

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

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

**10 mai 2016 à Gonesse**

En tribune :

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

Animation :

- Pascal BEAUMARD, Etat d'Esprit

*Début à 20 heures 15.*

**Pascal BEAUMARD, animateur** : Bonsoir à tous. Bienvenue et merci pour votre présence ce soir. Je suis consultant en concertation, je serai l'animateur et le modérateur indépendant de cette première réunion publique concernant l'enquête publique. C'est un moment important pour le projet de la ligne 17 Nord du Grand Paris Express qui reliera à terme Le Bourget et Le Mesnil-Amelot.

Cette réunion est placée sous l'autorité de la commission d'enquête publique, avec à mes côtés :

- M. François Nau, président de la commission d'enquête publique.

Je demande aux quatre membres titulaires de la commission d'enquête qui sont dans la salle de se lever :

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

A l'autre table, la maîtrise d'ouvrage, la Société du Grand Paris, représentée par :

- M. Philippe Yvin, président du Directoire ;
- M. Nadir Bentouta, directeur des relations territoriales ;
- M. Xavier Duclairoir, directeur de projet.

Comment la soirée se déroulera-t-elle ?

Tout d'abord, le maire hôte, député-maire de Gonesse, dira un mot d'accueil ; puis le président de la commission d'enquête vous rappellera le contexte très rapidement, mais aussi le cadre et les objectifs de l'enquête publique qui est, je le rappelle, un moment important dans la vie du projet.

Ensuite, la maîtrise d'ouvrage présentera le projet. Nous aurons une présentation générale du Grand Paris des Transports par Philippe Yvin, puis des bénéfices du projet par Nadir Bentouta et enfin, la concertation et les caractéristiques du projet par Xavier Duclairoir.

Nous verrons également deux films pour bien étayer cette présentation.

Vers 21 heures, après trois quarts d'heure de présentation, vous aurez la parole pour 1 heure 30 d'échanges. Je rappellerai les règles des échanges entre la tribune et vous.

Je passe tout de suite la parole à M. Jean-Pierre Blazy, Député-maire de Gonesse.

**Jean-Pierre BLAZY, Député-maire de Gonesse** : Il me revient de dire le mot d'accueil, c'est avec plaisir, presque deux mois après la première réunion du débat public sur EuropaCity dans cette même salle. C'est vrai que nous étions plus nombreux mais j'y reviendrai dans un instant car je crois qu'il y a une explication, ce n'est pas le débat public, mais l'enquête publique, c'est différent.

Je voudrais saluer le Président de la commission d'enquête publique, M. Nau, et les personnes membres de la commission qui viennent d'être présentées, Mme la Présidente de la commission du débat public EuropaCity (débat public national), M. le Président de la Société du Grand Paris, M. Yvin, qui nous fait l'honneur d'être présent avec un certain

nombre de collaborateurs, pour ce débat à Gonesse, dans le cadre de l'enquête publique du projet de métro. Je salue les élus qui sont présents, je les remercie de leur présence.

Bien évidemment, je salue les habitants qui étaient venus très nombreux il y a près de cinq ans, lors du débat public sur le métro. Nous étions en 2011. Je crois que dans l'opinion publique, en tout cas ici à Gonesse mais aussi sur le territoire, le métro est une chose acquise.

Je salue le Premier vice-président de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France ; c'est un point très important aujourd'hui, avec la formation de cette très importante communauté d'agglomération (350 000 habitants) qui symbolise aussi, M. le Maire de Roissy, ce territoire qui a l'ambition d'accueillir des projets et qui a d'abord l'ambition d'accueillir des projets de transport en commun. Le métro est la grande ambition en termes de projets de développement que nous voulons pour ce territoire.

Nous sommes à Gonesse, mais qui peut penser un seul instant que le projet du Triangle de Gonesse ne concernera pas l'ensemble de ce territoire de 350 000 habitants qui est à cheval sur le Val d'Oise et la Seine-et-Marne ? La Seine-Saint-Denis n'y sera pas indifférente, même si concernant EuropaCity nous avons vu des prises de positions. Nous sommes dans le débat national, c'est la démocratie et on peut comprendre que des questions se posent. C'est l'intérêt du débat, et c'est aussi l'intérêt du débat d'y apporter des réponses.

Ce débat aujourd'hui a lieu dans le cadre de l'enquête publique qui a commencé il y a quelques semaines et qui s'achèvera à la fin de ce mois (une enquête publique, c'est court). Je vous rappelle – mais vous le ferez sans doute – qu'il y a un registre dans les mairies, que d'autre part on peut déposer ses appréciations de façon électronique, soutenir avec enthousiasme le projet de métro.

Il s'agit de la ligne 17, les choses sont précises. On se souvient du débat public il y a cinq ans ; à ce moment-là la ligne 17 et surtout la gare du métro du Triangle de Gonesse, étaient optionnelles. L'intérêt du débat public il y a cinq ans a été de confirmer cette gare. Aujourd'hui, elle fait partie du projet, à part entière.

En matière de transport en commun, les choses avancent d'ores et déjà de façon tout à fait opérationnelle puisqu'à l'automne nous mettrons en service le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), la ligne 20. Je crois que le Conseil Départemental est représenté, ses services assurent la maîtrise d'ouvrage du BHNS, qui est une préfiguration du Barreau de Gonesse. Même si ce n'est pas le sujet ce soir, il faut que je rappelle ce projet déjà ancien, qui remonte à l'extrême fin du XXe siècle et qui a une vingtaine d'années. Je voudrais redire aujourd'hui, en ouverture de réunion, au nom de la Ville mais aussi au nom du Territoire, je pense, notre inquiétude quant à la confirmation ou non de ce projet. Or, la gare du métro est aussi la gare du Barreau, il s'agit d'une double-gare. On reparlera de la fonction du métro, mais celle du Barreau est précisément de permettre aux habitants d'une partie de la Communauté d'Agglomération, ceux qui se trouvent à partir de Sarcelles, Garges, Arnouville, Villiers-le-Bel, d'accéder aux emplois de la plateforme. C'est un sujet de préoccupation constante des élus et en cela, le métro aussi sera une réponse. Bien sûr, le rôle du métro est à l'échelle de la métropole, de la région, et la finalité du Barreau est à une échelle beaucoup plus locale, mais essentielle. Il y a là une complémentarité entre les deux liaisons, les deux infrastructures.

Je voulais dire cette inquiétude parce que si le schéma de principe a été arrêté par la Région il y a trois ans, il faut dire que nous piétons aujourd'hui, ce qui m'a amené après les élections régionales, tout à fait récemment, à ré-interpeller la Région, en écrivant à sa nouvelle présidente, Valérie Pécresse. L'Etat est d'ailleurs concerné par ce Barreau de Gonesse puisqu'il faisait partie du plan Espoir Banlieues et il a été constamment soutenu

par l'Etat, quelles que soient les situations de majorité. Donc, nous demandons le respect des engagements de chacun, que ce soit de l'Etat ou de la Région.

Ce soir, il s'agit donc du métro. Il est clair que c'est un projet qui avance plus vite que le Barreau ; et c'est un projet beaucoup plus récent – je l'ai dit, cinq ans. Il a été conçu dans le cadre du Grand Paris. Nous voulons que ce Grand Paris existe sur le territoire aéroportuaire entre Roissy et Le Bourget, car nous pensons que le Grand Paris de demain ne peut pas être essentiellement centré sur la capitale. Bien évidemment, la capitale restera la capitale et personne ne songe un seul instant à ce qu'on déplace la Tour Eiffel sur le Triangle de Gonesse ; je dis cela parce qu'on a, à un moment donné, rêvé d'y faire venir Roland Garros (la FFT nous l'avait proposé, ainsi qu'à d'autres).

Nous avons l'ambition, je crois comme d'autres en Ile-de-France, d'imaginer ce Grand Paris comme devant être multipôlaire, car autour de la gare du métro il y aura du développement, pour renforcer l'attractivité de nos territoires qui en ont bien besoin.

Nous avons beaucoup servi Paris ; d'abord, avec notre passé agricole, on a ravitaillé Paris en pain et en blé, après il y a eu le développement au XIXe siècle des industries, surtout autour de La Plaine Saint-Denis, d'où encore l'agriculture, mais on a eu l'arrivée de l'aviation au début du XXe siècle, avec Le Bourget, cela a aussi été lié à Paris : premier aéroport parisien. Et puis, il y a eu l'industrie automobile avec le site de PSA. Donc, on a servi Paris, et nous pensons qu'au XXIe siècle, dans le Grand Paris que nous imaginons, que nous voulons, nous pouvons être un des pôles de ce Grand Paris multipôlaire. C'est là la différence, c'est là l'avenir, c'est là l'ambition.

Pour réussir cette ambition, il faut que nous ayons le métro, et ce soir c'est mon vœu le plus cher : que cette enquête publique, avec le soutien citoyen, confirme le débat public. Dans le cadre des procédures normales qui se déroulent, dans le cadre du calendrier qui sera rappelé tout à l'heure, nous pouvons espérer que les premiers travaux commencent (les choses se concrétisent toujours pour les citoyens quand les premiers travaux commencent) avant même la fin de cette décennie ; je le crois, mais vous le préciserez tout à l'heure. C'est ce qui est important. L'enquête publique doit être une réussite de ce point de vue-là, pour le projet.

Donc, les questions que vous poserez, le soutien que vous pourrez apporter dans cette réunion, sont précieux pour la Société du Grand Paris. Merci.

*(Applaudissements.)*

**Pascal BEAUMARD** : Merci, M. le Député-maire.

**François NAU, Président de la commission d'enquête** : M. le Député-maire, Messieurs les Elus, M. le Président de la Société du Grand Paris, Mme la Présidente du débat public EuropaCity, bienvenue ; bienvenue au public qui a pris le temps de venir à cette réunion.

Cette réunion s'appelle « réunion d'information et d'échange sur le projet mis à l'enquête publique », cette procédure a été instituée par la procédure de réforme des enquêtes publiques issue du Grenelle de l'Environnement qui permet de développer la possibilité pour le public de s'informer sur un projet mis à l'enquête et de s'exprimer sur ce projet. J'attends beaucoup de votre participation ce soir, soit orale, soit écrite (vous avez des fiches permettant de poser des questions).

L'enquête publique a commencé le 25 avril (M. le Député-maire en a parlé), il ne reste que peu de temps pour cette expression du public puisqu'elle se termine le 31 mai prochain. Vous pouvez encore vous informer sur le projet en consultant les dossiers d'enquête qui sont

à votre disposition dans les lieux d'enquête, c'est-à-dire les dix communes traversées par le projet.

Ceux qui habitent loin ont la possibilité d'aller dans les quatre lieux d'enquête qui sont la préfecture de Région et les trois préfectures du Val-d'Oise, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis, et de se rendre dans les 27 permanences (une partie a déjà eu lieu) dans dix communes concernées par le projet, où vous pourrez dialoguer avec les commissaires enquêteurs qui répondront à vos questions sur le projet.

Enfin, le site Internet dédié au projet est fondamental pour l'expression. Il permet aussi de consulter le dossier d'enquête et de s'exprimer, c'est-à-dire déposer une observation comme sur les registres d'enquête papier qui se trouvent dans les mairies, où vous déposez des avis, des propositions et/ou des contre-propositions.

Quel est le rôle de la commission d'enquête ?

D'une part, il faut rappeler qu'elle a été désignée par le Tribunal administratif de Paris. Les commissaires enquêteurs ont fait une déclaration sur l'honneur d'indépendance par rapport à l'Etat qui est l'autorité organisatrice de la Région, du maître d'ouvrage qui est la Société du Grand Paris, et des communes, du maître d'œuvre, de tout ce qui concerne le projet et son établissement.

L'enquête publique, je l'ai dit, doit permettre de recueillir l'ensemble des observations sur le projet.

La commission d'enquête est chargée d'analyser et de mettre en forme ces observations, si possible par thème, et de donner aussi bien le déroulement de l'enquête que son analyse des observations sur le projet, de façon à pouvoir donner des conclusions motivées sur le projet et un avis final sur son rapport, qui sera ensuite adressé au Tribunal administratif, au maître d'ouvrage et à l'autorité organisatrice.

Je précise que les réunions publiques donnent lieu à un compte rendu, sur la base d'un enregistrement. Ce compte rendu est joint au rapport et participe aux informations données à l'autorité décisionnelle pour prendre la décision. En l'occurrence, puisqu'il s'agit d'une enquête portant sur une déclaration d'utilité publique, c'est bien une décision de DUP qui est prise par décret du Premier ministre après avis du Conseil d'Etat.

Vous voyez toute l'importance de l'expression du public puisque la commission d'enquête doit la révéler, avec l'ensemble des avis favorables et défavorables, l'ensemble des contre-propositions, notamment, et donner un avis sur leur pertinence, leur intérêt, car il peut y avoir encore des possibilités d'amélioration du projet. Tout cela fait partie du résultat de l'enquête permettant ensuite une prise de décision tenant compte de l'ensemble de la procédure.

Ce soir, la parole va vous être donnée. J'ai demandé à la Société du Grand Paris de limiter à une demi-heure environ la présentation du projet, pour vous laisser le plus de temps possible pour poser vos questions. Surtout, n'hésitez pas à vous exprimer. Je pense qu'il faudrait donner la parole en priorité aux personnes qui ne se sont pas encore exprimées par écrit, ou qui n'ont pas encore eu suffisamment le temps de s'approprier le projet, pour formuler des propositions et des contre-propositions. La parole est libre, bien sûr, et maintenant il vous appartient de rappeler les règles du jeu de la soirée.

**Pascal BEAUMARD :** Nous le ferons tout à l'heure, nous allons déjà donner, M. le Président, la parole à la maîtrise d'ouvrage, pour une présentation limitée à une demi-heure.

Pour faire la transition avec la présentation de la maîtrise d'ouvrage, donc la Société du Grand Paris, nous regarderons un film de présentation générique non pas sur la ligne 17 Nord mais sur le projet du Grand Paris Express, dans sa globalité.

*(Projection d'un film.)*

**Pascal BEAUMARD** : Je donne tout de suite la parole à M. Philippe Yvin.

**Philippe YVIN, président du directoire de la Société du Grand Paris** : Merci. Bonsoir, Mesdames et Messieurs. Je voudrais tout d'abord remercier M. le Député-maire de son accueil et remercier ses collaborateurs qui facilitent l'organisation de cette soirée.

Comme l'indiquait le film à l'instant, le Grand Paris des Transports comprend deux volets :

- Un volet de modernisation du réseau existant. Chacun comprend que c'est indispensable compte tenu de la saturation de nombreuses lignes et des difficultés quotidiennes que connaît ce réseau. Dans ces opérations il y a notamment l'amélioration du fonctionnement des RER. Il y a aussi la création de lignes nouvelles, l'extension du métro historique, par exemple la ligne 11 qui s'arrête aujourd'hui à la Mairie des Lilas et qui ira demain jusqu'à Rosny-sous-Bois, la création de lignes de tramway ou de Bus à Haut Niveau de Service.
- La création de ce nouveau réseau qui vient d'être décrit, qui comprend des rocade autour de Paris, des liaisons nouvelles entre Paris et les aéroports, et la ligne 18 qui desservira le grand cluster national de la Recherche et de l'Enseignement scientifique qui sera réalisé sur le plateau de Saclay.

La ligne 17 est extrêmement importante dans ce projet. Elle a trois objectifs qui sont complémentaires :

- Faciliter les déplacements des salariés sur la plateforme de Roissy, également à Orly ; 85 % des déplacements se font en véhicule individuel donc il est vital d'avoir une ligne performante qui facilite les déplacements des salariés, c'est d'ailleurs un des objectifs majeurs de ce Grand Paris Express : faciliter les déplacements de banlieue à banlieue. Par exemple, un jeune qui habite à Clichy-Montfermeil pourra demain, grâce à la ligne 16, aller à l'université à Créteil en 30 mn au lieu de 1 h 30 ; un salarié habitant à Chelles et travaillant à La Défense verra aussi son temps de transport divisé par deux. L'idée est de faire gagner du temps dans les déplacements quotidiens aux habitants d'Ile-de-France et de dé-saturer les lignes. Une fois construit, le réseau permettra de décharger les lignes les plus chargées, notamment le RER A, entre 10 et 20 %, ce qui est très important.
- Assurer une meilleure liaison entre Paris et ses aéroports Le Bourget et Roissy CDG. Le Mesnil-Amelot est très important, ce sera une porte d'entrée dans la métropole qui évitera à certains d'aller en voiture jusqu'au centre de la métropole en prenant le métro de la ligne 17 au Mesnil-Amelot.
- Soutenir le développement économique. Entre Pleyel, Roissy et Le Mesnil-Amelot, il y a des territoires à fort potentiel de développement économique, et notamment le territoire autour de la future gare de Gonesse.

Ces trois objectifs pour la ligne 17 correspondent tout à fait aux objectifs généraux du Grand Paris Express.

Nous construisons ce projet en concertation bien sûr avec les élus locaux, mais aussi avec le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) qui est l'Autorité Organisatrice des Transports dans notre région, avec la SNCF et la RATP – l'un des avantages majeurs de ce

nouveau réseau est que deux tiers de ces 68 gares seront en connexion avec le réseau existant : soit le réseau de métro, soit le RER, soit les Transilien. Donc, son effet sera démultiplié, au-delà des personnes qui habiteront à proximité des 68 nouvelles gares. Grâce aux interconnexions avec les lignes existantes, les habitants de la Grande Couronne et au-delà, par exemple des salariés habitant dans les départements voisins de l'Ile-de-France et empruntant le réseau SNCF, gagneront beaucoup de temps pour aller travailler. Nous construisons ce projet avec tous ces partenaires.

Ce projet a la chance, grâce aux décisions prises par le Parlement en 2010, de bénéficier de ressources spécifiques : des taxes affectées à la Société du Grand Paris, qui consolident son financement pour l'avenir, alors que d'autres projets nécessitent des crédits budgétaires de l'Etat, des Régions, des Départements. Quand le réseau sera en service, il bénéficiera aussi de redevances payées par les opérateurs et de recettes commerciales. Grâce à ces ressources pérennes, nous pouvons emprunter à très long terme, comme nos prédécesseurs l'ont fait pour construire le métro historique : le premier emprunt souscrit par le Conseil Municipal de Paris pour la ligne 1 lors de l'Exposition Universelle de 1900 a été souscrit à très long terme et on a fini de rembourser les emprunts du métro historique en 1973 ; ce n'est pas choquant et c'est justifié puisque ces infrastructures ont vocation à durer de très nombreuses années. Parmi les premiers prêts il y avait des fonds issus de l'épargne populaire et notamment issus du Livret A puisque nous avons souscrit à un premier prêt d'un milliard d'euros auprès de la Caisse des Dépôts et Consignation sur le Livret A mais aussi, et c'est important à signaler, auprès de la Banque Européenne d'Investissement : un autre prêt d'un milliard d'euros qui est le plus grand prêt accordé en France aujourd'hui par la Banque Européenne d'Investissement.

Le Grand Paris Express améliorera les transports quotidiens des Franciliens, leur fera gagner du temps, ils voyageront dans des conditions confortables, avec un métro ayant une cadence très élevée, mais il aura aussi un impact important sur l'aménagement de notre région puisqu'autour des 68 gares vont se créer des quartiers nouveaux qui permettront de répondre à l'autre obligation de notre région : la construction de logements de toutes catégories, dont nous avons besoin. L'objectif prévu par la loi était 70 000 logements par an, nous n'y sommes pas encore, même si cela s'est amélioré très nettement l'an dernier, avec une augmentation de 25 % des mises en chantier de logements en Ile-de-France. Il faut encore faire des efforts pour en construire davantage. Le Grand Paris Express est aussi là pour répondre à cet enjeu.

Enfin, il y a l'enjeu du développement économique de notre région. La France a la chance d'avoir cette grande métropole de dimension mondiale. Christian Blanc, l'initiateur de ce projet, parlait souvent « des villes monde ». Il y a beaucoup de métropoles dans le monde, mais quelques « villes monde », c'est-à-dire des villes qui attirent très largement dans le monde entier des investissements, des touristes, grâce aux atouts culturels de notre région. Il faut continuer à développer cette « ville monde », préserver sa place dans la compétition internationale. C'est aussi le rôle que jouera le Grand Paris Express. Les économistes estiment qu'il devrait apporter environ 10 % de richesse supplémentaire à cette région à partir de 2030, chaque année, par rapport à la croissance naturelle de la richesse. C'est donc un projet utile pour la France entière. L'Ile-de-France produit 30 % de la richesse nationale mais n'en consomme que 22 % en raison des mécanismes de redistribution publics et privés. Tous les euros de richesse supplémentaire créée en Ile-de-France sont des euros gagnés pour le pays tout entier. Or, ce projet n'est financé que par des ressources

franciliennes. C'est donc un projet d'intérêt national, au-delà de son intérêt pour les habitants de l'Île-de-France.

Je vous remercie.

**Pascal BEAUMARD** : Merci, M. le Président. Nadir Bentouta, vous avez la parole.

**Nadir BENTOUTA, directeur des relations territoriales à la Société du Grand Paris** : Bonsoir. A l'écran, vous voyez l'itinéraire de la ligne 17 Nord qui va relier Le Bourget Aéroport au Mesnil-Amelot.

Quelques chiffres clés sont indiqués : 20 km supplémentaires, 5,5 km en aérien, 6 nouvelles gares dont 3 en correspondance, 130 000 à 160 000 voyages effectués les jours de Salon, 40 à 50 millions de voyages annuels, et les mises en service qui ont été indiquées dans le film : 2024 pour Le Bourget RER - Aéroport Charles de Gaulle et 2030 entre Charles de Gaulle et Le Mesnil-Amelot.

Pour illustrer les bénéfices de cette ligne, quelques temps de déplacement réduits entre La Défense et l'aéroport Charles de Gaulle, aujourd'hui 1 h dans le meilleur des cas, demain 35 mn avec la ligne 15 Ouest et la ligne 17, soit un gain de temps de 25 mn, tant en rapidité qu'en qualité de service.

Un deuxième temps de déplacement réduit : pour aller à Saint-Lazare, du Triangle de Gonesse, aujourd'hui c'est un parcours du combattant, il faut prendre deux RER, deux bus. Demain, avec les lignes automatiques 14 et 17 on mettra environ 26 mn, soit un gain de temps de plus de 45 mn.

J'ai fini, M. le Président avait demandé que ce soit court.

**Pascal BEAUMARD** : M. Duclairoir, pour la présentation du projet et ses caractéristiques.

**Xavier DUCLAIROIR, directeur de projet, Société du Grand Paris** : Bonsoir à tous. Avant de présenter les différentes gares, quelques éléments importants qui sont ceux du métro lui-même, du système de transport qui sera mis en œuvre. Vous avez à l'écran ses caractéristiques principales et bien sûr, l'idée est que les rames présentent un niveau de confort et de sécurité élevé.

- Des façades de quais permettant d'éviter les chutes sur les voies ;
- La mise en place d'une vidéo-protection ;
- Des rames de 54 m de long, 2,80 m de large, pouvant emporter environ 500 voyageurs, pour répondre à la demande de transport évaluée à long terme ;
- Un intervalle de 3 à 4 mn entre les rames ;

Pour réduire le temps de parcours on a conçu un métro rapide qui permettra d'atteindre une vitesse moyenne de 65 km/h sur la partie nord de la ligne 17. Cette vitesse est plus élevée que celle de la ligne 14 dans Paris intramuros (de 30 à 40 km/h).

Ces rames sont automatiques, sans conducteur, et tout le système sera piloté depuis un poste de commande centralisé qui sera à Aulnay-sous-Bois.

Enfin, les gares seront aménagées pour permettre l'accessibilité à tous les usagers, notamment avec des quais au niveau du plancher des rames, et équipés de plusieurs



ascenseurs pour que les personnes à mobilité réduite puissent accéder en permanence au système de transport.

Avant la description des différentes gares, nous vous faisons passer un film assez rapide, qui présente les parcours futurs qu'emprunteront les usagers du métro du Grand Paris Express. Il s'agit de la ligne 17 partant de Saint-Denis - Pleyel et allant jusqu'au terminus qui est Le Mesnil-Amelot. L'enquête publique en cours ne porte que sur la partie entre Le Bourget RER - Le Mesnil-Amelot, puisque celle entre Saint-Denis - Pleyel et Le Bourget RER a déjà fait l'objet d'une enquête publique, conjointe avec la ligne 16, il y a près de deux ans. Je vous présenterai ensuite les gares de la partie nord de cette ligne 17.

*(Projection d'un film.)*

**Xavier DUCLAIROIR** : A l'écran, vous avez le tracé schématique de la ligne 17 Nord, du Bourget RER jusqu'au Mesnil-Amelot, avec les 6 nouvelles gares qu'elle comporte.

Cette ligne fait à peu près 20 km de long au total, dont 5,5 km en aérien (partie en pointillé, au centre de l'image, entre la gare du Triangle de Gonesse et au niveau du Parc des Expositions, le reste du tracé étant en souterrain (en rouge continu).

A peu près au centre de l'image vous voyez une étiquette en jaune orangé, « site de maintenance », je reparlerai tout à l'heure de ce site commun avec la ligne 16 où il y aura notamment la maintenance et le remisage des rames de métro.

Je passe maintenant en revue chaque gare. Sur chaque image vous aurez à droite une photo aérienne vous montrant le secteur dans lequel le tracé et la gare s'inscrivent, et à gauche une représentation schématique de l'insertion de la gare.

- Le Bourget Aéroport : l'accès principal à la gare est prévu à proximité immédiate de l'entrée de l'aéroport et de l'accès au Musée de l'Air et de l'Espace, et avec un accès côté Blanc-Mesnil. On a là une gare souterraine, la boîte souterraine de la gare se situe sous l'avenue du 8 Mai 1945 (ex RN 2).
- Vers le nord, en direction du Triangle de Gonesse, on voit sur la photo aérienne l'insertion du tracé et la position de la gare du Triangle de Gonesse. La vignette à gauche indique que cette gare du Grand Paris Express s'insère au cœur du projet d'aménagement urbain (ZAC du Triangle de Gonesse) porté par l'EPA Plaine de France, avec une intermodalité, notamment avec le BHNS qui sera mis en service cette année et qui sera à terme connecté avec la gare du Grand Paris Express. Sur l'image, apparaît également le tracé du projet de lien ferroviaire RER B – RER D, dont M. le Député-maire a parlé tout à l'heure. Sur l'image de droite, vous voyez le site de maintenance, situé principalement à Aulnay-sous-Bois mais aussi à cheval sur la commune de Gonesse, au niveau des anciens terrains PSA.
- La gare du Parc des Expositions : c'est une gare aérienne, en viaduc, dans le secteur où le tracé est aérien. Elle a vocation à desservir le pôle Paris Nord 2 (zone d'activité qui existe actuellement et qui va se densifier), le Parc des Expositions qui accueille de nombreux salons et qui va se développer, et à droite de la vignette, un accès qui permettra la desserte de la ZAC Aérolians Paris, qui est en cours de réalisation et qui est pilotée par Grand Paris Aménagement, l'aménageur de cette ZAC.

A partir de là, on continue en direction de l'aéroport et on passe en tunnel avant d'arriver dans le Vieux-Pays de Tremblay-en-France, pour ensuite rentrer sous l'aéroport de Roissy où deux gares sont prévues :

- Aéroport CDG T2 : cette gare s'inscrit dans ce nœud de modes de transport constitué par le pôle gare TGV - RER (qui existe actuellement), au cœur du terminal 2. La gare du Grand Paris Express s'insèrera dans le peu d'espace qu'il reste pour assurer la desserte du terminal 2 ainsi qu'une connexion facile avec les autres modes de transport déjà en place : RER, TGV, CDG Val (système de transport automatique qui dessert les zones de l'aéroport).
- Aéroport CDG T4 : un peu plus au nord, cette gare est totalement liée au projet de terminal T4 que porte Paris Aéroport (le nouveau nom d'Aéroports de Paris). La vignette en haut à droite est très schématique car à ce stade les études ne sont pas très avancées sur le projet de terminal T4. L'implantation a été finalisée par Paris Aéroport mais il reste à travailler dans le détail la façon dont tout va s'articuler. Le principe est que la gare du terminal T4 desserve directement le futur terminal. Il y aura une correspondance avec une des stations existantes du CDG Val.
- En continuant vers le nord-est : la gare du Mesnil-Amelot, qui est le terminus de la ligne 17. Elle s'inscrit au nord-ouest de la commune du Mesnil-Amelot, en limite des zones aménagées et à proximité de la RD 401. M. Yvin l'a précisé, cette gare a vocation à devenir une porte d'entrée pour le réseau du Grand Paris Express et elle permettra le rabattement en bus, en voiture, en vélo, pour accéder au réseau du Grand Paris Express.
- Le site de maintenance d'Aulnay-sous-Bois : site commun aux lignes 16 et 17, il y a des voies de raccordement ferroviaire à la ligne 16 et à la ligne 17, mais aussi au réseau ferré national, pour permettre l'acheminement de matériel. Ce site sera sur les anciens terrains de PSA. On trouvera là toutes les installations permettant de remiser le matériel roulant, pendant la journée en heure creuse, et en fin de journée en fin de service. C'est là que l'on fait l'entretien des rames, et que l'on a le SMI (site de maintenance des infrastructures) : on stocke là tout le matériel permettant d'entretenir les infrastructures ferroviaires. Il y a bien sûr une maintenance permanente à assurer de toutes les installations techniques qui permettent la circulation des rames. On trouve là également le poste de commandement centralisé, qui est le centre névralgique d'où tout le système est piloté. Ce site fonctionnera bien sûr 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Quelques mots sur la maîtrise foncière.

Pour pouvoir mener à bien les travaux, la Société du Grand Paris doit être propriétaire de toutes les emprises, notamment celles qui accueillent les gares et tous les ouvrages qui sont situés en surface. Nous privilégions au maximum l'acquisition d'emprises publiques. Nous achetons les sols et les tréfonds (volumes en sous-sol permettant de construire les tunnels du métro). Pour développer tout ce foncier nous privilégions les contacts avec les propriétaires et les occupants, au préalable, pour négocier à l'amiable, cela a déjà fonctionné à plusieurs reprises sur d'autres lignes. La procédure d'expropriation n'est mise en œuvre que si les procédures amiables n'aboutissent pas, et elle ne peut avoir lieu qu'une fois le projet déclaré d'utilité publique.

Un point important : depuis l'an dernier, la loi autorise la Société du Grand Paris à faire établir une servitude de tréfonds qui donne droit à une indemnisation des propriétaires, lorsque le tunnel ou les ouvrages sont à plus de 15 mètres de profondeur.

Le planning directeur de la ligne 17 Nord :

Nous sommes en enquête publique actuellement, nous avons eu préalablement une concertation renforcée, fin 2014 ; nous pouvons espérer une Déclaration d'Utilité Publique à peu près dans un an. La maîtrise foncière dont je viens de parler a déjà démarré, elle

s'étalera sur plusieurs années. Nous aurons une phase d'autorisation administrative à recueillir puisque nous sommes soumis notamment à la Loi sur l'eau, il faut des permis de construire pour construire les gares. Un ensemble de procédures doit être déroulé pour autoriser le démarrage des travaux.

Nos études de maîtrise d'œuvre ont démarré la semaine dernière. La première phase, ce sont des études d'avant-projet, elles seront enrichies des conclusions de l'enquête publique.

Nous prévoyons un commencement des tout premiers travaux préparatoires (par exemple, pour des dévoiements de réseaux) à l'horizon de 2018, et des travaux principaux à partir de 2019.

Une date de mise en service importante est celle du site de maintenance d'Aulnay qui est commun avec la ligne 16 ; or, la ligne 16 a un horizon de mise en service en 2023, il faut donc que ce site de maintenance soit opérationnel dès 2023.

En 2024, la ligne 17 permettra d'aller de Saint-Denis Pleyel à l'aéroport de Roissy, et à l'horizon 2030 jusqu'au Mesnil-Amelot, le terminus de la ligne.

Je vous remercie.

**Pascal BEUMARD** : Merci beaucoup, Xavier Duclairoir, pour cette présentation très synthétique et très claire.

Vient le temps des échanges. M. Nau l'a rappelé tout à l'heure, nous allons essayer de faire émerger une parole citoyenne, plurielle. Bien sûr, les élus et les associations, vous avez tout à fait le droit de poser des questions et d'intervenir, mais vous aussi, les particuliers, les citoyens, les riverains, n'hésitez pas à intervenir en votre nom.

Quelques règles pour organiser nos échanges. On va se respecter les uns et les autres. Si possible, levez-vous et présentez-vous.

La maîtrise d'ouvrage a respecté le temps imparti donc essayons de limiter les interventions à moins de 3 minutes, on peut dire beaucoup de choses en 1 ou 2 minutes. Cela permettra de donner la parole au maximum de personnes.

Je prendrai les questions trois par trois. Je les note et je fais en sorte que l'on réponde à l'ensemble des questions et sous-questions, et M. Nau y veille aussi.

C'est moi qui donne la possibilité d'avoir le micro, j'ai une vision panoramique des levées de mains et j'essaie de privilégier ceux qui n'ont pas déjà pris la parole. On ne se passe pas le micro. Tout passe par moi, je suis un peu le maître de cérémonie.

Il est 21 heures 10, nous terminerons vers 22 h 40, en 1 h 30 d'échanges on a le temps de se dire beaucoup de choses. Qui veut poser la première question ?

**Carmelo PICCIOTTO** : Il n'y a pratiquement aucun changement par rapport à ce qui a été présenté lors de la concertation renforcée. Pourquoi les suggestions ou contre-propositions n'ont-elles pas été prises en compte ?

Ma deuxième question est : 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) ?

Enfin, ne serait-il pas possible de cesser d'induire le public en erreur en parlant d'interconnexion alors qu'il ne s'agit que de correspondance ? Quoi qu'il arrive, il faut

toujours changer de mode de transport pour accéder au Grand Paris Express. Il n'y a pas d'interopérabilité. Le réseau GPE serait relié aussi bien au réseau national au réseau urbain régional. Je vous remercie.

**Pascal BEAUMARD** : Je vous précise que ceux qui préfèrent ce mode peuvent poser leurs questions par écrit, sur les fiches. Les avis que vous déposez ne seront pas dans le PV d'enquête publique ; c'est pour fluidifier nos échanges ce soir.

**Cédric SABOURET, conseiller départemental du Val-d'Oise et conseiller municipal de Gonesse** : J'ai une question très terre-à-terre à poser. 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 ? L'objectif est de raccourcir les temps de trajet et on ne pense pas toujours au trajet entre le domicile des personnes et la gare. On a besoin de facilités (bus, stationnement). Beaucoup de gens empruntent le RER D pour aller travailler à Paris et s'ils habitent en centre-ville de Gonesse ils prennent parfois le bus, certains prennent leur voiture et la laissent à la gare, pour que ce soit possible il faut qu'il y ait des stationnements.

Évidemment, le projet n'est pas destiné à rajouter de la circulation automobile, mais pour permettre aux gens de ne pas être sur les axes (A86, A1, A3...) déjà engorgés, il faut leur permettre de faire les deux ou trois kilomètres qui séparent leur domicile de la gare pour ensuite prendre les transports en commun.

Des personnes qui habitent dans la campagne avoisinante n'ont pas de services de bus toujours accessibles très rapidement, elles prennent donc leur véhicule pour se rendre à une gare et bénéficier de transports en commun rapides.

Il ne faut pas oublier les gens qui habitent à Roissy (je vois le maire de Roissy qui est présent), s'ils veulent prendre le RER pour se rendre à Paris, il est plus facile de prendre leur voiture que le bus pour aller stationner à une gare et ensuite prendre le train. Y a-t-il une réflexion à ce sujet ?

**Patricia HUGELIN, Gonesse** : Ma question rejoint celle de M. Sabouret, elle concerne les vélos. Dans ces futures gares que vous envisagez de faire, 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. Donc, je vous pose cette question : y aura-t-il des garages à vélos et non pas simplement des emplacements devant les gares, où les gens pourront mettre leur vélo en toute sécurité ? Cela se fait déjà avec la SNCF dans certaines gares et cela va se développer à l'avenir.

**Pascal BEAUMARD** : M. Picciotto, vous avez posé trois questions, pour vous, il n'y a pas eu de changements depuis la concertation et vous demandez pourquoi les contributions n'ont pas été prises en compte. Deuxièmement, il y a la question de Versailles - Saint-Denis qui remettrait en cause l'équilibre économique. Enfin, les interconnexions qui sont pour vous des correspondances avec rupture de charge, si j'ai bien compris votre raisonnement. On va répondre à ces trois questions et affirmations de votre part.

**Philippe YVIN** : Je remercie M. Picciotto d'être toujours fidèle au Grand Paris Express depuis cinq ans et pour l'intérêt soutenu qu'il continue à manifester en faveur du projet.

Concernant votre première question, je rappelle que les projets qui sont présentés aux enquêtes publiques sont conformes à ce qu'on appelle le schéma d'ensemble. Il y a eu de très longues discussions et, il faut le rappeler, un débat public de très grande ampleur, sans doute un des plus grands jamais organisés en France par le nombre de participants, des discussions très longues entre l'Etat et les élus de la Région Ile-de-France, pour aboutir à un projet : le schéma d'ensemble, qui a fait l'objet d'un décret en Conseil d'Etat en 2011. C'est ce schéma d'ensemble qui fixe les lignes du Grand Paris Express et des 68 gares qui sont incluses dans ce schéma d'ensemble. Ce dernier s'impose bien sûr à la Société du Grand Paris. Si un jour – c'est désormais possible, le législateur ayant voté une disposition en ce sens dans le cadre de la loi NOTRe (la loi d'organisation territoriale) – les pouvoirs publics décident de procéder à une révision du schéma d'ensemble, on pourrait éventuellement modifier, compléter, le schéma d'ensemble, tel qu'il résulte du décret de 2011. Mais, pour l'instant c'est celui-là qui s'impose à nous, ce qui explique le projet qui vous a été présenté par Xavier Duclairoir.

Vous avez évoqué la réalisation de lignes qui sont en pointillé sur le plan. Il y a le réseau prévu jusqu'en 2030, en trait plein sur cette carte, et des réseaux en pointillé, pour lesquels les pouvoirs publics ont dit : « Au-delà de 2030 nous verrons à compléter le réseau ». C'est donc le prolongement de la ligne verte (la ligne 18) qui est prévue à l'horizon 2030 entre Orly et Versailles, qui a vocation à arriver ensuite à La Défense. Le pointillé dans le nord rejoint Pleyel à La Défense. La décision de mise en œuvre de ces deux lignes a été reportée dans les décisions prises en 2011, au-delà de 2030.

Ensuite, M. Picciotto, vous avez abordé le sujet des interconnexions et vous avez dit qu'il serait peut-être mieux de faire de l'interopérabilité. On en fera, c'est une décision qui a été prise pour la ligne 15 Sud, entre la ligne 15 Sud, Ouest et Est, qui passe à Champigny, et il y aura une interopérabilité pour aller jusqu'à Noisy-le-Grand ; donc, cette décision avait été prise pour le réseau. Pour le reste, ce sont des interconnexions qui permettent d'avoir une « correspondance » (si vous voulez utiliser ce terme) sur les deux tiers des gares, ce qui est considérable, soit avec les lignes de métro qui existent aujourd'hui (le « métro historique »), soit avec le RER, soit avec une ligne du Transilien. Cela donne une dimension supplémentaire considérable au projet, comme je l'ai expliqué tout à l'heure. Nous regardons cela avec beaucoup d'attention, sous l'autorité du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, avec les deux opérateurs RATP et SNCF. Ces interconnexions ont été prévues spécifiquement en ce qui concerne leur financement, les travaux à réaliser pour assurer ces interconnexions sont financés dans le cadre des projets d'investissements de la Société du Grand Paris, et quand il faut modifier les installations existantes des opérateurs c'est financé à 30 % par la Société du Grand Paris et à 70 % dans le cadre du Plan Etat-Région. Le Plan Etat-Région adopté l'année dernière prévoit le financement de ces interconnexions pour la ligne 15 Sud.

Vous avez évoqué les connexions avec le réseau national, ce projet le prévoit là où il y a lieu de le prévoir, c'est le cas bien entendu, comme l'a dit Xavier Duclairoir, à l'aéroport Charles de Gaulle avec le TGV, et également à Massy TGV puisqu'une gare de la ligne 18 sera en connexion avec les TGV également à Massy. Plus tard, si d'autres rocade de TGV se réalisaient, je pense notamment à une connexion future à Orly, par exemple, s'il y a une gare du TGV un jour à Orly il y aura là aussi une connexion avec le réseau de la ligne 14, soit à Pont de Rungis, soit à la gare aéroport d'Orly.

Ensuite, M. Sabouret a évoqué les parkings. Il faut replacer cette question dans le cadre plus général de l'intermodalité. Il est indispensable que ce très grand projet soit aux normes du XXI<sup>e</sup> siècle, c'est-à-dire une intermodalité qui sera électrique et numérique. C'est un projet de la transition écologique du XXI<sup>e</sup> siècle. Il faut réfléchir à l'ensemble des modes d'intermodalité autour des 68 gares du Grand Paris. C'est pourquoi nous avons décidé pour chacune de ces 68 gares, en collaboration avec le STIF, de mettre en place un Comité de Pôle, avec une étude que finance à 100 % la Société du Grand Paris, pour réfléchir pour chaque gare aux conditions optimales d'intermodalité. C'est bien sûr la réorganisation des réseaux de bus pour assurer le meilleur rabattement possible sur ces gares. Il ne faut jamais oublier qu'en zone dense 60 % des personnes qui se rendent à la gare le font à pied, donc les cheminements piétons dans les villes pour arriver à la gare sont très importants, et c'est à travailler. C'est bien sûr demain, avec votre Smartphone, pouvoir sans ticket ou démarche supplémentaire, avoir accès à une voiture ou un vélo électrique lorsque vous arriverez à la gare du Grand Paris Express. Je réponds à la dernière question en même temps : c'est bien sûr, dans chacune des gares, avoir une consigne vélo sécurisée, telle que Madame l'a décrite tout à l'heure pour la gare de Saint-Denis.

Il reste, au-delà de la dépose-minute qu'il faut aussi prévoir, le sujet de la création de parkings. Comme l'a bien dit M. Sabouret, il ne faut pas que le Grand Paris Express devienne un aspirateur à voitures, mais il faut traiter les choses avec pragmatisme. Il y a évidemment des gares dans la zone la plus dense où il n'est pas question de rajouter des parkings pour attirer des voitures. Il y a d'autres gares, plus à la périphérie, où au contraire des parkings seront très utiles pour se garer et prendre ensuite le Grand Paris Express. Ce sera donc au cas par cas, dans le cadre des études de pôles qui seront mises en place pour chaque gare du Grand Paris Express, qu'il conviendra de déterminer s'il faut créer des parkings. Si c'est le cas, la Société du Grand Paris prendra sa part pour l'aménagement de ces parkings, comme elle le fera pour l'aménagement de l'intermodalité autour des gares, en liaison avec l'ensemble des collectivités locales : la Région Ile-de-France, les départements, les nouveaux territoires de la métropole ou les communautés d'agglomération en dehors de la métropole.

**Pascal BEAUMARD** : Merci, M. Yvin. Nous prenons une deuxième série de questions.

**Abdelmajid ABCHAR, Conseil municipal de Gonesse** : Une petite remarque sur la composition de la commission d'enquête, je constate qu'il y a quatre hommes et une femme, il y a un effort à faire sur la parité !

Ma question est simple, comme vous le savez, 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 ?

Quel est l'impact sur l'environnement à Gonesse et dans toute la région ?

Avez-vous une idée sur la création d'emplois relatifs aux travaux que vous effectuerez ? J'aimerais bien que l'on emploie de nombreux Gonessiens pour contribuer à ce projet. Merci.

**Bernard LOUP, co-président du Collectif pour le Triangle de Gonesse et président de Val-d'Oise Environnement** : Bonsoir. Mon propos se résumera en une phrase : la ligne 17 Nord est une exception dans le réseau du Grand Paris Express. Avant d'expliquer pourquoi c'est une exception, puisque Monsieur le Député-maire en nous accueillant – et

même si ce n'est pas tout à fait le sujet – a parlé du Barreau de Gonesse, je voudrais prendre le pari avec lui qu'il ne verra pas le Barreau de Gonesse et moi non plus. Je pense que quand le bus fonctionnera, on s'apercevra que le Barreau de Gonesse n'est pas suffisamment fréquenté. On a beau répéter que le Barreau de Gonesse réglerait le problème des emplois des habitants de l'ancienne communauté d'agglomération Val-de-France, ce n'est pas pour autant (et on le vérifiera avec le Bus à Haut Niveau de Service) qu'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.

Ceci étant dit, la ligne 17, puisque c'est le sujet de la soirée, est une exception à plusieurs titres. 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. Je n'ai plus les chiffres en tête, mais la ZAC du Triangle de Gonesse représente des centaines de milliers de déplacements. L'objectif fixé de déplacements en voiture est de 50 % en tout cas, mais il atteint 80 ou 85 % sur Roissy. Il faudra nous démontrer que sur la ZAC du Triangle de Gonesse, on fera nettement mieux et qu'on arrivera à 50 %. Même si l'on atteint ces 50 %, cela génère de nombreux déplacements en voiture, qui n'existent pas actuellement. Donc, on crée des déplacements.

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, ce que dit la société du Grand Paris dans un article du « Monde » aujourd'hui, de créer du logement sur cette ligne. C'est aussi une autre exception sur le logement. Cette ligne-là ne contribuera pas aux 250 000 ou 400 000 logements évoqués dans cet article du « Monde ».

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, exception que je n'ai pas dite, c'est la seule ligne radiale. Le Grand Paris est un circuit en rocade, la ligne 17 est une ligne radiale qui permet d'aller de Roissy vers Paris.

Un autre problème à soulever, avant que j'aborde quelques propositions, concerne la concurrence dont vous ne nous avez pas parlé ce soir. Y aura-t-il trois lignes ferrées qui vont relier Roissy à Paris ? On n'a pas parlé de CDG Express, je ne donnerai pas d'avis, mais je constate qu'il y a une ligne ferrée qui dessert Roissy aujourd'hui et que là on a deux projets en cours. Je l'ai dit lors de la concertation, mais on a balayé cela d'un revers de main, il y a une concurrence. 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. Effectivement, ce n'est pas une concurrence à 100 %, mais il est bien évident que les touristes qui prendront la ligne 17 ne seront pas dans CDG Express, donc une partie des usagers ne l'emprunteront

pas.

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 (si vous souhaitez la faire) : éviter la gare en plein champ (et j'ai indiqué ses particularités), faire l'embranchement au niveau d'Aulnay Europe, le jour où il y aura le choix entre CDG Express et la Ligne 17 nord.

Je voudrais faire deux propositions à M. le Premier vice-président de l'agglomération Roissy Pays-de-France. M. Didier Vaillant, 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, dont on vous a préservé, et une bretelle allant vers Garges ? Je pense que ce sont des projets qui serviraient et qui seraient utiles pour le territoire.

Pour M. le Conseiller départemental : pour le Val-d'Oise, 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 ? Merci.

**Pascal BEAUMARD** : Merci, M. Loup. C'est très complet. Vous n'interrogez pas que le maître d'ouvrage, mais d'autres maîtres d'ouvrage. Nous verrons cela tout à l'heure.

**Claude TIBI, conseiller municipal UDI, Gonesse** : Je serai assez rapide puisque M. Loup a déjà parlé du Barreau de Gonesse. Lors des résumés que nous avons pu voir, on n'a pas du tout parlé du Val-d'Oise, on ne parle que de la Seine-Saint-Denis. Donc, l'emploi ne concerne que la Seine-Saint-Denis. Je rappelle quand même 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, et qu'on ne parle pas du tout d'emploi.

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 – et on le voit sur la carte – l'est du Val-d'Oise, et Gonesse en l'occurrence, n'a aucun lien, aucun relié. 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.

Je voudrais avoir une confirmation et je reprendrai les propos tenus par Christophe Dalstein, directeur exécutif d'EuropaCity. Je rejoins M. Loup, en fin de compte le Triangle de Gonesse a été plutôt fait pour EuropaCity, aux dépens du Barreau de Gonesse. Il y aura plus d'impacts en Seine-Saint-Denis que dans le Val-d'Oise, car le site sera plus accessible aux habitants du 93 qu'à ceux du 95, avec le métro du Grand Paris. Je voudrais avoir une confirmation.

Je confirme ce que dit Christophe Dalstein, l'emploi dans l'est du Val-d'Oise est complètement occulté lorsqu'on voit la carte, puisqu'on n'a aucun lien concernant les villes du 95. Je vous remercie.



**Pascal BEAUMARD** : Merci. Il y a beaucoup de choses. M. Abchar, vous avez posé des questions très rapides : la carte Navigo augmentera-t-elle ? Mais c'est peut-être plutôt le STIF qui vous répondra. Sur l'impact environnemental de Gonesse et enfin, la création d'emplois locaux, la main d'œuvre locale privilégiée dans la construction du Grand Paris Express.

**Philippe YVIN** : Sur la partie environnementale, Xavier Duclairoir vous donnera quelques précisions. Je répondrai sur la partie emploi. Les estimations – plutôt des estimations basses – de la Société du Grand Paris, sont que ce chantier nécessitera environ 15 000 emplois pour sa réalisation chaque année. Ce ne sont pas forcément des créations d'emplois, cela dépend de la conjoncture, en ce moment dans les Travaux Publics elle n'est pas très bonne, mais il y aura nécessairement des créations à moyen terme. Avec les marchés maintenant engagés sur la ligne 15 Sud, la Société du Grand Paris va conclure pour à peu près 3 milliards d'euros de marchés de travaux publics d'ici l'an prochain, c'est très important pour le secteur des Travaux Publics. Pour la ligne 16, le lancement des marchés commencera en fin d'année, pour environ 2,5 milliards d'euros. Donc, 15 000 emplois, deux tiers dans les Travaux Publics, un tiers pour l'industrie ferroviaire. La commande des trains nécessaire à la mise en service du Grand Paris Express représente environ 2 milliards d'euros.

Pour ces 15 000 emplois estimés, il faut savoir que dans tous les marchés de travaux la Société du Grand Paris impose une clause d'insertion de 5 % des heures correspondant à ces marchés. Nous allons mettre en place, avec les territoires, les collectivités locales, pour chacun des lots de génie civil, un correspondant qui sera chargé de mettre en relation les entreprises qui bénéficieront de ces marchés avec le tissu local, pour favoriser l'insertion des jeunes et des demandeurs d'emploi.

Nous projetons aussi, avec la Fédération régionale des Travaux Publics et la Fédération du Bâtiment, de créer une plateforme de formation commune pour ces personnes qui viendront en insertion sur les chantiers du Grand Paris Express.

Je laisse Xavier Duclairoir dire quelques mots sur la partie environnement, le STIF dira peut-être quelques mots ensuite sur le passe Navigo.

**Xavier DUCLAIROIR** : Notre dossier d'enquête publique (vous pouvez le consulter, comme cela vous a été expliqué) comporte une étude d'impact environnemental qui a pour objectif de faire un état initial de tous les sites, pour l'ensemble de la ligne 17 Nord. Elle a été réalisée et sera actualisée au fur et à mesure en fonction des recensements de faune et flore, elle servira ensuite de base à l'établissement du dossier dit Loi sur l'eau, qui permet d'obtenir ultérieurement l'autorisation de démarrer les travaux. Sur le secteur de Gonesse, le point principal est lié à la présence de sols pollués, puisque les terres agricoles situées au niveau du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse ont servi de décharge pendant de nombreuses années. La Société du Grand Paris doit le prendre en compte ; dans toutes les zones où nous aurons à excaver des terres de ce type, elles seront traitées et évacuées vers des sites pouvant les accueillir. La réglementation est très précise en la matière.

**Pascal BEAUMARD** : Merci. Le STIF répondra sur le prix du passe Navigo à moyen terme.

**Cyril DELUNCA, STIF** : Bonsoir. Sur la tarification globalement, je ne pourrai pas vous répondre, l'hypothèse que vous avez évoquée d'une augmentation du passe Navigo relève d'une décision politique. Je rappellerai que bien sûr, le Grand Paris Express sera intégré à la

tarification en Ile-de-France, à sa mise en service, et le tarif qui sera appliqué à cet horizon-là sera appliqué pour les usagers empruntant ce réseau complémentaire.

Le coût de fonctionnement de l'ensemble du réseau de transport actuel est 9 milliards par an, l'usager en paie environ 30 %, le reste, c'est le versement transport des entreprises privées, le complément provient des collectivités. Le développement du réseau vous a forcément été présenté, l'augmentation de l'offre de desserte nécessite des moyens supplémentaires et des coûts de fonctionnement supplémentaires, donc de trouver des ressources.

**Philippe YVIN :** Sur les observations faites ensuite, je ne répondrai pas aux prises de position parfaitement légitimes, qui ne sont pas vraiment des questions. Nous les entendons.

Pour relativiser un peu ce qui a été dit, parler de gares dans les champs est un peu abusif, l'ouverture à l'urbanisation de ce territoire étant prévue de très longue date dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France. Une concertation a eu lieu pour la création de la zone d'activité. Vous disiez que ce n'est pas là qu'il y aura des logements, bien entendu puisqu'il y a des contraintes propres à ce territoire, mais en termes de potentiel de développement économique il est extrêmement bien placé, extrêmement intéressant, entre la grande zone de Pleyel et le territoire de Roissy. Il ne faut pas négliger cet aspect du projet. Je n'ai pas dit dans mon introduction que tous les territoires étaient égaux en termes d'impacts du Grand Paris Express. Il y aura des quartiers de gare, avec les différentes fonctions, l'habitat, la création d'activités, les commerces, les services, et d'autres territoires davantage tournés vers le développement économique en raison des contraintes qui leur sont propres. Il faut donc relativiser un peu. On trouve des territoires assez semblables sur la ligne 18. Partout où ce sera possible, nous encouragerons la construction de logements.

Je n'ai pas évoqué le CDG Express, la loi de 2010 a prévu que c'était un projet à côté du Grand Paris Express, qui ne bénéficie pas de fonds publics comme la Société du Grand Paris et le Grand Paris Express. Ce sont des projets complémentaires. Le CDG Express est un projet, comme dans les grandes métropoles mondiales, reliant le principal aéroport au cœur d'agglomération, alors que la ligne 17 a bien trois objectifs : l'alternative à la voiture pour qu'il n'y ait plus 85 % d'accès en véhicule individuel à la plateforme (c'est vrai aussi pour le prolongement de la ligne 14 à Orly), le mode de transport pour les salariés, le développement économique et la liaison avec l'aéroport. Donc, les fonctions sont différentes entre la ligne 17 et le CDG Express.

Vous avez évoqué d'autres modes de transports. Nous ne nous opposons pas à la réalisation d'un métro automatique, qui est un mode de transport lourd, avec des fréquences très importantes, permettant de transporter beaucoup de monde, avec des transports complémentaires. La création de Bus à Haut Niveau de Service, le prolongement de tramways, ne remplissent pas les mêmes fonctions qu'un métro automatique. On n'a pas la même capacité de transport. Mais, il ne faut pas les opposer les uns aux autres, ils sont complémentaires.

Vous avez évoqué également quelque chose qui tient beaucoup à cœur aux élus du Val-d'Oise, à juste titre : la correspondance de la ligne H à Pleyel. Cette position est défendue également par le président du Conseil Départemental, qui siège au Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris. Le STIF a demandé officiellement au Groupe SNCF et à la Société du Grand Paris de mettre en place des études pour examiner dans quelle mesure on

pourrait réaliser cette correspondance.

**Pascal BEAUMARD** : Merci. Monsieur, qui est chef d'entreprise, a posé la question : quid de l'emploi dans le Val-d'Oise ? Il opposait la Seine-Saint-Denis et le Val-d'Oise.

**Philippe YVIN** : Vous évoquiez l'article du quotidien « Le Monde » de cet après-midi où il y a cette carte qui est assez explicite. Vous verrez que le Val-d'Oise est tout à fait concerné par des impacts non négligeables en termes d'emploi, mais peut-être moins directement que la Seine-Saint-Denis qui sera traversée par deux lignes.

Les études montrent bien que dans une métropole, avoir accès plus facilement à la formation, à l'emploi, à la culture et aux loisirs, grâce à la mobilité, et notamment pour les jeunes, est aussi un encouragement. Cela répond aussi à la question de M. Loup, les gens se déplacent, on n'a pas toujours un emploi à quelques centaines de mètres de son lieu d'habitation. Dans une métropole, il est nécessaire de bouger pour accéder à l'emploi. L'important est de pouvoir le faire dans de bonnes conditions, et le Grand Paris Express répond à ces impératifs.

**Pascal BEAUMARD** : Merci. Nous passons à une troisième série de questions.

**Jean-Marie BATTI, retraité MNUE 93, Tremblay-en-France** : Je suis retraité de la Poste, ancien syndicaliste sur la plate-forme de Roissy. J'ai entendu l'affirmation de M. Yvin sur la volonté d'investir pour améliorer l'accès des salariés à leur outil de travail. Mais, entre ce que l'on peut affirmer et la réalité... Il y a 20 ans il fallait 20 minutes pour relier la gare du Vert Galant à Châtelet et maintenant 40 minutes, tout simplement car on a transformé le RER en métro. Donc, il y a un vrai problème.

Par ailleurs, vous parlez d'amélioration de l'accès 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.

D'autre part, j'ai entendu au Sénat ce matin, puisque j'y étais, que M. Le Foll a confirmé le CDG Express. Donc quelles conséquences immédiates y 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. A un moment donné, se pose une question de rentabilité du projet.

Dernier point, j'ai lu avec attention l'avis de l'Autorité environnementale sur le Code de l'environnement, sur les conditions dans lesquelles seront retirées les terres, etc. Avez-vous des éléments là-dessus ? Je suppose que l'Autorité environnementale est quelque chose de sérieux. Pour ceux qui veulent vérifier, cela se trouve facilement sur Internet, le contenu est effrayant.

**Pascal BEAUMARD** : Votre question porte-t-elle sur les conditions d'acquisition foncière ?

**Jean-Marie BATTI** : Non, les conditions dans lesquelles seront faits les travaux, y compris la façon de déblayer les tunnels. Que met-on en place comme processus tenant compte de l'environnement actuel, et non comme on faisait il y a 20 ans ?

**Karim OUCHIKH, Conseil municipal de Gonesse, conseiller régional Ile-de-France** : Ma question concernera la destination des terrains qui vont être acquis pour réaliser

l'aménagement des gares que vous nous avez fort bien décrit. J'imagine que ces acquisitions vont se faire en s'appliquant à optimiser d'un point de vue économique et social ces terrains. J'aimerais savoir s'il existe des règles plus ou moins standardisées dans la vocation de ces terrains, dans une perspective soit de les dédier à une vocation économique commerciale, soit de les consacrer à une vocation d'habitation ou les vouer à tout autre destination. Y a-t-il des règles plus ou moins prévues en amont dans l'aménagement de ces terrains qui vont être acquis pour réaliser ces gares ?

**Dominique ROBINET, VIPARIS, représentant des parcs du Bourget et Paris-Nord Villepinte** : C'est plutôt une prise de position qu'une question. Comme l'a indiqué le Président Yvin en début de réunion, ce projet est un formidable accélérateur de croissance. Je ne reviendrai pas sur ce sujet, il l'a suffisamment bien développé. Pour nous, c'est également un outil de compétitivité ; contrairement à ce qui a été dit tout à l'heure, par exemple en Allemagne, 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.

Un point très important, souvent oublié jusqu'à présent : 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 ce qui nous concerne, 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.

Donc, c'est un impact environnemental considérable, et je tenais à le souligner.

**Pascal BEAUMARD** : Merci. On va répondre aux questions. M. Batti parlait de l'adaptation aux horaires décalés des salariés, et posait la question de l'impact du CDG Express sur la ligne 17 et enfin, comment seront réalisés les travaux de construction du Grand Paris.

**Xavier DUCLAIROIR** : Il y avait une remarque qui ne concerne pas directement la Société du Grand Paris, sur l'allongement des temps de parcours du RER B, si mes souvenirs sont bons les travaux qui ont transformé le RER B en quelque sorte en ligne de métro puisque les trains sont omnibus, a permis d'augmenter l'offre de transport, notamment sur le tronçon commun, entre Aulnay-sous-Bois et Paris. Il y a forcément des « gagnants » et des « perdants ». Cette opération a été menée en conclusion du débat public qui a eu lieu sur CDG Express.

Les plages horaires décalées sont un vrai sujet, notamment sur la plateforme aéroportuaire de Roissy, les horaires sont atypiques, pour beaucoup de personnes. Le souci, comme je l'ai précisé tout à l'heure, est que les infrastructures de transport nécessitent une maintenance quasiment quotidienne, de nuit, pendant l'interruption du service. Exploiter le service en

continu, tout en maintenant les infrastructures, est assez incompatible. On ne prend pas à la légère la maintenance des infrastructures compte tenu des accidents qui ont eu lieu sur le réseau SNCF assez récemment. On aura toujours besoin d'avoir des plages horaires pour la maintenance des infrastructures, de préférence de nuit, l'essentiel des trajets se faisant de jour. C'est un vrai sujet qui a été évoqué lors du débat public et la conclusion est que les contraintes de maintenance des infrastructures ne permettent pas d'assurer un service en continu, du moins cela ne peut pas être régulier. Par ailleurs, comme nous l'avons expliqué, nos lignes de métro ne sont pas interconnectées, mais à correspondance avec d'autres lignes. Faire fonctionner un système en continu la nuit pour amener les gens dans une gare où l'autre système de transport ne fonctionne pas, ne rendrait pas service aux voyageurs. Je pense que le STIF a bien entendu cela également, mais malheureusement il n'y a pas de solution miracle.

L'impact de CDG Express est déjà pris en compte dans notre projet puisque nos études de trafics ont pris en compte l'hypothèse de l'existence du projet de CDG Express. On se positionne à un horizon où CDG Express est censé exister, c'est-à-dire que les trafics prévus prennent en compte le fait que des voyageurs ne viennent pas sur la ligne 17 parce que le CDG Express leur permet de faire la liaison entre l'aéroport et Roissy, mais ce trafic n'est pas énorme en proportion, par rapport au reste du trafic de la ligne 17. Le terme « concurrence » a été évoqué, il n'y en a pas. De la même manière, on pourrait dire qu'il y a une concurrence entre le RER B et la ligne 17. C'est complémentaire, on augmente l'offre de transport, CDG Express en fait partie, je ne peux pas vous dire s'il existera dans 10/15 ans. Pour nous, qu'il existe ou pas, il n'y a pas de réel impact sur la ligne 17, elle est prévue pour fonctionner qu'il y ait ou pas CDG Express.

Dernier point, vous citez l'avis de l'Autorité environnementale, notamment la problématique de l'évacuation des déblais. Ce sujet est valable pour l'ensemble du projet du Grand Paris Express, toutes lignes confondues. C'est une préoccupation de la Société du Grand Paris depuis l'origine, qui nous a amenés à développer ce qu'on a appelé au début un Schéma directeur d'évacuation des déblais, l'objectif était d'estimer le volume de déblais à extraire (notamment des tunnels), de caractériser la nature des déblais, et identifier quels sites peuvent les accueillir, en fonction de leur nature. Cette réflexion, qui a démarré il y a plus de cinq ans, se poursuit en continu. Au fur et à mesure que les études progressent, le calcul des quantités de déblais est affiné, ainsi que la connaissance de leur nature. Alors, on peut mieux identifier vers quel site il faut les acheminer, et on peut parallèlement chercher à identifier les modes d'évacuation, l'idée étant de privilégier d'abord l'évacuation par voie fluviale, par voie ferroviaire, et par voie routière en dernier. C'est une réflexion qui se poursuit en permanence, et c'est un des gros soucis. L'Autorité environnementale l'a cité mais cela ne signifie pas que la SGP ne s'en était pas préoccupée jusqu'à présent. C'est un souci permanent et jusqu'à la fin des travaux la SGP s'attachera à le traiter et à respecter la réglementation en vigueur.

**Philippe YVIN :** Je voudrais ajouter que c'est plus qu'une préoccupation pour nous, c'est un vrai objectif de la Société du Grand Paris. L'ensemble représente 20 millions de mètres cubes, un peu plus de 40 millions de tonnes. Cela paraît comme une contrainte, mais nous voulons en faire, pour la région Ile-de-France, une véritable opportunité économique. La masse des déblais et la durée du chantier, c'est l'occasion de structurer une filière de valorisation en Ile-de-France. La loi de transition énergétique impose 70 % de retraitement/valorisation des déblais, nous voulons faire cela comme minimum et nous

imposons aux entreprises de BTP, dans nos marchés, un bonus/malus en fonction de cet objectif de 70 %. Notre politique est un triptyque. La caractérisation, la traçabilité des terres, sont indispensables à notre époque, en transparence vis-à-vis des citoyens. Nous imposons un système de traçabilité aux entreprises, entre l'évacuation et leur destination finale. Nous mettrons en place un assistant à maîtrise d'ouvrage indépendant pour vérifier les contrôles faits par les entreprises.

Deuxième point : favoriser autant que faire se peut les transports alternatifs à la route. Nous avons passé des accords avec Ports de Paris et Voies Navigables de France pour créer des plateformes fluviales, notamment pour le début des travaux sur l'A15 Sud, une à Sèvres à l'Île de Monsieur et l'autre aux Ardoines à Vitry-sur-Seine. Nous avons rencontré il y a une semaine les dirigeants de SNCF Fret pour évoquer ces sujets de transport par fret.

Troisième point de notre politique : la valorisation. Nous avons demandé aux entreprises de Travaux Publics, à celles qui fournissent les matériaux ; l'avantage de la voie fluviale est de permettre aussi d'amener des matériaux nécessaires au chantier : les poussoirs (anneaux de béton pour constituer les tunnels), les matériaux nécessaires à la fabrication du béton qui sera utilisé sur les chantiers, il y a là une économie circulaire à mettre en place. Il y a beaucoup de discussions entre les entreprises actuellement pour développer les filières de valorisation. Il en existe déjà de très remarquables en Ile-de-France, il faut encourager leur développement.

Il y aura aussi des projets d'utilisation de ces terres puisque plus de la moitié sont des terres propres utilisables sans traitement, pour des grands projets d'aménagements en Ile-de-France. Là où des collectivités locales auront besoin de terres pour l'aménagement, elles seront utilisées. On produira de la terre végétalisée, dont on manque en Ile-de-France (on en importe beaucoup), en les retraitant. On pourra également utiliser une partie de ces terres pour combler des carrières en Ile-de-France, qui ne peuvent pas être comblées en l'état de la réglementation. Nous avons une politique très ambitieuse pour faire de ce qui apparaît comme une contrainte, une véritable opportunité économique et écologique.

Je réponds à la question de M. le Conseiller régional sur le devenir du foncier acquis par la Société du Grand Paris. Nous achetons du foncier pour réaliser les gares, mais aussi les ouvrages annexes. La réglementation impose tous les 800 mètres un ouvrage de ventilation, d'évacuation, cela fait environ 250 ouvrages sur l'ensemble du réseau. Il faut acheter du foncier pour réaliser ces ouvrages, et également les sites de maintenance. Xavier Duclairoir vous a présenté celui d'Aulnay. Il y aura six sites de maintenance industrielle pour l'ensemble du réseau, c'est important parce que cela fait 2 000 emplois industriels à terme. C'est remettre de l'activité industrielle en Ile-de-France. On a besoin de beaucoup de foncier puisque ces sites occupent des surfaces importantes. Donc, on va acquérir ce foncier, réaliser les travaux. A chaque fois que l'on pourra on valorisera ce foncier en favorisant des opérations de développement sur ce foncier, une fois les travaux réalisés, de logements ou d'activités économiques, parfois des deux. C'est ce que nous avons déjà entrepris sur la ligne 15 Sud : elle fait 33 km, a 16 gares, déjà trois projets ont été attribués, avec plusieurs centaines de logements à la clé, à Créteil, Issy-les-Moulineaux, Bagneux ; et on continue à travailler avec les maires pour développer des programmes, de bureaux dans certains endroits, comme à la gare de Chatillon où nous allons réaliser une grande opération de bureaux, et également à Maisons-Alfort, et d'autres programmes de logements sur d'autres communes. A chaque fois que nous le pourrons nous valoriserons ce foncier pour participer

notamment à l'effort indispensable de construction en Ile-de-France.

**Pascal BEAUMARD** : Merci. Une quatrième série de questions.

**Kévin ZHAIR étudiant, travailleur à temps partiel à Gonesse** : Ce sujet m'intéresse beaucoup, je suis jeune et ce projet est prévu dans 15 ans. J'utilise tous les jours les transports et je mets 1 heure 30 pour aller de chez moi à mon lycée. Donc, les transports sont très importants.

Je voudrais répondre à l'intervenant qui disait qu'il fallait 40 minutes pour se rendre à Châtelet. Il y a 20 ans, on mettait aussi 20 minutes, et le train s'arrêtait à Châtelet, on avait une correspondance pour rejoindre l'autre côté de l'Ile-de-France. Vous partez de la gare de Villiers-le-Bel avec le RER D, vous arrivez à la Gare du Nord en 17 minutes et il faut 4 minutes maximum pour aller à Châtelet.

**Pascal BEAUMARD** : Monsieur parlait d'il y a 20 ans, et cela a changé aujourd'hui. On ne va pas polémiquer là-dessus, et ce n'est pas le même RER.

**Kévin ZHAIR** : Je resitue car c'est important pour tout le monde de savoir si l'on a des transports, quel est l'intérêt et d'avoir des informations sûres. Si quelqu'un entend que c'est à 50 minutes, il pensera que c'est trop long et cela va peut-être annuler le projet. C'est important de pousser ce projet. Je suis très intéressé et je n'impose pas aux autres de l'être. Il m'intéresse 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.

Je respire tous les jours dans Gonesse un oxygène, et pas comme en Chine... 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.

Une autre question porte sur l'immobilier à Gonesse. J'imagine que dans 10 ans quand on verra l'arrivée d'un métro, l'immobilier va monter. Est-il intéressant d'acheter avant sur Gonesse ? Un F2 à Maisons-Alfort vaut 300 000 €, 120 000 € à Gonesse maintenant, peut-être doublera-t-il dans 10 ans. Il est peut-être intéressant d'acheter maintenant au lieu d'attendre 10 ans l'arrivée du métro.

**Pascal BEAUMARD** : Vous êtes prévoyant !

**Kévin ZHAIR** : Le présent, c'est important ; le futur, c'est demain et on le regarde maintenant. C'est ainsi que l'on évite les coûts dramatiques. Ma question est : les prix vont-ils monter ou pas ? Acheter 10 ans avant peut-il être intéressant ?

**Pascal BEAUMARD** : Cette question est très importante effectivement, et sensible pour les jeunes qui commencent leur parcours résidentiel.

**Olivier BOISSY, adjoint au maire de Gonesse** : J'ai une petite question, mais auparavant je ferai un commentaire sur les propos précédemment tenus. Pour Madame, je voudrais dire qu'il y aura également sur le BHNS un parc à vélos gardé, entre la rue de Paris et la

rue d'Arsonval (où se trouvait anciennement l'ANPE).

Concernant le maillage, la ligne du bus 619 dessert Vert-Galant et s'arrête à Tremblay-en-France. Je parle sous couvert de Transdev, également présent dans la salle. Il serait judicieux de la prolonger jusqu'au Parc des Expositions, d'autant que le projet Aérolians est en cours de construction.

Concernant les inconvénients du métro automatique et de sa maintenance, on a actuellement des lignes de bus Noctilien, dont une qui dessert un secteur à proximité. J'ai entendu parler de Villiers-le-Bel, de Garges et de ce secteur-là. La ligne 43 part de Gare de l'Est et va jusqu'à Sarcelles-Lochères. Pour l'avoir prise de nuit, 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. On a également des noctambules dans notre secteur qui ne peuvent pas rentrer de Paris la nuit, ils sont obligés de se débrouiller par leurs propres moyens ou de rester sur place et parfois même de prendre une chambre d'hôtel. Cela résoudrait deux problématiques en une.

**Pascal BEAUMARD** : Restons sur la ligne 17 !

**Olivier BOISSY** : J'y reviens. On parle de dates, mais 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. Merci.

**Vincent GAYRARD, Amis de la Terre Val-d'Oise, association de protection de l'environnement** : Je vais revenir quand même sur le projet en lui-même. 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 – comme il a été dit – qu'il desserve les populations, ce qui n'est pas le cas sur cette ligne-là, ou en tout cas très peu. Par exemple, la gare de Gonesse dessert le Triangle de Gonesse et malheureusement pas le centre de Gonesse. C'est quand même quelque part une interrogation. 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. Pourquoi a-t-il fait un tel lobbying ? Évidemment, 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.

Concernant l'aspect économique, j'ai lu l'avis de l'Autorité environnementale. Elle souligne que c'est tout de même 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 ».



**Pascal BEAUMARD :** Merci. Cela fait beaucoup de questions et sous-questions. La première : vous avez prévu un métro automatique, Kevin voudrait des machinistes. Il vous a aussi posé une question sur le prix de l'immobilier. Va-t-il augmenter ? Faut-il acheter maintenant ?

**Philippe YVIN :** Il a dit une chose essentielle au début qui est la nécessité de l'information en temps réel pour les voyageurs, sur les conditions de transport optimum. C'est en train de se développer grâce à des initiatives publiques et des initiatives privées qui fleurissent, sur les calculs des temps de parcours. Avoir un système fiable est très important quand on a un grand système de transport comme celui que nous avons en Ile-de-France, avoir la bonne information au bon moment sur le meilleur parcours à réaliser pour le transport que l'on veut effectuer. Je renvoie ceux que cela intéresse au site internet de la Société du Grand Paris où l'on a mis en place un calcul d'itinéraires pour apprécier les futurs gains de transport entre les temps actuels et ceux qui résulteront de la création du nouveau réseau. C'est aussi pourquoi notre ambition est de faire le métro le plus digital du monde. Cela veut dire : à l'occasion des travaux de génie civil, installer 200 km de fibre optique à très haut débit dans le métro. Bien sûr, le coût marginal de cette installation est très faible par rapport au coût de génie civil. Cela permettra, outre le fait de faire fonctionner le métro, d'offrir des services de très haute qualité aux entreprises. Aujourd'hui, le point crucial dans les grandes métropoles est le lien entre les grandes entreprises et les data centers. La réalisation du Grand Paris Express est l'occasion d'apporter des capacités nouvelles pour notre métropole pour faciliter ces connexions à très haut débit. Cela servira aussi à améliorer les services aux voyageurs par l'accès à Internet sur tout le réseau, dans les gares comme dans les trains.

La tendance générale est d'aller progressivement vers le métro automatique, qui est très fiable, piloté par ordinateur, permet des fréquences très élevées, élimine le plus possible les incidents humains avec notamment la pose des portes des façades de quais, et cela évite les accidents qui génèrent des retards. Cette tendance générale se passe bien au sein de la RATP, qui le fait progressivement, avec d'autres emplois à la clé (il n'y a pas que les emplois de conducteur, il y a aussi tous les systèmes d'information et d'accompagnement des voyageurs qui nécessitent une présence humaine). Les voyageurs le demandent. J'ai évoqué également les emplois liés à la maintenance des voies et des matériels.

Vous avez parlé de l'évolution des prix du foncier autour des futures gares, c'est évidemment un enjeu important. Pour l'instant, il n'y a pas de variation différentielle entre le prix du foncier autour des gares et celui des territoires de l'Ile-de-France mais il est probable que lorsqu'on se rapprochera de la mise en service du métro il y aura une demande accrue pour l'immobilier autour des gares du Grand Paris Express. Si ce n'était pas le cas, ce serait un mauvais signe, mais autour des réseaux de transport il y a toujours eu une demande immobilière plus forte ; favoriser la construction de logements autour des gares est même un de nos objectifs.

Je laisserai le STIF répondre aux questions extrêmement précises de Monsieur sur l'organisation du réseau de bus. C'est très intéressant et ce sera bien sûr au cœur des débats et des études de pôles qui viseront à optimiser ce réseau de bus.

**Cyril DELUNCA :** Je vous invite à venir me voir au sujet des questions très précises et je vous laisserai mon adresse. Je relaierai vos questions en interne. Toutes les idées sont bonnes à prendre.

Pour vous expliquer un peu la démarche en cours qui accompagne habituellement soit la mise en service de prolongements de lignes de métro, soit la création de lignes de tramway, ont été évoquées les études de pôle qui accompagnent l'aménagement autour des gares du Grand Paris, où des emplacements sont réservés pour la desserte bus, mais des études de restructuration sont menées en parallèle, plus largement, car il faut à la fois des rabattements vers la gare depuis les zones d'habitat, ou vers les zones d'emploi, mais également des liaisons inter-territoires, pas forcément pour rejoindre la gare mais par exemple la zone de Roissy directement. Ces études ont donc deux visions : le rabattement, et une offre complémentaire au réseau ferroviaire. Elles seront menées bien avant la mise en service du Grand Paris Express et accompagneront l'évolution des territoires – d'ici la mise en service du GPE il faudra répondre à des besoins. Donc, le réseau évoluera d'ici là, mais avec comme horizon cible la mise en place du Grand Paris Express.

Dès 2013, le STIF a mené une étude à l'échelle du Grand Roissy, qui a défini à peu près 12 liaisons structurantes en lignes de bus, qui nécessitent par exemple des aménagements de voiries. Des renforcements d'offres sur certaines lignes ont déjà eu lieu. Tout cela se déploie au fur et à mesure, et ce jusqu'à la mise en service du métro.

**Philippe YVIN :** Je vous propose que Xavier Duclairoir réponde au sujet des aspects de tunnelier.

**Xavier DUCLAIROIR :** Vous avez évoqué le tunnel sous la Manche, ces travaux remontent à 25 ans environ, depuis de nombreux chantiers se sont déroulés en France, en particulier en région parisienne. Cela nous intéresse d'autant plus que le tunnelier avance plus ou moins vite en fonction de la nature des terrains. C'est la méthode constructive la plus éprouvée à ce jour, en termes de fiabilité et de sûreté. Bien sûr, nous la privilégions pour notre projet. Nous avons maintenant beaucoup de retours d'expérience des tunneliers, certains ont fonctionné il y a 15/20 ans en région parisienne, d'autres fonctionnent actuellement, les retours d'expérience ne font que fiabiliser cette méthode de construction.

Vous avez évoqué l'objectif ambitieux de 2024, cela paraît loin mais c'est très près ; cet objectif est en grande partie lié à la candidature de Paris pour les Jeux Olympiques de 2024. Nous devons absolument tenir ce pari si la candidature de Paris est retenue. Nous le saurons en septembre l'an prochain. Bien sûr, du côté de la Société du Grand Paris toutes les études sont menées pour tenir ce délai. La cadence d'avancement du tunnelier est une des données de base pour fiabiliser le planning. Un article très récent a annoncé que le premier tunnel du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen vient d'être achevé (environ 1,5 km de tunnel entre la future station Pont Cardinet et Saint-Lazare), je crois que les travaux ont démarré en octobre ou novembre l'an dernier, donc cela fait un peu plus de 6 mois et une moyenne d'environ 250 m/mois, c'est la cadence habituelle d'avancement des tunneliers. Tous les moyens seront mis en œuvre pour atteindre cet objectif ambitieux.

**Philippe YVIN :** Pour répondre au monsieur qui représente Les amis de la Terre ; comme je l'ai dit dans mon introduction, si demain EuropaCity ne se fait pas il y aura quand même la gare du Triangle de Gonesse qui est utile au développement économique de ce territoire, qui peut connaître un très bon développement économique avec ou sans EuropaCity. Donc, l'argument « c'est pour EuropaCity » est totalement faux.

*(Applaudissements.)*

**Pascal BEAUMARD** : La rentabilité de la ligne 17 a été évoquée, ainsi que le rapport de l'Autorité environnementale.

**Philippe YVIN** : Chaque rapport de l'Autorité environnementale comporte toute une série d'observations, de recommandations, de demandes ; elle n'est pas là pour dire que ce que fait la Société du Grand Paris est extraordinaire. Nous en tenons le plus grand compte. L'avis de l'Autorité environnementale est essentiel pour le devenir du projet. Donc, dans la suite des études nous en tenons compte. Si vous enlevez des morceaux à l'évaluation socioéconomique vous finirez bien sûr par montrer que cela n'a pas d'intérêt, mais une méthode est fixée au niveau national, par une instruction du gouvernement accompagnée d'un cahier technique très épais, qui détermine comment l'évaluation socio-économique doit être faite.

Les paramètres à prendre en compte sont tous exprimés en équivalents euros (une méthode économique éprouvée), qui dit combien vaut le gain de temps, combien vaut le gain environnemental, combien vaut la relocalisation des emplois dans l'agglomération, et c'est la somme de ces bénéfices qui représente environ 60 milliards d'euros pour le Grand Paris Express, qui détermine la rentabilité socio-économique du projet. Cette étude est ensuite déclinée par ligne. Un tronçon a été déclaré non-rentable par le Commissariat général à l'investissement, qui apprécie. Le gouvernement n'a pas suivi son avis qui était de découper la ligne 18 en deux morceaux, ce qui n'était pas pertinent, à notre sens. La ligne 18 est faite pour relier Orly à Versailles, c'est une ligne faite pour soutenir le développement économique. Il a été dit à plusieurs reprises que cela ne reliait pas des zones d'habitation, mais relier des zones d'habitation est essentiel mais n'est pas le seul objet du Grand Paris Express, qui est aussi un soutien au développement économique et à l'aménagement du territoire francilien. Donc, avec le gouvernement, nous avons soutenu cette position : il ne faut pas couper une ligne en petits tronçons car on trouvera toujours un tronçon dont la rentabilité est faible. C'est l'ensemble de la ligne qui doit être apprécié, et toutes les lignes du Grand Paris Express ont une rentabilité positive.

**Pascal BEAUMARD** : Merci. Nous prenons les dernières questions.

**Jean-Emmanuel TERRIER, président de l'Association Bourget Pro'Mobilité** : Bonsoir. 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.

Nous sommes évidemment très favorables à l'arrivée du métro sur l'aéroport du Bourget. C'est un projet ancien ; la ligne 7 du métro devait venir il y a déjà quelques décennies sur l'aéroport, mais l'arrêt en mars 1980 de l'exploitation régulière commerciale a quelque peu décalé ce projet dans le temps. 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. Je lisais sur le site de la concertation qu'il ne servait à rien de mettre un métro à l'aéroport du Bourget, parce que les stars et autres hommes politiques ne vont pas utiliser le métro pour prendre l'avion au Bourget. 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. Dans votre petit film, le Musée de l'Air et de l'Espace est

apparu et j'étais donc très content de le voir ici même sur grand écran.

Pour nous, le métro est une véritable priorité, aussi bien pour les salariés, car comme à Roissy 85 % des salariés viennent en voiture. On a exactement le même ratio. Bien évidemment ce n'est pas la même taille, mais on a aussi ce problème de desserte en transport en commun qui reste difficile.

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.

J'ai une question très précise concernant la longueur des quais. Il a été indiqué que les trains feraient 54 m. Les quais font-ils 54 m ou plus ? 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 ? Je vous remercie.

**Nicolas MARANDON, EuropaCity** : Je vous prie d'excuser Christophe Dalstein, qui ne pouvait être présent ce soir. Je remercie M. Yvin pour la petite parenthèse tout à l'heure qui permettait d'apporter un éclairage important, comme l'ont été les temporalités rappelées en introduction de la présentation et de cette soirée.

Nous nous félicitons évidemment 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, mais également le projet de gare dans le Triangle de Gonesse, indépendamment (et c'est ce qui a été rappelé tout à l'heure) du projet EuropaCity, même si nous travaillons avec la SGP également depuis 2011.

De même, nous nous félicitons de l'arbitrage du gouvernement sur la réalisation de cette ligne à l'horizon 2024 et nous nous en félicitons avant tout pour le territoire, car cela correspond à un besoin du territoire qui a été bien rappelé en introduction par M. le Député-maire. Il s'agira de la seule gare, cela a été dit et montré, 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.

Je ne voudrais pas être très long, je rappellerai juste qu'EuropaCity fait actuellement l'objet d'un débat public, que très prochainement deux ateliers seront consacrés à la question des transports, et la ligne 17 est un élément essentiel du projet EuropaCity, raison pour laquelle nous sommes présents ce soir.

Nous vous remercions pour la qualité des questions et des réponses apportées qui amènent un éclairage utile à ce débat public.

**Roger MAHOUDEAUX, Le Blanc-Mesnil** : Bonsoir. Je voudrais avoir une information sur le site de maintenance qui va relier la N370 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.

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.

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.

**Antoine VANDELET, Gonesse, contribuable** : Bonsoir. J'ai bien remarqué tous les avantages de cette ligne 17, qui sont immenses, je le reconnais, et je voudrais d'ailleurs les mettre en exergue. Ceci étant, 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 apporter beaucoup et EuropaCity certainement encore plus, mais dans la situation actuelle nous subissons des augmentations d'impôts locaux considérables. Par rapport à ce que nous avons, c'est asphyxiant. Il y a certainement des élus, et je ne vise personne, ils ne peuvent peut-être pas faire autrement.

**Pascal BEAUMARD** : C'est une question au maire de Gonesse, pas à la SGP.

**Antoine VANDELET** : Je connais des personnes qui habitent à Sarcelles, c'est aussi très lourd, par rapport à d'autres communes comme Enghien qui obtient des dotations importantes de l'aéroport de Roissy et que nous n'obtenons pas, par exemple.

J'aurais voulu savoir comment est financé ce projet, qui est indispensable (et je tiens à le préciser, je ne suis pas du tout négatif), 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.

**Pascal BEAUMARD** : Votre question porte sur le financement du projet, c'est une excellente question. Le Maire a donc un droit de réponse qui sera très court, je le sais, sur la question de la fiscalité locale. Ensuite, nous reviendrons aux questions posées à la Société du Grand Paris.

**Jean-Pierre BLAZY** : Pour rester dans le débat de ce soir, je dirai que les Gonessiens ont intérêt à la réalisation du projet du Triangle dans son ensemble, 300 ha d'aménagements. De même, le jeune homme posait tout à l'heure la question de l'impact sur les valeurs immobilières, il y aura probablement une évolution favorable. La communauté d'agglomération bénéficiera de l'impôt économique. S'agissant de la commune, donc directement des contribuables gonessiens, ils bénéficieront des rentrées de taxes foncières. Les évaluations, très grossières à ce stade, sont importantes et permettent d'envisager une dynamique de recettes fiscales. Ce ne sont pas les ménages qui paieront mais ceux qui auront investi sur le territoire de Gonesse et du Triangle. Donc, je vois des perspectives

plutôt très avantageuses pour les citoyens de Gonesse.

**Pascal BEAUMARD** : M. le Maire, merci. Des questions précises ont été posées, notamment sur la possibilité d'allonger les quais et donc d'allonger les trains.

**Xavier DUCLAIROIR** : La longueur des quais sera celle des rames que j'évoquais tout à l'heure : 54 m. Il y a eu beaucoup de réflexions au sein de la Société du Grand Paris, en lien avec les prévisions de trafic, bien entendu. Une extension des quais n'est pas prévue à ce stade. Pour traiter le volume de trafic attendu on préfère jouer sur la fréquence que sur la longueur des rames. Cette ligne est assez atypique car elle permettra des trajets domicile-travail mais elle dessert aussi des sites dont l'activité est souvent en horaires légèrement décalés (moins que ceux de l'aéroport). Par exemple, pour le parc des expositions Paris Nord Villepinte, ou le projet EuropaCity, les pointes de trafic coïncident rarement avec les pointes de trafic classiques domicile-travail. Certaines peuvent se produire en milieu de journée alors que ce qui dimensionne habituellement nos gares, c'est le trafic à l'heure de pointe du matin. C'est souvent là où le nombre de voyageurs est le plus concentré. Sur la ligne 17 Nord il peut y avoir des créneaux avant l'heure de pointe du soir où le trafic est important, il ne se cumule pas avec celui du domicile-travail. Donc, dans nos études nous avons pris en compte ce phénomène un peu atypique et le dimensionnement à 54 m nous permet de traiter la demande de transport sans devoir prévoir un allongement des quais.

Il faut noter que le métro historique, avec effectivement 75 m de long, est moins large que notre projet : des rames de 2,80 m de large alors que pour le métro historique, il s'agit de 2,40 ou 2,45 m. Donc, la capacité d'une rame de 54 m doit être proche de celle d'une rame de 75 m. Encore une fois, nous jouerons davantage sur la fréquence que sur la longueur des rames.

**Philippe YVIN** : Je répondrai aux deux dernières questions. Sur le site de maintenance, nous sommes encore en amont des études, ce site de maintenance nécessite des discussions extrêmement précises, d'abord avec PSA pour acquérir le foncier (c'est loin d'être une discussion négligeable) et il faut que l'on précise bien les embranchements, il faut maintenir les circulations tout en réalisant les embranchements. Comme l'a dit Xavier Duclair, il faut desservir à la fois la ligne 16 et la ligne 17 et que l'on ait accès au réseau ferré national, à partir de ce site. Donc, on va travailler de manière très précise sur la réalisation de ces embranchements, l'intérêt étant de permettre les circulations autour et à l'intérieur de ce grand territoire qui va connaître une reconversion économique et peut-être, pour partie, au sud de ce territoire, la création de logements. Vous avez évoqué son traitement écologique, qui est une très bonne idée, nous avons d'ailleurs entamé des discussions avec le président du Territoire Terres d'Envol, M. Beschizza, le maire d'Aulnay, pour assurer une continuité verte tout le long de la partie aérienne de la ligne 17. L'opportunité est assez belle à partir du Triangle de Gonesse jusqu'à la zone Aérolians, d'accompagner la réalisation du viaduc d'une continuité verte. Les éléments que vous avez soulevés à fort juste titre seront donc pris en compte dans la suite des études.

S'agissant du financement, je l'ai dit dans la présentation mais Monsieur n'était peut-être pas encore arrivé, le financement de ce projet est assuré par des ressources pérennes affectées à la Société du Grand Paris. Nous les touchons tous les ans depuis 2010. On a accumulé une trésorerie d'un peu plus d'un milliard d'euros qui va fondre progressivement avec le début des travaux de génie civil. A la fin 2017, la Société du Grand Paris commencera à

emprunter à très long terme, les deux premiers prêts auprès de la Caisse des Dépôts et de la Banque Européenne d'Investissement seront à 40 ans (on ne les trouve pas sur le marché obligataire qui est limité à 20 ans). Par la suite, il est possible que nous fassions appel aux marchés, nous n'aurions aucune difficulté aujourd'hui à lever des fonds puisque les financements à long terme (fonds de pension, fonds des assurances, fonds souverains des Etats) sont très intéressés par ce type d'investissement.

Donc, ce projet se financera. Je rappelle la taxe sur les bureaux : elle est payée par les entreprises tous les ans, son coût est indexé sur l'indice de la construction. Vous payez la taxe spéciale d'équipement, sur vos impôts locaux (quelques euros), depuis 2010, elle est plafonnée, ces 117 M€ par an sont redistribués sur l'ensemble des contribuables, sur les impôts locaux, ménages et entreprises ; la RATP paie un impôt sur les matériels roulants en circulation, c'est le cas en province pour les TER. Voilà comment sera financée cette infrastructure.

**Pascal BEAUMARD** : M. Nau, vous avez la parole pour le dernier mot.

**François NAU** : Avant de prononcer la conclusion, je voudrais savoir si des acteurs présents souhaitent s'exprimer ; notamment le chef de projet de CDG Express ? S'il ne le souhaite pas, je peux dire que l'enquête publique sur le projet CDG Express aura lieu du 10 juin au 12 juillet. La commission d'enquête a pris connaissance des études faites dans le cadre de ce projet pour s'assurer de la cohérence et des complémentarités dont on a parlé.

Le STIF et la SNCF Réseau veulent-ils ajouter des éléments sur le réseau connecté à la ligne 17 ? Sur le RER ? Non plus. Par ailleurs, les élus de ce territoire peuvent prendre position puisque la question posée est la desserte de ce territoire. Mesdames et Messieurs, vous êtes des résidents ou des acteurs de ce territoire mais comme cela a été dit par le président de la Société du Grand Paris c'est un territoire en devenir, avec des potentialités importantes. Pour ce développement futur, il y a des projets qui sont dans les contrats de développement territorial, le principe de cohérence aménagements/transports est prévu dans la loi du Grand Paris, ces projets sont en lien avec le projet de transport du Grand Paris, puisque la vocation du Grand Paris Express est de desservir les territoires tels qu'ils sont actuellement mais aussi les futures urbanisations.

Y a-t-il des prises de position complémentaires des élus ?

**Didier VAILLANT, vice-président de la communauté d'agglomération Roissy Pays-de-France et ancien président de la communauté d'agglomération Val-de-France** : Je vais répondre à l'interpellation de M. Loup. Notre territoire est-il d'exception, ou atypique (vous avez utilisé cet adjectif) ? Oui, c'est un territoire d'exception, et il doit donc avoir une ligne d'exception. Exception en quoi ? Entre 1960 et 1975, ont été construits chez nous autant de logements que dans une ville nouvelle (Sarcelles, Garges, Villiers-le-Bel, Gonesse, Goussainville), mais chez nous on n'a construit que les logements, pas d'infrastructures de transport, pas ou peu d'activités économiques. Pour répondre à la personne qui a parlé des impôts, les recettes d'une ville c'est un tiers de dotations, un tiers de fiscalité des habitants et un tiers de fiscalité des entreprises. Sur notre territoire, le tiers de fiscalité des entreprises était quasi inexistant, et c'est une des raisons pour lesquelles les impôts payés par les habitants sont plus élevés sur notre territoire. Ils sont moins élevés à Enghien (je n'en veux pas à notre collègue, M. Sueur) qu'à Villiers-le-Bel ou à Gonesse, parce qu'il y a le casino, mais c'est aussi le cas dans les villes où il y a des recettes des entreprises.

Ce qui est proposé est une espèce de dette que nous avons vis-à-vis de notre territoire, c'est faire les infrastructures de transport et faire venir les activités économiques qui nous permettront d'être un territoire comme les autres, avec des habitants, des entreprises et des infrastructures de transport.

Votre deuxième question était : n'y aura-t-il pas surabondance, entre tous les projets proposés ? Quand on a mis en place avec le STIF et la Région le tramway de Saint-Denis à Sarcelles, dans la semaine où il a été ouvert on avait atteint le seuil maximum de sa capacité. Sur l'ensemble des projets que vous avez évoqués, voulez-vous la liaison avec la ligne H ? Oui. Voulez-vous le Barreau de Gonesse ? Oui. Voulez-vous le métro automatique ? Oui. Voulez-vous le prolongement du T5 ? Oui. Je pense que sur quatre projets deux arrivent à l'heure, un arrive en retard et le quatrième ne se fait pas pour des raisons x ou y. Je suis joueur, je parie sur cinq projets pour en avoir trois qui arrivent à l'heure.

*(Applaudissements.)*

**Pascal BEAUMARD** : Nous vous redonnons la parole, ce sera la dernière prise de parole.

**Kévin ZHAIR** : Des prolongements se font aussi sur la ligne E allant jusqu'à Rambouillet, la SNCF devrait sans doute parler de ces projets intéressants. Il y a également des prolongements de la ligne J allant jusqu'à Gisors et Beauvais. Tout cela nous rapproche du secteur de l'Oise et du Val-d'Oise.

Aujourd'hui, dans de nombreuses gares comme à Fontenay-les-Roses, 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 ?

**Pascal BEAUMARD** : Merci pour cette contribution. Le mot de la fin, par M. Nau.

**François NAU** : Je conclus cette première réunion publique que j'ai trouvée très intéressante, que la commission d'enquête prendra en compte complètement dans sa réflexion et dans son rapport, celui-ci sera rendu public pendant un an après sa production. Vous pourrez y retrouver vos expressions. Je remercie les 16 personnes qui se sont exprimées ce soir pour la qualité de leurs questions, et je remercie infiniment la Société du Grand Paris pour ses réponses argumentées et très claires. Je pense que dans le cadre de l'enquête publique on a, grâce à cette réunion publique, un apport important et intéressant.

Je constate également que sur les 16 prises de parole, qui ont abordé une trentaine de sujets, on a presque plus de production d'expressions qu'actuellement sur le registre électronique de l'enquête où nous n'avons à ce jour que 29 observations écrites. Je vous propose donc qu'au-delà de la réunion publique de ce soir, vous preniez le temps de compléter peut-être votre réflexion et de poser des questions complémentaires, d'ici la fin de l'enquête, le 31 mai ; et éventuellement de venir aux 17 permanences encore programmées sur les lieux d'enquête, venir à la deuxième réunion publique prévue le 17 mai au Mesnil-Amelot, pour que l'on ait une production d'expressions et d'observations du public bien plus importante qu'actuellement. Sur certaines lignes du Grand Paris Express, dans certaines enquêtes publiques qui ont eu lieu, plus de 3 ou 4 000 observations ont été déposées ; on en



est loin et je ne pense pas que l'on arrive à ce résultat.

Je vous remercie à l'avance pour vos contributions à venir. Tout ce qui a été dit ce soir est enregistré et noté ; la commission d'enquête est bien sûr à votre disposition pour répondre à vos sollicitations, pour des informations complémentaires ou pour des explications sur les sujets abordés ce soir.

Encore merci pour votre présence. Je remercie tous les acteurs qui se sont exprimés.

**Pascal BEAUMARD** : Merci, M. Nau. Bonne soirée à chacun. Au revoir.

*(Applaudissements.)*

*Fin à 22 heures 55.*