

Échange au Sénat sur les lignes 17 Nord et 18 Ouest du Grand Paris Express

Au cours de la séance publique de questions orales du Sénat du 25 octobre 2022 (à 11h31'31") a été traitée la question n° 0169S «[Défense des terres agricoles de Gonesse et de Saclay](#)», adressée par le sénateur Jacques Fernique au ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports. Nous reproduisons ici le verbatim de cet échange.

Question du sénateur Jacques Fernique



« Ma question porte sur l'opportunité de la réalisation des derniers tronçons des lignes 17 Nord et 18 Ouest du Grand Paris Express et de la gare du Triangle de Gonesse.

« À première vue, de tels projets paraissent vertueux. Selon la Cour d'appel de Paris, la ligne 17 Nord s'inscrit dans la stratégie de report modal que nous appelons de nos vœux. Elle constitue une solution de substitution à la voiture et contribue donc à préserver l'environnement.

« Pourtant, il n'en est rien. Ne répondant pas aux besoins des habitants, cette ligne ne trouverait sa justification qu'au travers d'une urbanisation massive des terres agricoles. Présentée comme un nouvel axe majeur pour le nord de Paris, la ligne 17, c'est vingt-six kilomètres et demi, neuf gares et treize communes. À l'origine, elle avait été proposée dans le cadre du projet pharaonique EuropaCity, heureusement abandonné.

« Cet abandon aurait logiquement dû entraîner l'arrêt des travaux prévus au-delà de la gare du Bourget-Aéroport et de la gare du Triangle de Gonesse, dont les bénéficiaires sont très limités. Le projet ne va en rien profiter aux habitants des communes alentour, qui sont trop éloignées. Sa rentabilité est même discutée. L'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle constitue aujourd'hui une barrière à l'urbanisation. Son franchissement au nord mettrait en péril l'existence des terres seine-et-marnaises et picardes, qui sont parmi les terres agricoles les plus riches d'Europe.

« Où est la volonté de freiner l'étalement urbain ? En 2018, un rapport de la Cour des comptes a demandé au Gouvernement de revoir le calendrier et le périmètre du projet. Celui-ci n'a pourtant jamais été modifié. Au mois de novembre 2019, le tribunal administratif de Montreuil avait jugé l'étude d'impact et les mesures compensatoires insuffisantes. La Société du Grand Paris (SGP), à la fois juge et partie, n'a pourtant jamais revu sa copie.

« Dans quelle mesure le Gouvernement entend-il poursuivre le développement du tronçon contesté de la ligne 17, la réalisation de la gare du Triangle de Gonesse, ainsi que la ligne 18 au-delà de Saclay ? Va-t-il étudier la possibilité d'un moratoire sur ces différents projets, pour engager une étude d'impact indépendante ? »

Réponse de Bérangère Couillard, secrétaire d'État auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires chargée de l'écologie



« Monsieur le sénateur Fernique, la ligne 17 Nord du Grand Paris Express doit favoriser le développement des territoires entre Paris et Roissy. L'abandon du projet EuropaCity ne remet pas en cause la création de la gare du Triangle de Gonesse, qui est située entre les aéroports du Bourget et de Roissy, à proximité de la zone d'activité de Paris-Nord. C'est la seule gare du Grand Paris Express implantée dans le département du Val-d'Oise, et les dessertes et interconnexions faciliteront l'accès des habitants du département au bassin d'emploi.

« Les projets autour de cette gare ont évolué, et les emprises sont maintenant réduites. Pour chacun de ces projets, un développement économique centré sur la transition agroécologique et l'agriculture urbaine est visé. Je citerai le projet Agoralim, porté par la société d'économie mixte d'aménagement et de gestion du marché d'intérêt national de Rungis (Semmaris), que vous soutenez, ou encore la filière agricole de la future cité scolaire internationale.

« Enfin, le Conseil d'État a rejeté le 17 octobre le pourvoi formé par plusieurs associations. Il a ainsi validé l'autorisation de création et d'exploitation de la ligne 17, accordée en 2018. Cela conforte le projet, dont les travaux sont déjà bien avancés.

« Le tronçon ouest de la ligne 18 constitue la colonne vertébrale, en matière de transport, du projet scientifique, technologique et urbain porté par l'établissement public d'aménagement de Paris-Saclay dans le cadre d'une opération d'intérêt national. Il ne peut pas être remis en cause sans porter atteinte au projet et aux synergies déjà engagées et menées en concertation avec l'ensemble des acteurs.

« Le projet du Grand Paris Express va contribuer au désenclavement de territoires aujourd'hui peu ou mal desservis, au bénéfice des Franciliens et du développement régional. »