



Communiqué - 9/10/2019

## **Communiqué de la FNAUT Ile-de-France**

### **Triangle de Gonesse : halte à la ligne 17 du Grand Paris Express !**

La presse se fait l'écho d'une possible remise en cause par le gouvernement de l'énorme projet Europacity, au niveau du triangle de Gonesse.

Dans ces conditions, il serait incompréhensible que la SGP démarre les travaux de la gare de la ligne 17 du Grand Paris Express (GPE) dans les prochaines semaines, comme elle l'a annoncé. Cet emplacement étant actuellement situé au milieu des champs, compte tenu des incertitudes sur l'urbanisation du secteur, rien ne justifie de lancer la construction d'une telle gare.

Nous demandons donc le **gel immédiat de tous les travaux concernant la ligne 17 du GPE.**

Nous souhaitons que soit mené un débat public sur les besoins d'aménagement et de transports dans ce secteur

Pour notre part, nous considérons qu'il faut remettre en cause la ligne 17 du GPE :

- La ligne 17 (hormis son tronç commun avec la ligne 16) desservirait une faible population. Elle concernerait donc marginalement les habitants du Val d'Oise
- La ligne 17 prévoit de relier principalement Saint-Denis, le parc des Expositions de Villepinte et l'aéroport Charles de Gaulle. Or cette desserte est déjà assurée par le RER B dont il faut poursuivre la modernisation. Par ailleurs, le projet CDG Express est en travaux pour constituer une liaison dédiée entre la capitale et l'aéroport
- Les prévisions de trafic de la ligne 17 tablaient sur une fréquentation liée à plus de 40 % à la gare du triangle de Gonesse. Au vu de l'incertitude sur l'urbanisation, la rentabilité socio-économique de la ligne 17 n'est plus du tout établie
- Pour répondre aux réels besoins de transport des habitants, les 3 Milliards d'Euros de la ligne 17 peuvent être bien mieux utilisés ailleurs, notamment au profit des habitants du

Val d'Oise : sites propres bus, extensions du T11 avec desserte d'Argenteuil, gare de Saint-Denis-Pleyel pour la ligne H, etc.

- La ligne 17 oblige à constituer une fourche avec la ligne 16 au niveau du Bourget, disposition considérée comme fragile par le SGP par ailleurs. De plus, sa suppression éliminerait le risque de saturation de la ligne 16.

Alors que de nombreux investissements utiles dans les transports franciliens sont en manque de crédits, le gouvernement doit montrer sa priorité aux transports du quotidien en abandonnant cette ligne de métro directement liée à un projet d'urbanisation contestable et contesté

### *Contacts presse*

- Marc PELISSIER, président FNAUT Ile-de-France, 06 75 66 08 66
- Bernard GOBITZ, vice-président FNAUT Ile-de-France, 06 62 17 58 29