

AVANT PROJET DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Ligne 17 Nord Secteur 1 : Le Bourget RER – Triangle de Gonesse

Livret 0

Préambule

Grand Paris Express
Réseau de transport public du Grand Paris

Avril 2019



GRAND PARIS EXPRESS

LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

AVANT-PROJET DU MAITRE D'OUVRAGE LIGNE 17 NORD

SOMMAIRE GÉNÉRAL

Livret 0

Livret 1

1. Historique et caractéristiques principales du projet
 - 1.1. Le Grand Paris Express
 - 1.2. Le nouveau Grand Paris
 - 1.3. Le tronçon de la ligne 17 Nord
 - 1.4. Les étapes franchies et à venir
2. Diagnostic transport des territoires concernés
 - 2.1. Périmètre du projet
 - 2.2. Enjeux en termes de déplacement
3. Définition du projet de la ligne 17 Nord
 - 3.1. Les objectifs du projet
 - 3.2. La concertation continue

Livret 2

4. Description du projet
 - 4.1. Gares

Livret 3

- 4.2. Sections aériennes et souterraines
- 4.3. Ouvrages annexes

Livret 4

- 4.4. Systèmes
5. Exploitation et maintenance
 - 5.1. Exploitation
 - 5.2. Maintenance

Livret 5

6. Gestion environnementale du projet
 - 6.1. Contexte réglementaire : autorisation environnementale
 - 6.2. Principes directeurs de prise en compte de l'environnement
 - 6.3. Enjeux environnementaux et mesures associées
7. Management et calendrier du projet
 - 7.1. Organisation
 - 7.2. Planification
8. Economie du projet
 - 8.1. Coût de réalisation
 - 8.2. Coûts de fonctionnement de la ligne 17 Nord
 - 8.3. Acquisitions foncières
 - 8.4. Gestion des risques
9. Opérations liées
 - 9.1. Intermodalité
 - 9.2. Interconnexions ferroviaires
 - 9.3. Projets immobiliers connexes
10. Principes de financement
11. Evaluation de l'intérêt socio-économique
 - 11.1. Coûts du projet
 - 11.2. Bilan quantitatif des effets socio-économiques du tronçon
Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot
 - 11.3. Conclusion



La ligne 17 Nord

La ligne 17 du Grand Paris Express est une ligne entièrement nouvelle qui reliera à terme la gare de Saint-Denis Pleyel à celle du Mesnil-Amelot. Elle comporte deux tronçons :

- un tronçon commun avec la ligne 16 d'environ 6 kilomètres entre les gares Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER, également appelé « Ligne 17 Sud » ;
- un tronçon reliant les gares Le Bourget RER (gare exclue) et Le Mesnil-Amelot, appelé « Ligne 17 Nord ».

Le tronçon commun entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER a été présenté dans l'avant-projet du maître d'ouvrage relatif à la ligne 16, approuvé par le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France le 5 octobre 2016.

La ligne 17 Nord, d'une longueur d'environ 20 kilomètres, desservira trois départements et traversera dix communes : Le Bourget, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois, Villepinte et Tremblay-en-France pour le département de la Seine-Saint-Denis, Bonneuil-en-France et Gonesse pour le département du Val d'Oise, Le Mesnil-Amelot et Mauregard pour le département de la Seine-et-Marne.

La ligne 17 Nord compte six gares : Le Bourget Aéroport (LBA), Triangle de Gonesse (TDG), Parc des Expositions (PEX), Charles-de-Gaulle terminal 2 (CG2), Charles-de-Gaulle terminal 4 (CG4) et Le Mesnil-Amelot (LMA).

L'interface géographique entre le tronçon commun avec les lignes 16 et 17 Sud et la ligne 17 Nord est située à l'ouvrage d'entonnement Est de la ligne 17 Sud. La ligne 17 Nord prolonge la ligne 17 Sud à partir de cet ouvrage par un tunnel dit « tunnel Sud », d'une longueur de 6,1 kilomètres, qui prend fin au niveau du Triangle de Gonesse. Ce tunnel est jalonné par deux gares souterraines (LBA et TDG) et sept ouvrages annexes (hors ouvrage d'entonnement est). Un autre tunnel, dit « tunnel Nord », de 6,5 kilomètres, s'étend de Tremblay-en-France jusqu'à l'avant-gare du Mesnil-Amelot. Le tunnel Nord passe notamment sous l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle ; il croise le CDG Val et le RER B et longe la LGV, ainsi que le futur CDG Express. Il traverse une gare souterraine (CG2) et comprend huit ouvrages annexes (dont la future gare CG4). Une tranchée ouverte succède au tunnel Nord et rejoint la gare et l'arrière-gare du Mesnil-Amelot.

Entre les deux tunnels, la ligne 17 Nord compte environ 5,5 kilomètres de section aérienne. Cette section comporte deux franchissements importants : l'un au-dessus des autoroutes A1 et A3, l'autre au-dessus de la RD40. Un viaduc de 3 kilomètres environ s'étend aux abords du Parc International des Expositions de Paris Nord Villepinte et traverse la ZAC AeroliansParis. Entre ces différents franchissements et le viaduc, la ligne 17 Nord est en remblais ; ce secteur en remblais permet aussi de desservir le Centre d'Exploitation d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse entre le franchissement des autoroutes A1 et A3 et le franchissement de la RD40. La gare PEX est située sur le viaduc. Pour les ouvrages de cette section aérienne, le maître d'ouvrage a missionné un groupement d'architecte et paysagiste spécifique ayant en charge la conception architecturale et paysagère de la section. A chaque extrémité de la section aérienne, des zones de transition intégrées dans le paysage permettent la jonction avec les tunnels, à Gonesse et à Tremblay-en-France.

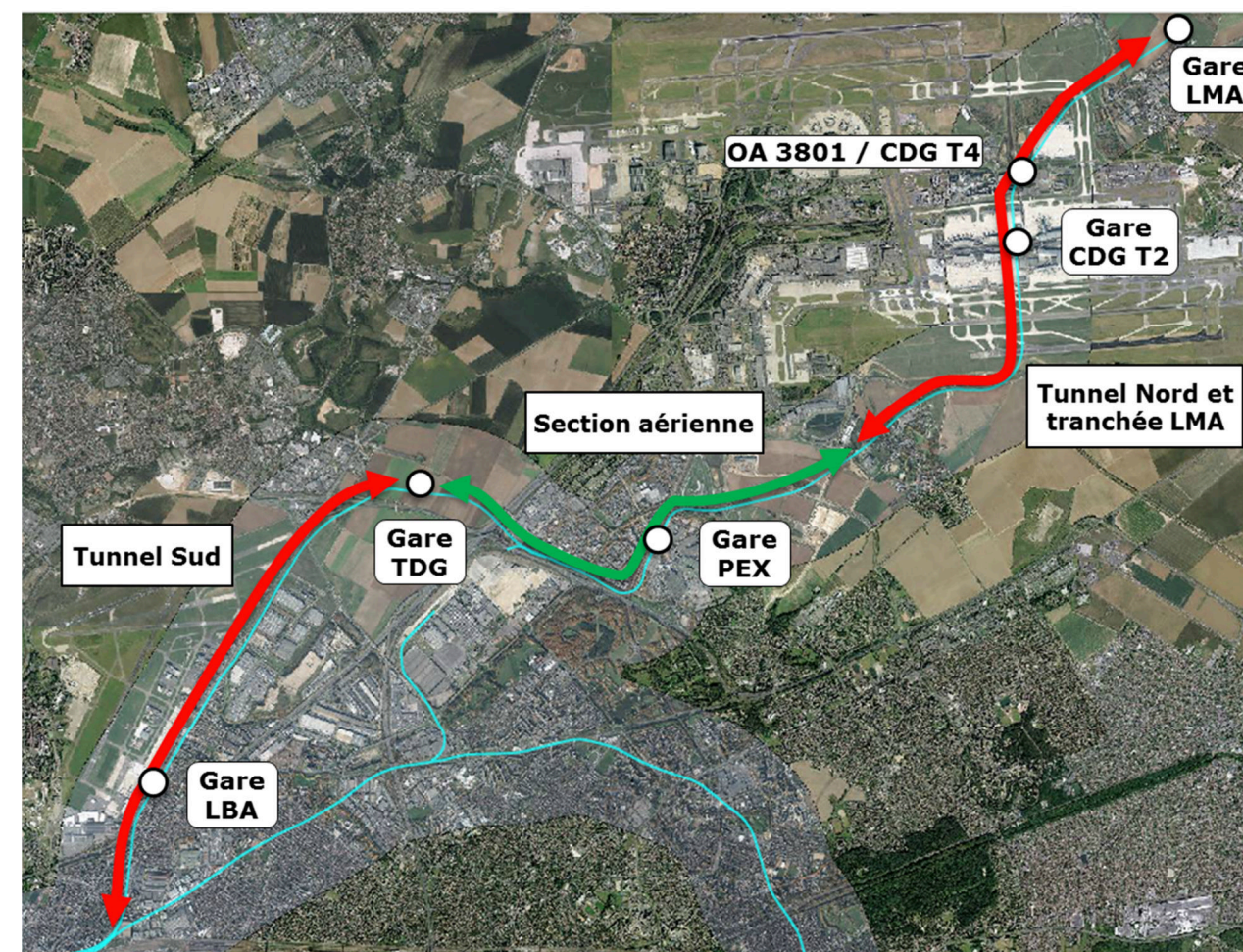


Figure 1 : Tracé et secteurs de la ligne 17 Nord

Objet du présent dossier

La section Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot de la ligne 17 constitue l'opération « Ligne 17 Nord ».

Les décisions du Gouvernement relatives au Grand Paris Express, présentées le 22 février 2018 par le Premier ministre, Edouard Philippe, et par la ministre des transports, Elisabeth Borne, prévoient que la mise en service de la ligne 17 Nord s'échelonne en trois phases :

- une première phase reliant la gare du Bourget RER à celle du Bourget Aéroport avec un objectif de mise en service pour l'échéance des Jeux olympiques de 2024 ;
- une deuxième phase reliant Le Bourget Aéroport au Triangle de Gonesse avec un objectif de mise en service au plus tard en 2027 ;
- une troisième phase reliant le Triangle de Gonesse au Mesnil-Amelot avec un objectif de mise en service au plus tard en 2030.

En cohérence avec ce phasage, le périmètre du présent dossier concerne la section « Le Bourget RER – Triangle de Gonesse » de la ligne 17 Nord, dite « secteur 1 » et correspondant aux deux premières étapes de mise en service. Le secteur 1 est composé du tunnel Sud de la ligne 17 Nord, des deux gares Le Bourget Aéroport et Triangle de Gonesse, des sept ouvrages annexes de cette section, ainsi que des tranchées permettant la transition entre le tunnel Sud et la section aérienne à Gonesse.

La section « Triangle de Gonesse – Le Mesnil-Amelot » de la ligne 17 Nord fera l'objet d'un dossier d'avant-projet du maître d'ouvrage présenté ultérieurement.

Toutefois, afin d'apporter aussi un éclairage sur la réalisation complète de la ligne 17 Nord en situation cible, le présent dossier est organisé comme suit :

- Le livret 1 intitulé « *Historique, diagnostic transport des territoires concernés et définition du projet* » rappelle les enjeux et l'opportunité de la liaison complète entre Le Bourget et Le Mesnil-Amelot. A ce titre, il couvre le périmètre de la ligne 17 Nord dans son ensemble. Le trafic prévisionnel de la ligne aux horizons intermédiaires de mise en service incluant le secteur 1 est également indiqué dans ce livret.
- Les livrets 2 « *Gares* », 3 « *Ouvrages souterrains, aériens et annexes* » et 4 « *Systèmes, exploitation et maintenance* », qui décrivent les caractéristiques techniques du projet, sont centrés sur le secteur 1, mais apportent, en tant que de besoin, des précisions sur la compatibilité de la conception prévue avec la mise en service ultérieure de la ligne 17 Nord jusqu'au Mesnil-Amelot. En particulier, ce livret présente les offres d'exploitation proposées à titre indicatif pour les différents horizons de mise en service, en vue de l'exploitation conjointe des lignes 16 et 17.
- Le livret 5 « *Gestion environnementale, management et calendrier, économie du projet, opérations liées, principes de financement, évaluation socio-économique* » présente les dispositifs mis en place par la Société du Grand Paris en matière de gestion environnementale et de management du projet, à l'échelle du Grand Paris Express et à l'échelle du secteur 1 de la ligne 17 Nord. Le calendrier et les coûts prévisionnels (coûts d'investissement et coûts de fonctionnement) sont quant à eux ciblés sur le périmètre de projet du secteur 1 de la ligne 17 Nord. Enfin, l'évaluation socio-économique porte sur l'intégralité de la ligne 17 Nord, en lien avec les enjeux globaux de la ligne tels que présentés au livret 1.



Société du Grand Paris
Immeuble « Le Cézanne »
30, avenue des Fruitières
93200 Saint-Denis

societedugrandparis.fr