
un autre projet est possible

collectif-cptg.org



Communiqué de presse du lundi 4 novembre 2024

Ligne 17 Nord : à l'heure du débat budgétaire, l'urgence de dire STOP à une ligne coûteuse et inutile.

Alors que les députés débattent des priorités budgétaires et tentent d'éponger un déficit record des finances publiques (60 milliards d'euros), **le gouvernement et la région Île-de-France persistent dans leur entêtement à construire la ligne 17 Nord, dont l'arrêt immédiat, selon la Cour des comptes, permettrait pourtant d'économiser 9,6 milliards d'euros.**

L'on connaît depuis le 17 janvier 2018 le dérapage financier du Grand Paris Express : la Cour des comptes tirait alors la sonnette d'alarme sur l'augmentation exponentielle des coûts et recommandait à l'État « *de réviser le périmètre du projet et de revoir fortement le phasage de sa réalisation* » (page 13 du rapport). Si le phasage des travaux a été revu en repoussant jusqu'en 2030 la mise en service de plusieurs lignes, le gouvernement a jusqu'à présent refusé de revoir à la baisse le périmètre du Grand Paris Express.

Pourtant, en avril 2024, un rapport particulier de la Cour des comptes révélait les surcoûts et la rentabilité surestimée du projet de ligne 17 Nord entre le Bourget et le Mesnil-Amelot. À partir d'un simulateur développé par la SGP, les magistrats financiers proposaient des scénarios prenant en compte l'évolution du contexte macroéconomique au regard des dépenses et recettes du projet et émettaient l'hypothèse d'un abandon du tronçon Nord de la ligne 17. (*voir note*)

La Cour des comptes n'est pas la seule à dénoncer le coût, exorbitant, de cette infrastructure de transport lourd, prévue dans une zone faiblement dense en activités et en habitants.

Récemment le 5 octobre sur France 3, Bertrand Lambert, **réalisateur de l'émission hebdomadaire Parigo** consacrée aux transports en Île-de-France a diffusé un reportage intitulé « *La ligne 17 dans la tourmente* ». Il **rappelle que la ligne 17 Nord**, initialement prévue pour desservir deux équipements abandonnés depuis - le complexe commercial et de loisirs EuropaCity et le terminal 4 de l'aéroport de Roissy-Charles-De-Gaulle -, **n'avait plus de justification réelle.**

Élisabeth Borne, alors qu'elle était ministre des transports, avait elle-même préconisé l'abandon pur et simple de la ligne 17 Nord (ainsi que de la ligne 18 Ouest), en plaidant pour un usage plus raisonnable de l'argent public. (voir l'article [Élisabeth Borne vue par Pascal Auzannet](#))

Parmi les experts de l'aménagement du territoire, des voix s'élèvent aussi pour contester la pertinence de la ligne 17 Nord : dans un numéro récent intitulé « *Géopolitique du Grand Paris* » (n° 193, deuxième trimestre 2024), **la prestigieuse revue de géopolitique Hérodote porte un jugement sévère sur le prolongement de la ligne 17 du Grand Paris Express (GPE)**, accusée de détruire des terres agricoles fertiles, sans réelle contrepartie en terme d'emplois. « *Sans EuropaCity le prolongement de la ligne 17 du GPE n'a guère de sens* », écrit l'ancien directeur de l'Institut français de géopolitique Philippe Subra. ([voir notre communiqué de presse](#))

Pour le Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG), qui fédère depuis 2011 les structures mobilisées pour les terres agricoles exceptionnellement fertiles de la Plaine de France, le gouvernement doit désormais prendre la décision politique qui s'impose : arrêter immédiatement la ligne 17 Nord, une infrastructure contestée de toute part, dont la construction engendrerait de l'étalement urbain sur le Triangle de Gonesse et au-delà, autour de la commune du Mesnil-Amelot.

Des observateurs internationaux (cf. [le blog du chercheur affilié à New York University Alon Levy](#)) s'étonnent eux aussi de voir le gouvernement français financer une troisième desserte lourde de l'aéroport Roissy-Charles-De-Gaulle (un cas unique au monde) et de vouloir maintenir une ligne sur laquelle 5 gares de la ligne sur 6 ne desservent aucune population dans le rayon de proximité de 800m habituellement utilisé pour évaluer la pertinence d'une gare. Seule celle de Saint-Denis Pleyel remplit cette condition. La ligne 17 Nord ne répond pas non plus à des besoins d'aménagement, et ne peut se justifier au regard d'un supposé effet structurant du territoire qui n'est nullement enclavé car déjà sillonné d'axes routiers majeurs, et desservi par deux lignes de RER.

Enfin, la dépense qu'elle entraînerait ne saurait se justifier par la création hypothétique d'activités alors qu'il existe une pléthore d'hectares disponibles dans les zones d'activité du Grand Roissy, en manque d'investisseurs.

Globalement , le choix de maintenir la ligne 17 Nord grèverait les comptes publics sur des décennies et rendrait ingérable Île-de-France Mobilités au moment où elle héritera du fonctionnement du Grand Paris Express. La Fédération nationale des associations d'usagers de transports (FNAUT) le répète depuis de nombreuses années : *la priorité n'est pas de créer de nouvelles lignes dans des zones faiblement peuplées, mais bien d'entretenir et de développer un réseau saturé, qui subit un sous-investissement chronique.*

À l'heure des arbitrages budgétaires, toutes les infrastructures de transport doivent répondre à de vrais besoins, ceux des usagers, et non à des projets qui n'existent plus.

Note : Dans un rapport particulier rendu public fin avril 2024, la Cour des comptes dénonce l'évaluation largement surestimée des retombées socio-économiques des lignes de métro du Grand Paris Express, et demande à la Société du Grand Paris de revoir le périmètre de son action, afin de maîtriser des coûts qui augmentent de façon exponentielle. Lire le rapport <https://www.ccomptes.fr/fr/publications/la-societe-du-grand-paris-0> Initialement chiffré à 19 milliards d'euros en 2010, le budget d'investissement du Grand Paris Express a été estimé à 39,7 milliards d'euros en 2023.). Les magistrats financiers évoquent également l'hypothèse de l'abandon de la ligne 17 Nord, dont la fréquentation attendue, particulièrement faible, entraînerait une exploitation largement déficitaire. Ils signalent que le bilan socio-économique, appelé VAN (valeur actualisée nette), n'a pas été revu à la baisse malgré l'abandon en novembre 2019 du projet de mégacentre commercial EuropaCity, puis du terminal T4 de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. Selon la Cour des comptes, « la Société du Grand Paris a procédé à une forte valorisation des emplois supplémentaires créés par le Grand Paris Express, passant de 10,3 milliards d'euros en 2010 dans les évaluations de 2015 à 20,71 milliards d'euros dans celle de 2020.

Contacts presse

CPTG : Bernard LOUP 06 76 90 11 62
ouiauxterresdegonesse@gmail.com ouiauxterresdegonesse.fr

Pour les journalistes, notre site met à disposition des chiffres, vidéos, des dossiers thématiques et des photos libres de droit et réutilisables.

Vous trouverez aussi l'historique des communiqués de presse.

[Consultez nos Communiqués de Presse](#)

FAIRE UN DON

ADHÉRER

Retrouvez-nous sur internet
et faites-nous connaître dans vos réseaux



Ce courriel a été envoyé par CPTG, 34 rue Gambetta, 95400 Villiers le Bel
