'est-à-dire l'intergare la plus fréquentée (en pratique la section Le Bourget RER – Le Bourget aéroport). A cette charge maximale ont été ajoutés les trafics associés aux grands équipements aux différentes heures de la journée, ces chiffres figurant dans une note également transmise à la commission d'enquête.

Une partie de ces trafics exceptionnels liés aux grands équipements nous a été fournie par les partenaires concernés à titre confidentiel. La Société du Grand Paris ne peut donc pas les communiquer au public.

Question 6.2 : L'évolution du trafic au-delà de 2030.

L'accroissement de la population et des emplois de la région et dans le nord est francilien va se poursuivre de même que celui des secteurs sud de l'Oise et de l'Aisne en lien avec celui de l'attractivité de la plate forme aéroportuaire de Roissy.

ADP prévoit une croissance du trafic aérien avec 120 millions de passagers à l'horizon 2050. La part modale d'utilisation des transports en commun va certainement continuer à croître compte tenu de la stabilité prévisible du réseau routier.

Dans ces conditions pourquoi retenir un taux d'augmentation des trafics de 0,5% /an après 2030 alors que les évaluations dans le cadre du dossier CDG Express retiennent des taux plus importants ?

Réponse de la SGP :

Le taux d'augmentation des trafics TC de 0,5%/an est un taux normatif retenu dans l'évaluation socio-économique, pour l'ensemble des transports en commun à l'échelle de l'Île-de-France et ce jusqu'en 2070, sans considérer de phénomènes locaux. Ce taux est prudent compte tenu des échelles spacio-temporelles considérées.

Les trafics CDG Express sont tout à fait spécifiques compte tenu de la clientèle à laquelle ils s'adressent et font donc l'objet d'une modélisation de trafic dédiée et de prévision de croissance ad hoc ciblées précisément sur les objectifs de croissance d'ADP.

Question 6.3 : L'estimation de la date à laquelle la ligne devrait être saturée

La SGP peut elle établir un scénario de fréquentation minimum (devant inclure un projet alternatif à Europacity sur le Triangle de Gonesse, non réalisation de la gare du T4, ...) et un scénario de fréquentation maximum (devant inclure Europacity et la non réalisation de CDG Express, ...) ?

Finalement, à quelle date la SGP estime-t-elle l'atteinte de la saturation de la ligne 17 suivant les scénarios ?

Réponse de la SGP :

Un test de sensibilité, qui peut être qualifié de scénario minimum, a été établi comme mentionné en note de bas de page 74 de la pièce H du dossier. Ce scénario a consisté à ne pas prendre en compte les trafics associés au projet de pôle EuropaCity et à ne retenir les trafics associés au Parc des Expositions Paris Nord Villepinte et à l'aéroport Charles-de-Gaulle qu'à hauteur de leur fréquentation actuelle.

Le scénario présenté est considéré par la SGP comme le plus probable et intègre les objectifs de développement des grands équipements. En revanche, la SGP n'a pas étudié de scénario sans réalisation de CDG Express comme vu à la question 5.2 ci-dessus où il est indiqué que les deux projets ne s'adressent pas aux mêmes segments de trafic.

Compte tenu du niveau d'incertitude associé tant aux prévisions de trafics classiques, qu'aux prévisions de fréquentation des grands équipements à long terme, il est délicat d'estimer

l'évolution des trafics de la ligne 17 Nord à long terme. Dans le bilan socio-économique, on a retenu une croissance de 0,5% par an sur le long terme. Mais cette augmentation est annuelle et normative et s'applique à l'échelle de l'Île-de-France. Elle ne signifie pas directement que le trafic d'heure de pointe va croître de 0,5% par an. Une partie de la croissance de trafic pourrait concerner les heures creuses ou des heures de pointe plus étalées, en particulier sur la ligne 17 Nord. On ne peut donc appliquer cette croissance de 0,5 %/an aux chiffres de trafics permettant de dimensionner gares et offre de service. Concernant les gares, on effectue le dimensionnement sur la base des chiffres 2030, en appliquant une méthode maximisante ainsi que des marges supplémentaires de dimensionnement qui permettent de garantir la bonne capacité des espaces post 2030. Concernant l'exploitation, on considère de la même façon que les marges prises et notamment le coefficient d'hyperpointe d'une part et l'augmentation de la fréquence d'autre part permettent de garantir une capacité adaptée post 2030. Enfin, à long terme, il est probable que la technologie et notamment le matériel roulant auront évolué. Pour toutes ces raisons, il n'est pas possible d'estimer une date d'atteinte de la saturation de la ligne 17 Nord.

Sujet 7 : La sécurité et la sûreté

Ce sujet a été peu abordé par le public. Il concerne l'ensemble des dispositions prévues pour assurer la sécurité des ouvrages, des usagers et des personnes concernées par l'entretien et l'exploitation compte tenu des spécificités de la ligne et de son contexte.

RE 32 M .GODART

Est-il bien raisonnable de construire dans une zone si voisine d'un aéroport où un crash n'est pas impossible puisque ce scénario s'est déjà produit à plusieurs reprises?

RE 76 Anonyme

Sur certains points du tracé le futur métro circule à -40 m de la surface.

Bien qu'un point d'accès (puits ou gare) se situe tous les 800 m, quel est le temps de réponse et le mode d'intervention des secours pour un train bloqué et en danger à 400 m d'un accès ?

Un process a t il été validé par les sapeurs pompiers?

Question 7.1 : Quelles dispositions ont été prévues en matière de sécurité et de sûreté ?

Réponse de la SGP :

RE 32 :

De façon générale, l'hypothèse d'un crash d'avion n'est pas prise en compte dans l'établissement des documents d'urbanisme. Seules les servitudes règlementaires liées à la présence d'un aéroport sont prises en compte en ce qui concerne les contraintes de constructibilité.

RE76 :

La construction du tunnel ferroviaire de la L17 Nord doit respecter l'arrêté du 22 novembre 2005

relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes. Cet arrêté définit les exigences de sécurité pour lutter contre les risques d'incendie, de panique, et contre les conséquences d'un incendie et impose, entre autres :

- des accès de secours tous les 800 m ;
- des dispositifs suivant la profondeur des puits.

Tout système de transport public guidé est soumis aussi à la réglementation précisée par le décret n°2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés (dit décret STPG). Ce décret a introduit une procédure d'autorisation pour engager les travaux et pour la mise en exploitation des systèmes de transport public guidés urbains de personnes. Le système de transport de la ligne L17 Nord doit faire l'objet d'une démonstration de son niveau de sécurité conformément aux objectifs de sécurité définis dans le Dossier de Définition de Sécurité (DDS) du projet de Réseau de Transport Public du Grand Paris. Cette démarche prend en compte les échanges préalables avec les services de secours mais aussi leurs avis.

Avant la mise en service un Plan d'Intervention et de Secours (PIS) pour l'organisation des secours est initiée par la mission de préparation à l'exploitation et à la maintenance et le futur gestionnaire des infrastructures (RATP-GI), en relation avec les services de secours. Ce PIS sera consolidé par l'exploitant et autres mainteneurs dès lors qu'ils auront été désignés par le STIF.

Thème 6 : La concertation, la communication

Une concertation a été mise en œuvre dans l'élaboration du projet avec les principaux acteurs économiques, dès 2011, par la mise en place de comités de pilotages avec les élus locaux pour définir l'implantation et les caractéristiques des gares et des ouvrages. Le positionnement du tracé, des gares et des puits résulte d'une réflexion menée en concertation avec les collectivités territoriales et les acteurs concernés : STIF, services de l'Etat et opérateurs de transport.

Un débat public a été organisé et différents relais ont été mis en place en direction du public : site internet dédié, diffusion d'une newsletter.

La communication propre à l'enquête publique, mise en place suivant les modalités légales, a été renforcée par divers moyens d'information : tenue de réunions publiques, flyers, affichages complémentaires, site internet, etc.

Par ailleurs, l'information quant à la réalisation du projet et des travaux qui le constitue a été prévue dans le dossier d'enquête.

Ce thème a été abordé à 11 reprises dans les observations.

Les observations portent plus particulièrement sur les sujets suivants : la fragmentation des consultations et procédures ainsi qu'une demande de concertation spécifique avec la profession agricole.

Sujet 1 : la fragmentation des consultations et procédures

Des observations ciblent la fragmentation des consultations et procédures sur des projets qui s'inscrivent dans un même territoire : l'enquête publique relative au projet de Ligne 17 Nord, le débat public relatif à EuropaCity, la concertation relative au projet de ZAC Triangle de Gonesse et la mise à disposition du public de l'étude d'impact de cette ZAC, l'enquête publique relative au projet CDG Express, un projet de golf. Plusieurs observations mettent en exergue ce sujet, et plus particulièrement :

RE 295 M. Delcombre, Conseiller Municipal de Soisy-sous-Montmorency

« A l'évidence, il faudrait que les deux projets ligne 17 et CDG Express soient débattus ensemble, de même que les divers projets d'aménagement concernant ces zones ;

RE 362 L'Association France Nature Environnement

que trois consultations sont conduites séparément et en parallèle sur des projets qui sont intimement liés : débat public sur EuropaCity, consultation publique sur la ZAC du Triangle de Gonesse et enquête publique sur la ligne 17 nord.

Cette approche ne répond pas à la directive européenne dite « Plans et programmes » de 2012 et ne garantit pas la participation du public ;

RE 491 Le Collectif pour la Protection du Triangle de Gonesse

« de façon délibérée, les porteurs des projets ZAC du Triangle de Gonesse, ligne 17 nord et EuropaCity ont décidé de poursuivre des procédures administratives indépendantes les unes des autres, ce qui est contraire aux règles démocratiques et que le CPTG conteste.

Comme si le saucissonnage ne suffisait pas, les calendriers se catapultent entre trois procédures de nature différente: un dossier mis en « consultation publique » pour un mois par l'EPA Plaine de France pour la ZAC du Triangle de Gonesse, au moment où une enquête publique d'un mois sur la ligne 17 nord est organisée par la Société du Grand Paris (SGP), en plein milieu d'un débat public de

3 mois ½ conduit par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) sur le projet EuropaCity. Sans oublier l'absence totale de concertation au Nord du Triangle de Gonesse sur un golf de 90 ha porté par la commune de Roissy, sur un PRIF.

L'étude approfondie des différents dossiers est impossible pour des bénévoles associatifs dont beaucoup exercent une activité professionnelle et c'est encore plus vrai pour les personnes moins expérimentées. Tout ceci ne peut que contribuer à la faible participation des habitants des territoires concernés. Sur la forme, le CPTG exprime la plus vive protestation contre le saucissonnage de procédures différentes et leur accumulation au même moment.

Pour le CPTG, le débat sur la question de l'opportunité de la ligne 17 nord n'est pas clos. il n'est pas acceptable de considérer que le débat public sur l'ensemble du projet a permis de régler la question de l'opportunité de chaque ligne et de chaque gare » ;

RE 456 Environnement 93

considère « que les consultations en cours et annoncées sur les territoires du Nord-est Francilien, organisées sur un espace de temps réduit, auraient dû être rassemblées dans une approche globale, telle que le préconise la directive européenne dite «Plans et programmes » de 2011 , pour une meilleure participation du public et une prise en compte concrète de l'ensemble des effets cumulés. Projet EuropaCity , Ligne 17 Nord, CDG Express sont si intimement liés qu'ils auraient dû être traités dans le même débat Public.

L'ensemble du réseau Nord vers Roissy aurait dû faire l'objet d'une étude globale prenant en compte les besoins des voyageurs utilisant les transports aériens, des salariés travaillant sur l'aéroport, des habitants du Nord de la Seine-Saint-Denis. L'enquête publique menée sur le projet de la ligne 17 ne convient pas à ce débat »

RE 425 Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

: « attire l'attention et la vigilance de la SGP afin que des précautions et dispositions adaptées pour une insertion urbaine, architecturale et paysagère optimisée soient retenues dans les études de définition du projet de gare lui-même (maîtrise d'ouvrage SGP) articulée avec les projets de gare routière et parc-relais (maîtrise d'ouvrage STIF). Les études de définition des aménagements prévus seront conduites en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, dont la commune du Mesnil-Amelot et le Département de Seine-et-Marne »

CE 5 Chambre d'Agriculture Interdépartementale d'Ile-de-France

« l'impact du projet de la ligne 17 Nord est étroitement lié à la réalisation du projet de ZAC du Triangle de Gonesse sur 299 ha comprenant le projet Europacity sur 80 ha conformément aux dispositions du SDRIF.

Le saucissonnage des différents projets d'aménagement et leur présentation parallèle (ligne 17 nord, ZAC du Triangle de Gonesse et Europacity) ne permet pas d'avoir une vision claire de l'impact sur l'agriculture, de la consommation importante des terres agricoles, du phasage de réalisation et du calendrier des travaux. L'enjeu sera fort pour les exploitations agricoles concernées».

A cet effet, **l'Autorité environnementale** a demandé de préciser les raisons pour lesquelles les maîtres d'ouvrage de la ZAC et d'EuropaCity n'ont pas proposé de faire porter le débat public sur un seul et même projet incluant EuropaCity et, à défaut d'un débat public portant sur l'ensemble, d'indiquer en quoi le projet de création de ZAC serait modifié, en fonction des différents scénarios pris en compte.

L'EPA Plaine de France, en réponse à l'Autorité environnementale et, en tant que maître d'ouvrage de la ZAC du Triangle de Gonesse, précise que la mise en œuvre de concertation relative à la création de la ZAC du Triangle de Gonesse répond aux exigences du code de l'urbanisme, que les procédures de concertation et de débat public peuvent être prises indépendamment l'une de l'autre, dans la mesure où elles ne concernent pas strictement le même périmètre et que ces procédures peuvent être suivies indépendamment l'une de l'autre puisqu'elles relèvent de fondements législatifs distincts.

Par ailleurs, le dossier de création de ZAC ne fige en rien le projet, ni son économie globale, lesquels demeurent susceptibles d'évoluer au cours de la procédure de ZAC encadrant les dossiers de création et de réalisation ZAC.

Réponse de la SGP :

En tant que maître d'ouvrage du Réseau de Transport Public du Grand Paris, programme auquel appartient le projet de la ligne 17 Nord, la Société du Grand Paris porte les procédures propres au projet dont elle a la charge, conformément aux codes de l'expropriation pour cause d'utilité publique, de l'urbanisme, du patrimoine, de l'environnement et au code forestier.

Dans un souci de cohérence urbaine, les maîtres d'ouvrage des différents projets du territoire coordonnent leurs études, cependant ces projets et leurs procédures associées restent distincts.

L'étude d'impact a analysé les effets cumulés des différents projets environnants dont la SGP avait connaissance ; par exemple, le projet de ligne CDG Express est identifié en pages 283, 284 et 297 de la pièce G1. Les effets cumulés de ce projet environnant ont été analysés au chapitre 5 de la pièce G2, page 359 à 389.

Sujet 2 – la concertation spécifique avec la profession agricole

La profession agricole souhaite qu'une concertation spécifique soit mise en place avec elle quant à la circulation des engins agricoles ainsi que les diverses problématiques que l'ouvrage va poser :

La commune de Mauregard (Mauregard/1) ainsi que Mme BLANCARD, Exploitante agricole (Mauregard/ 2) demandent « que la SGP organise rapidement une concertation avec la profession agricole afin d'évoquer les problématiques que l'ouvrage va lui poser en matière de circulation des engins agricoles pendant et après les travaux, le rétablissement des échanges entre les exploitations, les occupations temporaires ».

Et une suggestion :

M. Cheddour (Le Bourget/2) qui, évoquant une exposition qui a eu lieu à Boulogne-Billancourt, propose que la maquette de la future gare du Bourget soit exposée quelques semaines en mairie du Bourget et que les bourgetins puissent venir la voir, voir aussi la vidéo ainsi qu'une animation soit faite autour de ce projet. Particulièrement auprès des jeunes.

Question 2.1 concertation spécifique avec la profession agricole

Quelle concertation spécifique sera mise en œuvre avec la profession agricole ?

Réponse de la SGP :

La Société du Grand Paris développera des actions de concertation spécifiques avec la profession agricole en s'appuyant notamment sur la Chambre d'Agriculture de Seine-et-Marne pour le secteur du Mesnil-Amelot en particulier, ou encore sur la Chambre Interdépartementale d'Agriculture de l'Île-de-France. Cette concertation abordera les problématiques très concrètes de circulations des engins agricoles pendant et après travaux, ou encore des ensemencements au regard des périodes de travaux envisagés et ce, dès les

premières actions pouvant avoir des impacts sur les exploitations tels que travaux de sondages, de diagnostic archéologique par exemple.

Questions 2.2 complémentaires de la commission :

1/ La Société du Grand Paris a prévu dans le dossier soumis au public divers moyens permettant d'assurer l'information sur l'avancement du projet. A l'instar des agriculteurs et de leur problématique propre, de quelle façon seront informés les différents acteurs du territoire quant à l'avancement du projet, ses difficultés ou interrogations éventuelles ?

Réponse de la SGP :

Pour mener à bien la construction d'un tel projet en lien avec l'ensemble de ses partenaires, la SGP a mis en place une méthode fondée sur la concertation, le dialogue et l'échange. Cette méthode, initiée dès la fin du débat public en 2011, a vocation à se poursuivre jusqu'à la mise en service du futur métro.

Ainsi, toutes les gares du Grand Paris Express font l'objet de comités de pilotage qui rassemblent, à chaque fois les maires, les présidents des communautés d'agglomération et des conseils départementaux, les services de l'État, les représentants du STIF et des entreprises de transport concernées (SNCF Réseau, SNCF Mobilités, RATP et ADP). Chacun des comités de pilotage est précédé de comités techniques.

Lorsqu'un projet entre en phase « travaux » (comme c'est le cas sur la ligne 15 Sud depuis 2015 et la ligne 16 depuis 2016), la SGP met en place des « comités de suivi des travaux », instances de dialogue au plus près du territoire, qui constituent la porte d'entrée des élus, des acteurs économiques et des citoyens pour disposer d'un regard global et transversal de l'ensemble des travaux sur chaque commune.

Ces comités permettent

- d'anticiper les stratégies à mettre en œuvre ;
- d'assurer la cohérence des actions à mener ;
- de fédérer les différents acteurs,

tout cela afin d'expliquer, d'atténuer les inquiétudes et d'améliorer l'acceptabilité des chantiers sur le territoire.

Les réunions des comités seront présidées conjointement par le maire (ou son représentant) et par la SGP. Pourront y participer tous les acteurs présents aux comités de pilotage, mais aussi les riverains – particuliers ou entreprises – et des représentants des commerçants ou de la profession agricole, le cas échéant.

Elles s'organiseront avec une fréquence adaptée en fonction de la complexité de chaque chantier. Elles se tiendront au plus près des chantiers pour un meilleur suivi des opérations et pourront s'accompagner de visites sur site.

Ces réunions constitueront des moments d'échanges privilégiés pour aborder les sujets suivants :

- le calendrier et l'état d'avancement des travaux ;
- les impacts liés aux chantiers ;
- le plan de management de chantier qui anticipe les possibles gênes et identifie les

- moyens pour les atténuer ;
- l'état des lieux des attentes et avis des riverains et commerçants ;
 - le pilotage de la communication chantier, avec une articulation entre le plan de communication de la SGP et ceux des collectivités locales.

En parallèle de ces comités de suivi des travaux, des réunions publiques pourront être organisées en lien avec les villes afin d'informer régulièrement les habitants de l'avancement des travaux.

2/ Une exploitation agricole se construit dans le temps, les saisons. Aussi, les agriculteurs ont la nécessité de prévoir leurs cultures et, en conséquence, de connaître l'échéance de l'exploitation agricole. Comment sera fixé le terme de cette exploitation en fonction des travaux à entreprendre pour la réalisation du projet et quelle en sera l'anticipation informative prévue ?

Réponse de la SGP :

Pour assurer la maîtrise foncière des terrains nécessaires à la réalisation du réseau de transport, la Société du Grand Paris procède à des contacts individualisés avec les propriétaires et occupants, avec l'appui d'un marché d'assistance foncière composé de négociateurs fonciers, d'experts immobiliers, d'avocats, de géomètres, qui mène les missions d'identification des parcelles et des emprises foncières, et engage toutes les négociations amiables avec les propriétaires privés et les exploitants des activités agricoles. Ces prises de contacts sont réalisées en amont de la date de démarrage des travaux (1 à 2 ans avant) et doivent permettre dans le cadre des négociations amiables de se mettre d'accord sur la valeur des terrains agricoles qui seront à acquérir pour les besoins du réseau de transport, ce qui permettra de bien définir les indemnités qui seront versés à titre compensatoire. Ces indemnités, de plusieurs sortes, sont souvent calculées à partir des références des ventes des terrains agricoles lorsque cela concerne une acquisition ou à partir des barèmes issus des chambres d'agriculture lorsque cela concerne des pertes constatées sur des récoltes.

Les prises de contact par notre opérateur foncier sont l'occasion également d'étudier les spécificités des exploitations pour proposer des compensations ou un remembrement qui permettra de poursuivre l'activité agricole. Pour ce faire la SGP a signé une convention avec la SAFER qui a pour but de favoriser le maintien des activités agricoles ou sa reconstitution sur d'autre localisation lorsque le projet du Grand Paris vient à s'implanter sur des parcelles agricoles.

Dans la mesure du possible les négociations pour l'acquisition des parcelles sont engagées en tenant compte du calendrier agricole, afin d'éviter les pertes de revenus pendant la période des récoltes. Des prises de possessions différées sont négociées dans ce cas.

Selon l'étude d'impact, les seuls espaces agricoles concernés devraient être ceux situés au Mesnil-Amelot. En effet, la première phase d'urbanisation du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse (70 000 m² environ) sera livrée dès 2022 avant la mise en service de la gare « Triangle de Gonesse ». De la même manière, les travaux de la phase 2 seront largement engagés. Les espaces agricoles de Tremblay-en-France, traversés par la ligne 17

Nord, sont quant à eux concernés aujourd'hui par les travaux de réalisation de la ZAC AeroliansParis.

La Société du Grand Paris portera une attention particulière, dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre, à l'optimisation des emprises chantier pour les réduire au strict nécessaire et maintenir le fonctionnement agricole. En fonction de l'impact du projet sur les exploitations et des attentes des agriculteurs, la Société du Grand Paris sollicitera l'intervention de la SAFER pour définir les besoins de compensation le cas échéant.

Dans les études de conception par la maîtrise d'œuvre, une attention toute particulière sera apportée sur le remembrement des cheminements agricoles – en liaison avec les exploitants et les organismes agricoles – pour garantir les accès aux parcelles. Des compensations avec la mise à disposition d'autres parcelles aux moins équivalentes en surface et en valeur agricole pourront être réalisées en concertation avec les agriculteurs.

Thème 7 : Coût, financement, impact foncier, tarification, évaluation socio économique

Ce thème apparaît dans 16 sujets d'observations sur un total de 664 ; cependant, il concerne également la plupart des motifs évoqués dans la justification des avis défavorables (cf Thème12) et la présentation des contre propositions associées à ces avis.

Les sujets abordés sont les suivants :

- Les coûts ;
- Le financement ;
- L'évaluation socio économique.

Sujet 1 : Les coûts

Les observations estiment que les coûts ne sont pas détaillés eu égard à l'importance de l'opération, qu'ils sont certainement sous évalués, qu'ils ne comprennent pas la totalité des coûts de maintenance, d'exploitation et d'entretien.

Par ailleurs, elles posent la question du coût de certains ouvrages : gares du Triangle, du T4 et de la desserte du Mesnil-Amelot.

RE 362 FNE

Les seules zones d'habitations desservies par la ligne 17 seraient un quartier de Blanc- Mesnil et le Mesnil-Amelot, village d'environ 900 habitants qui ne pourra pas se développer à cause de sa proximité avec l'aéroport. Son utilisation par les habitants du territoire traversé sera donc très faible. Quand on connaît l'énormité des coûts des transports collectifs, installer un métro lourd uniquement pour relier des pôles économiques ou satisfaire des déplacements vers et depuis les aéroports est un non sens économique.

En outre, il ne suffit pas d'investir, il faut aussi financer l'exploitation et la maintenance, donc prendre en compte les frais récurrents de fonctionnement. Le dossier ne donne aucune estimation des coûts de fonctionnement alors que c'est peut-être le plus important, car faire fonctionner un métro peu fréquenté pour des centaines d'années a un coût !

RE 24 M. CHARREYRE

La présence de 2 gares à l'aéroport de Roissy n'est pas d'intérêt public. Seule une desserte de l'aéroport est d'intérêt public. Une ligne de transport régionale n'a pas à desservir tous les terminaux d'un aéroport. La gare CDG T2 semble plus intéressante à desservir grâce à l'emplacement de la gare RER et TGV. Pour des dessertes de terminaux particuliers (comme le T4) le prolongement du CDG VAL est plus pertinent et moins coûteux.

- La gare du Mesnil Amelot est inutile et n'est pas d'utilité publique. L'annexe financement ne contient que 2 pages. Ce qui est un peu léger pour un projet à 2,5 Milliard d'euros.. De plus, aucun coût de fonctionnement n'est indiqué, alors que c'est peut-être le plus important, car faire fonctionner un métro peu fréquenté pour des centaines d'années à un coût.

RE 491 COLLECTIF POUR LE TRIANGLE DE GONESSE

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

Pour le Commissaire général à l'investissement, une réflexion particulière sur le rôle, ou même l'intérêt, de la future gare du Mesnil-Amelot mériterait d'être entreprise. »

Le coût d'investissement pour la réalisation des infrastructures du tronçon du Grand Paris Express reliant la gare « Le Bourget RER » (gare exclue) à la gare « Le Mesnil Amelot », hors matériel roulant et acquisitions foncières, s'élève à **2,546 milliards d'euros HT** aux conditions économiques de janvier 2012 incluant des provisions, ventilées sur chaque poste, couvrant notamment les déviations de concessionnaires, les éventuels traitements de sol, la dépollution ainsi que les aléas pour incertitude à ce stade des études.

Les deux sections du tronçon successivement mises en service, respectivement à l'horizon 2024 et à l'horizon 2030, sont définies comme suit :

La section Le Bourget RER – Aéroport Charles de Gaulle (horizon 2024) est délimitée par :

- L'ouvrage annexe situé au nord-est de la gare « Le Bourget RER », sur le territoire de la commune du Bourget, qui constitue également un puits de sortie de tunneliers en phase travaux ainsi qu'un ouvrage d'entonnement entre les deux tunnels à une voie de la ligne 17 Sud et le tunnel à deux voies de la ligne 17 Nord ;
- L'ouvrage annexe situé à l'est de la plateforme aéroportuaire, sur le territoire de la commune de Mesnil-Amelot, qui constitue également un puits d'entrée de tunnelier en phase travaux ;
- La section Aéroport Charles de Gaulle – Le Mesnil-Amelot (horizon 2030) s'étend de ce dernier ouvrage annexe jusqu'à l'arrière gare du Mesnil-Amelot.

Dans la décomposition présentée, le coût de la réalisation de la gare « Aéroport Charles de Gaulle Terminal 4 » est intégré à la section Aéroport Charles de Gaulle – Le Mesnil-Amelot, étant entendu que la réalisation de cette gare sera en pratique coordonnée avec celle du futur terminal 4 de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle.

Sous ces hypothèses, le coût d'investissement pour la réalisation des infrastructures du tronçon s'établit comme suit :

- Site de maintenance d'Aulnay et raccordements : **592 millions d'euros HT** ;
- Section Le Bourget RER – Aéroport Charles de Gaulle : **1 689 millions d'euros HT**
- Section Aéroport Charles de Gaulle – Le Mesnil-Amelot : **265 millions d'euros HT** (dont 83 millions d'euros pour la réalisation de la gare « Aéroport Charles de Gaulle Terminal 4 »).

L'enveloppe financière pour la maîtrise du foncier nécessaire à la réalisation du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot, y compris le site de maintenance d'Aulnay et ses raccordements, a été évalué à un coût total de 120 millions d'euros (estimation de la DNID, complétée d'une provision supplémentaire couvrant les frais d'acquisitions et frais annexes). Ces montants doivent être complétés par le coût du matériel roulant à acquérir sur la ligne 17 au titre de la mise en service du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot. Celui-ci est évalué à un montant total de 92 millions d'euros, aux conditions économiques de janvier 2012.

Principaux postes de dépenses (à titre Indicatif)	Montant en millions d'euros HT (conditions économiques 01/2012)
Infrastructures en ligne (tunnel et viaduc), hors ouvrages annexes	1 070
Gares et ouvrages de correspondance (gros œuvre, second œuvre, aménagements)	399
Ouvrages annexes en ligne	151
Systèmes de transport y compris voies et façades de quais (hors systèmes du site de maintenance)	334
Site de maintenance d'Aulnay (y compris systèmes) et	

raccordements aux lignes 16 et 17 ainsi qu'au réseau ferré national	592
Total infrastructures	2 546
Foncier	120
Matériel roulant	92
TOTAL PROJET	2 758

Question 1.1 : La ventilation du coût par ouvrage

Compte tenu des questions posées, notamment dans le cadre des contre propositions, la SGP peut elle préciser le coût de chaque gare ?

Réponse de la SGP :

Les études préliminaires développées par la Société du Grand Paris ont permis la définition des caractéristiques fonctionnelles du projet et la détermination des caractéristiques des principaux ouvrages, des principales contraintes conditionnant le projet, des solutions techniques et d'insertion des ouvrages, notamment le principe de tracé support du fuseau soumis à enquête publique. Sur cette base, ces études ont permis de vérifier la compatibilité de ces solutions avec l'enveloppe financière prévisionnelle retenue par le maître d'ouvrage et affectée aux travaux. Elles ont également permis de déterminer des provisions relatives aux incertitudes liées au niveau d'études, aux contraintes identifiées pour le projet, aux risques identifiés et aux aléas potentiels.

C'est l'enveloppe financière prévisionnelle globale qui a été présentée et validée en Conseil de Surveillance de la SGP le 13 novembre 2015.

La délibération n° CS 2015-22, du Conseil de Surveillance du 13 novembre 2015 approuvant l'opération d'investissement du Tronçon « Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot » fixe le coût d'objectif de l'opération d'investissement, aux conditions économiques de janvier 2012, à 1 871 millions d'euros HT, en incluant les frais de maîtrise d'oeuvre et de maîtrise d'ouvrage, mais hors acquisitions foncières et acquisition des matériels roulants, auxquels il convient d'ajouter le financement de la gare Aéroport CDG T4, dont le coût est estimé à 83 M€ aux conditions économiques de janvier 2012.

Concernant le coût de chaque gare, le montant de 399 M€ HT indiqué dans le dossier d'enquête s'appuie sur les coûts estimatifs des études préliminaires. A ce titre, ce détail est à considérer comme indicatif et susceptible d'évoluer en fonction des études de maîtrise d'oeuvre. Il est porté à connaissance de la commission d'enquête à titre d'éclairage dans le cadre des éléments préparatoires à la procédure d'utilité publique de la ligne 17 nord.

Gares	Coûts totaux (M€ HT)
Le Bourget Aéroport	109
Triangle de Gonesse	46

Parc des Expositions	48
Aéroport Charles de Gaulle T2	84
Aéroport Charles de Gaulle T4	83
Le Mesnil-Amelot	29
Sous-total gares	399

Question 1.2 : La prise en compte des incertitudes et des aléas

Les 2 758 M€ HT comprennent ils une provision ? Quelle est-elle ?

Réponse de la SGP :

Le montant en question prend bien en compte des provisions qui couvrent notamment les déviations de réseaux concessionnaires, les éventuels traitements de carrières, la dépollution, les particularités et contraintes du projet, les risques ainsi que les aléas de réalisation.

Questions 1.3 : Le coût du phasage

Ce coût est-il inclus dans les 2 758 M€ HT? Quel est-il ?

Réponse de la SGP :

Les coûts de phasage sont intégrés au projet. Dans ce cas précis, ils seront très limités du fait que le tunnel entre Tremblay-en-France et l'OA 393 est réalisé d'un seul tenant dès la 1^{ère} phase, la différence se fait essentiellement au niveau des systèmes et des essais pour la mise en service.

Question 1.4 Le coût de la desserte du Mesnil-Amelot ?

Quel est-il, avec et sans la gare du T4?

Réponse de la SGP :

L'enveloppe financière prévisionnelle de la gare CDG T4 est définie à 83 M€ HT, montant inclus dans les 2 758 M€ présentés dans l'appréciation sommaire des dépenses (pièce F du dossier). Il est à nouveau précisé que la réalisation de cette gare est conditionnée à son financement par Aéroports de Paris.

Sans la gare CDG T4, le montant de la ligne 17 Nord jusqu'au Mesnil-Amelot serait donc réduit d'autant (soit 2 675 M€ HT). Le montant de la section Aéroport Charles-de-Gaulle – Le Mesnil-Amelot serait, lui, ramené à 182 M€ HT dont la majeure partie est liée au tunnel entre la gare CDG T2 et la gare Le Mesnil-Amelot qui servira d'arrière-gare permettant le remisage d'une dizaine de trains en attendant le prolongement de la ligne jusqu'au Mesnil-Amelot.

Question 1.5 Les coûts de maintenance, d'entretien, d'exploitation, du matériel roulant

Quels sont ces coûts précisément ?

Réponse de la SGP :

L'évaluation des coûts de fonctionnement présentée dans la pièce H relative à l'évaluation socio-économique porte sur les activités suivantes :

- exploitation de la ligne (gestion de la circulation des trains, exploitation des gares, nettoyage, fonctions support, sûreté, encadrement) ;
- consommation d'énergie (fourniture de l'énergie électrique pour la traction et pour les équipements en ligne et en gare) ;
- maintenance du matériel roulant (maintenance préventive et corrective) ;
- maintenance des installations fixes (maintenance préventive et corrective).

Cette évaluation s'entend hors coûts de renouvellement, calculs d'amortissements et de frais financiers, et hors redevance d'usage, impôts et taxes. Il convient en effet de rappeler que le calcul de l'évaluation socio-économique s'accompagne quant à lui d'une prise en compte des coûts de renouvellement, qui s'appuie sur les durées de vie conventionnelles des différentes catégories d'infrastructures et d'équipements réalisés (voir page 72 de la pièce H du dossier d'enquête).

L'évaluation des coûts de fonctionnement porte sur une année pleine d'exploitation. Il est considéré deux horizons :

- 2024 : Ligne 17 nord = tronçon « Le Bourget RER – Aéroport CDG » ;
- 2030 : Ligne 17 nord = tronçon « Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot ».

Quel que soit l'horizon, les coûts de maintenance des installations fixes sont prépondérants et représentent un peu plus du tiers des coûts de fonctionnement. Le reste, soit un peu moins des deux tiers, couvre les dépenses relatives à l'exploitation de la ligne, à la consommation d'énergie et à la maintenance du matériel roulant.

Question 1.6 La fiabilité d'estimation des coûts

Quelles sont les bases de référence des estimations ? Les résultats des appels d'offres récents, notamment de la RATP pour le prolongement de la ligne 14 au nord ont ils été pris en compte ?

Réponse de la SGP :

Les bases de référence des estimations ont été consolidées au sein de la SGP dans une grille de référence de répartition des coûts par corps d'état techniques. Tous les bureaux d'études ayant réalisé les études préliminaires ont été retenues sur des références de réalisation d'ouvrages similaires et comparables, dans des zones urbaines et péri-urbaines, en France comme à l'étranger, et ont ainsi pu contribuer à la fiabilité des bases de référence.

En ce qui concerne l'intégration des résultats d'appels d'offre récents, notamment le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-ouen, la prise en compte de ces éléments est quelque peu difficile, les sections de tunnels n'étant pas identiques, les conditions de densité urbaine étant quelque peu différentes de celles de la ligne 17 Nord, péri-urbaine. Par ailleurs, les éléments au moment des résultats d'appels d'offre peuvent être également sensiblement différents des coûts constatés en fin de chantier. Pour cette raison, la démarche telle que décrite au premier paragraphe apparaît comme plus fiable en termes d'estimation des coûts.

Sujet 2 : Le financement

Plusieurs observations mettent en cause la réalité du financement du projet eu égard à son coût d'investissement compte tenu des contraintes budgétaires, sa garantie.

Le financement de la gare du Triangle de Gonesse dans le cadre de la ZAC du Triangle de Gonesse avec une participation d'Europacity, le financement de la gare du T4 sont évoqués.

La contribution de la taxe spéciale d'équipement demande à être explicitée, notamment pour déterminer la part des valdoisiens. L'évolution éventuelle des impôts locaux en lien avec le financement de la ligne 17 Nord et du CDG Express.

RE 180 FNAUT

Un financement non garanti

Même si la SGP reçoit chaque année environ 500 M€ de taxes affectées, sa capacité de financement n'est pas illimitée car elle ne pourra pas s'endetter au-delà du raisonnable. Ces derniers mois, elle s'est engagée à financer 500 M€ de surcoûts sur la ligne 15 sud, 500 M€ supplémentaires pour le projet EOLE, et ce n'est pas fini. Par ailleurs, on constate que des projets plus utiles sont bloqués faute de financement (exemple : tangentielle Nord phase 2 à Noisy-le-Sec et Sartrouville, environ 1 Md€). Les contraintes budgétaires ne peuvent donc être passées sous silence.

RE 362 FNE

Pour FNE Ile-de France, c'est l'amélioration et le développement du réseau existant, conformément au plan régional des transports, qui est la priorité absolue et non la fuite en avant vers la création d'autres réseaux.

Le rapport du Cercle des Transports, étayé par des évaluations techniques et financières, estime que l'état des finances publiques ne permet pas de mener de front la réalisation du Grand Paris Express et la rénovation du réseau existant et que, par conséquent, la priorité est à la modernisation du réseau existant avant toute construction de lignes nouvelles.

De même, dans le Rapport de la Cour des comptes 2016 sur les réseaux ferroviaires franciliens, la Cour estime que les projets actuellement évoqués – notamment celui du Grand Paris Express, celui

du CDG Express et le projet d'extension du RER E – se heurtent à des difficultés financières et techniques, qui ne permettent pas de lever les incertitudes sur l'avenir des réseaux ferroviaires franciliens. Aussi, dans sa grande sagesse, elle recommande de maintenir la priorité absolue à l'entretien du réseau existant.

RE 491 COLLECTIF POUR LE TRIANGLE DE GONESSE

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

Pour le Commissaire général à l'investissement, « il paraît indispensable que soit entreprise au plus tôt une réflexion sur les conséquences de la nouvelle tarification des transports en commun de l'Île-de-France, à la fois en ce qui concerne les risques d'étalement des constructions que l'accroissement des déficits d'exploitation. A cet égard une réflexion particulière sur le rôle, ou même l'intérêt, de la future gare du Mesnil-Amelot mériterait d'être entreprise. »

RE 28 M. RENAUD, La Plaine-Saint-Denis, 93

Une question toutefois sur le plan de financement qui prévoit une taxe spéciale d'équipement. Qu'est ce que cela signifie et quelle forme va-t-elle prendre ?

La réalisation du tronçon Le Bourget RER – La Mesnil-Amelot bénéficie du modèle de financement global du Grand Paris Express.

Ce modèle repose sur :

- Des recettes fiscales affectées, dont trois sources sont d'ores et déjà en place : le Premier ministre a en outre indiqué le 6 mars 2013 que des recettes supplémentaires pourraient être mises en place, en tant que de besoin, à compter de 2020 ;
- Des concours de l'Etat, à hauteur d'un milliard d'euros, qui pourront si nécessaire être engagés en fonction des besoins de financement de la Société du Grand Paris ; une participation des collectivités locales (Région et Départements d'Île-de-France), auxquelles l'Etat a demandé une contribution de 225 millions d'euros ;
- Des subventions européennes, selon des modalités en cours d'instruction ;
- Le recours à l'emprunt ;
- Les redevances domaniales dues pour l'occupation du domaine public de la Société du Grand Paris, ainsi que les recettes tirées de son domaine privé ;
- Les recettes fiscales affectées permettent dans un premier temps de financer le lancement du projet sans emprunter. Dans un second temps, le recours à l'emprunt, minimisé par les subventions de l'Etat et collectivités territoriales, permet d'étaler le financement sur une période cohérente avec la durée de vie des équipements tout en concentrant la réalisation du réseau avant 2030.

L'emprunt sera remboursé par les recettes récurrentes (taxes affectées, progressivement complétées par les redevances domaniales et les valorisations du domaine privé, au fur et à mesure de la constitution du domaine de la Société du Grand Paris).

L'objectif retenu consiste à assurer le remboursement intégral de la dette au plus tard 40 ans après la mise en service des derniers tronçons.

Les recettes fiscales affectées sont de trois natures :

- Une composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) : cette taxe est assise sur les matériels roulant parcourant le réseau exploité par la RATP ; elle est de 12 475 euros par remorque ou motrice du métro, de 23 403 euros par motrice ou

automotrice du RER et de 4 884 euros par remorque du RER ; son produit est de l'ordre de 60 millions d'euros par an ;

- Une taxe spéciale d'équipement : le produit de cette taxe additionnelle aux taxes locales (taxe d'habitation, taxe sur le foncier bâti et non bâti, cotisation foncière des entreprises) est fixé à 117 millions d'euros par an ;
- Une fraction de la taxe locale sur les bureaux : assise sur les surfaces de bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage et surfaces de stationnement, cette taxe a été redynamisée en loi de finances rectificative pour 2010 grâce notamment à la reconfiguration du zonage, au rattrapage du barème et à son indexation sur le coût de la construction ; la Société du Grand Paris est affectataire du produit de la taxe diminué d'une part régionale de 183 millions d'euros, d'une part Etat de 33 millions d'euros, et d'une part affectée à l'union d'économie sociale du logement de 133 millions d'euros ; la part affectée à la Société du Grand Paris, de l'ordre de 310 millions d'euros en 2014, devrait croître de manière dynamique sur le moyen/long terme.

Ce sont donc environ 500 millions d'euros de recettes fiscales qui sont affectées à la Société du Grand Paris chaque année à compter de 2014, et ce produit est appelé à augmenter tendanciellement.

S'agissant du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot, et comme le prévoit le schéma d'ensemble, étant donné le statut spécifique de la gare « Aéroport Charles de Gaulle T4 », qui constitue une deuxième gare affectée à la desserte de la plateforme aéroportuaire, la réalisation de cette gare est directement conditionnée au financement des ouvrages nécessaires par Aéroports de Paris (ADP). La Société du Grand Paris se rapprochera d'ADP pour fixer les modalités de mise en œuvre de ces dispositions.

Question 2.1 : Le financement

L'expérience montre, comme la cour des comptes d'ailleurs, que des projets dont certaines observations recueillies, qualifient de pharaonique, que les budgets sont rarement respectés. La qualité des gestionnaires n'est pas à mettre en cause, mais il est probable que les délais, à cause souvent d'imprévus dans la réalisation des travaux ne seront pas tenus mettant ainsi à mal la prévision financière

La SGP peut-elle apporter des réponses aux questions posées sur le financement, les contributions, les taxes, l'incidence sur les impôts locaux, les risques liés à l'insuffisance des financements, les risques de déficits d'exploitation ?

Réponse de la SGP :

Pour faire face à l'ensemble des dépenses qui sont à sa charge, la SGP, bénéficie d'un modèle de financement global, tel que décrit ci-dessous.

Les simulations financières qui y sont décrites montrent que le dispositif de financement mis en place au bénéfice de la SGP constitue un puissant moteur de financement, au demeurant désormais utilisé à plein régime.

Dépenses à la charge de la SGP et mode de financement

1. Les dépenses à la charge de la SGP

À l'issue de l'approbation de l'ensemble des opérations d'investissement du Grand Paris Express par le conseil de surveillance de la SGP, les dépenses à la charge de l'établissement d'ici 2030 sont estimées, aux conditions économiques de janvier 2012, à 28,053 Md€ répartis en quatre enveloppes :

Enveloppe	Montant (Md€ CE 01/2012)
Lignes 14*, 15, 16, 17, 18	24,653
Contribution au prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen	0,450
Contributions exceptionnelles au plan de mobilisation des transports**	2,500
Contribution au financement des impacts du Grand Paris Express sur les réseaux existants	0,450
Total	28,053

* Prolongements sous maîtrise d'ouvrage SGP : Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel et Olympiades – Orly

** Dont 348 M€ supplémentaires consacrés au prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, en substitution de la part régionale du financement de ce projet.

Ces enveloppes sont commentées ci-dessous.

Nota : Le Secrétaire d'État aux transports a précisé que le coût des véhicules de maintenance des infrastructures (VMI) serait en outre à la charge de la SGP. Ce coût devrait être de l'ordre de 200 à 300 M€ ; il sera précisé à l'issue de l'instruction en cours et n'est pas pris en compte dans la présente réponse.

Lignes 14, 15, 16, 17, 18

Le montant de 24,653 Md€ couvre l'ensemble des coûts d'études, de travaux, de maîtrise foncière, de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre nécessaires à la réalisation du Grand Paris Express, ainsi qu'une provision pour aléas.

Ce coût inclut la totalité de la liaison entre Saint-Denis et Champigny par Rosny (ligne 15 Est), qui constituait précédemment une des branches de la ligne « orange ». Cette infrastructure ne fait pas juridiquement partie du Réseau de Transport Public du Grand Paris, mais le STIF en a confié la maîtrise d'ouvrage à la SGP en 2015.

L'ensemble formé par le Réseau de Transport Public du Grand Paris et la ligne 15 Est constitue le Grand Paris Express.

Contribution au prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen

La contribution de la Société du Grand Paris au financement de l'opération de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen à hauteur de 30 % du coût de ce projet était prévue dès le protocole État-Région du 26 janvier 2011, puis réaffirmée dans l'Acte motivé du 26 mai 2011. Depuis lors, l'opération connexe d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 pour le passage de 6 à 8 voitures a été ajoutée au périmètre de la contribution de la SGP.

Le coût de l'ensemble de ces deux opérations est estimé à 1,5 Md€, dont 120 M€ pour l'adaptation des stations existantes.

Au total, au titre d'un premier protocole de financement conclu fin 2012 entre la SGP, le STIF, la Ville de Paris, et les départements de la Seine-Saint-Denis et des Hauts-de-Seine, la SGP s'est engagée à financer 30 % de ce montant, soit 452 M€. Depuis lors, la participation de la SGP au financement du prolongement a été augmentée de 348 M€ par le protocole État-Région du 19

juillet 2013 (cf. infra). L'ajustement des clés de répartition a fait l'objet d'un avenant au protocole de financement approuvé le 29 novembre 2013 par le conseil de surveillance.

La SGP est donc désormais engagée à financer au total 800 M€ sur ces opérations : 55,22 % du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, soit 762 M€, et 30 % de l'adaptation des stations existantes, soit 38 M€.

Ces opérations ont donné lieu à plusieurs conventions de financement, pour un montant total de 363 M€ à ce stade (cf. tableau infra).

Contributions exceptionnelles au plan de mobilisation des transports

Le Premier ministre a indiqué dès le 6 mars 2013 que la moitié de la contribution de 2 Md€ demandée à la SGP concernerait le projet EOLE de prolongement du RER E au-delà de Saint-Lazare.

La destination des autres contributions a été précisée par le protocole État-Région du 19 juillet 2013 :

- 348 M€ sont redéployés sur le prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, en substitution de la part régionale, qui sera elle-même redéployée sur d'autres projets ;
- 352 M€ sont consacrés aux schémas directeurs des RER ;
- 300 M€ sont consacrés au prolongement de la ligne 11 entre son actuel terminus à Mairie des Lilas et Rosny-sous-Bois.

L'augmentation de la contribution de la SGP au financement du prolongement de la ligne 14 a fait l'objet d'un avenant au protocole cadre de financement adopté le 29 novembre 2013 par le conseil de surveillance de la SGP (cf. supra).

En outre, le Premier ministre a annoncé le 6 février 2016 un abondement supplémentaire de 500 M€ de la participation de la SGP au financement d'EOLE, portant donc à 1,5 Md€ la contribution de la SGP au financement de ce projet.

Le tableau suivant retrace l'ensemble des conventions déjà approuvées par le conseil de surveillance de la SGP quant au financement du prolongement de la ligne 14 et aux contributions au plan de mobilisation :

M€ CE 2012	Enveloppe	Conventions signées Part SGP
RER E à l'ouest (EOLE)	1500	273
<i>RER à l'ouest études PRO 2 (CS 29/11/2014)</i>		114
<i>RER E à l'ouest NexTEO (CS 13/11/2015)</i>		159
Schémas Directeurs des RER	352	271
<i>Schéma Directeur RER A (CS 29/11/2014)</i>		78
<i>Schéma Directeur RER A et B (CS 10/07/2015)</i>		143
<i>Schéma Directeur RER C et D (CS 10/07/2015)</i>		25
<i>Schéma Directeur RER A Cergy (CS 13 nov. 2015)</i>		25
Prolongement L11 à Rosny (CS 29/11/2014)	300	60
Prolongement L14 à Mairie St-Ouen	800	363
<i>Désaturation - Convention de financement n°1 (CS 23/11/2012)</i>		58
<i>Adaptation - Convention de financement n°1 (CS 23/11/2012)</i>		38
<i>Désaturation - Convention de financement n°2 (CS 30/10/2013)</i>		267
TOTAL	2952	967

Contribution au financement des impacts du Grand Paris Express sur les réseaux existants

L'estimation du coût des impacts du Grand Paris Express sur les réseaux existants est délicate à deux titres.

D'une part, les évolutions du réseau de transport francilien dans les prochaines décennies ne sont pas toutes imputables au Grand Paris Express, si bien que la notion même d'impact du Grand Paris Express n'est pas clairement définie. D'autre part, l'identification précise des mesures à prendre pour accompagner la mise en service du Grand Paris Express nécessite des études très approfondies.

Face à ces incertitudes, le dossier du 6 mars 2013 ménage une provision de 1,5 Md€ pour couvrir le coût de ces impacts. Il prévoit que ce coût sera supporté à hauteur de 450 M€ par la SGP et, pour le reste, par des contributions des collectivités territoriales et des opérateurs, posant un principe de cofinancement et d'intervention de la SGP à hauteur de 30 %.

Le contrat de plan État-Région pour la période 2015-2020 précise en outre le partage du financement des adaptations des réseaux existants : sur 176 M€ de dépenses identifiées à l'occasion du contrat de plan comme devant être réalisées au cours des 6 années couvertes par le contrat, la Région en apportera 61 M€, l'État 31 M€, le bloc local et les opérateurs 31 M€, la SGP 53 M€. Ces dépenses concernent à ce stade essentiellement la ligne 15 sud.

2. Le financement de la SGP

2.1. Présentation générale

Il est important de souligner, en premier lieu, que le modèle de financement de la SGP est global et vise à couvrir l'ensemble des dépenses à sa charge. La totalité du Grand Paris Express, mais également les contributions aux autres projets financés par la SGP, font ainsi caisse commune au sein d'un dispositif de financement unique, et la réalisation de chaque opération n'est pas subordonnée au bouclage préalable d'un financement dédié.

Ce modèle global de financement repose essentiellement sur des recettes fiscales affectées dynamiques et le recours à l'emprunt. Les recettes fiscales affectées permettent dans un premier temps de financer le lancement du projet sans emprunter. Dans un second temps, le recours à l'emprunt, minimisé par les subventions ⁽¹⁾ et les éventuels produits de cession de volumes à construire, permet d'étaler le financement sur une période cohérente avec la durée de vie des équipements tout en concentrant la réalisation du réseau avant 2030. Enfin, l'emprunt sera remboursé par les recettes récurrentes (taxes affectées, progressivement complétées par les redevances domaniales et les produits de valorisation du domaine privé, au fur et à mesure de la constitution du domaine de la SGP).

Plus précisément, les ressources de la SGP sont :

- des recettes fiscales affectées, dont trois sources sont d'ores et déjà en place (cf. infra) ; le Premier ministre a en outre indiqué le 6 mars 2013 que des recettes supplémentaires pourraient être mises en place, en tant que de besoin, à compter de la mise en service du premier tronçon ;
- des concours de l'État, à hauteur de 1 Md€, qui pourront si nécessaire être engagés en fonction des besoins de financement de la SGP ⁽²⁾ ;
- une participation des collectivités territoriales (Région et Départements d'Île-de-France), auxquelles l'État a demandé une contribution de 225 M€ ;
- le recours à l'emprunt ;
- les redevances dues pour l'occupation ou l'usage du domaine public de la SGP, ainsi que les recettes tirées de son domaine privé.

Nota : (1) Subvention de l'Etat, des collectivités territoriales ou de l'Union européenne (2) Cf. dossier de presse du 6 mars 2013 : « Si nécessaire, l'État apportera un soutien budgétaire à la Société du Grand Paris à hauteur de 1 Md€, qui pourra être engagé à compter de 2015 en fonction des besoins de financement de la société. De même, l'État demande que les collectivités locales

apportent 25% de la contribution prévue dans le protocole du 26 janvier 2011, soit 0,225 Md€. »

2.2. La notion de capacité de financement

Les arbitrages du 6 mars 2013 ont été rendus sur le fondement d'une analyse de la capacité de financement du modèle financier de la SGP. Cette notion est issue des travaux du groupe de travail inter-administratif constitué pour contribuer à la préparation des décisions du 6 mars 2013.

Elle désigne le volume maximum de dépenses (exprimé aux conditions économiques de janvier 2012), permettant d'envisager un amortissement final de la dette obligataire au plus tard 40 ans après les dernières mises en service.

La définition de ce critère de soutenabilité s'efforce de concilier deux considérations opposées :

- d'une part, la durée d'amortissement des équipements concernés est en moyenne de l'ordre de 60 à 75 ans ;
- mais, d'autre part, l'évolution des marchés obligataires ne permet pas de placer des obligations de maturité supérieure à 20 ans dans des volumes significatifs, ce qui crée un besoin de refinancement qui doit être encadré.

La soutenabilité des dépenses est évaluée à l'aide d'un modèle qui confronte une chronique de dépenses et une chronique de recettes fiscales, en déduit le volume d'emprunts à mobiliser et les frais financiers correspondants. Il est présenté infra de manière plus détaillée.

2.3. Mise en œuvre opérationnelle

2.3.1. Les recettes fiscales affectées

Dispositif

Les taxes affectées sont actuellement de trois natures : une composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER), une taxe spéciale d'équipement (TSE) et une fraction de la taxe sur les surfaces de bureaux, de locaux commerciaux, de locaux de stockage et de stationnement (TSB).

IFER. – Cette taxe est assise sur les matériels roulants parcourant le réseau exploité par la RATP. La troisième loi de finances rectificative pour 2012 prévoit que le tarif de l'IFER est revalorisé chaque année comme le taux prévisionnel, associé au projet de loi de finances de l'année, d'évolution des prix à la consommation des ménages, hors tabac, pour la même année. Son produit est de l'ordre de 65 M€ par an.

TSE. – Le produit de cette taxe additionnelle aux taxes locales (taxe d'habitation, taxe sur le foncier bâti et non bâti, cotisation foncière des entreprises) est fixé à 117 M€ par an.

TSB. – Assise sur les surfaces de bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage et surfaces de stationnement, cette taxe a été redynamisée en loi de finances rectificative pour 2010 grâce notamment à la reconfiguration du zonage, au rattrapage du barème et à son indexation sur le coût de la construction ⁽¹⁾. La SGP est affectataire du produit de la taxe diminué d'une part régionale de 183 M€, d'une part État de 33 M€, et d'une part affectée à l'Union des entreprises et des salariés pour le logement de 133 M€. La totalité de la dynamique de la taxe bénéficie donc à la SGP.

Néanmoins, la loi de finances pour 2012 a institué une mesure transversale de plafonnement du produit des taxes affectées aux opérateurs de l'État, dont fait partie la SGP. C'est ainsi que la part de chacune de ces recettes affectée à la SGP est plafonnée chaque année en loi de finances. Depuis 2014, toutefois, le plafond de taxe sur les bureaux est supérieur au produit effectivement perçu. En revanche, la SGP a subi un manque à gagner de plusieurs millions d'euros sur l'IFER, avant le relèvement du plafond en loi de finances pour 2016.

Ce sont au total environ 500 M€ de recettes fiscales qui sont affectées à la SGP chaque année depuis 2014, comme suite à la décision du Gouvernement de restituer pleinement à la SGP la dynamique des taxes affectées pour financer le Nouveau Grand Paris ⁽²⁾.

Par ailleurs, la contribution complémentaire de 500 M€ au financement du projet EOLE annoncée par le Premier ministre le 8 février 2016 devrait être adossée sur un complément de taxe sur les bureaux, à hauteur de 23 M€, par redéploiement de la fraction actuellement versée au budget général.

Nota : (1) Le tarif de l'année n est révisé en fonction de l'évolution entre le dernier ICC publié au 31 décembre n-1 et le dernier ICC publié au 31 décembre n-2. Jusqu'en 2014, le dernier indice publié au 31 décembre était celui du 2ème trimestre. En 2014 et 2015, ce fut celui du troisième trimestre. (2) En 2010, la SGP a perçu 61 M€ d'IFER, les autres taxes affectées n'étant pas encore en place. En 2011, 2012 et 2013, un prélèvement exceptionnel de 95 M€ par an a été opéré sur la part SGP de la TSB au profit de l'ANRU au titre de l'article 210 de la loi de finances pour 2011. En outre, le plafond fixé en 2013 pour la part SGP a laissé subsister au profit du budget général un reliquat de 33 M€. C'est donc depuis de 2014 que le dispositif d'affectation fonctionne à son plein régime.

Taxe sur les bureaux

Le tableau suivant retrace les produits perçus par la SGP au titre de la taxe sur les bureaux :

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Loi de finances	SO	SO	168	168	350	375	350
Budget	SO	213	168	168	350	320	350
Réalisation	SO	156,1	168	168	311,6	330,5	SO

D'une manière générale, le produit de cette taxe est particulièrement difficile à prévoir.

D'une part, en effet, l'indice du coût de la construction est particulièrement volatil. D'autre part, l'évolution des surfaces de bureaux est mal connue :

- la qualité des bases de données disponibles est encore limitée à ce stade ;
- les évolutions à court terme ne font pas l'objet d'un consensus, même parmi les acteurs du marché : si l'opinion sur la tendance générale est partagée, les avis divergent sur la localisation – zone centrale ou périphérie – des évolutions ;
- à long terme, des modifications radicales sont à l'œuvre – réduction de la surface par emploi, nombre d'emplois – dont les effets sur les surfaces de bureaux pourraient être importants.

D'autre part, l'évolution des surfaces de commerce, stockage et stationnement est encore peu étudiée.

Taxe spéciale d'équipement et IFER

Le produit de la taxe spéciale d'équipement est à ce stade fixé en euros nominaux.

L'IFER, pour sa part, est relativement aisée à prévoir, son tarif étant indexé sur l'inflation et son assiette – les matériels roulants du métro et du RER – peu complexe. De fait, le plafond de la part affectée à la SGP, longtemps maintenu à 60 M€, a été relevé à 65 M€ en loi de finances pour 2016.

2.3.2. Les emprunts

Des démarches sont entreprises dans trois directions : Banque européenne d'investissement, Caisse des dépôts, préparation des émissions obligataires.

L'autorisation d'emprunter

L'article 12 de la loi de programmation des finances publiques pour 2011-2014 (loi n° 2010-1645 du 28 décembre 2010) interdit aux organismes relevant de la catégorie des administrations publiques centrales (ODAC) de contracter auprès d'un établissement de crédit un emprunt à plus d'un an ou d'émettre un titre de créance dont le terme excède cette durée.

Les ministres de l'économie et du budget sont chargés d'établir par arrêté conjoint la liste des organismes : la SGP figure dans l'arrêté du 28 septembre 2011 pris à ce titre. Le président du

directoire de la SGP a donc fait part à la ministre du Budget, par courrier du 25 novembre 2011, de sa préoccupation quant à la compatibilité de ce régime avec le modèle de financement de la SGP. En réponse à ce courrier, le 2 janvier 2012, Mme Valérie Pécresse indiquait :

« Cette règle d'interdiction n'a pas vocation à s'appliquer à la SGP, au moment où celle-ci aura besoin de recourir à l'endettement.

« Je souhaite d'abord porter à votre connaissance qu'en application de la loi qui le prévoit, l'arrêté en question n'est qu'un arrêté de constatation : il ne fait que reprendre la liste des ODAC publiée par l'INSEE [...], qui est élaborée à partir de critères de comptabilité nationale. [...] Aussi, seule la loi, qui liste les quelques organismes échappant à la règle du fait de leur raison d'être, pourra exempter la SGP de l'interdiction d'emprunter qui s'applique aux ODAC. L'article 12 de la loi n° 2010-1645 de programmation des finances publiques pour les années 2011 à 2014 a ainsi prévu trois exceptions à la règle de non-endettement, pour des organismes dont la mission première les conduit à s'endetter auprès des marchés (CADES, Société des prises de participation de l'État et Caisse de la dette publique).

« Une nouvelle loi de programmation des finances publiques, ou un texte législatif équivalent, devrait être adoptée avant la fin de l'année 2012.

« Dès lors que le plan de financement de la SGP ne prévoit pas de recours à l'emprunt avant 2013 ou 2014 au plus tôt, il est préférable d'attendre ce vecteur législatif pour ajouter une exception à l'article 12.

« En effet, dans le contexte de crise économique et budgétaire qui prévaut actuellement, ajouter une exception sans motif d'urgence avéré enverrait un signal préjudiciable sur cette règle, hautement vertueuse pour la maîtrise de nos finances publiques. »

Il faut préciser qu'au regard de cette règle, la Caisse des Dépôts et la BEI ne sont pas considérés comme des établissements de crédit. C'est pourquoi la SGP peut emprunter auprès de ces institutions sans bénéficier préalablement d'une dérogation à l'article 12 de la loi de programmation pour 2011-2014.

Pour autant, le recours à des sources de financement diversifiées, en particulier auprès des marchés financiers par l'émission de titres de créance (obligations) sera indispensable à moyen terme compte tenu des volumes de financements à mobiliser. Un amendement à l'article 12 devra donc être sollicité prochainement, alors même qu'il convient d'ajouter aux prévisions d'emprunt la contribution complémentaire de 500 M€ au projet EOLE annoncée le 8 février 2016 par le Premier ministre.

Par ailleurs, le recours à l'emprunt est soumis à l'approbation du conseil de surveillance de la SGP au-dessus d'un seuil qui sera défini fin 2016 en vue de l'approbation du budget 2017, première année au cours de laquelle la SGP devrait être amenée à s'endetter. Les délibérations correspondantes seront en outre transmises pour approbation aux ministres de tutelle et du budget, le silence des tutelles valant approbation dans le délai d'un mois après la transmission.

La Banque européenne d'investissement (BEI)

La BEI offre des conditions de financement attractives en termes de durée et de taux. Ses capacités d'intervention sont importantes, grâce notamment à l'augmentation récente de son capital.

À l'issue d'une instruction approfondie conduite entre mars et octobre 2014, le conseil d'administration de la Banque a donné le 16 décembre 2014 son accord pour un prêt de 1 Md€ destiné à financer la ligne 15 Sud, sous réserve d'obtenir une garantie explicite de l'État. Les principales caractéristiques de cet emprunt ont été soumises à l'approbation du conseil de surveillance le 10 juillet 2015.

L'article 106 de la loi de finances rectificative pour 2015 autorise le ministre de l'économie à accorder la garantie de l'État à la BEI pour les emprunts souscrits par la SGP en vue de la réalisation du Grand Paris Express ainsi que du financement de ses contributions au plan de mobilisation des transports.

Une convention entre la BEI et le ministre des finances a été signée à ce titre. La SGP a également conclu avec ce ministre la convention prévue par l'article 106 de la loi de finances pour régir les

obligations de transmission d'information par la SGP à ses tutelles au titre de cette garantie.

Le contrat a été signé le 11 avril 2016 à Luxembourg en présence du Premier ministre.

La Caisse des Dépôts et Consignations (fonds d'épargne de la CDC)

Le 20 novembre 2012, le Président de la République a annoncé au congrès des maires de France que le fonds d'épargne interviendrait, sur la période 2013-2017, à hauteur de 20 Md€ pour financer des investissements de très long terme. Les conditions de ces financements sont attractives : durées longues et taux de Livret A + 100 points de base.

Toutefois, par un courrier du 21 mars 2013 adressé au directeur général de la CDC, le ministre de l'économie a limité le bénéfice de ces financements aux projets portés par des collectivités locales. La SGP, établissement public de l'État, en était donc exclue.

Néanmoins, une nouvelle convention entre l'État et la CDC relative au Grand Paris, signée en mars 2014, permet à la CDC d'accorder des prêts à la SGP pour autant que la SGP obtienne la garantie de l'État en loi de finances sur ces emprunts.

Dans ce contexte, la SGP et la CDC ont signé le 12 décembre 2014 un protocole d'accord affirmant la volonté des deux parties à conclure des contrats de prêts entre 2014 et 2017, pour un volume pouvant atteindre 4 Md€. Parallèlement, l'article 113 de la loi de finances rectificative pour 2014 autorise le ministre de l'économie à accorder la garantie de l'État au fonds d'épargne pour les prêts consentis à la SGP en vue de la réalisation du Grand Paris Express ainsi que du financement de ses contributions au plan de mobilisation. Une convention entre la SGP et l'État relative aux obligations de transmission d'information par la SGP à ses tutelles au titre de cette garantie a été signée le 30 juillet 2015 et l'emprunt auprès du fonds d'épargne le 31 juillet 2015.

Le conseil de surveillance de la SGP avait préalablement approuvé, le 21 avril 2015, les principales caractéristiques de l'offre de la Caisse des Dépôts.

Les émissions obligataires

Pour faire appel public à l'épargne, la SGP devra faire l'objet d'une notation par une agence. Compte tenu de l'issue favorable des discussions avec la BEI et la CDC, cet appel public à l'épargne interviendra dans un deuxième temps. Pour autant, il n'est pas inutile pour la SGP d'être en mesure d'émettre des obligations – ou des billets de trésorerie – plus tôt pour diversifier ses sources de financement.

Une première campagne de notation sera organisée en 2016. Elle visera à obtenir une notation de court terme afin d'émettre des billets de trésorerie dès 2017, si nécessaire.

2.3.3. Les subventions européennes

Initialement marginal par rapport aux objectifs des règlements européens, concentrés sur les réseaux transeuropéens de transport, le Grand Paris Express s'est en revanche trouvé pleinement concerné par la notion de « nœud du réseau de transport transeuropéen » développée dans les règlements les plus récents du mécanisme d'interconnexion européen.

C'est ainsi qu'une subvention de 31 M€ a été attribuée en 2015 à la SGP pour la réalisation des avant-projets des lignes 14 sud, 17 et 18, qui desservent les aéroports et plusieurs gares internationales d'Île-de-France. Cette subvention représente 50% du coût prévisionnel des études engagées pour la réalisation des avant-projets. La SGP a reçu 3,9 M€ dès 2015 et un nouveau versement de 6,1 M€ au premier trimestre 2016.

2.3.4. Les subventions du Programme d'investissements d'avenir (PIA)

La SGP a sollicité en septembre 2015 des subventions du Programme d'investissements d'avenir au titre de quatre actions. Après instruction par la Caisse des Dépôts, opérateur du Programme, le Commissaire général à l'investissement a notifié par courrier du 21 décembre 2015 l'attribution d'une participation du PIA au projet à hauteur de 4,4 M€ répartis comme suit (en €) :

Nom de l'action	Assiette éligible (en € courants)	Montant de subvention d'investissement	Taux de l'aide en %
La Fabrique du Métro	1 891 331	300 000	15,86%
Les <i>data centers</i>	7 139 881	2 500 000	35,01%
La gestion des déblais	6 466 000	1 290 000	19,95%
La géothermie et la récupération de l'énergie fatale	935 000	325 000	34,76%
Total	16 432 212	4 415 000	-

2.3.5. Les redevances

L'occupation du Réseau de Transport Public du Grand Paris, ainsi que des lignes supplémentaires dont la SGP assure la maîtrise d'ouvrage (ligne 15 Est), donnera lieu à la perception d'une redevance. Cette redevance sera acquittée par l'exploitant du métro, donc *in fine* supportée par le STIF.

Un décret en Conseil d'État devra en préciser les modalités.

Néanmoins, un accord politique exprimé dans le protocole État-Région du 26 janvier 2011 et réaffirmé dans l'Acte motivé du 26 mai 2011 plafonne à 0,8 % du coût de l'infrastructure, soit 150 à 200 M€ selon l'assiette retenue. Significative, cette ressource demeure modeste au regard des enjeux globaux du financement du projet.

2.3.6. La valorisation du domaine

Plusieurs actions de valorisation du domaine de la SGP sont en cours, en particulier :

- l'attribution de droits à construire en surplomb des gares ;
- la promotion d'un modèle de métro « le plus numérique du monde » ;
- l'étude en cours de l'offre de services dans les gares du Grand Paris.

Ces actions sont conduites dans l'objectif principal de maximiser l'impact de l'investissement de transport sur l'aménagement du territoire francilien. Elles devront assurer leur équilibre financier et, si possible, dégager des recettes supplémentaires. Ces recettes ne sont cependant pas évaluées globalement à ce stade, et ne doivent pas être intégrées au modèle de financement tant qu'elles ne sont pas plus certaines.

2.4. Simulation financière

2.4.1. Principe général

La SGP a développé un modèle de simulation financière dont l'objectif principal est d'évaluer la soutenabilité à long terme des dépenses de la SGP. Il s'agit donc de confronter la chronique de dépenses à réaliser pour la mise en service du réseau (et pour les contributions aux autres projets de transport prévues par le Gouvernement) à la chronique de recettes attendues sur la même période, d'en déduire le volume d'emprunts à contracter pour combler l'écart entre les deux chroniques, de calculer les coûts de portage correspondants et finalement de mettre en évidence le calendrier de remboursement de la dette.

La vocation de ce modèle est de mettre en évidence les équilibres à long terme du financement du projet. Il repose sur de nombreuses hypothèses, non seulement sur les coûts du projet mais aussi sur l'évolution des recettes affectées à long terme et sur les taux d'intérêt, par exemple. Ainsi, ce modèle ne constitue en aucune manière une prévision budgétaire ni un outil de gestion opérationnelle de la dette de la SGP, ni a fortiori de sa trésorerie.

2.4.2. Dépenses

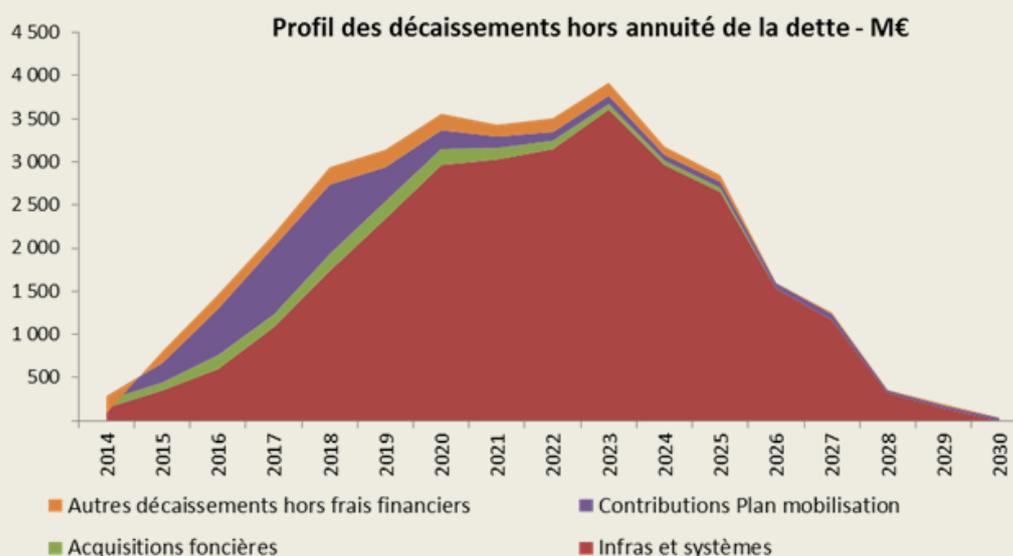
Les dépenses à la charge de la SGP entre 2010 et 2030 sont estimées à 28,1 Md€ (cf. supra) aux conditions économiques de janvier 2012. La première étape de la modélisation consiste à répartir ces dépenses en une chronique cohérente avec les objectifs de mise en service des lignes et à leur appliquer des hypothèses d'inflation, puisque ce sont bien des euros courants qu'il y aura lieu de financer.

Il faut noter que le coût des matériels roulants, estimé au total à environ 2 Md€, n'est pas pris en compte dans le modèle financier de la SGP car la loi prévoit leur remboursement par le STIF.

Au-delà de la période de construction, les dépenses non financières sont limitées, dans le modèle, à des frais de structure (équipe résiduelle de gestion de la dette). En revanche, les éventuelles dépenses d'exploitation à la charge de la SGP ne sont pas prises en compte : elles sont réputées au moins couvertes par les produits de cette exploitation (redevances, loyers...).

Nota : C'est aussi la raison pour laquelle la subvention de 4 M€ du PIA n'est pas prise en compte à ce stade. En effet, bien que significative par rapport au coût des projets qu'elle contribue à financer, elle concerne pour l'essentiel des activités de valorisation dont les plans d'affaires sont encore à l'étude

Le graphique suivant représente ces chroniques, qui sont indicatives :



2.4.3. Ressources

Recettes fiscales affectées

La modélisation de la taxe spéciale d'équipement est aisée : le produit en est fixé à 117 M€.

S'agissant de l'IFER, une indexation est modélisée, conformément au régime de cette taxe. En outre, une IFER complémentaire de l'ordre de 20 M€ (valeur 2012) est supposée levée sur les matériels roulants mis en service sur le Grand Paris Express lui-même.

Le point le plus sensible est la modélisation des évolutions de la taxe sur les bureaux. C'est également le plus complexe puisque la taxe dépend à la fois de l'évolution du coût de la construction et de celle des surfaces (à usage de bureaux principalement, mais également de commerce, de stockage et de stationnement). Dans le modèle, l'indice du coût de la construction est supposé augmenter de 2 à 2,5 % par an à moyen-terme, pour rejoindre à long terme un rythme de progression de l'ordre de 2 % par an. En outre, une part complémentaire fixe de 23 M€

par an de taxe sur les bureaux est ajoutée pour financer la contribution supplémentaire de 500 M€ au financement d'EOLE annoncée par le Premier ministre en février 2016. La part de taxe affectée à la SGP dépasse ainsi 500 M€ en 2023, 1 Md€ en 2037, 1,5 Md€ en 2047, ...

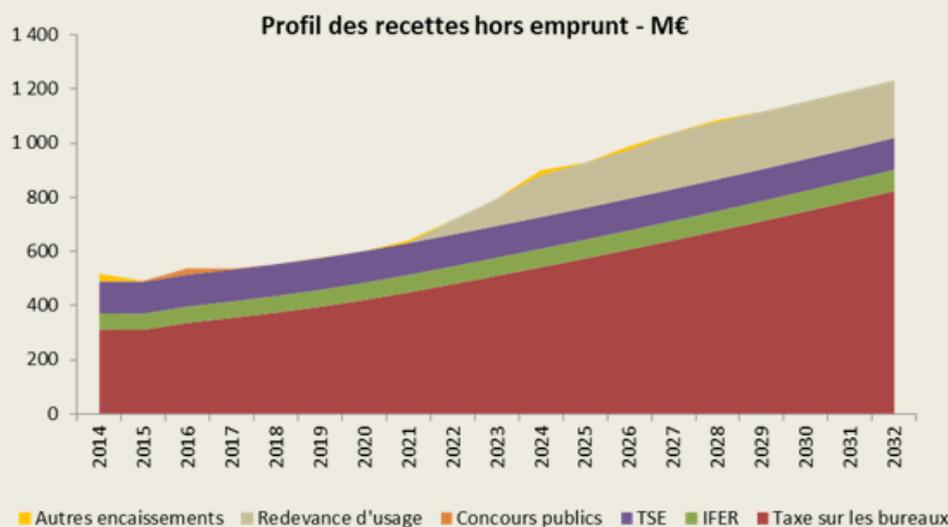
Autres recettes

La redevance d'usage des infrastructures est plafonnée à 0,8 % du coût de l'infrastructure, conformément au protocole État-Région du 26 janvier 2011 et à l'Acte motivé du 26 mai 2011. En régime de croisière, elle s'élève à environ 210 M€ par an.

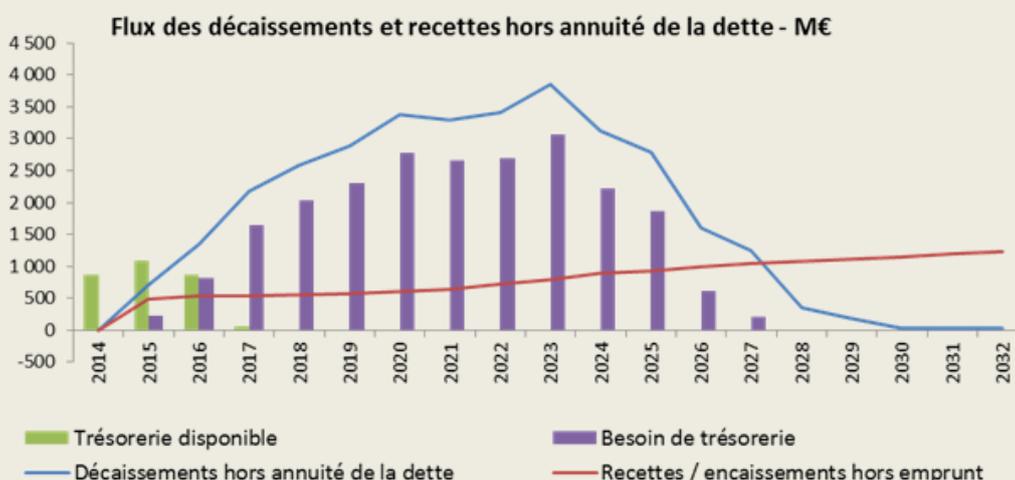
Les autres recettes, ponctuelles (cession de droits à construire) ou récurrentes (loyers des commerces...) ne sont pas prises en compte. Elles sont en effet insuffisamment connues pour être modélisées, de même que les dépenses correspondantes¹. Réciproquement, les dépenses liées à ces activités ne sont pas prises en compte (cf. supra).

Une subvention européenne de 31 M€ est par ailleurs prise en compte.

Le graphique suivant montre l'évolution des recettes jusqu'en 2032 :



Le graphique suivant met en évidence la formation du besoin d'emprunt lié aux dépenses opérationnelles (c'est-à-dire hors annuités de la dette) :



Emprunts

Trois types d'emprunts sont modélisés :

- des emprunts amortissables sur 40 ans, assortis d'un différé de paiement de 5 ans, représentatifs des emprunts auprès du fonds d'épargne à Livret A + 100 pdb (ou 75 pdb selon les cas) ;
- des emprunts amortissables sur 40 ans, assortis d'un différé de paiement de 4 ans, représentatifs des emprunts auprès de la Banque européenne d'investissement ;
- des emprunts obligataires, d'une maturité de 13 à 20 ans, correspondant à l'offre longue maximale actuellement disponible pour de forts volumes sur les marchés financiers².

La modélisation des taux repose sur l'utilisation des courbes de taux actuelles et des hypothèses d'évolution à la hausse au cours des années à venir, compte tenu du niveau historiquement bas observé ces derniers mois.

Dans le scénario indicatif simulé ici, la BEI et la CDC sont supposées financer chacune 4,4 Md€ chacune.

Dans ces conditions, le taux moyen de long terme du modèle, calculé comme la somme des intérêts divisée par la somme des capitaux restant dus sur la durée d'amortissement des emprunts, ressort à 5,2 %. Ce taux peut paraître élevé au regard des conditions de marché actuelles, mais est raisonnablement prudent compte tenu des évolutions prévisibles de ces conditions à moyen et long terme, selon les conseils de la SGP.

Résultats

Les paramètres les plus influents du modèle sont au nombre de trois :

- le volume des dépenses non financières à réaliser, qu'il s'agisse de construire le Grand Paris Express ou de subventionner d'autres projets ;
- l'évolution à long terme de la taxe sur les bureaux ;
- les taux d'intérêt.

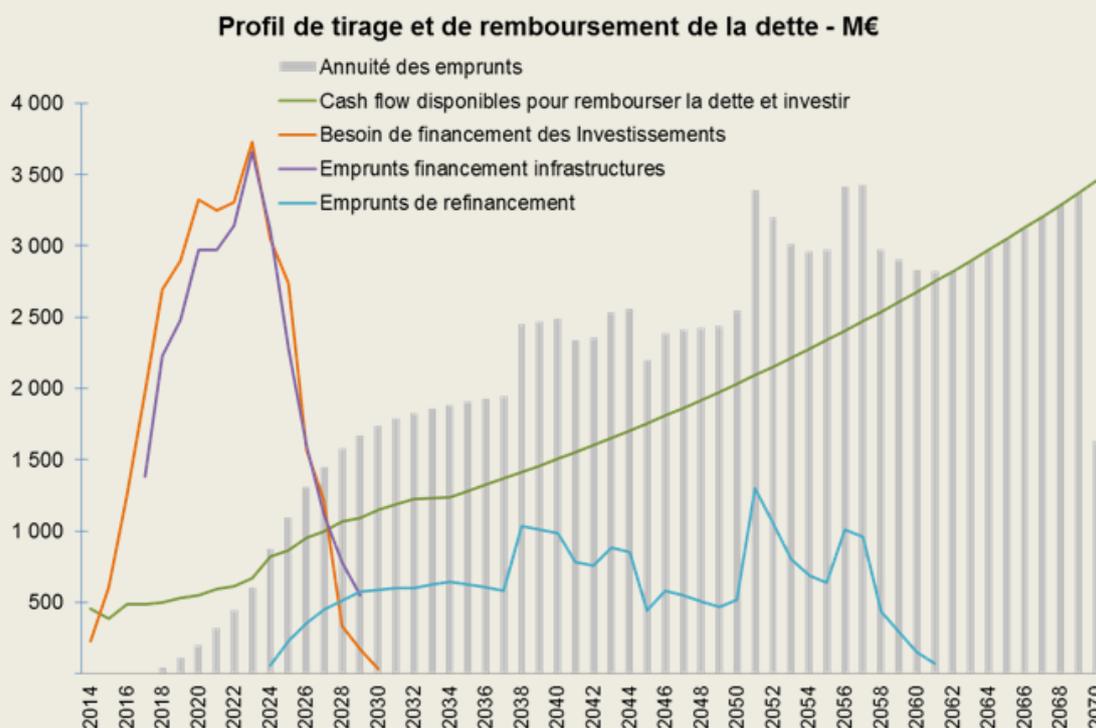
D'autres paramètres ont un impact de second ordre sur l'équilibre du modèle, par exemple l'inflation ou le calendrier de réalisation.

Le tableau suivant synthétise les résultats du modèle sous cet ensemble d'hypothèses :

Date de fin de remboursement	2070
<i>Encours de dette maximal</i>	31 597 M€
<i>Année encours de dette maximal</i>	2043
<i>Pic financement hors matériel roulant</i>	3 660 M€
<i>Année pic financement</i>	2023

Le graphique suivant représente les flux recettes et leur adéquation avec dépenses, opérationnelles dans un premier temps, puis exclusivement financières.

² Des obligations de maturité plus importante sont parfois ponctuellement émises mais correspondent à des opportunités spécifiques et ne constituent pas un marché profond.



Ce schéma fait apparaître :

- les emprunts de financement des investissements (et des contributions aux autres projets du Nouveau Grand Paris), sous la forme de la courbe violette dont le premier point s'établit en 2017, première année au cours de laquelle la SGP recourra à l'emprunt ; cette courbe connaît un pic en 2023, qui correspond également au pic de dépenses annuelles, lié à la concomitance des travaux sur plusieurs lignes ;
- à partir de 2025, les emprunts de refinancement, c'est-à-dire les emprunts réalisés pour couvrir le remboursement des annuités des emprunts contractés précédemment, sous la forme de la courbe bleu clair ; entre 2025 et 2062, en effet, les recettes récurrentes annuelles³, représentées par la courbe verte, ne couvrent pas le remboursement de la dette et des frais financiers, représentés par les barres grises ; à partir de 2062, en revanche, les recettes deviennent suffisantes pour acquitter les annuités d'emprunt et il n'est plus nécessaire de réemprunter.

En 2070, les recettes sont supérieures au capital restant dû, si bien que la dette s'éteint fin 2070. Le scénario de référence actuel est donc soutenable selon le critère d'amortissement final au plus tard 40 ans après les dernières mises en service, malgré une hypothèse de taux d'intérêt prudente mais également grâce à une dynamique puissante de la taxe sur les bureaux.

Sujet 3 : La tarification

Les observations posent des questions sur l'évolution de la tarification, du passe navigo.

³ Recettes fiscales affectées augmentées de la redevance.

RE 81 Air France :

La tarification d'accès au réseau ne devrait pas subir de surtaxation

RE 491 COLLECTIF POUR LE TRIANGLE DE GONESSE.

Pour le Commissaire général à l'investissement, « il paraît indispensable que soit entreprise au plus tôt une réflexion sur les conséquences de la nouvelle tarification des transports en commun de l'Ile-de-France ».

Question 3.1 : Les incidences de la tarification

Quelle est la sensibilité de l'évolution de la tarification sur les trafics et sur la rentabilité socio économique ?

Réponse de la SGP :

La sensibilité des prévisions de trafic à la tarification n'a pas été formellement établie, les modèles de trafics utilisés se basant sur la tarification actuelle, à défaut de pouvoir connaître ce que sera la tarification à l'horizon de mise en service du projet. La tarification des transports en commun d'Ile-de-France, à laquelle seront soumis les usagers du Grand Paris Express ne relève pas de la compétence de la Société du Grand Paris mais de celle du STIF, et dépendra des arbitrages politiques qui s'opéreront.

Les modèles utilisés ne permettent pas d'apprécier l'incidence de modifications de la tarification sur les trafics et donc sur la rentabilité socio économique. On peut cependant penser que si la tarification a une incidence sur l'équilibre financier du STIF et des opérateurs de transport en commun qui seront désignés le moment venu, le bilan socio économique ne devrait pas en être significativement affecté.

Sujet 4 : La rentabilité socio économique

Plusieurs observations, notamment celles conduisant à un avis défavorable sur le projet estime le coût d'équipement très élevé par rapport au trafic attendu, ce qui conduit à une rentabilité socio économique insuffisante. Certains préconisent un mode de transport moins lourd et moins coûteux mieux adapté au niveau de trafic escompté.

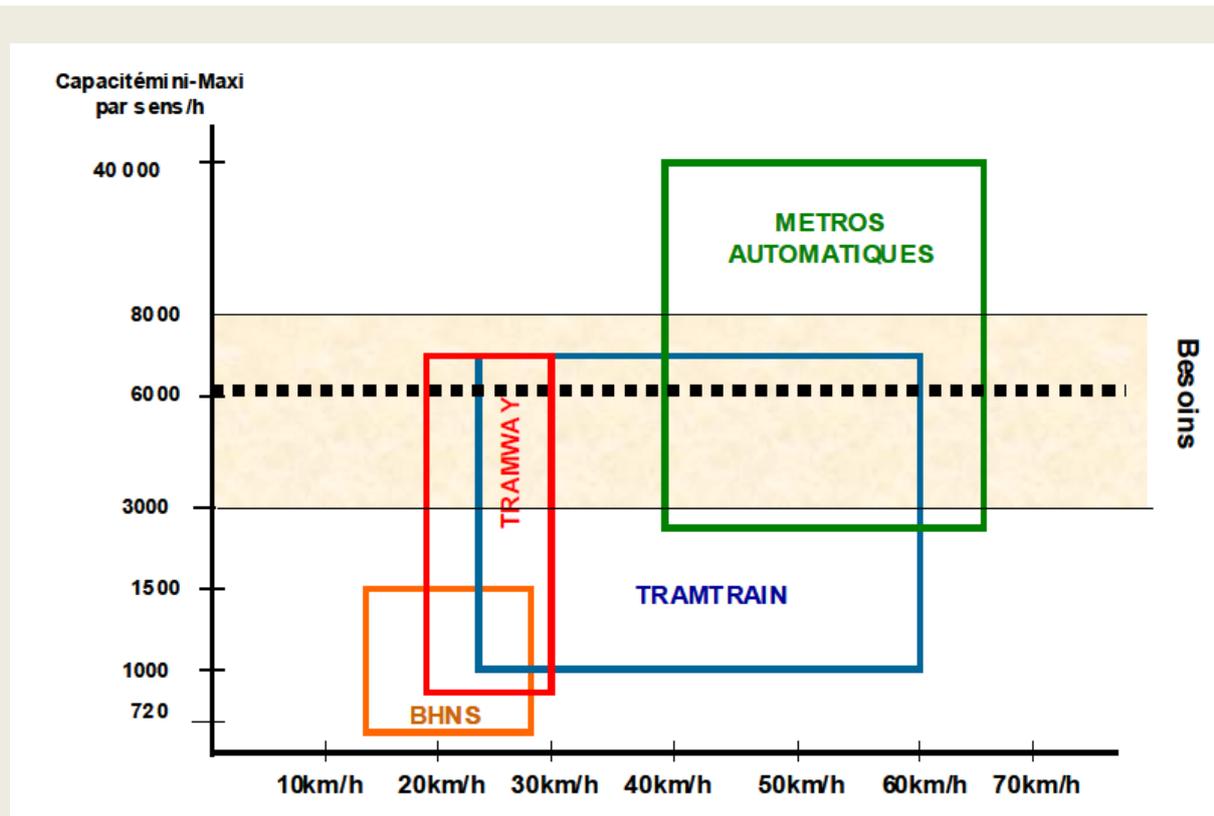
Question 4.1 Le rapport coût/efficacité suivant les modes de transport

La SGP pourrait elle rappeler les domaines de pertinence des modes de transport en fonction de leur capacité, leur coût par rapport au service rendu notamment en voyages x kilomètres /an ?

Réponse de la SGP :

Les domaines de pertinence des modes de transport sont les suivants, comme l'a indiqué le « Rapport de la mission sur le calendrier pluriannuel de réalisation et de financement du projet de Grand Paris Express » du 10 décembre 2012 rédigé par Monsieur Pasacal Auzannet à la demande du gouvernement :

« *Le graphique ci-après présente la pertinence des modes par rapport à leurs capacités et vitesses.*



Les liaisons de proximité sont assurées par des autobus et des tramways. Les interstations sont généralement faibles ce qui réduit la vitesse commerciale. Les autobus peuvent circuler sur des sites propres ce qui permet d'accroître la vitesse à condition de bénéficier de priorité aux feux. La vitesse commerciale de ces 2 modes est comprise entre 16 et 30 km/h.

La mise en service d'un tramway, par rapport à un site propre d'autobus, ne permettrait pas de gagner en vitesse mais en capacité : entre 3 000 et 7 000 voyageurs à l'heure de pointe par sens, selon le type de matériel.

Un tram train a deux créneaux de pertinence : dans les zones urbaines denses, il circule avec les critères d'un tramway (vitesse faible et arrêts fréquents sur voies dédiées) et en zone non urbaine il assure une circulation sur des voies ferrées existantes du RFN privilégiant la vitesse au détriment du nombre des arrêts. Il est particulièrement adapté pour un urbanisme polycentrique.

Sa capacité horaire par sens est similaire à celle d'un tramway.

Compte tenu de sa double pertinence, la construction d'une ligne de tram train peut être envisagée soit comme une desserte de cabotage de type tramway, soit comme une desserte interurbaine avec peu d'arrêt, ce qui la rapproche des fonctionnalités du Métro Grand Paris Express.

Un métro automatique suppose la construction d'une infrastructure spécifique. Les matériels roulants de ce type sont nombreux et autorisent des capacités horaires très variables qui dépendent des aménagements des rames et de l'intervalle en exploitation. La vitesse maximale est élevée (80 à 120 km/h) et la vitesse commerciale dépend du nombre de gares. La capacité horaire par sens est très large : de 3 000 à 44 000 voyageurs par sens.

Les automatismes permettent une adaptation fine de l'offre à la demande. Ces caractéristiques confèrent à ce mode de transport une grande souplesse d'exploitation. »

Le coût par rapport au service rendu dépend de la fréquentation et de la longueur de la

ligne. C'est l'exercice d'évaluation socio-économique des projets, qui doit être conforme à l'instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport, qui permet de comparer leurs performances socio-économique respectives.

Les conclusions des études quantitatives effectuées par la Société du Grand Paris et validées par des experts indépendants ont mis en évidence que la rentabilité socio économique de la L17 s'inscrivait dans une fourchette assez large, compte tenu de la difficulté à estimer avec une grande robustesse l'impact d'un tronçon particulier sur l'emploi local ; cependant les estimations montrent bien, comme cela a été indiqué dans la pièce H de l'enquête publique, qu'une partie très significative de la croissance additionnelle de la région, laquelle est évaluée à 115 000 emplois minimum pour l'ensemble de la région, se situera dans la zone géographique concernée par la ligne 17.

Dans l'évaluation socio-économique, on a présenté ainsi la fourchette d'estimations :

- la partie basse de la fourchette a consisté à valoriser la création d'emplois associée au projet en considérant qu'elle constituait une part des emplois créés à l'échelle régionale par le Grand Paris Express, cette part étant déterminée en rapportant l'amélioration de l'accessibilité associée à la ligne 17 Nord à l'amélioration de l'accessibilité associée au Grand Paris Express dans son ensemble.

- la partie haute de la fourchette provient des résultats des modèles de localisation des emplois et de la population, et donne des chiffres beaucoup plus élevés pour l'appréciation de la valeur créée par l'infrastructure. Elle montre que la réalisation du Grand Paris Express peut contribuer à la création de 67 000 emplois supplémentaires dans la zone concernée par la L17 par rapport à ce qui se passerait si on ne faisait pas le Grand Paris Express.

Les bénéfices socio économiques de la ligne L17 sont compris entre 3 milliards d'euros et plus de 10 milliards d'euros pour un coût de 2,2 milliards d'euros.

Ces éléments sont développés au chapitre H7.3 page 74 de la pièce H du dossier.

Thème 8 : Réalisation des travaux

Ce thème concerne la réalisation des principaux ouvrages (tunnel, gares, ouvrages annexes...) et leurs problèmes connexes (déplacement des réseaux, déblais...), les nuisances engendrées par le chantier et les mesures d'accompagnement à prendre avant et pendant les travaux.

Ce thème apparaît dans 19 observations sur un total de 664 et 12 d'entre elles traitent des problèmes posés par les déblais, leurs volumes, leur dépôt et leur traitement, et leur évacuation.

Les observations du public et les questions de la commission d'enquête concernent les sujets suivants :

Sujet 1 : Les travaux

Sujet 2 : Les déblais

Sujet 3 : Les nuisances en phase travaux

Sujet 1 : Les travaux

Les travaux comprennent les travaux préparatoires et ceux de la ligne : tunnel, gares, viaduc, ouvrages annexes.

Le public s'exprimé sur les dispositions à prendre en matière de concertation et de consultation préalables.

Le Mesnil-Amelot/1/Mme Ferté-Bufferault/exploitante au Mesnil-Amelot

Demande une concertation avec les concessionnaires des réseaux EDF, Gaz, Electricité, téléphone, etc... ;

RE 481 Département de la Seine-Saint-Denis

S'agissant de la prise en compte, dans les pièces de l'enquête publique, des contraintes relatives au réseau d'assainissement départemental et au réseau SIAAP géré par le Département, il convient de rappeler que la présence d'ouvrages d'assainissement dans l'emprise du projet peut occasionner des contraintes considérables en termes de travaux et de délais.

Il est donc souhaitable d'intégrer le réseau d'assainissement au plus tôt lors des études de la Ligne 17.

Le département n'acceptera pas de réduction définitive de la capacité des collecteurs.

Le risque d'inondation est plus important sur la période dite estivale au sens hydraulique avec les phénomènes pluvieux courts et intenses. Sur cette période (1er mars-30 septembre), la réduction de la capacité des collecteurs même temporaire n'est pas envisageable. Sur la période dite hivernale (1er octobre-30 avril), toute réduction de la capacité du réseau devra faire l'objet de tests hydrauliques afin de vérifier que la configuration travaux n'augmente pas le risque d'inondation. Ces éléments doivent être pris en compte dans le phasage des travaux de manière générale.

L'identification en amont des conflits potentiels, entre le projet de transport et le réseau d'assainissement permettra de réaliser les études nécessaires aux différents déviements, adaptations ou réhabilitations des collecteurs d'assainissement.

Questions 1.1: l'organisation des travaux pour la réalisation des tunnels

Le Tunnel

a.1 Tunnelier de Gonesse



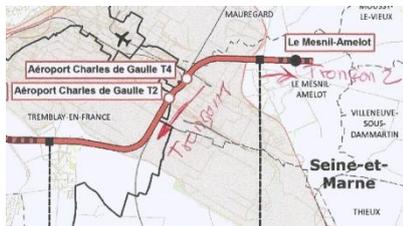
Deux tronçons sont à creuser :

Tronçon1 : du puits d'entrée de Gonesse au puits de sortie OA 346

Tronçon2 : du puits d'entrée de Gonesse en direction du Parc des Expositions.

Comment vont s'organiser les travaux pour l'exécution des deux tronçons ?

a.2 Tunnelier du Mesnil-Amelot



Deux tronçons sont à creuser :

Tronçon1 : du puits d'entrée du Mesnil-Amelot au viaduc du Tremblay en France

Tronçon2 : du puits d'entrée de Gonesse en direction du Mesnil-Amelot

Comment vont s'organiser les travaux pour l'exécution des deux tronçons ?

Il est prévu 2 puits d'entrée. Au cas où l'utilisation de tunneliers complémentaires serait nécessaire, cela ne va-t-il pas engendrer des nuisances supplémentaires ? (Bruit à l'entrée des nouveaux tunneliers, évacuation des déblais...)

A ce stade du projet, pouvez-vous préciser la position des puits d'entrée, la position des rampes d'accès, la position des bases de vie ?

Réponse de la SGP :

Comme précisé dans la pièce D du dossier d'enquête (D4-§2.5.4), les scénarios prévus à ce stade des études, qui pourront éventuellement évoluer dans le cadre des études ultérieures d'Avant-Projet et de Projet, mettent en œuvre deux tunneliers simultanément utilisés pour le creusement des tunnels du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot.

Il est prévu d'aménager quatre accès à ce stade sur l'ensemble de la ligne afin de permettre l'entrée et la sortie des deux tunneliers. Du sud-ouest au nord-est, les accès de tunnelier suivants sont réalisés :

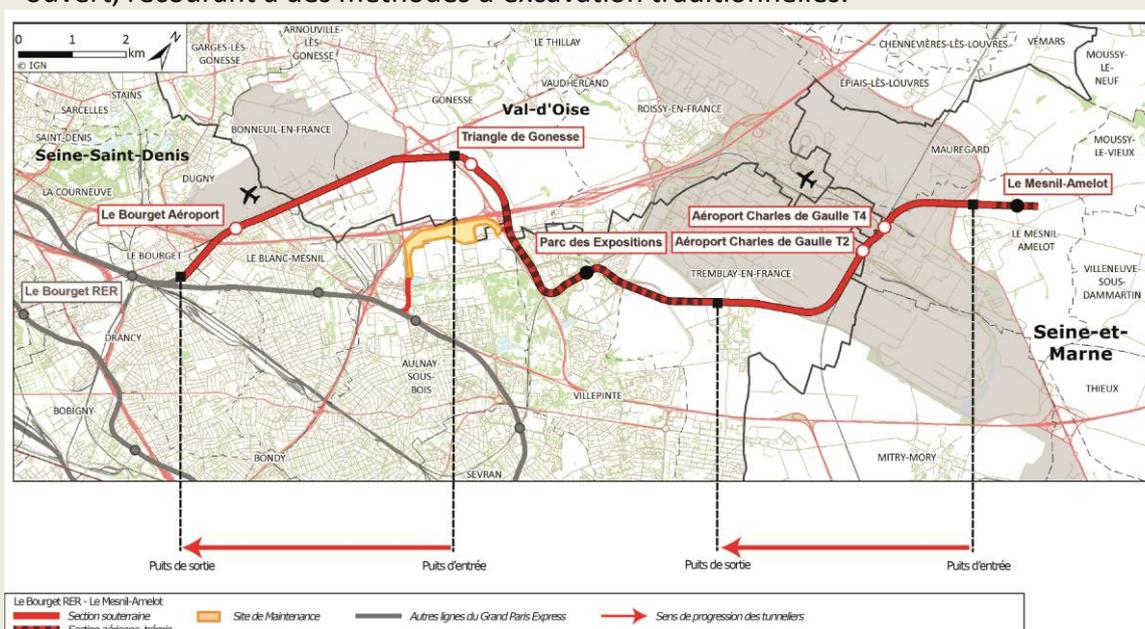
- Le premier tunnelier est introduit au niveau d'un puits à proximité de la gare du Triangle de Gonesse. Il est prévu de creuser le tunnel vers le sud-ouest jusqu'au puits

de sortie de l'ouvrage annexe 346.

Depuis la gare du Triangle de Gonesse en direction du Parc des Expositions, il n'est pas prévu d'utiliser un tunnelier, il est en effet prévu de réaliser l'ouvrage en tranchée couverte (Cf. pièce D du dossier d'enquête, D4-§2.5.5), puis en tranchée ouverte avant l'ouvrage de franchissement aérien de l'autoroute A1. Il s'agit de travaux réalisés à ciel ouvert, recourant à des méthodes d'excavation traditionnelles du fait de la faible profondeur des ouvrages (inférieure à 10m en général).

- Le second tunnelier est introduit dans un puits à proximité de la gare « Le Mesnil-Amelot » en prévision du creusement du tunnel vers le sud jusqu'au puits de sortie « Vieux Pays de Tremblay ».

En direction de la gare Le Mesnil-Amelot, la réalisation de l'ouvrage est prévue à ce stade en tranchée couverte (Cf. pièce D du dossier d'enquête, D4-§2.5.5), puis en tranchée ouverte jusqu'à son extrémité. Là encore, il s'agit de travaux réalisés à ciel ouvert, recourant à des méthodes d'excavation traditionnelles.



En ce qui concerne les bases travaux, celles-ci sont envisagées à proximité directe des puits d'entrée des tunneliers (pièce D4 §2.5.3 et §2.5.4).

- Aussi, pour le tunnel sud, une base chantier est envisagée sur le site et à proximité immédiate de la gare Triangle de Gonesse. Ce positionnement envisagé en concertation avec l'EPA Plaine de France est relativement peu contraint vis-à-vis des futurs aménagements envisagés.
- De la même manière, pour le tunnel nord, la base chantier est également envisagée sur le site du puits d'entrée du tunnelier.

En cas d'utilisation d'un tunnelier supplémentaire, les dispositions seront prises pour sélectionner un site permettant l'évacuation des déblais avec des nuisances admissibles ; ainsi, comme en témoigne les scénarios retenus à ce stade des études, les sites non urbanisés seront ainsi privilégiés.

Questions 1.2: l'organisation des travaux pour la construction des gares

Les Gares et les ouvrages annexes

La technique de construction des gares est celle des parois moulées. Cette méthode permet d'éviter les opérations de rabattement des nappes souterraines, et limite les vibrations liées à la phase de construction. Les impacts sont donc considérés comme faibles.

La construction des gares Le Bourget-Aéroport, Triangle de Gonesse, Parc des Expositions, Charles de Gaulle T2 et T4 et le Mesnil-Amelot ne sont pas directement impactées par la présence d'anciennes carrières, et par la présence de gypse.

Cependant la commission pose plusieurs questions sur la construction des gares et les problèmes qui seront rencontrés lors de ces constructions.

La gare Le Bourget Aéroport est proche de plusieurs bâtiments habités.

Quelles précautions particulières seront prises pour éviter tout désordre sur ce bâti ?

Au niveau des Gares Aéroport Roissy Charles de Gaulle T2 et T4, on note la présence de fondations profondes.

La présence de ces fondations profondes entraine-t-elle des mesures particulières ?

Les gares Triangle de Gonesse et Le Bourget Aéroport sont dans des zones où sont présents des sites BASIAS et BASOL qui laisse présager une pollution du sol.

Quelles mesures sont envisagées pour le traitement des déblais d'excavation des gares ?

Au niveau de la gare Parc des Expositions on note la présence d'un réseau GRTGAZ.

Quelles précautions seront prises avant le début des travaux ?

Au niveau de la gare du Mesnil-Amelot se trouve le réseau TRAPIL.

La construction de la gare entraine-t-elle le déplacement de la canalisation ? Si oui, des études conjointes avec la société TRAPIL sont-elles d'ores et déjà commencées ?

Réponse de la SGP :

Le processus classique de conception d'un projet de tunnel intègre dès les premières phases d'études les enjeux liés à l'occupation du sol. Aussi, concernant le tracé de la ligne 17 nord, on peut constater que sur l'ensemble de son linéaire (20km environ), le tracé s'insère pour sa grande majorité sous des voiries et des zones non habitées (plus de 90% de son linéaire). Cependant :

- l'ensemble du linéaire de la ligne a déjà fait l'objet de campagnes de sondages (reconnaitances préalables pour apprécier la qualité des terrains et les risques résiduels), campagnes qui seront complétées tout au long du processus d'études aussi bien pendant les phases de conception en cours et à venir, que pendant les phases travaux (avec potentielles reconnaissances à l'avancement du tunnelier par exemple).
- Il sera déployé un système d'identification des bâtis sensibles, puis de suivi via des auscultations pour suivre les mouvements et adapter la conduite du tunnelier par exemple.

Concernant le point particulier des gares de Roissy – Charles-de-Gaulle, la Société du Grand Paris et Aéroports de Paris ont développé un partenariat particulier afin de gérer les enjeux particuliers liés à l'aéroport. Des échanges et des ateliers techniques particuliers sont à cet effet mis en œuvre entre les deux sociétés.

- Pour la gare CDG T2, la présence des constructions avoisinantes fera l'objet d'attentions particulières. Ainsi, le repérage et le récolement des fondations des ouvrages à proximité du projet permettent d'éliminer les risques d'obstacles et d'appréhender son impact éventuel sur le comportement des constructions avoisinantes. Selon la nature des fondations, l'impact éventuel diffère ; aussi, la Société du Grand Paris attache un point de vigilance à la consolidation des informations d'ores et déjà collectées lui ayant permis d'établir la faisabilité du projet.
- Pour la gare CDG T4, les enjeux sont moins importants au regard des avoisinants, la gare se trouvant implantée au niveau du parc de stationnement "PX" où il n'y a pas de bâtiments présentant de fondations profondes.

Concernant les implantations des gares Le Bourget Aéroport et Triangle de Gonesse et leurs proximités avec des sites BASIAS et BASOL et la potentielle pollution du sol :

- La gare Le Bourget Aéroport : la méthodologie qui s'applique au niveau de la gare sera celle qui s'applique à l'ensemble du projet pour l'analyse des pollutions présentes (Cf. pièce G.1 du dossier d'enquête publique, §3.5 « Qualité des sols »).

La caractérisation des pollutions s'appuie sur les éléments bibliographiques disponibles, comme les bases de données BASIAS et BASOL et sur la réalisation de diagnostics pollution pour lesquels la Société du Grand Paris a missionné un bureau d'étude spécialisé. En fonction des conclusions des études historiques, des investigations de terrain sur les sols et les eaux souterraines seront réalisées au moyen de sondages et de piézomètres. Les carottes et les eaux prélevées feront

l'objet d'analyses en laboratoire afin de caractériser quantitativement et qualitativement l'état de la pollution actuelle. Pour les sites les plus sensibles, des plans de gestion seront élaborés, ainsi que des Analyses des Risques Résiduels (ARR) seront réalisés préalablement à l'engagement des travaux. Le premier document vise à permettre une gestion adaptée des sols pollués lors des phases de chantier ; le second intervient lorsque la totalité des polluants présents n'a pas pu être traitée ; il permet de vérifier que les teneurs résiduelles après travaux d'aménagement sont compatibles avec les usages projetés sur le site.

- La gare Triangle de Gonesse : bien qu'à proximité du site BASOL, dit "point noir de Gonesse", la gare se situe à plus de 400m du site en question. Cependant, concernant les déblais d'excavation de la gare, il sera mis en œuvre les mêmes dispositions que celles décrites précédemment pour la gare Le Bourget Aéroport.

Concernant les interfaces avec les réseaux GRT Gaz, la Société du Grand Paris en tant que maître d'ouvrage a mis en place un partenariat avec l'entreprise GRT Gaz afin de gérer de façon efficace les interfaces entre le RTPGP et les réseaux GRT Gaz. L'objectif est d'identifier toutes les interfaces le plus en amont possible et de garantir ainsi, dans le respect du planning général du projet, la capacité des réseaux et installations GRT Gaz. Plus particulièrement au niveau de la gare Parc des Expositions, les interfaces seront relativement limitées car il a été confirmé par GRT Gaz que ses réseaux étaient positionnés à l'ouest des infrastructures ferroviaires du RER B alors que la ligne 17 nord s'insère à l'est de celles-ci, comme le poste de livraison GRT gaz existant. Comme le précise l'avis émis par GRT Gaz lors de la Consultation Inter Administrative du dernier semestre 2015 (pièce J.5 du dossier d'enquête publique), « *le tracé semble compatible avec la présence des ouvrages GRT Gaz sous réserve que les préconisations indiquées (...) soient respectées.* ».

Concernant les interfaces avec le réseau TRAPIL à proximité du Mesnil-Amelot, les contacts en cours avec l'exploitant TRAPIL confirme que l'impact devrait être très réduit. En effet, au niveau du réseau existant TRAPIL, la ligne 17 nord sera réalisée en tunnel au tunnelier et la couverture serait de l'ordre de 7 à 10 m par rapport à la canalisation. Les échanges et le traitement de l'interface se poursuivront dans le cadre des études de conception en cours.

Questions 1.3 : l'organisation des travaux des services et concessionnaires

Les travaux et les réseaux existants

Dans la pièce G3 page 43 sont recensés les réseaux suivants :

Canalisation de gaz au niveau de la gare Le Bourget Aéroport, à proximité de l'OA 347 au Blanc-Mesnil, entre les gares Triangle de Gonesse et Parc des Expositions à Villepinte et sur le site PSA à Aulnay

Le transport d'hydrocarbures liquide, réseau TRAPIL au Mesnil-Amelot

Le réseau de chauffage urbain

Le transport d'électricité

Les réseaux d'assainissement

Les réseaux d'eau potable

Il est mentionné également : « Des recherches plus approfondies seront réalisées en phase projet ».

Quelles dispositions sont envisagées pour tenir compte de la complexité et de l'encombrement des réseaux au Mesnil-Amelot et au Tremblay-en-France compte tenu en particulier de la présence du réseau TRAPIL ?

Le Département de la Seine-Saint-Denis s'inquiète pour son réseau départemental et le réseau SIAPP.

Quels engagements la SGP peut elle prendre vis-à-vis du Département 93 ?

Réponse de la SGP :

(En ce qui concerne le réseau TRAPIL, la réponse est apportée à la question 1.2 ci-dessus)

Le réseau départemental d'assainissement de la Seine-Saint-Denis fait l'objet de plusieurs points d'interface recensés de façon exhaustive le long du tracé. Un travail collaboratif avec les services départementaux de la Direction de l'Eau et de l'Assainissement (DEA) est engagé depuis les études préliminaires et se poursuit dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre. Aucune incompatibilité n'est à ce stade identifiée, confirmant ainsi la faisabilité du projet ; des points d'attention restent à travailler avec notamment d'ores et déjà différentes options de traitement de ces interfaces visant la meilleure maîtrise de ces enjeux.

En parallèle, le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis et la Société du Grand Paris ont convenu de la création d'un Comité de coordination / Revue de projet pour le pilotage de l'ensemble des interfaces des lignes du Grand Paris Express. Il est prévu que ce comité se réunisse environ trois fois par an, pour passer en revue les sujets problématiques en interface sur l'ensemble du Département, toutes thématiques et toutes lignes confondues.

En ce qui concerne le réseau SIAAP, comme le précise l'avis émis par le SIAPP lors de la Consultation Inter Administrative du dernier semestre 2015 (pièce J.5 du dossier d'enquête publique), l'interface la plus proche est celle avec le réseau antenne du Bourget, dit « ANT B – zone sensible 11 », en interface avec les lignes 16 et 17 sud au niveau de la gare Le Bourget RER. Il n'y a par conséquent pas d'interface entre la ligne 17 nord et le réseau SIAAP.

Questions 1.4 : les bases de travaux

Les bases de travaux concernent essentiellement les puits d'entrées et de sorties des tunneliers, la sortie des déblais, et les ouvrages annexes que sont les puits de secours et de ventilation.

La commission demande à la SGP de préciser la localisation et l'importance des bases de travaux.

Réponse de la SGP :

En ce qui concerne les bases travaux, celles-ci sont envisagées à proximité directe des puits d'entrée des tunneliers (pièce D4 §2.5.3 et §2.5.4) comme indiqué dans la réponse à la question 1.1 ci-dessus. Elles entrent dans le périmètre défini au plan général des travaux (pièce E du dossier d'enquête publique).

Questions 1.5: les travaux sur la commune du Bourget

Monsieur le Maire du Bourget se préoccupe de la nécessité d'établir une planification des travaux des 2 gares sur sa commune, y compris les travaux corrélatifs des services et concessionnaires (qui devra être complétée par la Société Publique locale et la ville du Bourget pour les travaux simultanés à réaliser par d'autres maîtres d'ouvrage), cette planification et cette coordination étant essentielles pour le respect des échéances.

Quelles mesures la SGP va-t-elle prendre pour planifier les travaux des gares, et les coordonner avec les travaux des services et concessionnaires ?

Réponse de la SGP :

Les lignes 16 et 17 Sud sont actuellement en phase plus avancée que la partie Nord de la ligne 17. Les travaux devraient donc démarrer préalablement sur les lignes 16 et 17 Sud par rapport à ceux de la ligne 17 Nord. Ce décalage pris en compte, la Société du Grand Paris assure une approche coordonnée des travaux dont elle a la maîtrise d'ouvrage au niveau des impacts sur les territoires en s'assurant que les programmations prévues par chaque ligne sont en cohérence. Cette coordination est naturellement assurée au sein de la SGP.

Il est cependant à noter que concernant les travaux sur la commune du Bourget, les travaux à réaliser dans le cadre de la ligne 17 Nord seront relativement modérés puisque, hormis le tunnel, les travaux se limitent à l'équipement et les finitions de l'ouvrage annexe OA 346, dont le génie civil est réalisé dans le cadre de la ligne 17 Sud.

Concernant la coordination avec les projets menés par les collectivités ou les travaux menés par la Société Publique Locale Le Bourget, il s'agit notamment des réflexions menées dans le cadre de « l'élaboration d'un plan guide et du projet urbain du secteur de l'entrée de l'aéroport ». A ce sujet, les communes du Bourget et de Dugny, ADP, le musée de l'air et de l'espace, Unibail, la SPL Le Bourget et la SGP ont signé le 24 juillet 2015 un protocole de coopération afin notamment d'assurer une coordination entre les différentes réflexions et actions en cours sur le périmètre. Ce protocole institue un Comité de suivi et de pilotage qui s'est déjà réuni à plusieurs reprises depuis la signature du dit protocole.

Sujet 2 : Les déblais

Le questionnement sur les déblais porte sur leurs volumes, leur analyse, leur traitement et leur dépôt

Expression du public :

Le Mesnil-Amelot/1/Mme Ferté-Buffault/exploitante au Mesnil-Amelot

Pose la question du stockage des déblais, de l'enlèvement et de la destination des déblais.

Le Mesnil-Amelot/3/Commune de Mitry-Mory

La réalisation du Grand Paris Express produira plus de 20 millions de m3 de déblais. Lors des réunions publiques du 02 décembre 2014 et du 17 mai 2016, nous avons posé la question du traitement des déchets et les réponses sont restées très évasives, et en aucun cas satisfaisantes ; « la Société du Grand Paris a procédé au recensement, sur les 10 ans à venir, de l'ensemble des sites qui, en Île-de-France et au-delà, disposent des capacités suffisantes pour accueillir et traiter ces déblais. » Mais le nom des sites en capacité de recevoir les déchets ne nous a pas été communiqué. Or la Seine-et-Marne est le département qui possède le plus grand nombre de sites de traitement, d'où mes inquiétudes.

La commune de Mitry-Mory demande la liste des sites qui vont recevoir les déblais.

RE 77 Commune de Moussy le Neuf

La ligne 17 nord entre Le Bourget gare RER B et le terminus du Mesnil-Amelot sera souterrain pour les ¾ de ses 20 km de longueur.

Avez-vous à présent, puisque le tracé est retenu, une idée plus précise des volumes de déblais qui seront générés ?

Comment seront-ils traités par SGP et où seront-ils répartis et déposés ?

RE 425 Département de Seine et Marne

Le Schéma directeur d'évacuation des déblais (SDED), dispositif opérationnel pour la ligne 17 Nord Le Bourget RER - Le Mesnil Amelot, présenté en annexe G.4.2, expose l'ensemble des possibilités de valorisation, de stockage et de traitement des déblais, ce qui reflète une volonté d'anticiper et de gérer de façon rationnelle ces déblais.

Le SDED estime les besoins en termes de capacité d'accueil des déchets inertes attendus en Seine-et-Marne sur la période de 2015-2025 à 55 MT. Il indique, également, que les capacités existantes et des données disponibles, ce chiffre semble très largement surestimé annuelles pour la Seine-et-Marne sont de 13,8 millions de tonnes.

Au regard des autorisations et nécessite une mise à jour sur la base des capacités résiduelles des différentes installations.

Il est demandé à la Société du Grand Paris précise les sites des 6 ISDI en cours d'instruction.

Il est rappelé que le PREDEC adopté le 18 juin 2015, prévoit dès son entrée en vigueur :

- Un moratoire de trois ans pour la création de toute nouvelle installation de stockage des déchets inertes jusqu'en 2018.

- Un plafonnement des nouvelles capacités de stockage seine-et-marnaises, limité à 4 millions de tonnes annuelles, à l'issue du moratoire et jusqu'en 2026.

A cet égard, la motion adoptée le 25 mars 2016 par l'Assemblée départementale (jointe à cette note) demande à la SGP de s'assurer de la cohérence du SDED avec le futur plan unique d'évacuation des déblais.

Le Département de Seine-et-Marne demande que les solutions affichées dans le SDED, document support de dialogue avec les acteurs et entreprises participant au chantier, soient cohérentes avec les préconisations du PREDEC, en les rappelant explicitement et en proposant des destinations plus précises de ces déchets en conformité avec le PREDEC.

Ceci est déterminant pour l'organisation concrète de l'évacuation des déchets de chantiers.

Les gares de la ligne 17 sont implantées dans 3 départements : la Seine-Saint-Denis, le Val d'Oise et la Seine-et-Marne (2 gares sur 6), Les déchets générés par ce tronçon sont estimés à 4,8 millions de tonnes dont 30% de terres pollués. Ils seront exclusivement évacués par transport routier, impactant plusieurs routes départementales.

Il apparaît nécessaire de dimensionner le trafic de camions générés par ces évacuations

Les sites d'évacuation sont principalement situés en Seine-et-Marne et sur le Val d'Oise. Si les installations d'évacuation sont identifiées et le gisement de déchets générés approximativement caractérisé, le document ne précise pas la part des déchets qui seront préférentiellement acheminés en Seine-et-Marne ou dans le Val d'Oise.

Il apparaît indispensable d'évaluer les quantités qui seront acheminées vers chaque site de traitement, puisque plusieurs sites seine-et-marnais recevront également une partie des déblais de la ligne 16, voire ceux de la ligne 15.

La valorisation en carrières, 8 sites potentiels sur 10 sont situés en Seine-et-Marne dont les carrières de SCBV Bannost à Villegagnon et de Cemex Granulat à Pécy. Ces deux sites situés dans le périmètre de la nappe de Champigny ne sont pas appropriés pour recevoir des déchets inertes si le caractère inerte de ces derniers n'est pas démontré par des analyses systématiques sur les remblais. En effet, ces déchets baigneront dans une nappe qui alimente en eau potable 1 million de Franciliens.

Il conviendrait, par précaution, de les retirer

Le stockage en ISDI : 8 sites sont recensés sur 11. Le site des Gabot/Carrouge à Annet-sur-Marne n'est plus en activité.

Le principe de proximité pour l'évacuation des déchets générés par les chantiers doit être inscrit dans la stratégie de gestion des déblais à l'échelle du Grand Paris Express.

Les sites recensés reçoivent déjà des quantités importantes de déchets d'autres chantiers franciliens qui font que les autorisations annuelles d'exploiter sont déjà quasiment atteintes. Ainsi, il apparaît que les besoins nouveaux issus des chantiers du Grand Paris Express ne pourront être que très partiellement reçus sur les ISDI seine-et-marnaises, en contradiction complète avec l'estimation réalisée des 55 MT à évacuer en Seine-et-Marne sur la période de 2015-2025 évoquée plus haut.

Un travail fin sur les capacités résiduelles de ces installations doit être réalisé.

Les articles 78 et 94 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte réduisent considérablement le champ des possibilités d'évacuation des déblais dans un but d'élimination, ce qui est explicitement le cas dans le projet présenté par la SGP. Le dépôt de déchets sur des terres agricoles est devenu très contraint. Or, les ISDI et les projets d'aménagement actuels sont quasiment exclusivement réalisés sur des terres agricoles seine-et-marnaises.

Ces pratiques sont donc amenées à disparaître.

Au-delà de la problématique du stockage des déblais, les objectifs du PREDEC et ceux adoptés pour les travaux du Grand Paris Express affichent une priorité pour la valorisation/recyclage des déchets inertes. Toutefois, les modalités de mise en œuvre de cette ambition sont peu traitées dans le document et ces filières sont quasi-inexistantes à ce jour en Ile-de-France.

Cette carence est préjudiciable à l'ensemble de la partie du dossier traitant de la gestion des déchets ainsi que de leur transport.

La SGP en tant que responsable des déchets produits par ses futurs chantiers, se doit d'aller au-delà des objectifs théoriques et doit s'investir pour développer ces filières de valorisation.

Au regard des éléments précédents, et notamment des fortes incertitudes pesant sur les exutoires des déchets issus des travaux, les orientations et prescriptions sont très imprécises et doivent être complétées.

Le mode d'évacuation des déblais par la route est systématiquement retenu pour la ligne 17 Nord, alors que les modes alternatifs sont fortement attendus. Cela permettrait ainsi une véritable déconnexion entre les orientations et les possibilités d'usage des infrastructures ferrées.

La SGP ne précise aucune mesure contraignant les entreprises à la transparence sur l'évacuation des déblais en l'absence de désignation préalable des sites exutoires,

Il est demandé :

- Une mise en cohérence du SDED avec les règles et objectifs du PREDEC et du futur plan unique,
- De favoriser systématiquement le recyclage des déchets plutôt que le stockage en s'investissant dans le développement des filières de valorisation des déchets,
- L'intégration dans le SDED d'une approche d'évacuation des déchets au plus près des chantiers, et non pas sur la seule base des possibilités d'accueil de déblais d'un département,
- Le retrait des carrières de Villegagnon et Pécly de la liste des sites potentiels pouvant accueillir des déchets inertes.

- À la Société du Grand Paris de définir les capacités d'accueil réelles sur les sites existants recensés en Seine-et-Marne, et, en conséquence, de définir concrètement, au regard des plafonds fixés dans le PREDEC pour la Seine-et-Marne (4 millions de tonnes / an à l'issue du moratoire incluant les capacités existantes et nouvelles), tes quantités de déchets qui devront être évacuées en dehors du département et les conditions de transport vers ces autres destinations. Il importe que la SGP précise les exutoires en matière de stockage et de valorisation chantiers par chantiers.
- A la Société du Grand Paris de préciser très en amont les conditions d'évacuation des déblais qui auront une incidence notable sur les routes départementales du secteur (trafic poids lourds...) dans l'objectif d'obtenir une validation du Département.
- De s'engager, étudier et développer des actions concrètes concernant tes modes de transport fluviaux et ferrés afin d'inscrire dans les fiches opérationnelles des alternatives au transport routier trop systématisé.
- De développer les mesures qui seront imposées aux entreprises (dans tes cahiers des charges) pour s'assurer de bonnes pratiques et de la transparence dans le tri de déchets, leur nature, leur transport et leur dépôt.

RE 445 Conseil Départemental du Val d'Oise

Rappelle les points d'attention soulevés par le Département, points que la SGP s'est engagée à prendre en compte, notamment sur la gestion des déblais.

RE 470 CCI Paris Ile de France

Pour une maîtrise globale des impacts du chantier, la diversification des modes d'évacuation des déblais doit être confirmée en privilégiant la réduction des nuisances pour la circulation locale.

RE 48 Département de la Seine-Saint-Denis

Le Département ne peut que regretter que des études complémentaires sur l'utilisation de transport alternatif à la route, voie d'eau et ferrée, ne soient pas envisagées, en l'occurrence pour la gestion des déblais et l'approvisionnement des chantiers.

Réunion Le Mesnil-Amelot/2/M BRETON élu 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 ?

Réunion Le Mesnil-Amelot/7/M BAZIN Président du Conseil Départemental 95

Le PREDEC ne satisfait pas du tout le département du Val-d'Oise, car nous avons constaté dans un mémoire en défense qui a été produit dans le cadre de la procédure, 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. Ils arrivent sur des camions comme les autres et ils empruntent nos routes départementales.

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.

Réunion Le Mesnil-Amelot/8/M ALBARELLO Député de la Seine-et-Marne

Je connais bien le sujet des déchets, mais on ne peut pas créer un projet chez soi et envoyer les déchets chez le voisin. Une ISDI est une installation de stockage de déchets inertes, il y en a une à côté de gare du Mesnil-Amelot et non une décharge.

Réunion Le Mesnil-Amelot/10/M DEZOBRY Chambre d'Agriculture IDF 95

L'inquiétude des déblais nous pose aussi problème en Île-de-France s'agissant du stockage pour nous agriculteurs, sur des emprises agricoles.

Questions 2.1: les volumes des déblais

a) Analyse des volumes (dossier G4-2)

A l'aide des éléments du dossier concernant les temps d'évacuation des déblais en mois, la cadence moyenne en camions par jour, le volume moyen d'un camion estimé dans le dossier à 13 m³, le coefficient de foisonnement donné dans le dossier à 1.3, on peut recalculer les volumes des déblais en place à évacuer et comparer avec les volumes annoncés et ceux du tableau récapitulatif de la page 75.

Nous constatons des incohérences qui sont consignées dans un tableau ci-après et explicitées textuellement.

Gare Le Bourget Aéroport (p62)

Volume de déblais calculé : 40 000m³

Volume annoncé : 108 000m³

Comment expliquer cette incohérence ?

Puits d'entrée de Gonesse (p63)

Volume calculé : 394 200 m³

Volume annoncé : 865 000 m³

Volume du tableau : 427 056 m³

Le volume calculé et le volume du tableau sont cohérents.

Pourquoi ne sont-ils pas cohérents avec le volume annoncé p 63 ?

Tranchée couverte de Gonesse (p64)

Volume calculé : 18 000 m³

Volume annoncé : 161 000 m³

Comment expliquer cette incohérence ?

Gare Triangle de Gonesse (65)

Volume calculé : 18 000 m³

Volume annoncé : 114 000 m³

Comment expliquer cette incohérence ?

Section Aérienne (p66)

Volume calculé : 256 000 m³

Volume annoncé : 107 000 m³

Comment expliquer cette incohérence ?

Tranchée couverte du Tremblay (p67)

Volume calculé : 18 000 m³
Volume annoncé : 35 200 m³

Comment expliquer cette incohérence ?

Gare Aéroport CDG T2 (p68)

Volume calculé : 72 000 m³
Volume annoncé : 72 000 m³

Remarque : volumes cohérents.

Gare Aéroport CDG T4 (p69)

Volume calculé : 48 000 m³
Volume annoncé : 66 000 m³

La différence entre les deux volumes est importante. Comment l'expliquer ?

Puits d'entrée du Mesnil-Amelot (p70)

Volume calculé : 438 000 m³
Volume annoncé : 443 000 m³

Remarque : la différence entre les deux volumes est acceptable.

Tranchée couverte du Mesnil-Amelot (p71)

Volume calculé : 12 000 m³
Volume annoncé : 35 200 m³

Comment expliquer cette incohérence ?

Tranchée ouverte et arrière-gare du Mesnil-Amelot (p72)

Volume calculé : 72 000 m³
Volume annoncé : 35 200 m³
Volume du tableau : 225 694 m³

Les 3 volumes sont incohérents entre eux. Comment l'expliquer ?

Gare Le Mesnil-Amelot (p73)

Volume calculé : 72 000 m³
Volume annoncé : 14 000 m³

Comment expliquer cette incohérence ?

Site de maintenance d'Aulnay-sous-Bois (p74)

Le temps d'évacuation des déblais n'étant pas mentionné, le calcul est impossible.

Tableau de calculs et de comparaison

Désignation	Temps d'évacuation		Nombre de camions		Volumes foisonnés (m3)	Volumes en place (/1.3)	Volumes calculés (ADP)	Volumes du tableau p75
	En mois	En jours	Par jours	Total				
Gare Le Bourget Aéroport (p62)	10	200	20	4000	52000	40000	108000	108000
Puits d'entrée Gonesse (p63)	27	540	73	39420	512460	394200	865000	427056
Tranchée couverte de Gonesse (p64)	3	60	30	1800	23400	18000	161000	160826
Gare Triangle de Gonesse (p65)	3	60	30	1800	23400	18000	114000	113250
Section Aérienne (p66)	32	640	40	25600	332800	256000	107000	106667
Tranchée couverte du Tremblay (p67)	3	60	30	1800	23400	18000	35200	34071
Gare aéroport CDG T2 (p68)	12	240	30	7200	93600	72000	72000	71458
Gare aéroport CDG T4 (p69)	8	160	30	4800	62400	48000	66000	65505
Puits d'entrée Le Mesnil-Amelot (p70)	30	600	73	43800	569400	438000	443000	441708
Tranchée couverte Le Mesnil-Amelot (p71)	2	40	30	1200	15600	12000	35200	36590
Tranchée ouverte et arrière-gare LMA (p72)	12	240	30	7200	93600	72000	35200	225694
Gare Le Mesnil-Amelot (p73)	12	240	30	7200	93600	72000	14000	13230
Site de maintenance Aulnay-sous-Bois (p74)	?	?						

Réponse de la SGP :

La gestion des déblais du Réseau de Transport Public du Grand Paris a fait l'objet d'un travail détaillé et a donné lieu, pour la première fois dans les dossiers d'enquête préalable à une déclaration d'utilité publique, à un document de programmation : le Schéma directeur d'évacuation des déblais (SDED).

Ce document de planification décliné pour la ligne 17 Nord (pièce G.4.2 du dossier d'enquête) est un document de cadrage qui traduit les engagements de la Société du Grand Paris et permet d'informer plus spécifiquement, dès le stade amont, les riverains sur la gestion des chantiers.

Il a notamment pour objectif d'évaluer, pour chaque site de production de déblais :

- les volumes prévisionnels attendus pour chaque catégorie de matériaux liés au creusement,
- les possibilités de réutilisation des matériaux,
- les modalités de transports les plus pertinentes selon le contexte d'insertion, en cherchant à privilégier le transport par voie fluviale ou ferroviaire, et les flux potentiels correspondants.

Le SDED a été élaboré dans une phase très en amont du projet sur la base d'hypothèses qui pourront évoluer avec les précisions sur la définition du projet en phase de maîtrise d'œuvre.

Les volumes de déblais à évacuer par ouvrage ont été calculés à partir du volume excavé (formule type : volume = surface * profondeur ou section du tunnel).

Les scénarios réalisés et indiqués dans le dossier sont basés sur des hypothèses de camions de capacité moyenne de 26 tonnes et de cadences moyennes d'excavation variant selon les

méthodes constructives et le type d'ouvrage à réaliser (pages 60 et 61- Pièce G.4.2). Les calculs ont été effectués en tonnes en raison des incertitudes liées aux coefficients de foisonnement.

Les types de camions qui seront utilisés dépendront des entreprises qui réaliseront les travaux, des contraintes d'accès et ne peuvent être déterminés à ce stade du projet avec précision.

Les cadences d'excavation dépendent de la place sur le chantier, du nombre d'équipes de travaux mobilisées et des contraintes spécifiques au site (terrains rencontrés, relief, habitations à proximité...).

Les durées de travaux précisées par site de production correspondent à « la période de terrassement prévisionnel correspondant au pic d'activité d'évacuation des déblais ». Les périodes indiquées ne couvrent donc pas l'ensemble de la période d'évacuation mais donnent une idée de la durée du pic d'activité pendant lequel les circulations de camions seront les plus importantes à proximité des chantiers. Ne sont pas pris en compte dans les calculs les excavations liées aux travaux préalables, notamment ceux liés à la réalisation des parois moulées ou les travaux postérieurs au pic d'activité.

Les périodes annoncées dans la pièce G.4.2 ne correspondant pas à l'ensemble de la durée d'excavation, le calcul des volumes en partant des nombres de camions annoncés n'est donc pas possible, d'où les incohérences pointées.

Pour la gare Le Bourget Aéroport, dont la cadence moyenne estimée est de l'ordre de 600t/jour en raison des contraintes de travaux (cf. page 79 pièce G.4.2), les scénarios ont abouti à des flux de l'ordre d'une cinquantaine de passages en considérant les allers retours comme cité page 62. Les hypothèses de calculs se basent donc sur un besoin de 25 camions par jour. De plus, le nombre de jour par mois est estimé à 22.

Les flux spécifiés dans le dossier sont moyens pour une journée, les besoins en camions pourront être plus importants sur certaines périodes de l'avancement du creusement ou au contraire moindre.

Les études de maîtrise d'œuvre permettront de préciser le calendrier de déroulement de chaque chantier, le phasage et les flux de transport associés en recherchant une réduction des volumes de terres à évacuer et du nombre de camions.

A la fiche concernant le puits d'entrée de Gonesse (page 63 de la pièce G.4.2), il apparaît effectivement une erreur dans l'unité indiquée. Les volumes et tonnages à considérer sont bien ceux indiqués page 75 de la pièce G.4.2.

Questions 2.2: l'analyse des déblais

b) Analyse des déblais extraits

Il est nécessaire de bien caractériser la pollution des déblais en volumes, en nature et leur degré de pollution afin de justifier les mesures permettant de les traiter.

La quantité de déblais potentiellement pollués a été estimée à 30%.

Il est nécessaire :

- De déterminer avec une plus grande précision volume total des déblais.
- D'affiner leur degré de pollution pour déterminer le volume de déblais à évacuer en dépôts et le volume des déblais qui seront traités.

Réponse de la SGP :

Les études de maîtrise d'œuvre ainsi que les investigations de terrain complémentaires, en affinant le projet en études d'Avant-Projet puis de Projet, permettront de déterminer plus précisément les volumes, la qualité des déblais à excaver et les périodes d'excavation (cf. réponse à la question 2.1 précédente). Ces éléments seront à nouveau mis à disposition du public à travers les procédures liées aux autorisations réglementaires à obtenir avant les travaux.

Concernant l'estimation des déblais pollués, l'analyse s'appuie sur les éléments bibliographiques disponibles, tels que les bases de données BASIAS et BASOL (cf. pages 89 et suivantes de la pièce G.2).

Dans le cadre de la poursuite des études, la Société du Grand Paris a confié à un bureau d'études spécialisé la conduite de diagnostics de pollution. A ce titre, des études historiques et documentaires sont engagées au niveau des secteurs concernés par l'implantation d'ouvrages émergents. En effet, le tunnel, situé en profondeur, n'est pas concerné par de la pollution anthropique. En fonction des conclusions des études historiques réalisées, des investigations de terrain sur les sols et les eaux souterraines seront réalisées au moyen de sondages et de piézomètres afin de caractériser quantitativement et qualitativement l'état de la pollution actuelle. Les carottes et les eaux prélevées feront l'objet d'analyses en laboratoire.

Pour les sites les plus sensibles, des plans de gestion seront élaborés, ainsi que des Analyses des Risques Résiduels (ARR). Le premier document vise à permettre une gestion adaptée des sols pollués lors des phases de chantier ; le second intervient lorsque la totalité des polluants présents n'a pas pu être traitée ; il permet de vérifier que les teneurs résiduelles après travaux d'aménagement sont compatibles avec les usages projetés sur le site.

La Société du Grand Paris réalise également des analyses de caractérisation physico-chimique des matériaux générés par la réalisation des ouvrages de la ligne 17 Nord. Cette caractérisation repose essentiellement sur la réalisation d'essais en laboratoires sur des matériaux issus des sondages géotechniques.

Il convient également de préciser que la Société du Grand Paris s'inscrit dans une démarche de réduction du volume et de la nocivité des terres et de valorisation des déblais afin de limiter le stockage définitif. En effet, en fonction des caractéristiques physico-chimiques des matériaux excavés, plusieurs possibilités de valorisation existent telles que le réemploi dans le cadre d'opérations d'aménagement, la réutilisation dans des filières spécialisées (cru de cimenterie par exemple), ou encore pour le comblement de carrières.

Cette volonté de valoriser autant que possible se traduit notamment par :

- La recherche de pistes de valorisation en fonction des formations géologiques présentes ;
- Une veille sur les projets de territoire demandeurs de remblais ;
- La fixation d'un objectif de valorisation des déblais pour chaque lot de génie civil avec des dispositifs incitatifs dans les Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE).

Questions 2.3: le traitement et le dépôt des déblais

c) Zones de traitement et de dépôt

Le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (SDED) est le dispositif opérationnel pour la ligne 17 Nord. Il est présenté en annexe G4.2, et il expose l'ensemble des possibilités de valorisation, de stockage et de traitement des déblais.

Il indique que les capacités d'accueil en Seine et Marne sont de 13,8 millions de tonnes.

Le département de Seine-et-Marne estime ce chiffre largement surestimé et qu'il nécessite une mise à jour.

La SGP peut-elle préciser les volumes de déblais à traiter et les volumes de déblais à déposer ?
Quels sites des ISDI envisagés pour le dépôt des déblais inertes ?

Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets de chantier adopté le 18 Juin 2015 prévoit :

- Un moratoire de 3 ans pour la création de toute nouvelle ISDI jusqu'en 2018 ;
- Un plafonnement des nouvelles capacités de stockage en Seine-et-Marne à 4 millions de tonnes annuelles.

Le SDED et la gestion des déblais prévue par la SGP respectent-ils le PREDEC ?

Quelle est la part des déblais qui sera déposée dans le Val d'Oise et la part en Seine-et-Marne ?
Quels sont les sites d'accueil des déblais retenus ?

Le département 77 demande à la SGP de retirer de la liste des carrières potentiellement utilisées VILLEGAGNON et PECY.

Que répond la SGP à cette demande ?

Les objectifs du PREDEC et ceux du grand Paris Express sont de valoriser et de recycler le maximum des déblais.

- Quelles mesures la SGP imposera-t-elle aux entreprises dans les marchés pour les inciter à utiliser la voie du recyclage plutôt que le stockage en carrières ou en ISDI ?

Réponse de la SGP :

Le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (pièce G.4.2) présente un état des lieux des exutoires existants et des capacités disponibles. Cet inventaire ne préjuge en rien de l'envoi réel de déblais vers l'ensemble de ces sites. Au stade actuel des études, les déblais issus de la construction de la ligne 17 Nord ne peuvent en effet être associés de manière définitive à des exutoires précis : le choix reposera sur les caractéristiques physico-chimiques et géotechniques autant que sur les capacités disponibles de valorisation ou, à défaut, d'élimination à proximité de chaque chantier, au moment de leur extraction. De plus, les

installations de stockage de déchets inertes doivent prioritairement être recherchées dans le Val d'Oise, la Seine-Saint-Denis et la Seine-et-Marne (objectifs du PREDEC).

La traçabilité des déblais est l'un des principaux axes de la stratégie de gestion des déblais de la Société du Grand Paris. La traçabilité permet de maîtriser la chaîne de gestion des déblais, de leur site d'évacuation jusqu'à leur exutoire final (valorisation ou élimination), en passant par leur transport et site de traitement potentiel.

Du point de vue opérationnel, la Société du Grand Paris a mis en place un outil dédié (site internet) afin de suivre en permanence chacun des lots évacués. Des accords de partenariats avec des exploitants de sites de stockage, traitement et valorisation sont également en cours, dont l'objectif est de présélectionner des exutoires répondant aux objectifs fixés par la Société du Grand Paris concernant sa gestion des déblais et à la réglementation en vigueur.

Les différents objectifs du PREDEC ont bien été intégrés par la Société du Grand Paris et sont pris en compte dans les études. L'analyse de la compatibilité du projet de la ligne 17 Nord avec le PREDEC a bien été intégrée dans l'étude d'impact (pièce G.2). Le chapitre 2.2.2. Action : réduire les distances de transport routier de la pièce G.4.2 illustre par exemple la volonté d'évacuer les déblais au plus près.

Concernant la demande du département 77 de retirer de la liste des carrières potentiellement utilisées VILLEGAGNON et PECY, et comme rappelé précédemment, le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (pièce G.4.2) présente un état des lieux des exutoires existants et des capacités disponibles. Cet inventaire ne préjuge en rien de l'envoi réel de déblais vers l'ensemble de ces sites.

Concernant les mesures imposées aux entreprises dans les marchés afin de les inciter à utiliser la voie du recyclage plutôt que celle du stockage, la Société du Grand Paris fixe un objectif de valorisation dans tous les DCE des marchés de génie civil, en adéquation avec la qualité des déblais attendus. Un dispositif incitatif sera mis en place, par exemple la mise en place d'un système de bonus/malus en fonction des objectifs de valorisation finalement atteints.

Sujet 3 : Les nuisances en phase travaux

Les observations et le questionnement sur ce sujet portent sur l'évacuation des déblais et l'acheminement des matériaux, sur les risques propres du chantier, sur les nuisances engendrées par le chantier pour les riverains ainsi que les mesures d'accompagnement qui doivent être prises.

Expression du public :

Mauregard/1/Mairie de MAUREGARD

« La commune demande qu'une concertation avec la profession agricole ait lieu, plus particulièrement en ce qui concerne la circulation des engins agricoles »

Cette demande concerne essentiellement les agriculteurs du Mesnil-Amelot qui exploitent les parcelles situées dans l'emprise du projet de la future gare et attenantes.

Le projet en effet coupe des chemins d'exploitation.

Quelles seront les mesures prises par la SGP pour permettre aux exploitants agricoles d'accéder à leurs parcelles dans de bonnes conditions durant les travaux, mais également après ceux-ci en phase d'exploitation ?

Mauregard/2/Madame Marion BLANCARD

« La gare du Mesnil-Amelot se trouvant dans une zone agricole, je demande une concertation avec la profession agricole afin d'évoquer les problématiques que l'ouvrage va lui poser :
Circulation des engins agricoles pendant et après les travaux
Occupations temporaires
Le projet traversant des parcelles, l'écoulement hydraulique sera perturbé.

Le Mesnil-Amelot/1/Mme Ferté-Bufferault exploitante au Mesnil-Amelot

Période des travaux:

- Accès aux parcelles agricoles pendant la durée des travaux ;
- Rétablissement des voiries permettant le passage des engins agricoles et la circulation des camions de 50 tonnes pour l'enlèvement des récoltes céréales betteraves, etc... par tous les temps (enlèvement des betteraves entre septembre et janvier) ;
- Occupations temporaires ;
- Etude hydraulique ;
- Fouilles archéologiques (date, durée, contraintes, etc...)

RE 481 Département de la Seine-Saint-Denis

Les itinéraires des camions devront faire l'objet d'une validation des gestionnaires de voirie, dont le Département, afin de vérifier que les ouvrages de franchissement des infrastructures seront en capacité de supporter les charges attendues. Il sera en outre indispensable que le plan de circulation générée, durant la phase de chantier, soit cohérent avec les besoins de desserte du territoire.

Réunion Gonesse/7/M BATTI retraité Tremblay-en-France

L'avis de l'Autorité environnementale attire l'attention sur les conditions dans lesquelles seront retirées les terres, etc. Avez-vous des éléments là-dessus ?

Question 3.1 : Occupations temporaires

Comment faire respecter les prescriptions concernant les occupations temporaires nécessaires pour les chantiers (respect des emprises, respect des délais, prise en compte des contraintes particulières, remise en état en fin de chantier)?

Réponse de la SGP :

L'ensemble des mesures et prescriptions à respecter par les entreprises en phase travaux seront intégrées, via la Notice de respect de l'Environnement, dans les cahiers des charges des entreprises assurant la conduite opérationnelle des chantiers et transcrites dans un Plan de Management Environnemental afin d'assurer le contrôle de leur mise en œuvre.

En outre, un système de contrôle extérieur, indépendant des entreprises sera également mis en œuvre autour du maître d'œuvre, ce système intégrant des audits et une pénalisation en cas de manquements de la part des entreprises. Ces dispositions permettront d'assurer le respect des prescriptions.

Question 3.2 : Limitations des nuisances liées aux travaux

a) Nuisances dues à l'évacuation des déblais

Les volumes de déblais sont de l'ordre de 2,5 millions de m³.

Ils proviennent de :

- Creusement des tunnels : 35%
- SMR/SMI : 20%

- Sections en tranchée : 20%
- Gares : 16%
- Ouvrages annexes : 6%
- Viaduc : 4%

Avant la passation des marchés, quelles mesures a prévu la SGP suivantes pour limiter les nuisances :

Une concertation avec les collectivités concernées sur les itinéraires routiers à privilégier avec la commune de Gonesse pour le puits d'entrée de Gonesse et la commune du Mesnil-Amelot pour le deuxième puits d'entrée qui les concerne sera-t-elle de rigueur?

Un plan de transport et de circulation pour permettre aux camions de rejoindre les grands axes plus facilement sera-t-il mis en place ?

L'intégration dans les dossiers de consultation des entreprises des critères environnementaux permettant de réduire les nuisances (bruit et pollution de l'air) sur la base des estimations des flux globaux des camions transportant les déblais et ceux concernant les zones urbanisées.

Sur une autre ligne, les départements du Val de Marne des Hauts de Seine en concertation avec la SGP, un logiciel spécialisé doit permettre de coordonner les travaux et la circulation.

Ce logiciel sera-t-il utilisé sur la ligne 17 ?

Le choix des puits d'entrées des tunneliers a-t-il été guidé par des raisons de réduction des nuisances dues à l'évacuation des déblais ?

Quelles mesures seront prises pour maintenir en état les voies de circulation empruntées par les camions qui évacueront les déblais ? Des débourbeurs seront-ils utilisés en sortie de chantier ?

Quelles mesures seront prises sur les camions eux-mêmes ? seront-ils bâchés ?

Quelles mesures seront imposées aux entreprises pour qu'elles entretiennent les voies empruntées par les camions transportant les déblais ?

b) Nuisances dues à l'acheminement des matériaux

Pour la construction des tunnels, les matériaux suivants sont nécessaires :

- Les voussoirs
- Le béton de rechargement de plate-forme, voies et équipements divers
- Les caténaires, les passerelles, les colonnes sèches, les câbles...

-Pour le transport des matériaux, le transport routier sera le plus souvent utilisé. Sera-t-il le seul ?

- Le transport ferré est-il envisagé ?

- Des plans de transport sont-ils établis ?

- Quel est l'importance du trafic des camions transportant les matériaux par rapport au transport des déblais ?

- Quelles sont les contraintes particulières liées à ce transport ?

Pour la construction des gares et des ouvrages annexes, les matériaux suivants sont nécessaires :

- Le béton de paroi moulée
- Le béton de structures
- Le ferrailage et les coffrages
- Les équipements électriques et électromécaniques

- Quels sont les différents types de véhicules de transport utilisés ?
- Quel est l'importance du trafic des camions transportant les matériaux par rapport au transport des déblais ?
- Dans les pics de trafic, par exemple lors du transport du béton, à combien de bétonnières/jour est estimé le trafic ?
- La SGP s'est-elle rapprochée de la SNCF pour étudier des possibilités de transport ferré ?
- Chaque chantier fera-t-il l'objet de plans de « management » imposés aux entreprises par les maîtres d'œuvre ?
- Afin de privilégier la communication avec les élus et les riverains, quelles mesures seront prises ?
- Une concertation sera-t-elle de rigueur pendant la phase de préparation des chantiers afin d'affiner les itinéraires ?

Réponse de la SGP :

a) Nuisances dues à l'évacuation des déblais

La question de l'évacuation, du traitement et de la valorisation des déblais constitue un enjeu majeur pour la Société du Grand Paris. C'est pourquoi, dès les phases les plus amont du projet, une démarche affirmée de bonne gestion des déblais dans le respect des riverains et de l'environnement a été engagée. Elle poursuit notamment les objectifs suivants :

- Assurer une traçabilité exemplaire des déblais ;
- Caractériser et orienter les déblais afin d'optimiser le choix des exutoires en recherchant à valoriser les terres ;
- Optimiser les aspects logistiques pour limiter le transport routier et les impacts associés.

➤ Itinéraires routiers :

Afin de réduire au maximum les nuisances potentielles liées à l'évacuation des déblais, la priorité est de rejoindre le plus rapidement possible les grands axes de circulation et d'éviter les voiries communales. L'utilisation du réseau de voiries et la circulation des engins depuis chaque base chantier, pour l'évacuation et l'approvisionnement des chantiers, sera étudiée en concertation avec les collectivités et les gestionnaires de voiries concernés afin de définir les circuits de circulations en choisissant les trajets le moins impactants pour les riverains. Les itinéraires seront précisés par arrêté municipal fixant les prescriptions pour les entreprises travaux.

➤ Logiciel coordonnant la circulation et les travaux :

Une démarche partenariale avec le Conseil départemental du Val-de-Marne et avec le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine a été initiée sur la problématique des trafics routiers générés par les futurs chantiers. Elle a pour objectifs la mise en place d'un outil de gestion du trafic en phase chantier, le reporting des conditions de circulation en temps réel et la définition des itinéraires de déviation. Cet outil, en cours de développement sur le Val-de-Marne et les Hauts-de-Seine, a vocation à être déployé sur les autres départements concernés par les travaux du Grand Paris Express, et donc également sur la ligne 17 nord.

➤ Choix des puits d'entrée de tunneliers :

Le choix des puits d'entrée de tunneliers a été déterminé en prenant en compte à la fois des critères techniques (faisabilité, géotechnique...) mais également des critères de réduction des nuisances tels que localiser ces puits d'entrée à distance des zones d'habitat dense et à proximité des grands axes de circulation afin de faciliter l'évacuation des déblais.

De manière plus générale, l'insertion des ouvrages de la Ligne 17 Nord présentés dans le dossier d'enquête a été définie en concertation étroite avec les collectivités locales, les gestionnaires d'infrastructures et les acteurs économiques. Cette coopération se poursuivra au cours des études de maîtrise d'œuvre à venir, puis des phases travaux qui suivront.

➤ Mesures concernant les voies de circulation empruntées par les camions évacuant les déblais :

Afin de maintenir la propreté des voies de circulation empruntées par les camions évacuant les déblais, plusieurs mesures seront mises en œuvre telles que le nettoyage des routes en sortie de chantier, le nettoyage des roues des camions à la sortie du site de chantier ou encore le bâchage des camions transportant des terres ou matériaux poussiéreux.

L'ensemble des mesures et prescriptions à respecter par les entreprises en phase travaux seront transcrites dans un Plan de Management Environnemental et intégrées, via la Notice de respect de l'Environnement, dans les cahiers des charges des entreprises assurant la conduite opérationnelle des chantiers.

Des dispositifs d'information et de sécurité aux abords des chantiers seront également mis en œuvre.

b) Nuisances dues à l'acheminement des matériaux

➤ Transport des matériaux :

Le recours à des modes de transport des déblais alternatifs à la route est l'un des objectifs de la Société du Grand Paris et fait donc l'objet d'échanges réguliers avec VNF et la SNCF. Cependant, concernant la ligne 17 Nord, les plus importants sites d'extraction de déblais que sont les puits d'entrée de tunnelier, ne sont pas situés à proximité de voie fluviale (absence de cours d'eau sur le territoire de passage de la ligne 17 Nord) ou ferrée permettant un transport alternatif des déblais. Ce recours au transport alternatif nécessiterait des pré-acheminements par voie routière importants (plusieurs kilomètres), alors que des voies routières principales telles que l'A1, l'A3 ou l'A104 (Francilienne) peuvent être rapidement rejointes pour desservir tous les types d'exutoires. Leur utilisation permettra de limiter la perception de nuisances à l'échelle locale.

➤ Plans de transport :

Cf. réponse au point a.

Les chantiers seront organisés localement, au cas par cas, de manière à maintenir au moins partiellement la circulation automobile et à tenir compte des particularités locales. Ainsi, des plans de circulation seront établis afin de réduire les incidences.

➤ Trafic de camions lié au transport de matériaux par rapport au transport des déblais :

La Société du Grand Paris entend ces questions comme liés au trafic complémentaire à celui de l'évacuation des déblais pour réaliser toutes les autres tâches nécessaires à la réalisation des ouvrages.

En ce qui concerne la réalisation des tunnels, on peut estimer, que l'importance des matériaux et des produits finis nécessaires à la réalisation d'une gare représente de l'ordre de 20% du volume des déblais évacués ; les principaux matériaux et produits finis d'un tunnel sont les suivants : voussoirs constituant la structure du tunnel, béton de rechargement de plateforme, voies et équipements divers de tunnels (caténaire, passerelles, colonnes sèches, câbles divers...).

En ce qui concerne la réalisation des gares, on peut estimer, que l'importance des matériaux et des produits finis nécessaires représente également de l'ordre de 20% du volume des déblais évacués ; les principaux matériaux et produits finis d'une gare sont les suivants : béton de paroi moulée, béton de structures, ferrailage, coffrage (bois, métal), éléments structurels de second œuvre (vitrierie, inox, carrelages, plomberie, CVC, câbles de basse tension, luminaires...), équipements électroniques et électromécaniques.

L'approvisionnement le plus conséquent est celui des voussoirs du tunnel, il est organisé parallèlement à l'évacuation des déblais et se fait au droit des sites de tunneliers.

Ce pourcentage estimé donne une idée de l'importance du trafic dit secondaire, mais il faut noter que celui-ci sera généré par des véhicules de différents types : semi-remorques pour acheminer et ramener les engins de chantier et les composants lourds ou encombrants, bétonneuses, camionnettes, véhicules légers. Les contraintes de voiries sont également intégrées dans le choix des véhicules.

Il est également important de préciser que l'évacuation des déblais, tout particulièrement pour la réalisation du tunnel, s'effectue au rythme du creusement du tunnelier soit de manière très régulière. En ce qui concerne les gares, le trafic secondaire est plus aléatoire puisqu'il concerne, par exemple, les phases de bétonnage et d'approvisionnement du ferrailage qui pourront avoir lieu tous les deux ou trois jours. Il en est de même pour les éléments structurels de second œuvre.

Il convient également de rappeler que chaque chantier fera l'objet de plans de management et de réduction des nuisances de chantier, imposés aux entreprises de travaux et suivis par les maîtres d'œuvre, qui identifieront concrètement les gênes possibles et préciseront les modalités pour les réduire. Une première analyse a déjà été effectuée, qui a permis d'identifier les secteurs sensibles, mais au fur et à mesure de l'avancement de la définition du système de transport, il sera procédé à une actualisation de l'évaluation de la perception potentielle des bruits et vibrations par les riverains et des mesures d'atténuation qui seront mises en œuvre.

➤ Plan de Management Environnemental :

L'ensemble des mesures et prescriptions à respecter par les entreprises en phase travaux seront intégrées, via la Notice de respect de l'Environnement, dans les cahiers des charges

des entreprises assurant la conduite opérationnelle des chantiers et transcrites dans un Plan de Management Environnemental afin d'assurer le contrôle de leur mise en œuvre. Le respect de ces dispositions fera l'objet de contrôles internes de la part des entreprises de travaux ainsi que de contrôles extérieurs de respect de l'environnement par les maîtres d'œuvre.

➤ Communication/concertation :

Lorsqu'un projet entre en phase « travaux » (comme c'est le cas sur la ligne 15 Sud depuis 2015 et la ligne 16 depuis 2016), la SGP poursuit le dialogue avec les acteurs locaux via notamment la mise en place des « comités de suivi des travaux », instances de dialogue au plus près du territoire, qui constituent la porte d'entrée des élus et des citoyens pour disposer d'un regard global et transversal de l'ensemble des travaux sur chaque commune. Ces comités permettent :

- d'anticiper les stratégies à mettre en œuvre ;
- d'assurer la cohérence des actions à mener ;
- de fédérer les différents acteurs ;

tout cela afin d'expliquer, d'atténuer les inquiétudes et d'améliorer l'acceptabilité des chantiers sur les territoires concernés.

Les réunions de ces comités seront présidées conjointement par le maire (ou son représentant) et par la SGP. Pourront y participer tous les acteurs présents aux comités de pilotage, mais aussi les riverains – particuliers ou entreprises – et des représentants des commerçants ou de la profession agricole, le cas échéant.

Elles s'organiseront avec une fréquence adaptée en fonction de la complexité de chaque chantier. Elles se tiendront au plus près des chantiers pour un meilleur suivi des opérations et pourront s'accompagner de visites sur site.

Ces réunions constitueront des moments d'échanges privilégiés pour aborder les sujets suivants :

- le calendrier et l'état d'avancement des travaux ;
- les impacts liés aux chantiers ;
- le plan de management de chantier qui anticipe les possibles gênes et identifie les moyens pour les atténuer ;
- l'état des lieux des attentes et avis des riverains et commerçants ;
- le pilotage de la communication chantier, avec une articulation entre le plan de communication de la SGP et ceux des collectivités locales.

En parallèle de ces comités de suivi des travaux, des réunions publiques seront organisées en lien avec les villes afin d'informer régulièrement les habitants de l'avancement des travaux.

Par ailleurs, afin d'accompagner les riverains pendant toute la phase de chantier, la SGP mettra en place des agents de proximité dès la réalisation des travaux préparatoires de la Ligne 17 à l'instar de ce qui est actuellement mis en place dans le cadre des travaux de la

ligne 15 Sud. Ces agents, joignables par téléphone et par courriel, auront les missions suivantes :

- assurer la médiation avec les riverains, usagers, commerçants et acteurs des chantiers (entreprises notamment) pour les informer sur l'avancée des travaux ;
- assurer la remontée d'information vers la SGP ;
- apporter des réponses aux questions posées (en face à face, par téléphone, sur rendez-vous ou par mail) et orienter vers le bon interlocuteur selon le type de question posée ;
- assurer des permanences sur site, téléphonique et par mail ;
- veiller au respect des règles de bonne tenue des chantiers (panneautique, propreté, respect des horaires de chantier, etc...) ;
- participer aux réunions publiques de leur secteur ainsi qu'en tant que de besoin aux visites de chantier et aux réunions de chantier.

De même, à chaque phase importante de travaux, des lettres info riverains seront systématiquement diffusées à l'échelle du périmètre impacté pour informer les habitants des perturbations et des nouveaux itinéraires à l'aide de plans.

Des panneaux d'information routière seront également mis en place en amont de ces perturbations pour informer les automobilistes des difficultés de circulation.

Question 3.3 : Limitations des risques liés aux travaux

c) Risques pour le chantier

- Quelles seront les mesures prises dans la zone du percement du tunnel proche de la Gare CDG T2 où des risques d'effondrements de cavités naturelles dues à la présence de gypse ?
- Quelles seront les mesures prises dans la zone du percement du tunnel proche de la Gare Le Bourget Aéroport où des risques d'effondrements sont à craindre en raison de la présence d'anciennes carrières ?
- Quelles seront les mesures qui seront prises dans les zones où sont présents les risques de mouvements de terrain lents et continus dus au phénomène de retrait et de gonflement des argiles ?

Réponse de la SGP :

En ce qui concerne les mesures prises dans la zone du percement du tunnel proche de la Gare CDG T2 (risques d'effondrements de cavités naturelles dues à la présence de gypse), et comme précisé dans la réponse à la question 1.2, la Société du Grand Paris et Aéroports de Paris ont développé un partenariat particulier afin de gérer les enjeux liés au franchissement de l'aéroport Roissy-CDG. Des échanges et des ateliers techniques sont à cet effet mis en œuvre entre les deux sociétés, notamment sur les questions géologiques et hydrogéologiques. Le futur tunnel de la ligne 17 nord franchit les deux pistes sud de décollage et d'atterrissage de l'aéroport, zone où aucune cavité naturelle n'est identifiée. C'est le cas également pour la zone située près de la gare de CDG T2 (hors PPR). L'approche développée par la Société du Grand Paris est ainsi une approche classique,

soit la réalisation de sondages (reconnaitances préalables pour apprécier la qualité des terrains et les risques résiduels), puis le déploiement d'un système d'auscultation (voire de reconnaissance à l'avancement du tunnelier) pour suivre les mouvements et adapter la conduite de la machine.

En ce qui concerne les mesures prises dans la zone du percement du tunnel proche de la Gare Le Bourget Aéroport (risques d'effondrements en raison de la présence d'anciennes carrières), et comme précisé plus haut et dans la réponse à la question 1.2, la Société du Grand Paris et Aéroports de Paris ont développé un partenariat particulier afin de gérer les enjeux sur les plateformes aéroportuaires. Sur le site de la gare Le Bourget Aéroport, la géologie du site est constituée de zones de remblaiement, réalisées lors de la reconstruction de l'aéroport suite aux bombardements de la 2nde guerre mondiale, notamment. L'approche développée par la Société du Grand Paris est là aussi classique et telle que décrite précédemment.

Enfin, en ce qui concerne les mesures prises dans les zones où sont présents les risques de mouvements de terrain lents et continus dus au phénomène de retrait et de gonflement des argiles, il y a lieu de noter que la Ligne 17 Nord n'est pas réellement affectée par ces risques (risques affectant les constructions de surface par des changements de l'hygrométrie des sols d'assise) ; le PPR mentionne une attention à des marnes superficielles, argileuses non reconnues sur le tracé lors des différents sondages déjà réalisés. Encore une fois, nous menons donc une approche classique, telle que décrite précédemment.

Question 3.4 : Les mesures spécifiques en faveur des riverains

d) Nuisances pour les riverains et mesures d'accompagnement

Vibrations

L'utilisation de dispositifs « antivibratiles » sera-t-elle généralisée ? Ou seulement dans les zones sensibles ?

Bruit

Le projet se situe dans une zone fortement exposée au bruit aérien et terrestre.

Quelle est la méthodologie adoptée pour définir avec précision l'état initial ?

Quelles mesures seront prises pour atténuer le bruit dans les zones habitées ?

Des murs antibruit seront-ils construits ?

Mouvements de terrain

Des constats avant, pendant et après travaux seront-ils faits avec les propriétaires sur le bâti proche ?

Les habitations collectives et individuelles et les bâtiments seront-ils équipés d'appareils de mesure sensibles qui permettent d'enregistrer les éventuels mouvements de terrain ?

Une concertation avec le Service de l'Inspection générale des Carrières (IGC) est-elle prévue ?

Des indemnités seront-elles versées aux propriétaires pour la remise en état de leur bâti ?

Poussières

Afin de limiter les poussières, quelles précautions seront prises ?

Accès

Les difficultés d'accès des habitants à leur logement seront-elles prises en compte ? Si oui, quelles sont-elles ?

Réponse de la SGP :

➤ Vibrations :

Pour rappel, il n'existe pas de réglementation française relative aux infrastructures ferroviaires, fixant des valeurs limites ou des seuils à respecter en matière de vibrations. Cependant, la SGP s'engage à maîtriser les risques d'impact vibratoire et a défini pour cela, avec un Organisme de Second regard, un jeu de valeurs cibles en fonction des types de bâtiments (habitations, écoles...).

Il est prévu de manière systématique sur l'ensemble du réseau, l'installation d'une semelle anti-vibratile. Il s'agit d'un dispositif situé entre le sol et le rail qui permet d'atténuer les niveaux vibratoires ressentis. Dans le cadre des études ultérieures, l'analyse des secteurs sensibles (en fonction de la géologie, de la profondeur du tunnel, de l'emplacement des piles du viaduc, de la sensibilité des fondations (fondations profondes), et de la présence d'établissements sensibles (types écoles, hôpitaux...)) sera affinée et des simulations vibratoires sur ces secteurs sensibles seront réalisées afin de déterminer si des renforcements de cette semelle anti-vibratile sont nécessaires.

De plus, il faut rappeler que, pour les sections souterraines, de par la profondeur du tunnel (pouvant aller jusqu'à plus de 25 mètres de profondeur), la transmission au sol des vibrations d'un train jusqu'aux bâtiments est atténuée. En comparaison, le métro historique parisien affleure parfois de quelques mètres seulement la surface du sol.

➤ Bruit :

Concernant la définition de l'environnement sonore à l'état initial, celui-ci a été établi pour chaque source de bruit considérée (bruit routier, ferroviaire, aérien), sur la base des cartographies sonores recueillies sur le site de Bruitparif et des Plans d'Exposition au Bruit des aéroports du Bourget et de Roissy-Charles-de-Gaulle. De plus, des campagnes de mesures in-situ ont également été réalisées au niveau des sections aériennes futures du projet afin de caractériser l'ambiance sonore pré-existante.

Concernant les mesures, la Société du Grand Paris mettra en œuvre toutes les dispositions permettant de limiter les impacts des travaux de réalisation du projet sur les riverains. Les travaux seront réalisés conformément aux dispositions réglementaires en vigueur. Des mesures spécifiques sont prévues, notamment : respect de la réglementation pour les différents engins, mise en place de plans de circulation pré-établis, définissant les axes d'approvisionnement et d'évacuation générant le moins de nuisances possibles tout en intégrant les contraintes techniques inhérentes au chantier. Des dossiers bruit de chantier seront également élaborés par les entreprises et déposés auprès des maires et préfets concernés. S'agissant de la phase exploitation, la modélisation acoustique réalisée pour les infrastructures insérées en aérien montre que le bruit généré par la circulation du métro sera globalement en deçà des valeurs limites réglementaires applicables, à l'exception du secteur de la ZAC AéroliansParis : des études acoustiques plus détaillées seront réalisées lors des phases d'études à venir pour les bâtiments situés à proximité de la ligne, de manière à dimensionner les protections acoustiques permettant de respecter les valeurs

réglementaires en application du critère d'antériorité, si le besoin est confirmé par ces études complémentaires.

➤ Poussières :

Afin de limiter au maximum les émissions de poussières et de limiter ainsi les impacts sur les zones proches, les mesures suivantes seront appliquées :

- Stocker les produits pulvérulents tels que le ciment, en silos avec un filtre à manches ;
- Utiliser la technique d'humidification pour réduire la production et la diffusion des grosses poussières lors des travaux de terrassement. En effet, un temps sec et venteux accroît le développement des poussières et la diffusion de celles-ci. Si ce n'est pas envisageable, dans la mesure du possible, différer les activités ;
- Entreposer le sable fin à l'abri du vent et/ou l'humidifier ;
- Humidifier les routes par temps sec et, sur le chantier, humidifier superficiellement les voies d'accès afin de diminuer les nuages de poussières soulevées par les camions ;
- Nettoyer la route à la sortie du chantier ;
- Nettoyer les roues des camions à la sortie du site de chantier ;
- Bâcher les camions qui transportent des terres ou des matériaux poussiéreux ;
- Mouiller les matériaux lors des découpes produisant de la poussière.

➤ Bâti :

La politique que la SGP met en place au sujet des constats préalables du bâti repose sur les résultats des enquêtes de vulnérabilité du bâti et distingue trois cas de figure :

1) Pour tous les biens immobiliers situés au droit du tunnel et concernés, soit par l'établissement de la servitude en tréfonds créée par l'article 52 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, soit par l'acquisition par la SGP d'un volume en tréfonds, la SGP s'engage à réaliser un constat contradictoire amiable de l'état du bâti, dans les 6 mois précédant la réalisation du tunnel du métro, avec un expert choisi conjointement par le propriétaire et la SGP. Cet expert peut être accompagné d'un huissier de justice pour faciliter les relations avec le propriétaire du bâti. La SGP prend en charge les frais d'expertise et d'huissier. Cet engagement n'est pas fonction de la vulnérabilité du bâti.

2) Pour les biens immobiliers situés en mitoyenneté de démolitions ou d'affouillements ou de travaux de génie civil commandés par la SGP (par exemple : puits d'accès de tunneliers, boîtes gares, ouvrages annexes), le constat contradictoire sera mené dans le cadre d'une procédure en référé constat engagée par la SGP devant le tribunal administratif compétent. Il est d'usage que les tribunaux mettent à la charge de la SGP les frais de procédure et d'expertise. Une telle requête sera aussi déposée dans les 6 mois précédant le démarrage des travaux.

3) Pour les biens immobiliers pour lesquels la poursuite des études de diagnostic révélera une sensibilité particulière de nature à justifier l'utilité d'un référé expertise, la SGP saisira

plutôt le tribunal d'une requête en référé, en vue de la désignation d'un expert qui examinera préventivement l'évolution éventuelle du bâti avant et pendant toute la durée des travaux et recherchera les causes des dommages éventuellement causés. Il est d'usage que les tribunaux mettent à la charge de la SGP les frais de procédure et d'expertise.

Si un même immeuble est concerné par plusieurs de ces cas, c'est le cas le plus contraignant qui s'appliquera : par exemple, un immeuble situé en zone géotechnique spécifique et au droit du tunnel fera l'objet d'un référé expertise demandé par la SGP.

D'une manière générale, la Société du Grand Paris a mis en place un partenariat avec l'Inspection Générale des Carrières (IGC) sur l'ensemble du réseau du Grand Paris Express pour recueillir leur expertise sur les risques naturels. Dans le cadre spécifique de la ligne 17 Nord, cette étroite collaboration sera maintenue bien que les plans de prévention ne l'imposent pas réglementairement.

Question 3.5: Les mesures d'accompagnement

Mesures d'accompagnement

- Des réunions de groupes de travail « chantier » du comité stratégique avec les représentants des villes traversées seront-elles organisées ?

Réponse de la SGP :

Le Comité stratégique, troisième instance de gouvernance de la Société du Grand Paris, réunit l'ensemble des élus franciliens et les représentants des acteurs socio-économiques d'Ile-de-France. Sa mission consiste à accompagner, de manière globale, la réflexion de la Société du Grand Paris en vue d'apporter des analyses complémentaires pour la réalisation du Grand Paris Express.

Le groupe de travail « Chantiers du Grand Paris Express » s'intéresse aux problématiques d'acceptabilité sociale, de lien social et territorial, ainsi qu'à la communication liée aux chantiers, à l'échelle du futur réseau de transports. Il s'est réuni pour la première fois le 24 mai 2016 et se réunira à nouveau le 8 juillet et le 12 octobre 2016. Le rapport d'activités du comité stratégique sera présenté en réunion plénière à la fin de l'année 2016.

A l'instar des élus franciliens, les élus des territoires traversés par la ligne 17 Nord sont intégrés à ce groupe de travail et sont concernés par ces réflexions. Ils sont d'ores et déjà invités à faire remonter leurs remarques et propositions : un questionnaire a ainsi été diffusé à l'ensemble des élus concernés par le Grand Paris Express. Leurs retours permettront de prendre en compte les spécificités de chaque territoire et de dessiner les premières pistes pour limiter les nuisances et accroître l'acceptabilité des chantiers.

- Des mesures financières d'accompagnement, comme le paiement du ravalement de façades en fin de chantier, dans les zones sensibles, sont-elles envisagées ?

Réponse de la SGP :

Dans le cas où les mesures prévues dans les secteurs sensibles ne suffiraient pas à supprimer ou réduire suffisamment les inconvénients des chantiers, des mesures financières de réparation des préjudices directement causés par les chantiers, telles que les coûts de nettoyage de façades d'immeubles souillées, seront mises en place.

Thème 9 Impacts paysagers et environnementaux

Ce thème a été relevé dans seulement 8 observations, mais apparaît souvent implicitement dans d'autres, que ce soit par les associations de défense de l'environnement, les collectivités où les agriculteurs et leur représentants, mais assez peu par les habitants.

La plupart des observations portent sur les sujets suivants :

- les aspects paysagers du projet avec une demande de traitement de qualité de l'infrastructure et des gares et une bonne intégration environnementale respectueuse (respect de l'Atlas des paysages) ;
- une critique de l'étude d'impact et de ses évaluations, rappelant les éléments et manques pointés par l'avis de l'Autorité environnementale (AE) et l'expertise du CGI ;
- une forte critique de la consommation de terres agricoles et de l'étalement urbain, mais concernant principalement le Triangle de Gonesse et Le Mesnil-Amelot et non le fuseau d'emprise de la ligne 17 ;
- un rappel de la nécessité de respecter les mesures de respect de la biodiversité et des espèces protégées ;
- un rappel de la maîtrise nécessaire des impacts sur les eaux (respect du captage AEP du Blanc-Mesnil, de la gestion des eaux de ruissellement pour limiter les inondations en limitant les surfaces imperméabilisées).

Sujet 1 : Les Impacts paysagers

RE482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, 93

"Cette ligne a la particularité d'être réalisée pour partie en viaduc. Il s'agit d'un élément structurant pour le territoire qui nécessite une coordination importante avec les projets portés par le Département. Son intégration est un élément essentiel à la réussite du projet. A cet effet, je serai très attentif à la qualité architecturale de l'objet et à son insertion paysagère."

RE 425 Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

- "Eu égard aux enjeux d'intégration de la future gare dans l'espace urbain (morphologie urbaine, architecture, paysage, entrée de ville...), le Département de Seine-et-Marne attire l'attention et la vigilance de la SGP afin que des précautions et dispositions adaptées pour une insertion urbaine, architecturale et paysagère optimisée soient retenues dans les études de définition du projet de gare lui-même (maîtrise d'ouvrage SGP) articulée avec les projets de gare routière et parc-relais (maîtrise d'ouvrage STIF). Les études de définition des aménagements prévus seront conduites en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, dont la commune du Mesnil-Amelot et le Département de Seine-et-Marne."

- "Un parti paysager devra être défini pour la gare et les infrastructures ferroviaires, visant à préserver la vue sur ce grand paysage ouvert et sur la plaine agricole conformément aux orientations définies dans l'Atlas des paysages de Seine-et-Marne."

Ce thème des impacts du projet de métro sur le paysage a été assez peu abordé par le public, mais les enjeux bien rappelés par les Conseils Départementaux et les chambres d'agriculture. Il est vrai qu'une bonne partie est en tunnel (70 %) et que l'infrastructure en partie Est traverse peu de zones habitées, mais on peut noter que la partie aérienne du tronçon (30% soit environ 5,8 km), contrairement à d'autres tronçon du réseau Grand Paris, n'a soulevé aucune opposition, hormis quelques précisions techniques demandées sur les servitudes foncières du viaduc et de ses pylônes. Au contraire, les bénéficiaires de la nouvelle gare aérienne "Parc des expositions" approuvent la desserte et son marquage

aérien constituant un repère, structurant un vrai paysage en lui-même et sans doute utile dans la vocation de Paris-Nord 2 et du PIEX.

En revanche, les oppositions qui se sont exprimées sur le traitement du Triangle de Gonesse entre partisans de son développement bâti et ceux souhaitant conserver l'activité agricole pour une agriculture bio de proximité, induisent bien sûr des paysages très différents, même si les projets comme celui d'Europacity offre des images très vertes. Les émergences des gares et leur traitement n'ont pas soulevé beaucoup d'avis.

Question 1.1 : Le respect du paysage

Pouvez-vous apporter des réponses sur le respect du paysage, notamment en Seine-et-Marne sur l'espace ouvert et la prise en compte de l'Atlas, pour les aspects qualitatifs du projet et toutes ses émergences ?

Réponse de la SGP :

La conception des gares du Grand Paris Express est cadrée par les orientations du référentiel de conception établi par la Société du Grand Paris. En particulier, la Charte d'Architecture décrit les enjeux et les principes d'insertion urbaine et paysagère des gares sur les territoires. Dans la continuité de ces orientations transversales, un travail en concertation avec les acteurs du territoire est mené afin d'offrir une insertion paysagère partagée et adaptée aux particularités de chaque site. Il s'agit d'ancrer la gare dans son territoire et de faire dialoguer l'univers du transport avec le territoire et ses activités. Pour ce faire, la Société du Grand Paris a fait appel à des équipes de maîtrise d'oeuvre constituées d'architectes, de paysagistes, de bureaux d'étude pour concevoir et réaliser les gares et leur parvis. Le projet sera précisé dans le cadre de ces études de maîtrise d'oeuvre, en concertation avec les communes.

L'architecture de chaque gare est une réponse spécifique à un contexte paysager donné. Des illustrations sont proposées dans le dossier, pièce G.2, page 177.

La section aérienne et la gare Le Mesnil-Amelot s'inscrivent dans cette démarche.

L'Atlas des paysages de Seine-et-Marne a bien été identifié et fait partie des documents consultés pour établir l'état initial du paysage (pièce G.1, page 173 et suivantes). Il sera pris en compte pour la conception architecturale de la gare et l'insertion de la section aérienne sur ce territoire.

Impacts particuliers du site de maintenance

La création du site de maintenance L16 L17 le long de l'autoroute A 1 sur le site PSA a soulevé de la part du groupe PSA et des entreprises présentes sur le site la question de son traitement architectural et paysager, de sa hauteur et de ses caractéristiques, craignant la suppression de leur visibilité. L'usine Peugeot Citroën et son parking de stockage des voitures produites dans l'usine bénéficiait effectivement de cet effet vitrine important pour l'entreprise. Cette visibilité est pour PSA un argument important de vente pour les investissements immobiliers et un préjudice subi dans le cas où la perspective des bâtiments ne le permettrait pas.

Question 1.2 : Le traitement architectural et paysager du SMR-SMI-PCC

Pouvez-vous donner des précisions sur les caractéristiques prévues pour le traitement des installations et façades du centre SMR - SMI - PCC et préciser leurs aspects paysagers et si cet effet vitrine peut être pris en compte et respecté ?

Réponse de la SGP :

La réponse apportée à cette question est traitée au thème 3, sujet 1, question 1.3

Sujet 2 : L'appréciation de l'étude d'impact

Dans le cadre de leur avis défavorable au projet, les associations de défense de l'environnement estiment incomplète l'évaluation environnementale du projet et présentent leurs inquiétudes quant aux risques de dégradation de l'environnement liée au projet.

Sur les aspects environnementaux, c'est le triangle de Gonesse qui a suscité le plus de remarques sur la nature de ses futurs aménagements et donc concernant l'objet de l'enquête, sa desserte par la gare Triangle de Gonesse projeté, que beaucoup contestent comme le Collectif d'associations CPTG (voir tracé alternatif).

Le Conseil départemental de Seine -Saint-Denis attire l'attention sur les risques d'inondation.

RE 362 FNE

Comme le souligne l'Autorité environnementale (Ae), « le contour du programme de travaux retenu dans l'étude d'impact est incomplet, car il ne prend pas en compte tous les projets avec lesquels il constitue une unité fonctionnelle ».

Il s'agit notamment des travaux de la future gare du terminal T4 de l'aéroport de Roissy, de ceux de la gare du Mesnil-Amelot mais aussi et surtout des importants projets urbains du Triangle de Gonesse.

Si Europacity devait voir le jour, il serait générateur de nouveaux déplacements routiers sur des voies déjà congestionnées.

La création du terminal T4 de l'aéroport de Roissy engendrerait également un accroissement du trafic aérien sur un secteur déjà exposé à de multiples pollutions et nuisances. Compte tenu de la forte densité d'infrastructures de transports existantes, l'étude d'impact ne tient compte ni des impacts de ces projets, ni des populations nouvelles qui seront exposées à ces impacts et à d'éventuels risques sanitaires.

Ces insuffisances majeures dans l'évaluation environnementale du projet de la ligne 17 avec les risques collatéraux d'urbanisation et d'augmentation du trafic aérien s'ajoutent à la balance négative que présente ce projet dans l'appréciation de son utilité publique.

RE 456 Environnement 93

Pour l'Autorité Environnementale: « Le contour du programme de travaux retenu dans l'étude d'impact est incomplet, car il ne prend pas en compte tous les projets avec lesquels il constitue une unité fonctionnelle. De plus, il ne comporte qu'une analyse qualitative des impacts ».

Le projet « Europa City » est totalement dépendant de la réalisation de la ligne 17 (CGI) et de la création de la gare du Triangle de Gonesse; la mise en œuvre de cette gare aurait ainsi un impact négatif sur la ligne 17 elle-même, alors que l'augmentation du trafic routier accompagnant le projet Europa City, dégraderait de manière significative la qualité de l'air de ce territoire.

L'impact de la gare du Mesnil Amelot est à l'opposé des efforts actuels pour la diminution des effets néfastes des transports individuels. L'Autorité Environnementale souligne ce phénomène dans la synthèse de son avis: l'ouverture à l'urbanisation du Triangle de Gonesse et l'incitation à une urbanisation diffuse au nord de l'aéroport de Roissy, consommatrices d'espaces naturels et agricoles.

De même pour le Commissariat Général à l'Investissement, « une réflexion particulière sur le rôle, ou même l'intérêt, de la future gare du Mesnil-Amelot mériterait d'être entreprise.

Environnement 93 considère que la gare du Mesnil-Amelot est un risque important pour la préservation des terres agricoles et espaces naturels de Seine-et-Marne et découle d'une réflexion non aboutie.

RE 491 Collectif Pour le Triangle de Gonesse

Pour l'Ae dans la synthèse de son avis en page 3, le premier des enjeux environnementaux du projet concerne: « L'ouverture à l'urbanisation du Triangle de Gonesse et l'incitation à une urbanisation diffuse au nord de l'aéroport de Roissy, consommatrices d'espaces naturels et agricoles ».

CE 482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, 93

Pour rappel, depuis plus de 30 ans, la lutte contre les inondations est un des objectifs prioritaires du Département qui investit dans la construction d'ouvrages de délestage tels que des bassins de rétention. C'est pour cela que le Département n'acceptera pas de réduction définitive de la capacité des collecteurs. Le risque d'inondation est plus important sur la période dite estivale au sens hydraulique avec les phénomènes pluvieux courts et intenses. Sur cette période (1er mai-30 septembre), la réduction de la capacité des collecteurs même temporaire n'est pas envisageable. Sur la période dite hivernale (1er octobre-30 avril), toute réduction de la capacité du réseau devra faire l'objet de tests hydrauliques afin de vérifier que la configuration travaux n'augmente pas le risque d'inondation ou les rejets vers le milieu naturel-

il est demandé à ce que les eaux pluviales des gares et des espaces extérieurs soient régulées et stockées même sans modification de la surface imperméabilisée.

Question 2.1 : les précisions à apporter à l'étude d'impact pour l'apprécier

L'Ae a recommandé de reprendre et compléter l'étude d'impact sur la plupart des thématiques pour permettre d'évaluer la bonne prise en compte des enjeux environnementaux dans l'évaluation de l'utilité publique du projet, à la lumière des impacts directs, indirects et des impacts cumulés avec les autres projets connus.

L'Ae cite notamment le projet urbain du Triangle de Gonesse, l'urbanisation induite par le projet et la participation du projet au développement du trafic aérien en lien avec l'accroissement de l'accessibilité de la plate forme aéroportuaire de Roissy Charles- de-Gaulle

Les documents G 4.3 et J 9 apportent quelques réponses à ces recommandations.

La commission d'enquête ne demande pas de produire un complément à l'étude d'impact, mais de préciser les enjeux environnementaux liés à la réalisation du projet en ce qui concerne :

- L'urbanisation induite ;
- La consommation des espaces naturels et agricoles ;
- L'évaluation des émissions de gaz à effet de serre ;
- L'incidence sur la qualité de l'air.

Ce complément est relatif non seulement au projet proprement dit, mais aussi à ses effets directs et indirects.

Dans le cadre du thème 4, sujet 3 (les effets du développement sur l'urbanisation), la commission d'enquête a demandé de préciser le périmètre géographique correspondant et l'accroissement démographique et des emplois lié directement au projet ; et dans le cadre du thème 5 sujet 1, de préciser le territoire desservi. La commission d'enquête s'intéresse au territoire d'incidence du projet qui appartient à ces deux périmètres d'urbanisation

induite d'une part, et, d'autre part, de desserte assurée par le projet, pour apprécier les enjeux environnementaux les plus importants,

Dans un but de simplification, pour apprécier les enjeux environnementaux les plus importants, la commission d'enquête ne demande pas de déterminer des périmètres d'études différents pour chaque thématique environnementale, aussi bien pour les effets directs que pour les effets indirects, ainsi que le recommande l'Ae ; cependant, le territoire d'incidence du projet devrait dépasser largement celui des 10 communes concernées par le projet et être voisin de celui du Grand Roissy.

Si l'ensemble des enjeux environnementaux ne dépendent pas de la seule réalisation de la ligne 17, il est nécessaire que le public soit informé des enjeux les plus importants en relation avec le projet.

En conséquence, la commission d'enquête demande à la SGP de présenter de façon synthétique les enjeux liés à l'urbanisation dans ce territoire d'incidence du projet en ce qui concerne :

- La consommation des espaces naturels et agricoles ;
- L'évaluation des émissions de gaz à effet de serre ;
- L'incidence sur la qualité de l'air.

En complément à cette demande, la commission d'enquête estime utile de préciser les mesures susceptibles de maîtriser, voire de réduire ces impacts.

Le premier point sera traité dans le cadre du sujet suivant.

Sur les deuxième et troisième points, il apparaît que malgré le développement des transports collectifs, l'urbanisation va produire un accroissement des déplacements routiers notamment en lien avec l'aménagement du Triangle de Gonesse. En conséquence, est-il possible d'identifier les enjeux correspondants et de rappeler ceux liés aux déplacements captés par le projet ?

Réponse de la SGP :

Concernant la demande de précision des enjeux environnementaux liés à la réalisation du projet, il semble qu'il s'agisse plutôt d'un besoin de compléments portant sur les impacts du projet relatifs aux thématiques listées dans la question.

Ainsi, concernant l'urbanisation induite, il convient de se reporter à la réponse à la question 3.1, formulée dans le thème 4, incidences du programme et du projet sur l'urbanisation, l'aménagement et le développement économique.

Concernant la consommation des espaces naturels et agricoles, une analyse de l'impact du projet sur le milieu naturel, notamment sur les habitats, a été réalisée (pièce G.2, pages 141 et suivantes) ainsi qu'une analyse de l'impact du projet sur les parcelles agricoles (pièce G.2, pages 201 et suivantes). De plus, une analyse de l'impact du projet sur les services écosystémiques a été réalisée (pièce G.2, pages 141 et suivantes, pages 162 et suivantes). Cette analyse a consisté à évaluer l'impact des phases de construction et d'exploitation du projet sur la consommation d'espaces naturels et semi-naturels (en précisant les surfaces concernées) et sur les services rendus par ces milieux.

L'analyse réalisée démontre un faible impact du projet de la Ligne 17 Nord sur les milieux recensés au sein du fuseau d'étude et donc sur les services écosystémiques qu'ils rendent.

Concernant l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre, l'impact du projet sur cette thématique a également été détaillé dans l'étude d'impact (pièce G.2, pages 246 et

suivantes). De manière synthétique, les émissions totales (cumul de toutes les années précédentes) induites ou évitées aux horizons 2024, 2030, 2035 et 2050 sont les suivantes :

Année	Emissions de gaz à effet de serre induites ou évitées
2024	+ 339 700 t _{eq} CO ₂
2030	+ 211 000 t _{eq} CO ₂
2035	- 103 300 t _{eq} CO ₂
2050	- 1 000 400 t _{eq} CO ₂

Les résultats montrent que les émissions de gaz à effet de serre nécessaires à la construction de l'infrastructure sont largement compensées par les émissions évitées après la mise en service totale du projet.

Concernant les impacts du projet sur la qualité de l'air, ceux-ci sont décrits dans la pièce G.2, pages 253 et suivantes. L'analyse montre que la ligne 17 Nord permet, en 2030, d'engendrer une diminution supplémentaire (par rapport à celle liée à l'amélioration du parc automobile) de la plupart des polluants étudiés (PM₁₀, NO_x, CO, COVM, benzène et Ni) de 0,1% par rapport à la situation de référence. La réduction de trafic créée par l'arrivée de la Ligne 17 Nord en 2030 a donc des conséquences globalement positives en termes d'émissions de polluants atmosphériques bien que faibles par rapport aux diminutions réalisées grâce au renouvellement du parc automobile.

Concernant les effets cumulés du projet de la ligne 17 Nord avec les autres projets environnants, ceux-ci ont fait l'objet d'une analyse présentée dans la pièce G.2, pages 359 et suivantes et complétée dans la pièce J.9, pages 10 et suivantes.

Concernant les mesures de réduction d'impact, celles-ci sont également détaillées dans la pièce G.2. Les mesures concernant les espaces agricoles étant détaillées dans le sujet suivant, ne sont rappelées ici, que les mesures de réduction concernant les émissions de Gaz à Effet de Serre et la qualité de l'air. Il s'agit des mesures suivantes :

- Choix de méthodes constructives limitant les émissions de Gaz à Effet de Serre ;
- Choix d'un matériel roulant et de matériaux de construction des ouvrages durables et économes ;
- Création d'un projet favorisant le report modal, de la voiture particulière vers les transports en commun ;
- Dans la mesure du possible, recours à l'utilisation d'énergies renouvelables,
- Mise en place de mesures de limitation d'émission de particules fines à l'intérieur des rames et du tunnel (optimisation du dispositif de ventilation, freinage électrique...).

Concernant les impacts sur les déplacements liés à l'opération d'aménagement ZAC Triangle de Gonesse, celle-ci va induire, d'après les résultats fournis dans son étude d'impact, près de 290 000 déplacements quotidiens tous modes confondus sur le territoire. Le projet n'accueillant pas de logements, les déplacements générés seront donc majoritairement des flux d'échange entre la ZAC et l'extérieur. La ligne 17 Nord, en permettant une meilleure accessibilité des habitants au Triangle de Gonesse et plus largement aux zones d'emplois du Grand Roissy, va encourager l'utilisation des transports en commun et éviter le recours à la voiture individuelle, proposant ainsi une alternative moins émettrice de gaz à effet de serre.

Sujet 3 : La consommation des terres agricoles et l'étalement urbain

L'enjeu de la consommation des espaces naturels et agricoles liée à l'étalement urbain est particulièrement important sur le territoire d'incidence du projet.

RE 425 Chambre d'agriculture interdépartementale Ile-de-France, 78

La plaine de France, région agricole de terres de très grande qualité a subi d'importants bouleversements par la réalisation de l'aéroport de Roissy, des grandes infrastructures et la multiplication des projets d'urbanisation ou d'équipements.

L'impact du projet de la ligne 17 Nord est étroitement lié à la réalisation du projet de ZAC du Triangle de Gonesse sur 299 ha comprenant le projet Europacity sur 80 ha conformément aux dispositions du SDRIF.

Le saucissonnage des différents projets d'aménagement et leur présentation parallèle (ligne 17 nord, ZAC du Triangle de Gonesse et Europacity) ne permet pas d'avoir une vision claire de l'impact sur l'agriculture, de la consommation importante des terres agricoles, du phasage de réalisation et du calendrier des travaux. L'enjeu sera fort pour les exploitations agricoles concernées.

Pour que l'activité agricole puisse continuer de s'exercer dans les meilleures conditions, notamment en ce qui concerne l'accès aux parcelles et les circulations agricoles, il conviendrait que soit mieux définie la programmation des procédures et des travaux.

RE 483 Chambre d'agriculture de Seine-et-Marne, 77

La Chambre d'agriculture de Seine-et-Marne souhaite vous faire part de ses observations dans le cadre de l'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique relative au projet de création du tronçon «le Bourget RER. Le Mesnil-Amelot» de la ligne 17 nord, sur la commune du Mesnil-Amelot.

La Chambre d'agriculture déplore la consommation du foncier agricole engendrée par les différentes composantes de ce projet sur ladite commune (ligne souterraine, en tranchée ouverte et surtout, gare du Mesnil Amelot et ouvrage technique annexe « champ Mesnil Amelot »). Ces ouvrages se situeraient en effet exclusivement en plaine agricole.

De plus, il convient de rappeler que les terres agricoles concernées sont d'une très bonne qualité agronomique et que la consommation de terres agricoles a été particulièrement importante ces dernières décennies dans ce secteur.

Par ailleurs, le phasage des travaux devrait être mieux défini de manière à pouvoir appréhender au mieux les effets du projet sur les exploitations agricoles à moyen terme (circulations agricoles, accès aux parcelles, productions sous contrats.).

Le Blanc-Mesnil/2/Contribution de l'AMAP Le BIOMESNIL

"L'AMAP défend l'agriculture nourricière de proximité et souhaite maintenir les terres existantes, qui produisent sur 80 ha 20 millions de baguettes de pains par an ; sinon d'où viendrait le blé.

Elle est contre la gare triangle de Gonesse en plein champ qui ne desservira jamais de lieu d'habitation et de plus une fois créée avec l'argent public appellera forcément un bétonnage autour.

Les accords internationaux sur les GES préconisent une réduction des transports longue distance pour rapprocher: les lieux de production des lieux de consommation et les lieux d'habitat des lieux de travail.

Elle propose notamment un usage agricole progressant vers une agriculture bio.

Question 3.1 : la consommation des espaces agricoles du projet

Concernant les impacts de l'infrastructure sur les espaces agricoles, la SGP évoque le schéma agricole du Grand Roissy et donne beaucoup de chiffres notamment sur les projets urbains beaucoup plus consommateurs, mais le chiffre propre aux chantiers de la ligne elle-même ne semble pas être donné clairement : quel est il ?

Réponse de la SGP :

L'impact du projet de la ligne 17 Nord sur l'agriculture est détaillé dans la pièce G.2, pages 201 et suivantes. Les emprises chantier liées à la réalisation de la ligne 17 Nord impliquent la dégradation directe d'environ 20 hectares de terres agricoles exploitées ou exploitables (sur des îlots occupant environ 227 hectares au total), dont :

- Environ 7 hectares sur le secteur du Triangle de Gonesse faisant l'objet d'un projet d'aménagement urbain ;
- Environ 5 hectares pour les emprises chantier du tronçon compris entre le Parc International des Expositions de Villepinte et le puits de tunnelier à Tremblay-en-France : emprises situées au sein de la ZAC AeroliansParis en cours de réalisation) ;
- Environ 8 hectares pour les emprises chantier du secteur de la gare du Mesnil-Amelot et de l'ouvrage annexe 393.

Questions 3.2 : l'évaluation des impacts directs et indirects du projet sur les espaces agricoles et les moyens de les réduire

La commission a bien noté que la DUP de la ligne 17 était un préalable à la création de la ZAC du Triangle de Gonesse, le problème soulevé par l'Ae étant qu'elle n'ait pas été incluse dans l'objet du débat public Europacity en cours. Néanmoins que pouvez-vous répondre à toutes ces observations sur l'étalement urbain et la consommation de terres agricoles, et les activités agricoles présentes et futures ?

Par ailleurs, en complément des questions posées dans le sujet précédent relatif à l'étude d'impact, au-delà des considérations d'économies d'espace par rapport à des urbanisations réalisées indépendamment du programme et du projet, et pour répondre à la demande d'une partie du public de maîtrise des impacts, la commission d'enquête se demande comment pourraient être pris en compte de façon opérationnelle les deux objectifs suivants :

- une densification plus importante des nouvelles urbanisations, notamment celles liées aux activités économiques estimées trop consommatrices d'espaces ;
- une meilleure protection des terres agricoles par une Zone d'Agriculture protégée (ZAP) sur le carré vert de 400 ha du Triangle de Gonesse, ainsi que sur les 8 000 ha de terres agricoles identifiées dans le schéma des terres agricoles du Grand Roissy ?

Réponse de la SGP :

Le débat public relatif au Réseau de Transport Public du Grand Paris s'est déroulé du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011. Lors de cette étape majeure de concertation, la gare "Triangle de Gonesse" était présentée à titre optionnel.

Il est cependant prévu que le secteur du Triangle de Gonesse, aujourd'hui agricole, soit progressivement ouvert à l'urbanisation; cette orientation est d'ailleurs inscrite au Schéma Directeur d'Ile-de-France (SDRIF) depuis 1994 (avant l'initiation du projet du Réseau de Transport Public du Grand Paris) et réaffirmée dans le SDRIF 2030. La mutation de ce territoire, lui permettra de

constituer un lien entre les communes situées à l'Ouest du Triangle (notamment Gonesse, Sarcelles et Villiers-le-Bel) et le bassin d'emplois et d'activités de l'axe Roissy - Villepinte - Le Bourget. Le projet d'aménagement, appelé ZAC Triangle de Gonesse, porté par l'EPA Plaine de France, est destiné à des activités tertiaires à forte valeur ajoutée pouvant créer à terme jusqu'à 50 000 emplois par la construction d'immobilier d'entreprises.

Au vu de ces éléments, la réalisation de la gare "Triangle de Gonesse" a été retenue à l'issue du débat public. Ainsi, l'acte motivé du Schéma d'ensemble indique que « *Le tracé dessert le territoire dit du « Triangle de Gonesse », dans le Val d'Oise. La gare est située au cœur du Triangle, à proximité du Boulevard Intercommunal du Parisis. La gare est en correspondance avec le futur « barreau de Gonesse » connectant RER D et RER B (...)* ».

Dans un souci de cohérence urbaine, son positionnement a été déterminé en lien avec les études menées par l'EPA Plaine de France. Cependant, les deux projets, celui de la ligne 17 Nord et celui du Triangle de Gonesse, sont destinés à répondre à des objectifs distincts. En effet, la ZAC Triangle de Gonesse concerne l'aménagement d'une zone d'activités destinée à accueillir divers types d'activités et de loisirs, tandis que la ligne 17 Nord consiste à créer une voie ferrée destinée à relier divers points stratégiques du nord de l'Île-de-France, notamment les aéroports du Bourget et de Roissy Charles-de-Gaulle. Il en résulte que, même si la réalisation par la Société du Grand Paris de la ligne 17 Nord permettra notamment la desserte du Triangle de Gonesse, tirant ainsi les conséquences du débat public, la réalisation de la ligne 17 Nord d'une part, et celle de la ZAC Triangle de Gonesse d'autre part, relèvent de programmes distincts l'un de l'autre en ce qui concerne toutes leurs composantes et tous leurs aménagements.

La consommation des terres agricoles liée à ces deux projets a été traitée dans le cadre de l'analyse des effets cumulés. Il en résulte que leur réalisation va entraîner une diminution de l'espace agricole, sur une superficie cumulée totale de près de 200 ha (dont 7 ha directement liés au projet de la ligne 17 Nord). Dans ce contexte, la mutation de ce territoire devra être concertée et réfléchie avec les exploitants agricoles concernés et la SAFER afin de coordonner les mises en réserve de foncier en fonction des opportunités et les attentes des exploitants.

Concernant les objectifs soulevés de densification plus importante des nouvelles urbanisations, notamment celles liées aux activités économiques estimées trop consommatrices d'espaces et une meilleure protection des terres agricoles par une Zone d'Agriculture protégée (ZAP) sur le carré vert de 400 ha du Triangle de Gonesse, ainsi que sur les 8 000 ha de terres agricoles identifiées dans le schéma des terres agricoles du Grand Roissy, la Société du Grand Paris, n'a pas d'éléments particuliers à apporter à ce stade. En effet, elle ne dispose pas de compétences pouvant lui permettre d'influencer ce type de décision, relevant des orientations d'urbanisme de chaque territoire.

Enfin, il est à noter qu'un avis favorable a été émis par la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) du Val d'Oise sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Gonesse, le 21 janvier 2016.

Sujet 4 : Le respect de la biodiversité et des espèces protégées

RE 425 Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

Le Département attire l'attention de la SGP sur les enjeux en matière de biodiversité dans les communes du Mesnil-Amelot et de Mauregard :

Enjeu moyen pour les papillons de jour (source : tome 3 de l'atlas de la biodiversité de Seine-et-Marne) ;

- Présence d'espèces invasives : renouée du Japon et Buddleia (source : site internet du Conservatoire botanique national du Bassin parisien);

- Espèce peu commune de libellule ; Coenagrion scitulum (source : base de données Cettia)

Les prospections de l'atlas de la biodiversité ont identifié quelques arbres âgés mais isolés de tout boisement de grande taille étant susceptibles d'héberger une faune remarquable. C'est notamment le cas dans la commune du Mesnil-Amelot. Les boisements de cette commune sont totalement déconnectés des massifs les plus proches, mais toutefois deux arbres remarquables (source : tome 2 de l'atlas de la biodiversité de Seine-et-Marne) ont répertoriés :

- un Châtaignier d'un diamètre supérieur à 80 cm qui accueille un ensemble de populations d'insectes saproxyliques (vivant en lien avec le bois mort ou en décomposition), dont Ampedus nigroflavus actuellement considéré comme lié aux boisements anciens et qui n'a fait l'objet que de trois observations en Île-de-France au cours des vingt dernières années. Il est probable que cet arbre isolé héberge l'espèce depuis plusieurs décennies;

- Un Érable situé dans l'arrière-cour d'une ferme promise à la destruction, doté d'un diamètre notable, et qui abrite une autre espèce de Coléoptère classée "vulnérable" sur la liste rouge européenne des Coléoptères saproxyliques, Cerophytum elateroides. Les observations de l'espèce sont peu fréquentes et habituellement associées à des milieux boisés âgés.

Le projet d'aménagement devra toutefois veiller à :

- limiter la pollution lumineuse, néfaste pour les espèces nocturnes;

- maintenir la « perméabilité » des milieux naturels pour permettre les déplacements de la faune (trame verte et bleue);

- sélectionner des espèces indigènes pour les plantations ;

- favoriser l'infiltration de l'eau dans les sols en optant pour des revêtements perméables là où ce sera possible.

Question 4.1 sur le respect de la biodiversité et des zones humides

Concernant le respect des paysages et de la biodiversité, le projet semble ne pas apporter de fragmentation supplémentaire du territoire et respecter les corridors d'intérêt écologique (SRCE et TVB). Concernant les impacts faune et flore pour certaines espèces, pouvez-vous rappeler les principales espèces menacées ou lieux de vie (absence de véritable zone humide en argumentant sur la nature de l'habitat des batraciens, constitué de bassins d'orage ou d'ornement) et les mesures compensatoires adaptées ?

Réponse de la SGP :

L'analyse des effets du projet de la ligne 17 Nord sur la faune et la flore est présentée dans la pièce G.2 du dossier d'enquête, pages 145 et suivantes.

Concernant la flore, aucune espèce floristique protégée n'a été recensée lors des inventaires réalisées sur l'ensemble des sites destinés à accueillir des émergences de la ligne 17 Nord, mais 3 espèces patrimoniales ont été identifiées : Cynoglosse officinale et Erigeron âcre (au Nord-Est de l'A104 en face de Paris Nord 2) et Rorippe des bois (au niveau de la pépinière au Mesnil-Amelot). Seul le Cynoglosse officinale est directement impacté par les emprises chantier de la section aérienne entre les gares Triangle de Gonesse et Parc des Expositions. Toutefois, bien que cette espèce soit rare et quasi-menacée à l'échelle régionale, d'autres stations seront maintenues (mesures de protection

et de balisage en phase chantier) à proximité où plus de 100 pieds ont été observés. Ainsi l'impact résiduel est faible.

Les stations d'Erigeron âcre et de Rorippe des bois sont quant à elles localisées en dehors des emprises (y compris des emprises chantier) de la ligne 17 Nord et ne sont par ailleurs pas menacées à l'échelle régionale. Aucune mesure de compensation n'est nécessaire.

Concernant la faune, le principal impact du projet concerne la zone de nidification de l'Œdicnème criard, partiellement impactée au Mesnil-Amelot. Les mesures d'évitement et de réduction d'impact générales prévues concernent le balisage des emprises chantier, le réaménagement des sites après travaux, la mise en place de barrières anti-retour, la réalisation des opérations de défrichage/terrassement en dehors des périodes de nidification des oiseaux. Concernant l'Œdicnème criard, une compensation de la destruction de l'habitat de nidification est à prévoir, il pourra s'agir par exemple de restauration de prairies rases (à définir précisément dans le cadre des études ultérieures).

Concernant les habitats aquatiques favorables à la reproduction des amphibiens évoqués, ceux-ci ne recoupent pas les emprises du projet. La vérification de la présence de zones humides répondant aux critères réglementaires (végétation et pédologie) a été réalisée sur les emprises de projet potentiellement concernées et les investigations ont montré l'absence de zones humides au droit de ces emprises.

Question 4.2 sur la démarche ERC, Eviter, Réduire et Compenser

La SGP peut-elle synthétiser les conclusions de la démarche ERC relative au projet ?

Réponse de la SGP :

La prise en compte de l'environnement fait partie intégrante des études de conception au même titre que les autres éléments techniques, financiers, etc. La démarche environnementale s'attache tout d'abord à éviter les impacts sur l'environnement, y compris au niveau des choix fondamentaux du projet (nature du projet, localisation hors des secteurs sensibles, types Natura 2000 par exemple...). Cette phase est essentielle et préalable à toutes les autres actions consistant à réduire au maximum les impacts environnementaux du projet (par exemple limiter les emprises chantier au maximum), et en dernier lieu, si besoin, à compenser les impacts résiduels (reconstitution d'habitat par exemple) après évitement et réduction. C'est en ce sens et compte-tenu de cet ordre que l'on parle de séquence « éviter, réduire, compenser ». Les mesures d'évitement et de réduction sont ainsi privilégiées par rapport aux mesures compensatoires, lesquelles ne constituent qu'une partie des mesures environnementales, la plus réduite possible.

Sujet 5 : Les impacts sur les eaux et sur les sols

Le Conseil départemental de Seine-et-Marne présente des observations sur la gestion des eaux dans le secteur du Mesnil-Amelot.

RE 425 Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

"L'évaluation environnementale (étude d'impact : Domaine de l'eau) :

Les eaux pluviales du Mesnil-Amelot et les eaux épurées de la station d'épuration se rejettent dans un fossé qui correspond à la source du ru des Cerceaux mais qui pénètre très rapidement dans le périmètre d'Aéroport de Paris (ADP).

Il convient de rappeler que sur le cours de ce fossé se situent les bassins de régulation des eaux pluviales de la plateforme dont celui des Renardières (1 260 000 m³).

Concrètement toute modification majeure des surfaces d'imperméabilisation doit faire l'objet d'une expertise détaillée, en lien avec ADP, en termes d'hydraulique. Les solutions alternatives de récupération des eaux pluviales dans les aménagements d'espaces publics (noues paysagères, chaussées réservoirs, surface pavée non jointoyée...) devront être privilégiées pour éviter au maximum le rejet des eaux de pluie dans les réseaux d'assainissement."

Question 5.1 sur la pollution des sols

Les eaux notamment des nappes sont très sensibles à la pollution des sols. Le dossier fait état des sites BASOL (Base de données sur les sites industriels et Activités de services) BASIAS (Base de données sur les sites industriels et Activités de services), surtout présents et nombreux sur la partie Ouest plus urbaine de la ligne. Une observation a été faite sur la mauvaise indication de l'ICPE MA France (en fait c'est son accès qui a été indiqué) et PSA rappelle qu'en dehors de ce repérage d'une source potentielle de pollution suivi par les services de la DRIEE, le site ne comporte a priori aucune autre pollution des sols, l'usine Citroën ayant été construite sur des sols agricoles. Pouvez-vous préciser quelle est la situation actuelle ainsi que les précautions qui seront prises ?

Réponse de la SGP :

La caractérisation des pollutions présentes s'appuie en première approche sur les éléments bibliographiques disponibles, tels que les bases de données BASIAS et BASOL.

Dans le cadre de la poursuite des études, la Société du Grand Paris s'appuie également sur un bureau d'étude spécialisé dans la conduite de diagnostics de pollution. A ce titre, des études historiques et documentaires sont engagées au niveau des secteurs concernés par l'implantation d'ouvrages émergents. En fonction des conclusions des études historiques réalisées, des investigations de terrain sur les sols et les eaux souterraines seront réalisées au moyen de sondages et de piézomètres afin de caractériser quantitativement et qualitativement l'état de la pollution actuelle. Les carottes et les eaux prélevées feront l'objet d'analyses en laboratoire. Pour les sites les plus sensibles, des plans de gestion seront élaborés, ainsi que des Analyses des Risques Résiduels (ARR). Le premier document vise à permettre une gestion adaptée des sols pollués lors des phases de chantier ; le second intervient lorsque la totalité des polluants présents n'a pas pu être traitée ; il permet de vérifier que les teneurs résiduelles après travaux d'aménagement sont compatibles avec les usages projetés sur le site.

Ces éléments détaillés seront présentés au public dans le cadre des procédures ultérieures, nécessaire au démarrage des travaux.

Cette démarche générale sera également appliquée sur le site PSA.

L'état initial de l'étude d'impact (pièce G1 du dossier de DUP paragraphe 7.2.1.3 Recensement des ICPE hors SEVESO) recense les établissements ICPE situés dans le fuseau de DUP. Sur le site PSA d'Aulnay-sous-Bois, SEGRO (sous le nom d'ID Logistic) et MA France sont bien identifiés selon les rubriques 1510, 1530, 1532, 2662, 2663, 1185, 1511 et 2925 pour SEGRO et les rubriques 1412, 1414, 2560, 2921, 2925 pour MA France.

Concernant la cartographie des ICPE, figurant au paragraphe 7.2.1.3 de la pièce G1, la localisation des installations est issue de la base de données GEORISQUES (site internet du réseau developpement-durable.gouv.fr du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie).

Ces éléments ont ensuite été croisés avec les données issues du site internet <http://installationsclassées.developpement-durable.gouv.fr>. Le positionnement cartographique de MA France correspond à un adressage officiel (Kbis) du siège social de l'entreprise boulevard André Citroën et non pas à une réalité géographique de localisation de l'entreprise plus en recul au niveau du bâtiment 70 du site PSA. Le maître d'ouvrage prend note de cette remarque et modifiera cette implantation pour qu'elle corresponde à l'emplacement géographique lors de l'actualisation de l'étude d'impact prévue dans le cadre de l'élaboration des dossiers réglementaires postérieurs au dossier de DUP.

Par ailleurs, une analyse des impacts concernant les risques industriels est présentée dans le dossier, pages 218 à 222 de la pièce G.2. Concernant l'aspect risque industriel, l'ICPE MA France a bien été recensée. Il en est notamment fait mention page 260 de la pièce G.1 et pages 219 et 220 de la pièce G.2. Les conclusions indiquent qu'en raison de la distance séparant le futur site de maintenance de cette activité ICPE, l'impact du projet sur l'activité ICPE et inversement est considéré comme nul. La société SEGRO (ID LOGISTICS) a également été identifiée. Il en est fait mention page 260 de la pièce G.1. Les risques et mesures mises en place vis-à-vis de ce site sont indiqués pages 220 et 221 de la pièce G.2.

Question 5.2 sur les aléas de la géologie des sols

Le creusement de sol de la seconde ligne de métro de Rennes entamée en janvier 2014 a fait l'objet de mauvaises surprises avec la découverte de déblais toxiques dans les terres excavées dus à des filons d'antimoine du sol, générant un surcoût non prévu de plusieurs millions d'euros. Un tel aléa est-il possible pour la ligne 17 et pouvez-vous rappeler toutes les mesures de contrôle et gestion des sols excavés prises sur tous vos chantier projetés, tunnelier, mais aussi à ciel ouvert, ouvrages annexes, gares et autres ?

Réponse de la SGP :

La Société du Grand Paris réalise de nombreuses campagnes géotechniques et analytiques afin de caractériser les terres en amont des travaux. Elle s'appuie sur la réalisation d'études historiques et de sondages préalables à l'excavation des déblais permettant de réaliser une pré-analyse de la qualité des déblais. Toutefois, il existe toujours un risque de découverte de polluants naturels ou anthropiques une fois les sols excavés. C'est pourquoi, les matériaux excavés feront l'objet d'une nouvelle campagne de caractérisation systématique à l'excavation ou en cours d'excavation conformément au cahier de charges des entreprises, permettant de vérifier leur véritable qualité. Les filières de valorisation ou d'évacuation pré-identifiées des déblais sont alors confirmées ou modifiées si les critères de qualité n'étaient finalement pas conformes aux seuils de recevabilité des filières de valorisation ou d'élimination prévues.

De plus, les chantiers du Réseau de Transport Public du Grand Paris s'inscriront dans un

processus de contrôle et de traçabilité des déblais. A ce titre, la Société du Grand Paris a élaboré un outil spécifique permettant d'assurer la complète traçabilité des déblais issus de ses chantiers.

Question complémentaire 5.3 de la commission

Le dossier doit faire l'objet dans la suite de la procédure d'une autorisation Loi sur l'Eau – code de l'environnement sur la base d'un dossier spécifique plus détaillé d'incidence sur les eaux superficielles et souterraines. Compte tenu de l'importance du sujet dans l'évaluation de l'utilité publique du projet et par exemple des enjeux forts relevés par l'étude d'impact sur l'hydrologie, l'effet barrage du tunnel, les impacts sur les différentes nappes et zones humides, pouvez-vous dresser un bilan global permettant d'apprécier leur prise en compte et l'acceptabilité des risques ?

Réponse de la SGP :

➤ Hydrologie :

L'analyse des impacts du projet en phases chantier et exploitation est présentée de manière détaillée dans la pièce G.2, pages 100 et suivantes. De manière synthétique, l'absence de cours d'eau à ciel ouvert à proximité du projet réduit fortement les impacts potentiels sur l'hydrologie. Concernant l'écoulement des eaux pluviales, des mesures seront prises permettant de gérer ces eaux telles que la création de fossés ou bassins de rétention. Des mesures sont également prévues pour éviter les risques de pollution (entretien des engins sur des surfaces étanches, stockage des produits polluants dans un espace étanche...). En cas de pollution accidentelle, un plan de secours sera mis en œuvre. Par exemple, des kits d'intervention d'urgence seront mis à disposition des intervenants sur les chantiers par les entreprises, afin de permettre une intervention dans les meilleurs délais en cas de déversement de polluant identifié. Les produits déversés accidentellement seront ainsi fixés, puis récupérés par décapage des sols et les terres seront ensuite évacuées en centres de traitement agréés.

➤ Hydrogéologie :

L'analyse des impacts du projet en phases chantier et exploitation est présentée de manière détaillée dans la pièce G.2, pages 105 et suivantes. De manière synthétique, l'étude d'impact indique que :

- Concernant les impacts liés à la construction du tunnel : la construction du tunnel avec la technique du tunnelier ne nécessite pas de pompage et n'induit donc pas de rabattement de nappe. La construction du tunnel ne présente pas d'impact sur le fonctionnement des nappes souterraines.
- Concernant les impacts liés à la construction des ouvrages : la Société du Grand Paris prévoit pour l'ensemble des gares souterraines de recourir à la technique des parois moulées. Une paroi moulée est un écran en béton armé, directement moulé dans le sol, qui assure le soutènement des terres autour de la fouille et permet de constituer une enceinte étanche vis-à-vis des nappes d'eau souterraines. Cette technique

permet d'éviter ou de limiter tout rabattement de nappe mais aussi toute mise en communication de plusieurs nappes.

Certains ouvrages souterrains profonds de la ligne 17 Nord recoupant les aquifères de l'Eocène supérieur et moyen, une modélisation hydrogéologique a été réalisée afin d'évaluer les effets piézométriques du projet. Les ouvrages pris en considération sont ceux situés dans l'épaisseur géologique des deux nappes principales (nappes de l'Eocène supérieur et nappe de l'Eocène inférieur et moyen) : gare le Bourget Aéroport, tranchée couverte au Triangle de Gonesse, tunnel de la ligne 17 Nord et raccordement du site de maintenance à la ligne 16. Avec la méthode des parois moulées appliquée à la gare du Bourget Aéroport, les résultats de la simulation ont mis en évidence des différentiels piézométriques de l'ordre de quelques dizaines de centimètres. Au stade de connaissance actuelle du contexte hydrogéologique, ce différentiel ne remet a priori pas en cause la fonctionnalité de la nappe superficielle.

- Concernant l'effet barrage lié à l'infrastructure souterraine en phase définitive, une modélisation hydrogéologique a été réalisée afin de simuler la phase définitive (tous les ouvrages modélisés ont été supposés étanches et toutes les dispositions constructives pénalisantes pour les écoulements souterrains ont été considérées : hypothèses maximalistes considérant le plus d'obstacles possibles à l'écoulement des nappes). Les résultats des simulations montrent que les incidences piézométriques sont limitées y compris en simulant les effets cumulés des lignes 16 et 17. Ce différentiel ne remet a priori pas en cause la fonctionnalité de la nappe superficielle.
- Concernant les zones Natura 2000, il convient de rappeler que le projet de la ligne 17 Nord ne prévoit pas d'implantation d'ouvrage ou de base chantier au sein d'une entité Natura 2 000, il n'y a donc pas d'effet direct, par effet d'emprise sur le réseau Natura 2 000.

Cependant, il existe à proximité de la ligne, deux parcs appartenant à la zone Natura 2 000 « Sites de Seine-Saint-Denis ». Ces deux parcs possèdent des plans d'eau de faible profondeur, alimentés par la nappe d'eau souterraine superficielle :

Parc départemental Georges Valbon (La Courneuve)		Parc départemental du Sausset (Aulnay-sous-Bois)	
Plans d'eau	Niveau d'eau moyen	Plans d'eau	Niveau d'eau moyen
Etang des Brouillards	environ 1 m	Etang de Savigny	environ 2,5 m
Etang du Vallon	environ 0,5 m	Marais	environ 0,5 m

Une baisse du niveau de la nappe est donc susceptible d'engendrer une baisse du niveau d'eau dans les plans d'eau, susceptible d'altérer les milieux humides de ces plans d'eau (roselières...). Il est donc important, au-delà des effets que le projet engendre sur les niveaux d'eau de la nappe souterraine superficielle, d'évaluer les effets que le projet engendre sur les niveaux d'eau de ces plans d'eau.

Pour cela, une modélisation hydrogéologique a été réalisée. Un vaste modèle a été construit, intégrant en partie les lignes 17 et 16 et permettant d'analyser d'une part les effets de la ligne 17 Nord seule et d'autre part les effets cumulés des lignes 16 et 17.

→ En phase chantier

▪ Ligne 17 Nord seule

La réalisation de la ligne 17 Nord seule, avec parois moulées allongées à la gare Le Bourget Aéroport, n'induit aucune incidence significative sur les niveaux d'eau et sur les espèces inféodées à ces milieux ayant justifiées la désignation du site Natura 2000 (Blongios nain, Butor étoilé).

▪ Lignes 16 et 17

Dans le cadre de l'analyse des effets cumulés, il apparaît par contre que, sur la base des hypothèses considérées pour ces modélisations hydrogéologiques en termes de connaissance du milieu et de niveau de définition des projets, il existerait selon les premiers résultats, un impact potentiellement moyen sur l'étang du Vallon (parc départemental Georges Valbon). Celui-ci pourrait se répercuter par suite de manière très significative sur les habitats du Blongios nain et du Butor étoilé, en cas de réalisation concomitante des lignes 16 et 17 dans ce secteur. Toutefois, il existe des méthodes constructives permettant de réduire encore les pompages (renforcement du radier par exemple...) qui pourront être mises en place si les études ultérieures en confirment la nécessité. En effet, il est important de rappeler que les hypothèses utilisées dans le cadre des modélisations hydrogéologiques actuelles sont maximalistes et qu'elles seront affinées dans les stades ultérieurs des études. Ainsi, les mesures constructives à mettre en place effectivement pour limiter au maximum les impacts sur les nappes souterraines seront déterminées lors des études de maîtrises d'œuvre (études en cours). Le modèle utilisé ici permet une première évaluation sur la base de la connaissance actuelle du milieu. Celui-ci sera affiné au fur et à mesure des études notamment pour prendre en considération les résultats des sondages géotechniques et des essais de pompage qui seront réalisés ainsi que les adaptations futures du projet en lien avec les maîtres d'œuvre.

En ce qui concerne la Ligne 17 Nord, dans le cadre du dossier d'autorisation unique (intégrant les éléments exigés au titre de la loi sur l'eau), des modélisations hydrogéologiques seront à nouveau réalisées afin d'intégrer de manière fine l'ensemble des derniers résultats piézométriques et géotechniques et les méthodes constructives retenues *in fine* pour les lignes 16 et 17.

Ce sujet fait l'objet d'une attention toute particulière de la part de la Société du Grand Paris qui s'engage à prendre toutes les dispositions nécessaires et suffisantes pour que l'éventuelle diminution du niveau d'eau de l'étang du Vallon en phase travaux ne soit pas de nature à remettre en cause l'état de conservation des espèces ayant justifié la désignation du site Natura 2000. Des discussions avec le Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis, gestionnaire des parcs Georges Valbon et du Sausset, sont également en cours sur ce sujet.

→ En phase définitive

En phase définitive, en considérant la ligne 17 Nord seule ou les lignes 16 et 17 cumulées, les incidences sur les niveaux d'eau des étangs des parcs Georges Valbon

et du Sausset sont faibles à nulles. La légère diminution des niveaux d'eau des étangs du parc départemental Georges Valbon et du parc départemental du Sausset n'est pas de nature à remettre en cause l'état de conservation des espèces ayant justifié la désignation du site Natura 2000. Les modifications hydrauliques générées par le projet en phase définitive n'induisent aucune incidence résiduelle sur le site Natura 2000.

➤ Zones humides :

Certaines emprises du projet de la ligne 17 Nord sont concernées par la classe 3 de l'enveloppe d'alerte de la DRIEE qui laissait présager la présence de zones humides potentielles. Cependant, les expertises de la végétation et de la pédologie menées au niveau des emprises du projet concernées par cette enveloppe d'alerte ont mis en évidence l'absence de telles zones humides.

Question complémentaire 5.4 de la commission d'enquête

La SGP peut elle présenter les engagements qui pourraient être pris en matière d'environnement dans le cadre de la DUP du projet ?

Réponse de la SGP :

Les annexes des décrets déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à la réalisation des lignes du Réseau de Transport Public du Grand Paris indiquent les mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine, et les modalités de suivi associées.

Ces mesures concernent les vibrations, la géotechnique et les risques naturels, le suivi du bâti, les eaux souterraines et superficielles, les milieux naturels et les paysages, les réseaux, la gestion des chantiers et le suivi des mesures.

Thème 10 : Documents d'urbanisme – Mise en compatibilité

L'obligation d'inscrire la faisabilité réglementaire d'une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique dans leur document d'urbanisme s'impose à toutes les communes ou EPCI concernés dès lors qu'ils sont dotés d'un tel document et qu'une procédure de mise en compatibilité a été menée.

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du réseau de transport public du Grand Paris et a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur.

Ce thème apparaît dans 4 observations.

Les observations portent sur les sujets suivants : la demande d'inscription d'emplacements réservés, la prise en compte de la qualité de l'insertion urbaine des ouvrages et l'absence de cette intégration dans les règlements des communes concernées.

Sujet 1 : les emplacements réservés

La liste des emplacements réservés a été revue pour être mise en compatibilité avec le projet.

Celle-ci fait apparaître les évolutions de surface des emplacements réservés impactés par le projet.

Les différentes observations formulées portent sur des demandes d'inscription complémentaire ou de réintégration d'emplacements réservés, ainsi :

RE 425 Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

demande l'inscription d'un emplacement réservé pour la gare routière et le parking-relais prévus pour accompagner la gare du GPE (cf point 4/). Ces équipements indispensables sont d'ailleurs inscrits en emplacements réservés au bénéfice de la SGP dans le projet de PLU du Mesnil-Amelot en cours de révision et arrêté le 14 novembre 2014. Cette absence d'emplacements réservés pour le parking-relais et la gare routière fractionne l'opération d'ensemble de réalisation de la gare. Cela pose une hypothèque sur ces deux équipements d'accompagnement alors que leur création devrait être concomitante à celle de la gare.

RE 482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, 93

fait référence à la page 17 de la pièce A, aux futures enquêtes parcellaires. Ces procédures sont essentielles. Dans un souci de planification, il serait opportun de disposer de la date desdites enquêtes.

La pièce I appelle des remarques d'ordre général sur les règles dérogatoires dans les documents d'urbanisme et l'exposé des motifs mais aussi des remarques plus précises par communes.

La SGP introduit une règle dérogatoire dans les zones accueillant le projet pour de très nombreux articles: installations autorisées (art 1 et 2) ; règles d'implantation (art 5 à 9), de hauteur (art 10), de stationnement (art 12), de végétalisation (art 13). La SGP sollicite la création d'emplacements réservés et garantit la compatibilité du projet à travers l'adaptation des règlements

Quatre communes (Blanc-Mesnil, Dugny, Villepinte et Tremblay-en-France) ont un PLU en cours de révision. S'agissant de la commune d'Aulnay-sous-Bois, le PLU révisé a été adopté en décembre 2015 et est opposable depuis début 2016. Or, bien que la modification de la liste des emplacements réservés ne concerne pas les réserves départementales, la liste des réserves proposée par le MECDU avant et après modification, n'est pas correcte. En effet, il manque particulièrement 2 emplacements réservés départementaux :

- D2.3 : élargissement de la rue de Mitry (RD115) à 18 mètres,
- D4 : élargissement de l'avenue Pierre Sénard (RD41) à 20 mètres entre la RD115 et la limite communale de Blanc-Mesnil.

Le Département souhaitant maintenir ces réserves, il convient de les réintégrer dans le document.

Réponse de la SGP :

Concernant l'observation n°RE 425 du Conseil Départemental de Seine-et-Marne : dans la mesure où le Plan local d'urbanisme du Mesnil-Amelot contient déjà un emplacement réservé ayant pour objet la création future d'un parking relais aux abords de la gare du Grand Paris Express, il n'est pas apparu nécessaire de proposer dans la procédure de mise en compatibilité la création d'un tel emplacement, celui-ci existant déjà dans le document d'urbanisme en vigueur adopté par la collectivité et produisant déjà ses effets juridiques.

En outre, il y a lieu de rappeler que la Société du Grand Paris, établissement public industriel et commercial, est tenue de respecter sa « spécialité » telle que définie par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. L'article 7 de cette loi délimite les missions de la SGP et son article 2 rappelle que le schéma d'ensemble, que les déclarations d'utilité publique doivent appliquer, doit mentionner « la prise en compte de l'intermodalité (...) sans préjudice des compétences du STIF ainsi que de celles des collectivités concernées ». Le paragraphe 2.3.2. du schéma d'ensemble, relatif aux parcs relais du réseau du Grand Paris traduit assez clairement ce positionnement de la SGP en matière d'intermodalité, laquelle doit rester en retrait par rapport aux autorités locales compétentes : il y est question de « recommandations » qui « peuvent être faites aux collectivités territoriales... STIF, en matière de parkings publics ayant vocation à desservir les gares... ». Ces dispositions font donc obstacles à ce que les parcs relais puissent être inclus dans le périmètre de l'enquête préalable à la DUP de la ligne 17 Nord, et par suite, au dossier de mise en compatibilité qui en découle.

Cela ne remet toutefois pas en cause la participation active de la SGP à la réalisation de ces parcs lorsqu'ils sont compris dans les études de pôle (cf. point 1.1 du thème 2).

Concernant l'observation n°RE 482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis : il est précisé que les emplacements réservés au bénéfice du Conseil Départemental référencés dans le PLU d'Aulnay-sous-Bois comme « D2.3 : élargissement de la rue de Mitry (RD115) » et « D4 : élargissement de l'avenue Pierre Sémard (RD41) » ne sont pas concernés par l'implantation d'ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris. A ce titre ils ne sont aucunement concernés par la procédure de mise en compatibilité du PLU pour les besoins du projet Grand Paris et ils continuent de produire leurs effets juridiques.

Ainsi, aucun emplacement réservé complémentaire ou mise à jour des dossiers de MECDU n'apparaît nécessaire.

Sujet 2 – l'intégration du projet dans les règlements

Les incidences du projet justifient les évolutions nécessaires des règlements.

Sont ainsi introduites, selon les besoins du projet sur la commune, les modifications de textes nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation.

Sont également mentionnées, le cas échéant, les évolutions de zonage et leur impact sur les documents graphiques.

Les observations portent sur les règles dérogatoires uniformes qui n'introduisent ni de règles qualitatives architecturales ni de règles prévoyant l'insertion urbaine des ouvrages.

RE 425 Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

précise que « le règlement du PLU du Mesnil-Amelot concernant la zone 2 AUgp destinée à recevoir la gare et la section d'infrastructure courante en tranchée ouverte, et faisant partie du dossier de mise en compatibilité du PLU, ne comporte aucune règle sur les aspects extérieurs des ouvrages, l'aménagement de leurs abords et les espaces libres ».

RE 482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, 93

rappelle l'adaptation des règlements : « ... l'utilité publique de l'opération et son urgence peuvent expliquer ce principe de dérogation uniforme. Néanmoins, cette adaptation des règlements n'assure pas la qualité de l'insertion urbaine des ouvrages ni les éventuelles compensations qui pourraient survenir pour leur mise en œuvre. L'insertion des projets sera traitée au cas par cas sans garantie réglementaire.

Les installations de ce projet emblématique et extrêmement structurant se devront d'être de grande qualité sur les plans architecturaux et de l'insertion urbaine. Certaines règles relatives à la végétalisation, au stationnement ou encore à l'insertion auraient pu être rédigées en ce sens. D'une manière générale l'exposé des motifs gagnerait à être complété par une présentation des grandes évolutions urbaines attendues à proximité des gares pour chaque ville. »

Questions 2.1 : propositions de modifications des projets de MECDU

- 1/ Demandes d'inscription complémentaires ou de réintégration d'emplacements réservés ?
- 2/ L'aspect extérieur des ouvrages, l'aménagement de leurs abords et les espaces libres peuvent-ils être précisés et les règles rédigées en intégrant des notions architecturales, d'insertion urbaine, de végétalisation et de stationnement ?

Réponse de la SGP :

Le contenu réglementaire de la procédure de mise en compatibilité vise uniquement à lever les interdictions pouvant peser au titre du code de l'urbanisme sur l'implantation des composantes du projet d'infrastructure de transport. A ce titre, il n'appartient pas à la procédure de mise en compatibilité de définir des prescriptions en matière d'insertion paysagère.

Dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre du projet, l'insertion de l'ensemble des ouvrages du projet fera l'objet d'un traitement urbain et paysager spécifique à chaque site d'implantation. Ces dispositions seront notamment définies par les équipes en charge de la maîtrise d'œuvre architecturale de la gare du Mesnil-Amelot, en partenariat étroit avec les interlocuteurs du territoire.

En complément à ces éléments, il est important de noter que, comme le rappelle régulièrement la jurisprudence en la matière, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme permet à l'Etat de modifier les documents d'urbanisme locaux sans le consentement des auteurs de ces documents. En cela elle constitue une limitation du principe de libre administration des collectivités territoriales garantie par l'article 72 de la Constitution, qui, parce qu'elle s'exerce dans les conditions prévues par la loi, ne porte pas une atteinte excessive à cette garantie au regard de la réalisation de l'objectif d'intérêt général poursuivi par l'opération déclarée d'utilité publique. C'est la raison pour laquelle les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme proposés dans le dossier d'enquête publique ne portent que sur les éléments qui sont strictement nécessaires à la

réalisation du projet, c'est-à-dire qui ont pour objet d'assurer que le projet ne soit pas de nature à compromettre le parti d'aménagement retenu par les communes au travers de leur plan et qu'il ne méconnaisse pas les dispositions du règlement de la zone du plan dans laquelle sa réalisation est prévue. Les questions d'insertion n'ont donc pas vocation à être traitées dans le cadre d'une telle mise en compatibilité, même dans l'objectif de renforcer les prescriptions.

S'agissant de l'aspect extérieur des ouvrages, de l'aménagement de leurs abords et les espaces libres, le règlement national d'urbanisme, dont font parties des prescriptions relatives à la préservation des éléments présentant un intérêt architectural, patrimonial, paysager ou écologique (articles R.111-26 et suivants du code de l'urbanisme), est opposable aux autorisations d'occupation du sol lorsque les dispositions du PLU posent des exigences qui sont moindres que celles qui résultent de ce règlement. En outre, le code du patrimoine prévoit des garanties procédurales de nature à assurer l'insertion des projets de construction et d'ouvrages dans les secteurs présentant une sensibilité particulière. Aussi, il existe bien des garanties réglementaires de nature à encadrer effectivement l'insertion des projets de construction du Grand Paris Express.

En tout état de cause, la Société du Grand Paris est particulièrement attentive à la qualité architecturale et à l'intégration urbaine de ses ouvrages. Elle a ainsi élaborée une charte architecturale, urbaine et paysagère, tant pour les gares que pour le site de maintenance, gage de ses ambitions.

Remarque :

PSA a demandé, parmi ses différentes observations, que les emprises correspondant aux stricts besoins du SMI/SMR/PCC soient indiquées dans la MECDU des PLU d'Aulnay sous bois et de Gonesse.

Il est précisé que le programme d'aménagement d'ensemble a été intégré au PLU d'Aulnay-sous-Bois lors de sa révision adoptée en décembre 2015 et que le PLU de Gonesse fera l'objet d'une mise en compatibilité comme l'ensemble des communes concernées.

Thème 11 Avis favorables

Rappelons sur un total de 480 personnes qui se sont exprimées, 197 personnes se sont déclarées favorables au projet globalement et 283 observations en justifiant leur avis favorable par la desserte attendue de la gare Aéroport du Bourget offerte par le projet.

Les raisons de l'avis favorable donné par les 187 premiers avis sont les suivantes : habitants de cette partie du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne proche du projet, ils sont intéressés au projet pour une utilisation quotidienne liée aux déplacements domicile travail, mais aussi pour l'effet de désenclavement et de développement escompté. Leur avis est relativement peu développé

De nombreuses collectivités ont affirmé leur intérêt pour le projet en donnant un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet:

- les Conseils départementaux des 3 départements les plus concernés : Val d'Oise, Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne ;
- les communautés d'agglomération de Roissy-Pays de France et de Plaine Commune ;
- l'Etablissement Public n°7 de la Métropole du Grand Paris ;
- les communes de Gonesse, d'Aulnay-sous-Bois, Villiers-le-Bel, Arnouville, Dugny, Mauregard, ainsi que des élus du Tremblay-en-France, de Mitry-Mory, de Garges-les-Gonesse, de Survilliers, d'Epiais-les-Louvres.

Il en est de même pour les entreprises dont l'activité est promise à un développement important favorisé par le projet : Aéroports de Paris pour les deux plateformes aéroportuaires de Roissy-Charles -de-Gaulle et du Bourget, Air France, Vikiparis et SIPAC pour le Parc des expositions de Paris Nord Villepinte, de Paris Nord 2. La Chambre de Commerce et d'industrie de Paris-Ile-de-France s'est aussi exprimée dans ce sens.

Thème 12 : Avis défavorables

Ce thème apparaît dans 44 sujets observations sur un total de 664.

Sept associations de défense de l'environnement (France Nature Environnement, Environnement 93, le Collectif pour le Triangle de Gonesse, le Groupe Vert et ouvert, Le Bio Mesnil, Blanc Mesnil Ecologie, et les Amis de la Terre) et la FNAUT Ile-de-France, association d'usagers des transports, ont exprimé un avis défavorable et ont adressé des contre propositions.

En outre, une partie du public a déposé un avis motivé comprenant également des contre propositions.

Sujet 1 : Les raisons justifiant un avis défavorable et demandant l'abandon du projet

Ce sont les suivantes (suivant les cas une ou plusieurs raisons sont citées):

- Ne pas desservir Europacity, projet discutable du fait de son impact sur l'environnement et qui détourne les financements publics ;
- Ne sert pas à la population ;
- Ne répond pas à la demande du territoire ni aux usagers de Roissy ;
- Coût trop important et rentabilité socio économique insuffisante ; abandon au profit de projets de transports prioritaires ;
- Les 2 RER B et D et le CDG Express suffisent ;
- La gare du Mesnil Amelot n'est pas d'utilité publique ;
- L'abandon de la ligne 17 permet de renforcer la fréquence de la ligne 16 ;
- La gare Aéroport du Bourget a un intérêt limité et les possibilités de développement au voisinage sont très limitées compte tenu de l'aéroport ;
- Les gares TdG et PLEX seraient mieux desservies par le barreau de Gonesse ;
- A CDG, seule la gare du T2 devrait être réalisée ;
- La fréquentation prévue ne justifie pas un métro ; un bus en site propre empruntant l'autoroute suffirait ;
- Ne génère pas suffisamment de développement économique :
- Redondances des projets Ligne 17, CDG Express et Barreau de Gonesse, compte tenu du RER B ;
- Ne répond pas aux besoins de liaisons de banlieue à banlieue ;
- Problèmes de capacité et d'exploitation du tronc commun ;
- Préférer CDG Express ou le Barreau de Gonesse ;
- Remise en cause du schéma du réseau ;
- Risques collatéraux d'urbanisation et de développement du trafic aérien ;
- Pas de parcs de stationnement aux gares.

Sujet 2 : les 35 contre propositions liées à un avis défavorable

RE 3 M. ATTARD, chef d'orchestre, Le Blanc-Mesnil, 93

Contre les modifications apportées au projet L 17 supprimant la gare Le Bourget Aéroport situé sur la grande boucle, ce qui nécessite un changement pour les visiteurs des salons du parc des expositions du Bourget.

La gare Le Blanc-Mesnil est inutile car le centre du Blanc Mesnil est déjà desservi par le RER B .Pourquoi favoriser le centre alors que le quartier Nord est le plus pauvre Sachant que mon avis passera aux oubliettes, comme tout ce qui vient du peuple.

RE 4 M.SASSONE-CAVALIERE, consultant qualité, Villepinte - 93

Défavorable au projet et pour réaménagement et moderniser le réseau existant jusqu'au Mesnil-Amelot pour des questions de coûts.

"Le projet semble couteux et être au profit de quelques entreprises de BTP et politiciens plutôt que pour rendre service à la population dans son ensemble."

Les gares prévues sans parc de stationnement sont source de mécontentement et nuisances.

RE 12 Anonyme

Pourquoi le tronçon partagé avec la ligne 16 ? Mais alors pourquoi faire des lignes mi-métro mi-val mi-train à 3 wagons ?

Gonesse Parc des Expositions, Branche RER D, Bus en Site propre ou ligne 17 (?!). Est ce qu'il y a une cohésion et une vue d'ensemble de tous les projets ? Chaque projet se fait dans son coin. On est en zone périurbaine et même un quelconque miracle développement ne nécessite pas d'avoir 3 lignes qui font la même chose. Cela fait beaucoup de choix mais aussi beaucoup d'argent gaspillé !

Aéroport, RER B, CDG Express, Roissybus ou ligne 17 (?!). Est ce qu'il y a, encore une fois, une cohésion dans tous ces projets qui se doublonnent ? On n'est pas dans Paris Centre, la demande n'est pas la même.

Les dessertes des aéroports étant une Catastrophe pour les voyageurs, trop de choix tuera le choix ! Que fera le voyageur qui atterrit à CDG et veut aller à Paris ? Il se rend compte de tous les choix possibles, il ne comprend pas forcément le français. Pourquoi prendre le CDG express qui coute si cher alors qu'il y a la ligne 17, mais, la ligne 17 ne mène pas à Paris, je dois changer à St Denis ; il y a le RER B, mais il ne sait pas que les conditions sont insupportables et que le RER B dessert toute la banlieue nord.

Quel accueil merveilleux dans cette ville lumière ! Svp redonner de l'attractivité à Paris parce que les transports reflètent l'intelligence et est la première vitrine de la ville !

Comme son projet cousin ligne 18, il faut revoir le projet et se questionner sur les vrais besoins que demande la population.

RE 14 M .PUPIN, Deuil-la-Barre, 95

Il me semble prioritaire d'améliorer la desserte par transport en commun de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle. La ligne B du RER actuelle est en effet totalement saturée aux heures de pointe ce qui engendre des perturbations fréquentes.

Le projet ligne 17 du métro du Grand Paris ne répond ni à l'attente des habitants des communes concernées ni aux besoins des usagers de l'aéroport de Roissy.

Le renforcement des lignes de transport déjà existantes (Ligne H, RER B et D) est davantage attendu par les habitants du Val d'Oise.

Pour l'aéroport de Roissy, une liaison express depuis Paris (comme il en existe pour les grands aéroports des autres capitales européennes) serait nécessaire.

La gare du Triangle de Gonesse censée desservir le projet démentiel d'EuropaCity doit être abandonnée afin de ne pas encourager ce grand projet inutile et ruineux

RE18 Anonyme

Ne laissez pas les lobby de l'industrie internationale s'emparer du Projet !

Ne faites pas en sorte que les travaux de cette ligne 17 permettent aux écolos de lancer une nouvelle campagne de ZAD en pleine Région Parisienne !

Préservez le Val d'Oise, et mettez cet argent dans le prolongement des métros Parisiens vers les quartiers périphériques : lignes 12, ligne 7, ligne 5, ligne 13, ligne 14.

On n'a pas besoin d'un super métro pour amener les travailleurs du 93 aux aéroports du Bourget et Charles de Gaulle. On a besoin d'ouvrir l'accès à Paris pour les habitants de Banlieue.

Paris "ville ouverte", plutôt que repoussoir de certaines franges de la population vers les périphéries, d'où les parents partent à l'aube et reviennent au couché du soleil, et ou les enfants sont laissés à eux-mêmes dans les rues.

N'organisez pas des ghettos de travailleurs (ou de ronfleurs, c'est selon), rapprochez les zones de travail des zones de vie, mixés les...

Quel homme politique ira un jour habiter au triangle de Gonesse ?

RE21 M .HENRIAT Mitry-Mory, 77

La ligne 17 se positionne sur un tracé relativement similaire au RER B ainsi qu'aux projets Charles de Gaulle Express et barreau de Gonesse du RER D. Même si le barreau de Gonesse est au point mort, il est tout de même difficile de concevoir 4 liaisons lourdes entre Paris et Roissy, alors que les finances concernant les transports sont tendues et que la Société du Grand Paris a déjà dépensé une partie de son budget dans le financement d'infrastructures dont il n'était pas prévu qu'elle ait la charge

Quid également de la concurrence avec le Charles de Gaulle Express, projet dont l'équilibre financier n'est espéré qu'à travers un prix élevé du titre de transport, certainement plus élevé que les tarifs qui permettront l'accès à la ligne 17.

Il est louable de développer les transports collectifs, notamment sur un secteur qui en manque actuellement. J'utilise moi-même la ligne B quotidiennement. Cependant, multiplier les modes lourds sur ce seul axe ne semble pas un choix optimum alors que d'autres secteurs de l'agglomération auraient également besoin d'une amélioration de leur desserte. Enfin, contrairement aux lignes 15, 16 et 18, la ligne 17 est une radiale et non une ligne de rocade. L'un des arguments principaux du Grand Paris Express est pourtant de proposer des lignes de rocade pour favoriser les déplacements banlieue-banlieue. Si la ligne 17 peut tout de même apporter une petite amélioration grâce à un maillage plus fin, elle est loin de proposer une alternative aux déplacements nécessitant un détour par le centre de l'agglomération pour un trajet banlieue-banlieue. Encore une fois, est-ce un investissement optimum alors que les projets de tangentielles (trams express) peinent à être financés. Pourtant, les trams express de rocade apporteraient une amélioration de l'offre de transport et un maillage bien plus conséquent que la ligne 17. Il est bien difficile de comprendre un investissement si conséquent et une multiplication des projets sur un secteur réduit de l'agglomération. Dans l'état actuel des finances publiques, il serait opportun de ne réaliser que 2 des 3 projets. L'argent économisé sur la ligne 17 pourrait être redistribué vers le financement de projets de maillage ou d'amélioration de l'infrastructure existante sur le reste de l'agglomération (ou dans le doublement du tunnel Gare du Nord - Châtelet, qui contribuerait à rendre plus simple et plus solide l'exploitation des lignes B et D du RER). La ligne 17 telle qu'elle est proposée, apparaît comme un luxe dans le contexte actuel

RE 22 M.JACQUET, Fosses, 95

Je pense que le projet de ligne 17 et d'Europacity sont néfastes pour les humains et espère que ce qui me paraît du bon sens l'emportera, à savoir l'abandon définitif de la ligne 17 et d'Europacity.

RE 24 M.Charreyre, Ingénieur,

La ligne 17 nord est très coûteuse, inutile et va gaspiller l'argent public devenu rare, pour plusieurs raisons:

- Dans le meilleur des cas, la ligne 17 nord transporterait 50 000 à 65 000 passagers par jour (cf annexe H) , de quoi justifier un moyen de transport beaucoup moins coûteux qu'un métro souterrain (à titre de comparaison le bus 153 transportait en 2011, 56 000 voyageurs par jour, et la ligne 10 du métro parisien, ligne la moins fréquentée, transporte environ 150 000 voyageurs par jour, contre plus de 700 000 pour la ligne 1). De plus, les fréquentations envisagées en heure de pointe entre le Bourget et Mesnil Amelot, ne permettent toujours pas de justifier un moyen de transport aussi coûteux (au maximum entre 5000 et 7500 passagers par heure soit la capacité d'un bus en site propre (10 fois moins chère en investissement, pour une vitesse identique en empruntant l'autoroute).

De plus les gares desservies par la ligne 17 nord, n'apportent pas rien à la très grande majorité des Franciliens et ne desservent aucun quartier d'habitation:

- La gare aéroport du Bourget, une des deux seules gares nouvelles de cette ligne sans desserte de transport, n'intéressera que peu de monde étant donné que le Bourget est un aéroport d'affaires. Seul le développement de quelques entreprises pourrait aider à la desserte de cette gare. Mais l'espace disponible à proximité de la gare et les nuisances de l'aéroport limiteront le développement autour de cette gare. Cette gare ne pourra pas booster la fréquentation de cette ligne à elle seule.
- Les gares du triangle de Gonesse et du parc des expositions: devaient déjà être desservies par le

RER D. Le RER D via le barreau de Gonesse sera beaucoup plus intéressant pour l'ensemble des franciliens et notamment ceux du Val d'Oise et verra une fréquentation bien plus importante que la ligne 17. En effet le RER D dessert la Seine Saint Denis, Paris, Le Val de Marne, la Seine et Marne et surtout le Val d'Oise, département limitrophe et grand pourvoyeur de salariés pour la zone aéroportuaire qui est étonnamment exclu du Grand Paris Express.

- La présence de 2 gares à l'aéroport de Roissy n'est pas d'intérêt public. Seule une desserte de l'aéroport est d'intérêt public. Une ligne de transport régionale n'a pas à desservir tous les terminaux d'un aéroport. La gare CDG T2 semble plus intéressante à desservir grâce à l'emplacement de la gare RER et TGV. Pour des dessertes de terminaux particuliers (comme le T4) le prolongement du CDG VAL est plus pertinent et moins coûteux. De plus, la multiplication de gares régionales dans l'aéroport entachera la lisibilité de l'offre.
- La gare du Mesnil Amelot est inutile et n'est pas d'utilité publique. En effet, il faut rappeler que le Mesnil Amelot n'est qu'un village d'environ 800 habitants qui ne pourra pas se développer à cause de sa proximité avec l'aéroport. De plus l'hypothèse que des milliers de personnes viennent des villes alentour comme Dammartin en Goelle ou Mitry est à exclure étant donné que ces villes sont déjà reliées efficacement et directement à Paris via le RER B et la ligne K. De plus, croire que des personnes vont prendre leur voiture pour faire une station de métro pour se rendre à Roissy est absurde. Dans des zones aussi peu denses des bus desservant toutes les villes et tous villages seraient une meilleure alternative pour rejoindre l'aéroport.
- L'annexe financement ne contient que 2 pages. Ce qui est un peu léger pour un projet à 2,5 Milliard d'euros. Ces 2,5 milliards d'euros, pour seulement quelques personnes (au vu des prévisions de trafic à moyen et long terme) sont à comparer aux 300 M€ nécessaires pour effectuer le barreau de Gonesse sur le RER D qui pourrait permettre aux RER D de terminer à Roissy en empruntant les voies déjà existantes du RER B. De plus, aucun coût de fonctionnement n'est indiqué, alors que c'est peut-être le plus important, car faire fonctionner un métro peu fréquenté pour des centaines d'années à un coût.

Comment justifier l'intérêt cette ligne qui n'est pas une rocade mais une radiale parallèle au RER D, RER B et au CDG Express ? On notera que les deux premières sont et seront utiles pour tous les franciliens au quotidiens (travail et loisir) et la dernière pour les hommes d'affaires et touristes pressés. Qui restera t'il pour aller dans les trains de la ligne 17 nord, desservant aucun quartier?

- Il est encore temps d'arrêter le projet de la ligne 17 nord, pour investir cet argent dans les trains du quotidien (RER D notamment). Avec un très faible investissement (comparé au 2,5 Milliard d'euros) le RER D peut relier le triangle de Gonesse, l'aéroport CDG et Saint Denis Pleyel (avec seulement 5min à 10min de plus que la ligne 17 mais une meilleure desserte pour tous les franciliens (et notamment ceux de Seine Saint Denis, du Val d'Oise)). De plus contrairement à la ligne 17, le RER D permettra de relier à l'aéroport CDG autres grands pôles multimodaux comme la Gare du Nord, Châtelet, Gare de Lyon, Vert de Maison, Juvisy, Melun...

En cas de suppression de la ligne 17 et donc de la fourche (L16/L17), il peut être envisagé un renforcement des fréquences pour l'exploitation de la ligne 16 qui est une rocade et qui apportera un vrai plus pour tous les nouveaux quartiers desservis. Si nécessaire on peut aussi construire la gare Aéroport du Bourget sur la ligne 16 au détriment d'un petit détour.

RE25 M.Magenot, économiste, Aulnay-sous-Bois, 93

Le tracé de la ligne 17 apparaît comme un ajout et, surtout, comme un impératif pour favoriser le projet Europa City.

S'il s'agit de désenclaver des populations et de leur permettre d'accéder plus facilement à Paris ou à l'aéroport de Roissy, l'idée pourrait être retenue. Mais à la condition de ne pas construire un arrêt pour l'éventuelle installation du projet très discutable d'Europa City qui fait par ailleurs l'objet d'une consultation publique et qui -à l'issue de celle-ci- devrait être rejeté. Europa City va à l'encontre des politiques de préservation des terres arables, de l'environnement et du climat: projet à abandonner ou à modifier dans le seul intérêt des populations, de la préservation des écosystèmes.

RE 30 M.DHAILLY Président afcel 95 Gonesse, 95

Un métro dans les champs, n'a aucun intérêt pour les Gonessiens.

Notre environnement pollué: aéroports (CDG-Le Bourget) décharge géante au-dessus de Villiers le Bel-réseau autoroutier...A1-A104 etc... mérite mieux que les projets proposés par certains politiques,

comme Europacity. Nous demandons la réalisation d'un Croissant Vert (parc urbain-cultures maraichères-aménagements pour les familles-parcours vert etc...) Tout cela mis gratuitement, à disposition des familles de l'Est du Val d'Oise.

RE 32 M. GODART

Je trouve inadmissible que le trajet de la ligne 17 soit dérouté (voir le trajet envisagé) pour permettre à Europacity de multiplier ses profits alors que les contribuables seront les seuls payeurs (la gare prévue ne servira qu'au centre commercial et non aux habitants des villes voisines). Le financement par l'Etat d'un projet privé dans ses aménagements et ses infrastructures d'accès est purement scandaleux quand on ne cesse de nous dire qu'il n'y a plus d'argent pour améliorer la vie des plus démunis.

Est-il bien raisonnable de favoriser un projet dispendieux rentable sans doute pour Auchan et consorts mais si peu bénéfique aux villes voisines (fermetures des commerces de proximité, pollution aggravée par l'augmentation du trafic routier, destruction des terres agricoles après une COP 21 qui n'aura donc été que bling bling et faire valoir...)?

Est-il bien raisonnable de construire dans une zone si voisine d'un aéroport où un crash n'est pas impossible puisque ce scénario s'est déjà produit à plusieurs reprises?

Combien de morts acceptables dans les restes calcinés de ce centre commercial? L'Etat doit-il être complice de ce manque de réalisme?

Une ligne 17 pour améliorer les déplacements des habitants du Nord de Paris vers la capitale est sans doute une bonne initiative mais ne doit pas être un alibi pour faire un cadeau à une entreprise sur le dos des habitants des villes voisines, de la nature, de l'environnement et de la qualité de la vie (eau, air, terre, ...)

RE 35 M. KARKIDES Aulnay sous bois, 93

Philippe Yvin, Président du directoire de la Société du Grand Paris a déclaré que même sans Europacity, la gare du Triangle de Gonesse serait construite.

Alors que le site PSA est une friche industrielle et que le chômage dans les cités voisines est important, vouloir à tout prix faire une ZAC sur des terres agricoles est un non sens autant que financier qu'écologique.

Si la ligne 17 correspond à un projet cohérent, l'implantation de la gare du Triangle de Gonesse et le détournement de la ligne pour la desservir est absurde. L'objectif de la ligne 17 est bien de desservir l'aérogare aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle et Paris. C'est l'objectif prioritaire je crois!

Les trains de 56 m (inférieur à un métro !) nécessiteront un flux intense, donc rapidité oblige.

Or des méandres autour du triangle de Gonesse (rappelant la ligne B aux abords de Fontenay aux roses) avec des virages à angles droits sont prévus !!!!!

Ceux-ci vont engendrer des vitesses réduites, des augmentations de distance, des couts de construction et de maintenance accrus.

Pourquoi faire compliquer pour un objectif principal : Assurer un trafic intense et de qualité entre Paris et l'aérogare aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle.

D'un point à un autre le chemin le PLUS COURT (et le moins couteux) est toujours la LIGNE DROITE (même au 21ème siècle).

RE 37 Mme MIRANDA Dammartin-en-France 77

Créer une nouvelle ligne n'est pas une mauvaise idée mais la priorité est d'améliorer la ligne K en mettant plus de trains aux heures de pointe. Cela contribuerait grandement à améliorer le quotidien des usagers concernés.

RE 44 M. LENORMAND Retraité Samoreau, 77

Le réseau de transport d'Ile-de-France comporte des priorités beaucoup plus importantes que le projet Europa-City, il vaut mieux investir cet argent à d'autres endroits du réseau.

Le projet Europa-City est inutile (encore un centre commercial de plus !) et détourne l'argent public au profit d'intérêts privés. Les coûts d'infrastructures sont à la charge des contribuables, ils vont légèrement dépasser la TVA à percevoir sur une hypothétique progression de la consommation (qui va juste se déplacer d'un point à un autre). Comme les prévisions de fréquentation sont exagérément surestimées, le déficit ne manquera pas d'apparaître et on demandera encore au contribuable de payer !

Pour un métro plus long, pas de tronç commun avec la ligne 16, prévoir le prolongement de la ligne 17 vers le sud après Le Bourget vers Les Lilas, Montreuil...

RE 54 Anonyme

Contre le projet actuel. Les trains à 3 wagons en mode val tels que projetés tiennent-ils compte des évolutions futures ? N'est-il pas plus préférable de garder le gabarit métro de Paris avec des rames similaires.

Il faudrait construire des quais plus longs pour anticiper les évolutions futures, comme ce qui a été fait auparavant pour le métro parisien. Ainsi, ne pas prévoir le tronçon en commun avec la 16, qui elle-même devrait avoir un gabarit et des trains de métro parisien.

Laisser la possibilité à la ligne 17 d'être prolongée vers le sud après Le Bourget vers Les Lilas, Montreuil...

En court il faut laisser toutes les possibilités à cette ligne qui ne pourra pas se contenter d'être une ligne val, branche de la ligne 16 ! en 2060, on vous remerciera d'avoir pu anticiper sur ce qu'ils auront à faire

RE 73 M. WICQUART Bezons, 95

La ligne 17 va être déroutée uniquement pour permettre la création d'Europa-City. Création d'une gare au milieu des champs, c'est n'importe quoi ! en gros l'Etat donc les contribuables vont payer pour un projet privé !

Que l'on facilite le trajet des habitants de la banlieue nord est une chose, que l'on fasse des faveurs à Auchan pour lui permettre d'implanter un méga centre commercial en est une autre !

RE 89 M. DEBARGUE, Gérant Vémars, 95

La construction d'une liaison ferrée est une bonne chose. Mais elle doit prendre en compte les vrais besoins publics. Le tracé Alternatif semble plein de bon sens. C'est celui que je soutiens.

RE 152 Anonyme

Je vois beaucoup d'avis favorables de quelques personnes très concernées par un trajet quotidien ou par l'idée de désenclaver une ville. Ces réflexions sont très individualistes ou superficielles. Les vraies questions sont : que veut dire développer une région?

Je crois que pour les habitants, c'est cette question par enquête publique qui devrait être posée, beaucoup plus riche que "oui" ou "non" à un projet pensé par des non riverains et soutenu par un groupe aux intérêts privés (pour EuropaCity).

Donc avis défavorable pour cette initiative qui ajoute "un bout de métro" sans cohérence avec un projet territorial.

RE 156 Mme PINHEIRO

Je suis contre le projet de la ligne 17 nord car elle est très coûteuse, inutile et va gaspiller l'argent public devenu rare, pour plusieurs raisons:

-Les prévisions de trafic indiquées dans l'annexe H du dossier d'enquête publique indiquent que dans le meilleur des cas la ligne 17 nord transporterait 50 000 à 65 000 passagers par jour, de quoi justifier un moyen de transport beaucoup moins coûteux qu'un métro souterrain.

-Toujours d'après l'annexe H, les fréquentations envisagées en heure de pointe entre le Bourget et Mesnil Amelot, ne permettent pas de justifier un moyen de transports aussi coûteux (au maximum entre 5 000 et 7 500 passager par heure soit la capacité d'un bus en site propre (10 fois moins chère en investissement, pour une vitesse identique en empruntant l'autoroute).

-Les gares desservies par la ligne 17 nord, n'apportent rien à la très grande majorité des Franciliens et ne desservent aucun quartier d'habitation:

- La gare aéroport du Bourget, une des deux seules gares nouvelles de cette ligne sans desserte de transport, n'intéressera que peu de monde étant donné que le Bourget est un aéroport d'affaires. Cette gare ne pourra pas booster la fréquentation de cette ligne à elle seule.

- Les gares du triangle de Gonesse et du parc des expositions: devaient déjà être desservies par le RER D.

Le RER D via le barreau de Gonesse sera beaucoup plus intéressant pour l'ensemble des franciliens et verra une fréquentation bien plus importante que la ligne 17. En effet

le RER D dessert la Seine Saint Denis, Paris, Le Val de Marne, la Seine et Marne et surtout le Val d'Oise, département limitrophe et grand pourvoyeur de salariés pour la zone aéroportuaire qui est étonnamment exclue du Grand Paris Express.

-La présence de 2 gares à l'aéroport de Roissy n'est pas d'intérêt public. Seule une desserte de l'aéroport est d'intérêt public. Une ligne de transport régionale n'a pas à desservir tous les terminaux d'un aéroport. La gare CDG T2 semble plus intéressante à desservir grâce à l'emplacement de la gare RER et TGV. Pour des dessertes de terminaux particuliers (comme le T4) le prolongement du CDG VAL est plus pertinent et moins coûteux.

-La gare du Mesnil Amelot n'est pas d'utilité publique. En effet, il faut rappeler que le Mesnil Amelot n'est qu'un village d'environ 800 habitants qui ne pourra pas se développer à cause de sa proximité avec l'aéroport. De plus l'hypothèse que des milliers de personnes viennent des villes alentour comme Dammarville en Goelle ou Mitry est à exclure étant donné que ces villes sont déjà reliées efficacement et directement à Paris via le RER B et la ligne K. Croire que des personnes vont prendre leur voiture pour faire une station de métro pour se rendre à Roissy est absurde. Dans des zones aussi peu denses des bus desservant toutes les villes et tous les villages seraient une meilleure alternative pour rejoindre l'aéroport.

Sur le financement. Alors que le dossier est très complet sur beaucoup de points, l'annexe financement ne contient que 2 pages. Ce qui est un peu léger pour un projet à 2,5 Milliards d'euros.

Ces 2,5 milliards d'euros, pour seulement quelques personnes (au vu des prévisions de trafic à moyen et long terme) sont à comparer aux 300 millions d'euros nécessaires pour effectuer le barreau de Gonesse sur le RER D qui pourrait permettre aux RER D de terminer à Roissy en empruntant les voies déjà existantes du RER B. De plus, aucun coût de fonctionnement n'est indiqué, alors que cela peut être le plus important, car faire fonctionner un métro peu fréquenté pour des dizaines d'années à un coût.

Pour terminer :

On ne peut pas justifier de l'intérêt public de la ligne 17 nord, qui sera très peu fréquentée selon les prévisions à moyen et long terme de la SGP et qui ne dessert aucun francilien sur 12 Millions. On ne peut pas justifier de l'intérêt public de la ligne 17 nord alors que le barreau de Gonesse du RER D beaucoup plus utile et intéressant pour la grande majorité des franciliens et notamment ceux du Val d'Oise ne l'est toujours pas.

On ne peut pas justifier l'intérêt de cette ligne qui n'est pas une rocade mais une radiale parallèle au RER D, RER B et au CDG Express (les deux premières sont et seront utiles pour tous les franciliens au quotidien (travail et loisir) et la dernière pour les hommes d'affaires et touristes pressés). Qui restera t'il pour aller dans les trains de la ligne 17 nord, ne desservant aucun quartier?

Il faut donc annuler le projet de la ligne 17 nord du Grand Paris Express, pour investir cet argent dans les trains du quotidien (RER D notamment).

Il existe des solutions alternatives beaucoup moins chères.

Avec un très faible investissement (comparé aux 2,5 Milliards d'euros) le RER D peut relier le triangle de Gonesse, l'aéroport CDG et Saint Denis Pleyel (avec une meilleure desserte pour tous les franciliens et notamment ceux de Seine Saint Denis, et du Val d'Oise)).

Contrairement à la ligne 17, le RER D permettra de relier à l'aéroport CDG d'autres grands pôles multimodaux comme la Gare du Nord, Châtelet, Gare de Lyon, Vert de Maison, Juvisy, Melun.

RE 180 Association des Usagers des Transports/FNAUT ILE-DE-France Paris 14 ème

Avis de l'association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France

Notre association défend depuis de nombreuses années l'amélioration des transports en commun en Ile-de-France. Compte tenu du retard pris, nous considérons que la modernisation du réseau existant est prioritaire mais que certaines infrastructures nouvelles doivent aussi être créées. Tout en souhaitant quelques améliorations, notre association a apporté son soutien à la création de la ligne 15 du Grand Paris Express, rocade de zone dense. Mais la ligne 17 entre Le Bourget RER et Le Mesnil-Amelot est d'une toute autre nature. Les différents arguments ci-joints nous conduisent à donner un avis défavorable à sa création.

Conclusion

Compte tenu de toutes ces faiblesses, le projet de ligne 17 apparaît comme superflu et lié à des projets d'urbanisation contestables. L'AUT/ FNAUT Ile-de-France souhaite donc que soit rendu un

avis défavorable à l'utilité publique de cette ligne et ne fait pas de commentaires sur les détails du projet contenus dans le dossier d'enquête publique

RE 197 Anonyme

Avis défavorable.

Il faut favoriser les transports courtes distances et fixer les populations dans les villes nouvelles. Le peu de budget disponible serait mieux utilisé à entretenir le réseau existant.

RE 362 Mme GIOBELLINA Vice Présidente France Nature Environnement IDF Paris 13^{ème}

Avis de l'Union régionale France Nature Environnement Ile-de-France FNE Ile-de-France FNE Ile-de-France constate que le dossier souffre de nombreuses insuffisances et que l'utilité publique du projet n'y est pas démontrée.

Toutefois FNE Ile-de-France rappelle qu'elle est tout à fait favorable aux transports en commun en rocade. Même si la priorité doit être l'entretien et la modernisation du réseau existant, les budgets d'investissement de nouvelles lignes doivent surtout desservir les territoires urbains existants mal desservis. La ligne 17 ne répond pas à cet objectif.

FNE Ile-de-France rappelle qu'elle est tout à fait favorable aux transports en commun en rocade. Même si la priorité doit être l'entretien et la modernisation du réseau existant, les budgets d'investissement de nouvelles lignes doivent surtout desservir les territoires urbains existants mal desservis. La ligne 17 ne répond pas à cet objectif.

Sur l'absence d'évaluation environnementale globale

Comme le souligne l'Autorité environnementale (Ae), « le contour du programme de travaux retenu dans l'étude d'impact est incomplet, car il ne prend pas en compte tous les projets avec lesquels il constitue une unité fonctionnelle ». Il s'agit notamment des travaux de la future gare du terminal T4 de l'aéroport de Roissy, de ceux de la gare du Mesnil-Amelot mais aussi et surtout des importants projets urbains du Triangle de Gonesse.

Concernant la ZAC du Triangle de Gonesse, 80 hectares de terres de grande qualité agronomique seraient sacrifiés et, si Europacity devait voir le jour, il serait générateur de nouveaux déplacements routiers sur des voies déjà congestionnées. La création du terminal T4 de l'aéroport de Roissy engendrerait également un accroissement du trafic aérien sur un secteur déjà exposé à de multiples pollutions et nuisances. Compte tenu de la forte densité d'infrastructures de transports existantes, l'étude d'impact ne tient compte ni des impacts de ces projets, ni des populations nouvelles qui seront exposées à ces impacts et à d'éventuels risques sanitaires.

Dans son avis du 2 décembre 2015, l'autorité environnementale constate que « ces projets auraient des impacts indirects importants vis-à-vis de tous les enjeux (environnement, santé, mobilité...) et de ce fait, « les effets négatifs indirects du projet pourraient être significativement supérieurs à ses effets directs. »

Le maître d'ouvrage aurait dû effectuer une analyse spécifique des impacts de la ligne 17 sur ces trois projets, prévoir le cas échéant les mesures d'évitement et fournir une évaluation globale des effets cumulés sur l'environnement, y compris les effets, directs et indirects ainsi que ceux cumulés avec les autres projets connus.

Ces insuffisances majeures dans l'évaluation environnementale du projet de la ligne 17 avec les risques collatéraux d'urbanisation et d'augmentation du trafic aérien s'ajoutent à la balance négative que présente ce projet dans l'appréciation de son utilité publique.

RE 434 M. BARBISAN Retraité Asnières-sur-Seine, 92

Plutôt que d'investir dans une nouvelle ligne, il conviendrait de concentrer les dépenses sur la modernisation et le renforcement des lignes de RER B et D existantes, ainsi que sur toutes les lignes de tram passant par Saint Denis, notamment la T1 dont les rames sont à l'évidence sous dimensionnées.

RE 451 Mme DESCHAMPS

A part les enthousiastes du monde de l'aéronautique, les franciliens n'ont pas grand intérêt à la ligne 17 telle qu'elle est projetée. Une « simple » habitante de Drancy centre est déçue car le RER nécessitera toujours 1/2 heure de marche. 994 Sarcellois seulement sur 60 000 habitants, vont travailler à Roissy, mais 5 742 vont travailler à Paris, 873 à Saint-Denis et 575 à la Plaine (INSEE RP

2008).. Les habitants de Dammartin en Goelle ou Mitry sont déjà reliés efficacement et directement à Paris via le RER B et la ligne K. Pour Goussainville, c'est 1420 habitants qui vont travailler à Roissy, ce qui ne nécessite pas là non plus une gare de métro, mais plutôt des lignes de bus avec des arrêts bien pensés. Où est l'intérêt pour les locaux de joindre Le Bourget à Roissy sans même passer par le Blanc-Mesnil et Aulnay-sous-Bois?

L'intérêt de la gare du Mesnil Amelot village d'environ 800 habitants qui ne pourra pas se développer à cause de sa proximité avec l'aéroport m'échappe.

L'utilité de la ligne 17 N, parallèle aux RER D RER B et au CDG express est donc très douteuse et le détour de son tracé pour desservir un futur centre de commerce et de loisir sans habitat de ligne 17 N n'est citoyennement pas justifiable car ce n'est pas à l'Etat donc à nos impôts de financer la desserte d'une opération purement

Commerciale. Nous nous sommes déjà fait escroquer pour desservir EuroDisney qui n'a jamais rempli des mirifiques objectifs de visiteurs et d'emplois. Le réseau de transport d'Ile-de-France comporte des priorités beaucoup plus importantes que desservir Roissy via le Bourget et le projet Europa-City, il vaut mieux investir cet argent à d'autres endroits du réseau.

Je m'oppose donc à ce projet de la ligne 17 nord, peu utile et beaucoup trop coûteux.

Je demande que l'argent prévu (2,5 Milliards d'euros) soit investi dans les trains et bus du quotidien. Le RER D peut relier l'aéroport CDG et Saint Denis Pleyel (avec une meilleure desserte pour tous les franciliens et notamment ceux de Seine Saint Denis, et du Val d'Oise ainsi que d'autres grands pôles multimodaux comme la Gare du Nord, Châtelet, Gare de Lyon.

Il faut multiplier les lignes de bus : c'est un transport en commun plus souple et moins coûteux pour desservir les zones d'emplois aéroportuaires et le musée du Bourget.

Un trajet direct entre Versailles Chantiers et CDG en transport en commun (qui peuvent être des bus BHNS comme Cergy-Roissy sans passer par Paris comme c'est le cas actuellement) sera très appréciable pour des habitants de l'ouest parisien. La liaison entre Opéra et CDG devrait être aussi réactualisée et prolongée jusqu'à la gare Saint-Lazare.

RE 455 M. PEINE Paris 19ème

Je trouve inadmissible que le projet de ligne 17 Nord, globalement très utile, prévoit une gare sur le triangle de Gonesse, pour le seul projet privé d'Europacity. D'ailleurs ce projet est encore en cours d'instruction et n'est en rien décidé. Il n'est pas normal que plusieurs centaines de millions d'euros soient dilapidés pour ce projet

pharaonique et inutile. Orientons ces sommes vers la rénovation du RER B et le renforcement des lignes de bus pour transporter les salariés !

RE 458 M. DESCHAMPS Ennery, 57

On ne peut pas justifier l'intérêt public de la ligne 17 nord, qui sera trop peu fréquentée selon les prévisions à moyen et long termes de la SGP et qui ne dessert trop pas assez les franciliens.

L'agglomération francilienne souffre toujours d'un réseau en araignée et manque de rocade permettant d'aller travailler ou étudier d'une banlieue à l'autre.

La réalisation du barreau de Gonesse du RER D serait beaucoup plus utile et intéressant pour la grande majorité des franciliens et notamment ceux du Val d'Oise mériterait d'être rapidement réalisé.

La suppression de la ligne 17 n'implique pas d'abandonner la construction d'une gare Aéroport du Bourget très applaudie dans les avis. Le Bourget pourrait être desservi par la ligne 16, avec un détour bien moindre que celui qui est envisagé pour desservir le triangle de Gonesse et Europa city !

L'abandon de la ligne 17 et donc de la fourche (L16/L17), permettrait d'améliorer la ligne 16 qui est une rocade, ce qui apporterait une amélioration sensible pour tous les nouveaux quartiers desservis.

Je demande donc que soit arrêté le projet de la ligne 17 nord du Grand Paris Express. L'argent non dépensé dans cette ligne dispendieuse pourrait servir à réaliser un doublement du tunnel Gare du Nord - Châtelet, ce qui faciliterait l'exploitation des lignes B et D du RER).

réalisation de projets de TCSP

Paris/1/M.Picciotto, Paris

critique la rédaction du dossier d'enquête C page 7 : « l'organisation des infrastructures du GPE (en lignes...) ne préjuge pas le schéma d'exploitation futur ». Il qualifie le projet GPE de chimère.

Il déplore l'absence de coordination avec la modernisation du réseau.

Il souligne le caractère contestable de certaines gares d'aménagement du territoire, qui permettent l'urbanisation de terres agricoles sans véritable concertation.

Il estime plus prioritaire la réalisation de projets de TCSP qui permettraient de repousser ou d'annuler les projets du GPE.

Cergy/1/ M.Picciotto, Paris

M.Picciotto souligne la contradiction d'un projet radial et de son utilisation pour les déplacements banlieue-banlieue, la consommation des terres agricoles dans un milieu semi rural voué à l'urbanisation comme la petite couronne, le choix de desservir Le Mesnil Amelot compte tenu de son coût, le gabarit retenu qui ne respect pas la norme européenne de 3,15 m de largeur, l'insuffisance du service nocturne, ...

Le projet ne peut être qualifié d'écologique, c'est un crime contre la raison

Il critique le développement du réseau autoroutier.

Il remarque que le doublement du tunnel Chatelet Gare du Nord serait 7 fois moins onéreux que la ligne 15 sud.

Il liste l'ensemble des projets de transport qui lui paraissent plus utiles et ses propositions de développement de tramways

Aulnay-sous-Bois/2/ Collectif CPTG, groupement d'associations "Pour le Triangle de Gonesse", 93 et 95

Pour ces raisons il propose un tracé alternatif plus direct avec un tronçon commun L16 revu et plus étendu, la L17 démarrant à la gare d'Aulnay Europe.

Le Blanc-Mesnil/1 / M. Jean-Yves SOUBEN, président du Groupe "Vert et ouvert", 93

Contribution au nom du Groupe "Vert et ouvert" du Conseil Municipal du Blanc-Mesnil :

Il demande la suppression de la gare triangle de Gonesse, car "l'argent public doit servir aux habitants avant d'envisager de servir les intérêts privés d'un projet nuisible (Europacity)".

Les économies financières liées à la ligne ainsi raccourcie pourraient utilement être investies dans les lignes RER B et D (conformité COP 21 évoquée).

Le budget SGP doit servir les populations actuellement défavorisées par les transports et respecter les besoins des générations futures en conservant les terres nourricières à nos portes.

Le Blanc-Mesnil/2 / M. Tania SOUBEN, présidente de l'association Le BioMesnil, 93

Contribution au nom de l'AMAP Le BIOMESNIL :

"Elle défend l'agriculture nourricière de proximité et souhaite maintenir les terres existantes, qui produisent sur 80 ha 20 millions de baguettes de pains par an ; sinon d'où viendrait le blé.

Elle est contre la gare triangle de Gonesse en plein champ qui ne desservira jamais de lieu d'habitation et de plus une fois créée avec l'argent public appellera forcément un bétonnage autour.

Les accords internationaux sur les GES préconisent une réduction des transports longue distance pour rapprocher: les lieux de production des lieux de consommation et les lieux d'habitat des lieux de travail.

Elle propose notamment un usage agricole progressant vers une agriculture bio.

Le Blanc-Mesnil/3 / Mme Anne-Marie DELMAS, porte-parole Blanc-Mesnil Ecologie, 93

Contribution au nom l'association Blanc-Mesnil Ecologie :

"Contre le tunnel unique lignes 16 et 17 (problèmes évoqués entre Gare du Nord et Chatelet RER B et D) et propose soit de doubler le tunnel soit de commencer la L17 au Bourget.

Elle pose la question des impacts de la ligne sur les nappes phréatiques (+ protection captage AEP), rappelant qu'elles produisent actuellement une eau minérale d'excellente qualité aux blanc-mesnilois.

Elle conteste l'utilité de la gare en plein champ, celle du triangle de Gonesse, aucun habitat n'étant possible du fait du PEB, l'utilisation d'argent public pour un projet commercial privé (projet nuisible Europacity contraire à la COP 21 et réduction des GES). Elle considère que ce triangle n'est pas un interstice à combler, mais une terre vivante de biodiversité, d'insectes, de pollinisateurs, etc...

Elle prône plutôt la construction de la "ville sur la ville" pour lutter contre l'étalement urbain.

Elle propose un tracé alternatif plus direct source d'économies, à réinvestir dans les RER B et D.
 Elle exprime également le maintien des terres, avec les mêmes arguments que l'AMAP.
 Le budget SGP doit servir les populations actuellement défavorisées par les transports et respecter les besoins des générations futures en conservant les terres nourricières à nos portes.
 L'association composée de citoyens responsables est :

- contre un tunnel partagé
- contre la création de la gare triangle de Gonesse,
- pour le raccourcissement du tracé,
- pour la protection des terres arables,
- le meilleur usage de l'argent public en réduisant les coûts inutiles aux populations."

Réunion Gonesse/5/ M.LOUP, co-président du Collectif pour le Triangle de Gonesse et président de Val-d'Oise Environnement, 95

Ne serait-il pas plus utile d'accélérer la réalisation de la Tangentielle Nord et de réaliser ce que demandent beaucoup d'élus du Val-d'Oise: l'interconnexion à Pleyel de la ligne H ?

S'agissant du Barreau de Gonesse, je pense que quand le Bus à Haut Niveau de Service fonctionnera, on s'apercevra que le Barreau de Gonesse n'est pas suffisamment fréquenté : au-delà de l'hôpital, le BHNS montrera qu'il ne se justifie pas de faire en rocade une voie ferrée pour arriver au Parc des expositions de Villepinte.

Un autre problème à soulever concerne la concurrence. Y aura-t-il trois lignes ferrées qui vont relier Roissy à Paris ? On n'a pas parlé de CDG Express, mais je constate qu'il y a une ligne ferrée qui dessert Roissy aujourd'hui et que là on a deux projets en cours. J'en reste au rapport Auzannet qui a dit qu'il faudra bien que la puissance publique un jour ou l'autre tranche sur la concurrence de ces deux projets. Il est bien évident que les touristes qui prendront la ligne 17 ne seront pas dans CDG Express.

Je ne pense pas que beaucoup d'aéroports dans le monde soient desservis par trois lignes ferrées. Là aussi, c'est un problème qu'il faudra régler pour ce projet.

Lors de la concertation sur la ligne 17 Nord, nous avons fait ces propositions : éviter la gare en plein champ, faire l'embranchement au niveau d'Aulnay Europe, le jour où il y aura le choix entre CDG Express et la Ligne 17 nord.

Ne pensez-vous pas que les dépenses qui seront réalisées pour faire cette ligne 17 seraient plus utiles au prolongement de la ligne du Tram n°5 avec une bretelle allant vers Villiers-le-Bel et qui utilise les emprises de l'autoroute A16, et une bretelle allant vers Garges ?

Réunion Le Mesnil-Amelot/6/ M .LOUP, co-président du Collectif pour le Triangle de Gonesse et président de Val-d'Oise Environnement, 95

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

Les solutions alternatives au projet suivantes sont préférées (suivant les cas, une seule ou plusieurs) :

- Remise en cause du tracé des lignes 16 et 17
- Préférer le Barreau de Gonesse
- Faire une liaison "Aubervilliers/La Courneuve", Dugny, Bonneuil (prolongement de la ligne 12)
- Pour le tracé alternatif du CPTG

- Déplacer Europacity au sud avec un nouveau tracé de ligne 17 desservant Dugny (Tangentielle Nord) et La Courneuve (ligne 16 et RER B)
- Pour la Tangentielle Nord
- Pour l'interconnexion à Pleyel de la ligne H
- Pour le prolongement de la ligne du Tram n°5 avec une bretelle allant vers Villiers-le-Bel
- Préférer d'autres mesures en faveur des transports
- Renforcer les lignes H, RER B et D
- Prolonger les lignes de métro 7, 12, 13, et 14 pour améliorer l'accès à Paris pour les habitants de banlieue
- L'économie résultant de l'abandon du projet doit être réaffectée à l'amélioration de l'infrastructure existante (doublement du tunnel Gare du Nord – Châtelet)
- l'abandon de la l 17 permet de renforcer la fréquence de la l 16 ;
- Faire CDG Express
- L'économie doit être réaffectée à l'amélioration de l'infrastructure existante (doublement du tunnel Gare du Nord – Châtelet)
- Priorité à l'amélioration de la ligne K
- Faciliter les transports des habitants de la banlieue nord
- Pour un métro plus long, pas de tronc commun avec la ligne 16, prévoir le prolongement de la ligne 17 vers le sud après Le Bourget vers Les Lilas, Montreuil...
- Rénovation du RER B et le renforcement des lignes de bus
- Concentrer les dépenses sur la modernisation et le renforcement des lignes de RER B et D existantes, ainsi que sur toutes les lignes de tram passant par Saint Denis

Question 2.1 : quel est l'avis de la SGP sur ces contre propositions ?

Réponse de la SGP :

En ce qui concerne :

- La « remise en cause du tracé des lignes 16 et 17 »

La SGP rappelle que les principales caractéristiques en matière de tracés des lignes et d'implantation des gares du réseau de transport public du Grand Paris sont précisées dans le schéma d'ensemble, qui a été approuvé par décret le 24 août 2011 à la suite d'un débat public de quatre mois organisé entre octobre 2010 et janvier 2011. Le tracé et l'implantation des gares des lignes 16 et 17 (qui relèvent de la ligne rouge du réseau de transport public du Grand Paris) s'inscrivent ainsi en pleine cohérence avec le schéma d'ensemble approuvé.

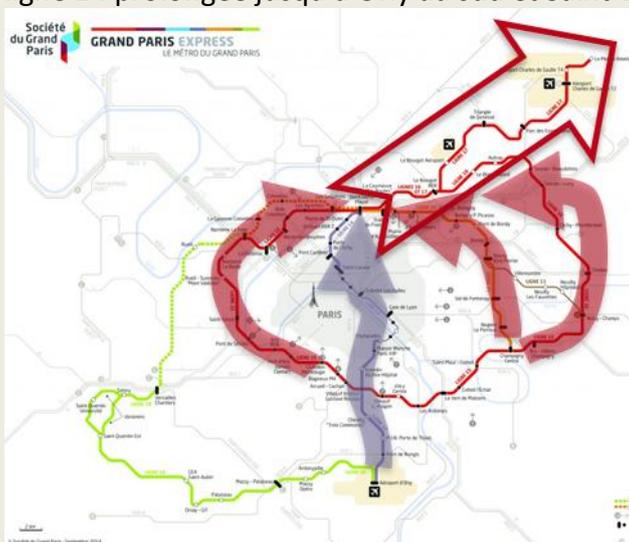
De plus, les tracés des lignes 16 et 17 sud ont été déclarés d'utilité publique par décret le 28 décembre 2015 ; en conséquence, la SGP ne peut donner d'avis sur les alternatives de tracés concernant ces tronçons du Grand Paris Express.

Concernant les alternatives sur la ligne 17 nord, celles-ci sont traitées dans les sujets :

- « Faire une liaison "Aubervilliers / La Courneuve", Dugny, Bonneuil (prolongement de la ligne 12) »,
- « tracé alternatif du CPTG »
- et « Pour un métro plus long, pas de tronc commun avec la ligne 16, prévoir le prolongement de la ligne 17 vers le sud après Le Bourget vers Les Lilas, Montreuil... ».

- « Préférer le Barreau de Gonesse »

La ligne 17 nord est le tronçon qui raccorde le réseau du Grand Paris Express aux grands équipements du nord-est francilien que sont en premier lieu l'aéroport Roissy – Charles-de-Gaulle, le parc international des expositions de Paris-Villepinte, la future zone d'aménagement du Triangle de Gonesse ou encore les zones d'activités de Paris Nord 2 et AéroliansParis. Elle a ainsi une dimension régionale et permet de donner un accès rapide et direct à tous les voyageurs du Grand Paris Express à ces grands équipements, aussi bien les voyageurs venant de l'Est francilien (futurs utilisateurs des lignes 15 Est et 16, par une correspondance en gares de Saint-Denis-Pleyel ou Le Bourget RER) que les voyageurs de l'Ouest francilien (futurs utilisateurs de la ligne 15 Ouest, en connexion via la gare de Saint-Denis-Pleyel) et ceux du Sud francilien, via la ligne 14 prolongée jusqu'à Orly au sud et Saint-Denis-Pleyel au nord.



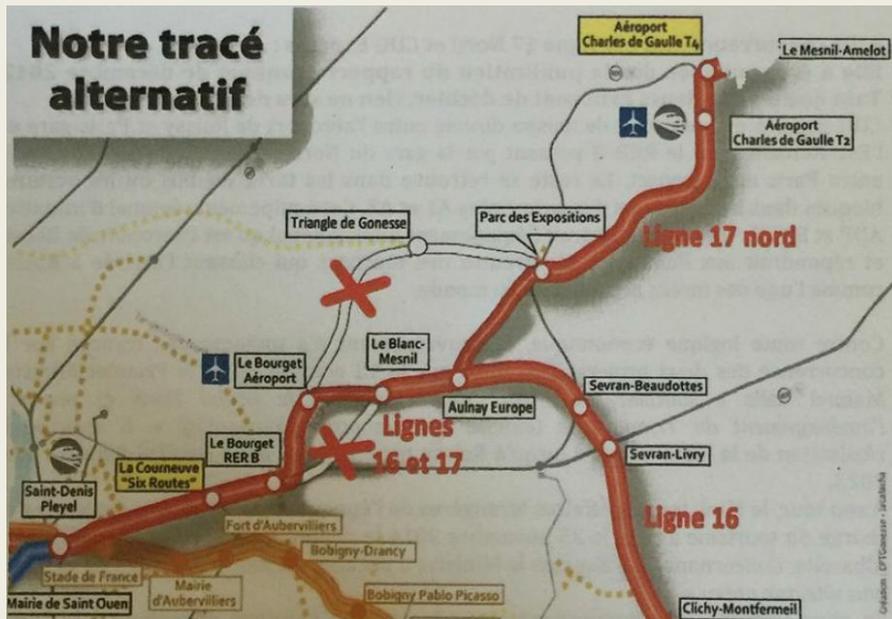
Le « lien ferroviaire RER D – RER B » poursuit des objectifs différents, et vise à développer une desserte plus fine du territoire. Il s'agit notamment de l'amélioration de l'accès aux pôles d'emplois de la plateforme aéroportuaire depuis Villiers-le-Bel (Est du Val d'Oise) et de l'accompagnement du développement économique du secteur, en particulier le secteur à urbaniser du Triangle de Gonesse en le reliant aux communes de l'Est du Val d'Oise.

Les deux projets sont complémentaires et poursuivent l'objectif commun qui est de favoriser l'utilisation des transports en commun au détriment de la voiture particulière, grâce à une amélioration de l'accessibilité des territoires et à une réduction des temps de déplacements.

- « Faire une liaison "Aubervilliers/La Courneuve", Dugny, Bonneuil (prolongement de la ligne 12) »

La réponse est apportée dans le cadre des réponses au Thème 1 (Tracé, profil en long, ouvrages et ouvrages annexes. Phasage), question 5.1.

- « Pour le tracé alternatif du CPTG »



Le tracé alternatif présenté par le CPTG n'est pas une alternative à la ligne 17 nord uniquement, mais également à la ligne 16 déclarée d'utilité publique par décret n° 2015-1791 du 28 décembre 2015. En effet, outre la modification de la ligne 17 nord, raccordée à un tronç commun ligne 16/17 en gare dite « *Aulnay Europe* » de la ligne 16, ce tracé alternatif modifie le tracé de la ligne 16 entre les gares Le Blanc-Mesnil et Le Bourget RER en desservant la gare Le Bourget Aéroport.

En conséquence, sur ce volet de la contre-proposition, la SGP n'est plus en mesure de donner utilement un avis.

En ce qui concerne l'alternative de connexion de la ligne 17 nord directement entre la gare des expositions et la gare « *Aulnay Europe* » de la ligne 16, cette alternative aurait pour inconvénients, d'une part, de traverser le parc du Sausset, zone Natura 2000, avec la nécessité de réalisation d'ouvrages au sein même du parc, et d'autre part, de ne pas desservir la zone en devenir du Triangle de Gonesse ni Le Mesnil-Amelot, ne répondant ainsi pas au décret du 24 août 2011 approuvant le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

- « Déplacer Europacity au sud avec un nouveau tracé de ligne 17 desservant Dugny (Tangentielle Nord) et La Courneuve (ligne 16 et RER B) »

La réponse est apportée dans le cadre des réponses au Thème 1 (Tracé, profil en long, ouvrages et ouvrages annexes. Phasage), question 5.1.

- « Pour la Tangentielle Nord »

La Tangentielle nord est un projet de rocade tram-train entre Epinay et Le Bourget pour sa 1^{ère} phase, prévue pour être mise en service en 2017, puis prolongée vers Sartrouville et Noisy-le-Sec lors de phases ultérieures. Ce projet de liaison en rocade présente complémentarité et cohérence avec le réseau du Grand Paris Express afin d'assurer un maillage plus fin en moyenne couronne au nord de Paris. Une correspondance est prévue à cet effet au niveau de la gare Bourget RER des lignes 16 et 17.

- « Pour l'interconnexion à Pleyel de la ligne H »

Comme indiqué dans le dossier d'enquête publique, pièce D4 (§1), il est à noter qu'un des objectifs du Grand Paris Express consiste à développer et à compléter le maillage du réseau de transport en commun existant et par là, à assurer les correspondances avec le réseau existant.

La réalisation d'un arrêt nouveau sur la ligne H, en correspondance avec les lignes du Grand Paris Express à Saint-Denis Pleyel, s'inscrirait dans cet objectif. Cet arrêt implique toutefois une évolution des infrastructures existantes du réseau SNCF, la ligne H ne s'arrêtant pas actuellement en gare Stade de France - Saint-Denis. Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France, est chargé du pilotage des réflexions et des études nécessaires pour établir la faisabilité technique de telles dispositions et leurs incidences sur l'exploitation des lignes existantes ainsi que leurs conséquences pour l'ensemble des usagers. Le financement des études en cours est assuré par la SGP.

Pour plus de détails, voir la réponse apportée dans le cadre des réponses au Thème 5 (Déplacements, transports, exploitation, fréquentation, sécurité et sûreté), question 4.1.

- « Pour le prolongement de la ligne du Tram n°5 avec une bretelle allant vers Villiers-le-Bel »

Les prolongements de tramways relèvent de la compétence du STIF, autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France.

- « Préferer d'autres mesures en faveur des transports »

Le Nouveau Grand Paris des transports annoncé lors du discours du Premier Ministre du 6 mars 2013 comprend 2 volets :

- la création de nouvelles lignes de métro automatique, le Grand Paris Express (200 km et 68 gares) ;
- la modernisation et l'extension du réseau existant selon le plan de mobilisation de plus de 12 milliards d'euros convenu entre la région Ile-de-France, l'Etat, les départements et le STIF : cela comprend notamment le prolongement du RER E à l'ouest, des prolongements de ligne de métro, la création de bus à haut niveau de service et de tramways, la modernisation des RER et l'amélioration des lignes de Transilien.

Au titre de la réalisation du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris, outre la construction des lignes nouvelles 15, 16, 17 et 18, est en charge de la mise en œuvre et du financement des prolongements de la ligne 14 au nord, de Mairie de St-Ouen jusqu'à Saint-Denis Pleyel, et au sud, d'Olympiades jusqu'à Aéroport d'Orly.

S'agissant du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France, la Société du Grand Paris contribue notamment au financement du prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen, du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et du prolongement du RER E à l'Ouest (EOLE) à hauteur des montants indiqués dans le tableau ci-dessous. La SGP contribue également au financement des adaptations des réseaux existants en lien avec la mise en service du Grand Paris Express.

Coûts d'ici 2030	
En millions d'euros – conditions économiques de 2012	
LIGNE 14* LIGNE 15 LIGNE 16 LIGNE 17 LIGNE 18	24 653
Contribution SGP Ligne 14 (Saint-Lazare <=> Mairie de Saint-Ouen)	800
Contribution SGP adaptation réseaux existants	450
Contribution SGP Plan de mobilisation	652
Contribution Eole	1 500
TOTAL	28 055

* Prolongements: Mairie de Saint-Ouen / Saint-Denis Pleyel et Olympiades / Orly

A ce titre, la SGP œuvre pleinement en faveur des transports en commun d'Ile-de-France et s'inscrit en cohérence avec la logique d'intégration du Grand Paris Express au réseau existant et aux autres projets de développement des transports.

- « Renforcer les lignes H, RER B et D »

Les modifications de desserte et de services des lignes ferroviaires existantes relèvent de la compétence du STIF, autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France.

- « L'abandon de la L17 permet de renforcer la fréquence de la L16 »

La ligne 17 nord et la ligne 16 se connectent en un tronçon commun au niveau de la gare Le Bourget RER pour rejoindre le terminus Saint-Denis – Pleyel. Ce tronçon commun assure ainsi les circulations venant du Mesnil-Amelot par la ligne 17 et celles venant de Noisy-Champs par la ligne 16.

On se réfèrera aux réponses apportées aux questions du thème 5 ainsi qu'aux pièces du dossier d'enquête publique s'agissant des dispositions garantissant l'adéquation de l'offre de transport à la demande sur les lignes 16 et 17, au regard des prévisions de trafic produites par les différents modèles.

En outre, comme le précise le dossier d'enquête publique (pièce D, chapitre D3, titre 4.2) : « *Le schéma d'exploitation envisagé prévoit ainsi une alternance des trains (...) avec un ratio qui pourra varier en fonction de la demande de transport sur chaque branche aux différents horizons et aux différentes périodes de la journée.* » La flexibilité et la robustesse de l'exploitation permettront d'adapter l'offre de transport durant la journée et de renforcer alternativement la fréquence de la ligne 16 ou de la ligne 17 en fonction des besoins, les pointes de fréquentation des deux lignes n'étant en effet pas atteintes simultanément.

- « Faire CDG Express »

La ligne 17 nord est le tronçon de raccordement du réseau du Grand Paris Express aux grands équipements du nord-est de l'Ile-de-France. Elle donne accès à ces équipements à tous les Franciliens, les voyageurs du Grand Paris Express, et, de manière plus générale, à tous ceux utilisant le réseau de transports en commun francilien.

Le CDG Express constitue, quant à lui, une offre complémentaire directe Paris Gare de l'Est – Aéroport Charles-de-Gaulle. Ce service vise essentiellement une clientèle d'affaire et de voyageurs aériens. Cette desserte aura une tarification spéciale, non associée au Pass Transport francilien, d'un niveau tarifaire associé au service qu'il propose.

Les deux projets L17 nord et CDG Express sont ainsi compatibles et complémentaires dans leurs objectifs et dans les clientèles ciblées.

- « Faciliter les transports des habitants de la banlieue nord »

La ligne 17 nord s'inscrit en totalité dans la banlieue nord de Paris et à ce titre contribue directement à l'amélioration des transports de ses habitants et emplois.

- « Pour un métro plus long, pas de tronç commun avec la ligne 16, prévoir le prolongement de la ligne 17 vers le sud après Le Bourget vers Les Lilas, Montreuil... »

Entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER, la ligne 17 sud a été déclarée d'utilité publique par décret n° 2015-1791 du 28 décembre 2015. En tout état de cause, une modification du tracé de la ligne 17 sud pour desservir Les Lilas et Montreuil constituerait un projet de liaison ne figurant pas au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, dont l'approbation a été précédée d'un débat public. Ce projet alternatif répondrait à des objectifs différents de ceux assignés à la ligne 17, qui vise à offrir une liaison efficace sur l'ensemble de l'axe de développement compris entre le Grand Roissy, Villepinte, le Triangle de Gonesse, Le Bourget, Saint-Denis et, au-delà, le secteur nord des Hauts-de-Seine et le pôle d'activité de La Défense. Cette contre-proposition ne permettrait pas, par ailleurs, de connecter directement la ligne 17 aux lignes 14, 15 et 16 du Grand Paris Express à Saint-Denis Pleyel, ce qui réduirait son attractivité du point de vue du maillage du réseau.

En outre, le tracé suggéré dans cette contre-proposition présente des redondances avec la ligne existante du métro 7 (entre porte de Pantin et La Courneuve – 8 mai 1945) dans le cas d'un tracé passant à l'ouest du cimetière de Pantin, ou bien avec le projet Tangentielle nord, phase « Le Bourget – Noisy-le-Sec », dans le cadre d'un tracé passant à l'est du cimetière de Pantin.