

CONCERTATION QUARTIER DE LA GARE - GONESSE

Compte rendu des ateliers « Développement économique / formation » et « Gare de Gonesse »

Date : mardi 19 mars 2024 – 17h30 / 20h30

Lieu : Hôtel de l'Agglomération Roissy Pays de France

Participants : environ 60 personnes

Animation : Hélène Herzog Stasi – Etat d'Esprit Stratis

Intervenants en tribune :

- Pascal DOLL, président de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France
- Jean-Pierre BLAZY, maire de Gonesse
- Antony ARCIERO, conseiller départemental du Val d'Oise délégué aux Routes et au Grand Paris
- Valérie FRESNEDA, directrice générale adjointe à la Stratégie - CA Roissy Pays de France
- Soraya HAMRIOUI, directrice générale adjointe à l'Aménagement – Grand Paris Aménagement
- Anne BONJOUR, responsable des Relations extérieures Lignes 16 et 17 - Société du Grand Paris

Note d'ambiance : la rencontre a été rendue houleuse et parfois tendue du fait d'une dizaine de personnes représentant le Collectif Pour le Triangle de Gonesse.

■ Introduction

Avant de débiter la séance, **Patrick Doll, président de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France (CARPF)**, accède à la demande de **Bernard Loup, président du Collectif Pour le Triangle de Gonesse (CPTG)**, de faire une intervention liminaire.

M. Loup remercie Patrick Doll pour l'organisation de cette réunion. Il déplore cependant que celle-ci arrive après de nombreuses demandes de rendez-vous qui n'ont pas eu de réponse.

Sur la forme, le collectif, que M. Loup représente, réclame depuis un an l'intervention de la Commission Nationale de Débat Public (CNDP) dans la conduite de la concertation. Aujourd'hui, c'est Grand Paris Aménagement (GPA) qui organise la concertation tout en étant l'aménageur, ce qui pose aux membres de l'association le problème d'être juge et partie. M. Loup signale l'absence de dossier de concertation et le fait qu'il n'est pas possible de consulter les avis sur le site internet. Enfin, il s'étonne que la rencontre de ce soir soit sur inscription, la comparant avec la réunion publique pour le SDRIF E avec la CNDP qui ne l'était pas.

Il indique que seul le projet de cité scolaire est aujourd'hui connu. L'association a adressé un courrier au directeur général de GPA (une copie est remise en séance) pour obtenir des informations et demander la saisine de la CNDP ; ce courrier n'a pas fait l'objet d'une réponse. Il s'étonne d'ailleurs qu'aucun représentant de l'Éducation Nationale ne soit présent ce soir pour parler de la cité scolaire, de même qu'aucun représentant d'Agoralim. Il note cependant la présence d'élus du territoire : maires et élus du conseil départemental et du conseil régional.

Sur le fond, il rappelle les principes ERC (éviter, réduire, compenser) qui devraient, selon lui, guider le projet depuis l'abandon d'Europacity. GPA, en tant qu'aménageur public, devrait défendre l'intérêt général qui est, toujours selon l'association, de préserver les sols du triangle de Gonesse pour produire des ressources alimentaires. A ce sujet, il évoque AgriParis Seine (association de 6 collectivités et d'Eau de Paris) qui a pour objectif de réduire l'impact de la production alimentaire sur l'environnement et d'améliorer la restauration collective parisienne.

M. Loup souligne que GPA est aussi l'aménageur de la friche de l'hôpital Adélaïde Hautval à Villiers-le-Bel, cette friche

serait, selon lui, un site idéal pour accueillir la cité scolaire avec notamment la proximité d'un espace agricole et du RER D. Le maire de Sarcelles (commune voisine de Villiers-le-Bel) a partagé cette opinion publiquement le 16 novembre 2023.

Il rappelle aussi que la ligne 17 sera fortement déficitaire. Enfin selon la presse, la ville de Gonesse s'est portée candidate pour accueillir le futur stade du PSG ; ce projet, s'il devait voir le jour sur le triangle de Gonesse, serait de son point de vue aussi néfaste que le projet porté par Europa City.

■ Présentation générale du projet

Patrick Doll introduit la séquence de présentation générale en indiquant que le projet n'est pas totalement abouti ; il y a encore des éléments à amender et à faire évoluer, c'est pourquoi il fait l'objet d'une concertation.

Il indique que le projet s'inscrit dans une stratégie de territoire qui s'appuie sur plusieurs documents cadres élaborés depuis 2019 : le Schéma de Cohérence Territoriale, la charte agricole (échelle du Grand Roissy Le Bourget), le Plan Climat Energie Territorial et le projet alimentaire territorial. Il rappelle qu'à l'échelle de la communauté d'agglomération ce sont 16 500 hectares qui ont été sanctuarisés, soit près de la moitié de la surface du territoire de la communauté d'agglomération.

Pour mener à bien le projet, une société publique locale d'aménagement d'intérêt national (SPLA-IN) a été créée en 2023 par GPA, qui représente l'État, le département du Val d'Oise et la CARPF. La Ville de Gonesse participe également au suivi du projet. Celui-ci bénéficie d'un financement public à 100 % et sera au service de l'intérêt général. Ce projet ouvre des perspectives de développement pour le territoire de la communauté d'agglomération et ses habitants. La cité scolaire internationale est une composante du projet et permettra de conforter l'offre de formation pour les jeunes du territoire.

Antony Arciero, conseiller départemental délégué aux routes et au Grand Paris, précise qu'en un siècle la population départementale est passée de 250 000 à 1 250 000 habitants. Pour répondre à cette évolution démographique, le territoire doit apporter des réponses en matière de formation et de développement économique notamment. Concernant les enjeux environnementaux, Antony Arciero rappelle que, sur les 183 communes du département du Val d'Oise, 70 se situent dans les parcs régionaux du Vexin français et de Oise-Pays-de-France. De plus, le département compte 47 espaces naturels sensibles. Enfin, la forêt de Maubuisson, avec à terme ces 1 300 hectares plantés, viendra compléter les espaces naturels du Val d'Oise.

Le département est aussi concerné par le réseau Grand Paris Express avec la ligne 17 qui reliera tout le Val d'Oise aux principaux pôles d'emploi.

Le projet sur les 110 hectares du triangle de Gonesse participera au développement du département. Avec l'arrivée de la gare du Grand Paris Express, Antony Arciero rappelle l'importance d'accueillir autour de la gare des activités pour créer des emplois. En effet, le département accueille des communes pauvres avec des problématiques d'emploi des jeunes ; il évoque les événements des années 2000 dans les banlieues et les enseignements que l'on doit en tirer notamment en termes d'emploi et de mobilité. Le projet doit apporter des réponses aux habitants du territoire qui vivent dans cette partie du Val d'Oise.

Jean-Pierre Blazy, maire de Gonesse, présente le calendrier de l'opération. Il rappelle que l'annonce par le président de la République de l'abandon du précédent projet date d'il y a 5 ans et que le Plan Val d'Oise a été annoncé en mai 2021. Si le chantier de la gare se poursuit dans de bonnes conditions et selon les délais, le projet sur la ZAC, au périmètre réduit à 110 hectares, n'est pas aussi avancé. Pour Jean-Pierre Blazy, l'objet de la réunion est la concertation pour construire un nouveau projet qui comprendra notamment une cité scolaire internationale et se situera en proximité du projet d'Agoralim.

Le calendrier prévisionnel du projet



en compte par

du projet (voir illustration ci-apres). Le secteur d'aménagement en violet va accueillir un nouveau projet d'aménagement.

Le périmètre du projet

Un nouveau projet à définir sur les 110 ha autour de la gare.

-  Périmètre de la ZAC actuelle (2016) environ 300 ha
-  Secteur de 110 ha à aménager autour de la gare – périmètre d'étude
-  Zone agricole protégée de 400 ha



Elle précise que la zone agricole protégée est sanctuarisée depuis quelques années. Le secteur à aménager jouxte des zones urbanisées de Gonesse.

Valérie Fresneda, directrice générale adjointe à la stratégie de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France, explique que le projet, sur le triangle de Gonesse, s'inscrit dans le contrat de réussite pour la transition écologique de la communauté d'agglomération qui est contractualisé avec l'État et le Conseil départemental.

Elle précise que le territoire est composé de 42 communes, avec un peu plus de 350 000 habitants, et s'organise autour de 3 types de polarités : les communes très urbaines dans la continuité de la Seine-Saint-Denis - « le front métropolitain » -, 6 pôles relais qui rassemblent des communes plus petites, et enfin les communes péri-urbaines et

rurales. Le projet de territoire vise à renforcer ces polarités en matière d'habitat, de service à la population et d'équipement. Il s'agit aussi d'aménager les gares en pôle d'échanges multimodaux pour faciliter les flux domicile travail et loisirs. Les 2 aéroports constituent deux polarités économiques importantes.

Soraya Hamrioui synthétise les enjeux du site en rappelant que le développement du secteur a été marqué par les 2 plateformes aéroportuaires et par de grandes infrastructures routières comme l'A1, A104/BIP et les grandes départementales qui viennent innervier le territoire et ont permis son développement économique. Ces infrastructures ont aussi généré des situations d'enclavement et de nuisances. De grandes plaques d'activités monofonctionnelles, peu reliées entre elles, caractérisent le territoire ainsi que le tissu agricole.

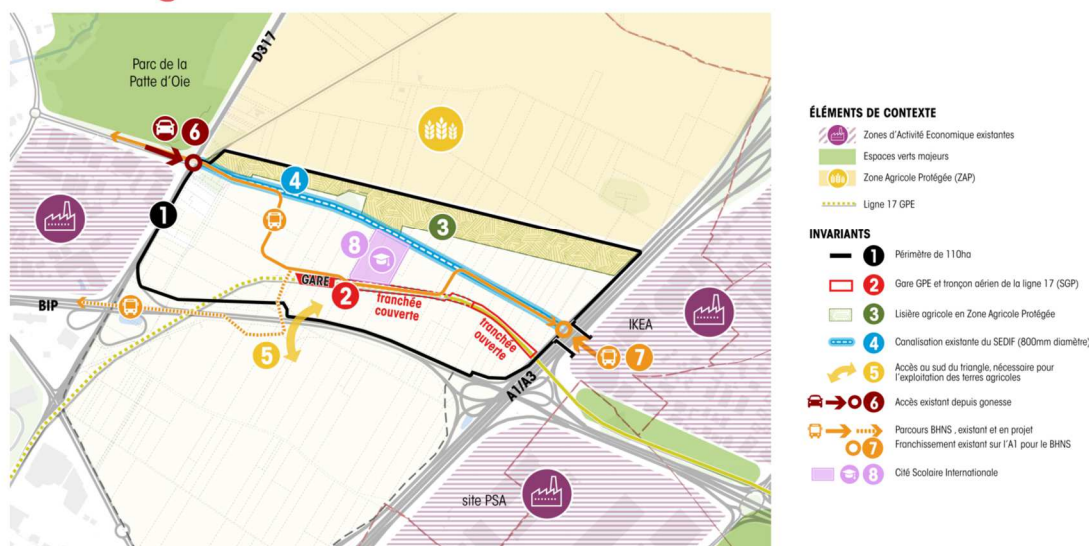
L'arrivée du Grand Paris Express va venir conforter le rôle structurant du site à l'échelle du territoire.

Les grands enjeux identifiés pour le projet sont les suivants :

- Renforcer la dynamique économique du territoire et créer des emplois à destination des habitants ;
- Contribuer au désenclavement de l'est du Val d'Oise ;
- Concilier les enjeux de développement économique et de transition écologique.

Soraya Hamrioui détaille les éléments à partir de la carte suivante :

Les éléments structurants qui conditionnent l'aménagement du site



Elle précise que :

- La gare est en partie aérienne
- La lisière agricole pourra servir de lieu d'expérimentation pour la cité scolaire
- Des aménagements existants doivent être pris en compte comme la canalisation du SEDIF
- Des contraintes liées à la topographie.

Elle donne les principaux éléments sur la cité scolaire.

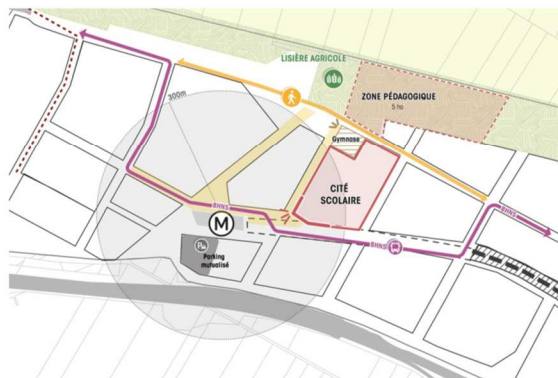
La Cité scolaire internationale, un élément structurant de renforcement de l'offre de formation pour le territoire et la Région

Programme :

- Un **collège** de capacité de 600 places
- Un lycée de 1 715 places dont **un lycée agricole et un lycée polyvalent** (général et technologique)
- Une **exploitation pédagogique sur 5 ha** liée au lycée agricole
- **Orientation internationale**: création de **filière d'excellence** avec apprentissage de langues étrangères
- Espaces sportifs, boutique et restaurant pédagogiques ouverts sur le quartier

Calendrier

- Ouverture prévue à la **rentrée 2027**



En conclusion, Soraya Hamrioui présente les étapes de la concertation en cours : depuis le mois de février, des informations sont disponibles sur les sites internet de GPA et de CARPF, il est aussi possible de déposer des contributions. Des registres sont mis à disposition du public à l'hôtel de ville de Gonesse et au pôle population éducation et solidarité de la ville de Gonesse. En plus des ateliers d'aujourd'hui, une réunion publique est prévue le 12 juin à Gonesse.

Elle indique que les supports des ateliers seront disponibles sur le site de Grand Paris Aménagement.

■ Echanges avec les participants

Une participante

Demande si la population a été vraiment consultée pour obtenir ce genre de modifications ? Elle estime qu'on ne peut pas faire du développement économique sur les terres agricoles avec une gare au milieu des champs. Elle poursuit : à quoi sert de détruire des terres agricoles alors que l'on sait que sur la planète, on en manque de plus en plus ? Toutes les nations qui ont des problèmes d'alimentation investissent dans les terres agricoles et les achètent à haut prix sur toute la planète. Ici, nous allons les brader pour construire des entrepôts, une cité scolaire internationale qui pourrait très bien être construite ailleurs dans un endroit plus adapté pour les élèves.

Un participant :

Note que la ligne 17 ne fera que quelques kilomètres dans le Val d'Oise, et pense qu'on ne peut pas dire que cette gare va désenclaver l'est du Val d'Oise. De plus la ligne dessert la Seine-Saint-Denis en amont et en aval. La Seine-Saint-Denis dépend de l'académie de Créteil, le Val d'Oise de celle de Versailles. Il interroge : quelle est l'utilité de cette gare pour la desserte de la cité scolaire ?

Un participant :

Précise qu'il n'est pas du territoire mais de la banlieue Sud de Paris et qu'il est spécialiste des transports et de l'économie. Il affirme que les emplois générés par la plateforme de Roissy sont des emplois spécialisés qui ne correspondent pas aux qualifications des habitants du territoire. Il illustre son propos en indiquant que le BHNS n°20 (Villiers-le-Bel, Parc des expositions, Roissy pole) est vide très souvent.

Un participant

Demande quelles sont les garanties pour le maintien en verdure pour la zone située au sud du périmètre des 110 hectares ?

Un participant :

Indique qu'il est enseignant et qu'il habite à Aulnay-sous-Bois. Il s'interroge sur la pertinence d'installer un établissement scolaire dans un axe de décollage des avions avec le bruit et la pollution que cela engendre. Il explique qu'Airparif a fait des études récentes qui ont montré que la pollution est importante sur ce site. Il fait aussi remarquer qu'un lycée

agricole a été créé il y a deux ans à Sevran. Il rappelle que les terres agricoles sur ce site sont d'excellente qualité et qu'il y a certainement d'autres endroits dans des zones plus urbanisées pour installer un établissement scolaire plus en proximité des populations et des jeunes.

Un participant :

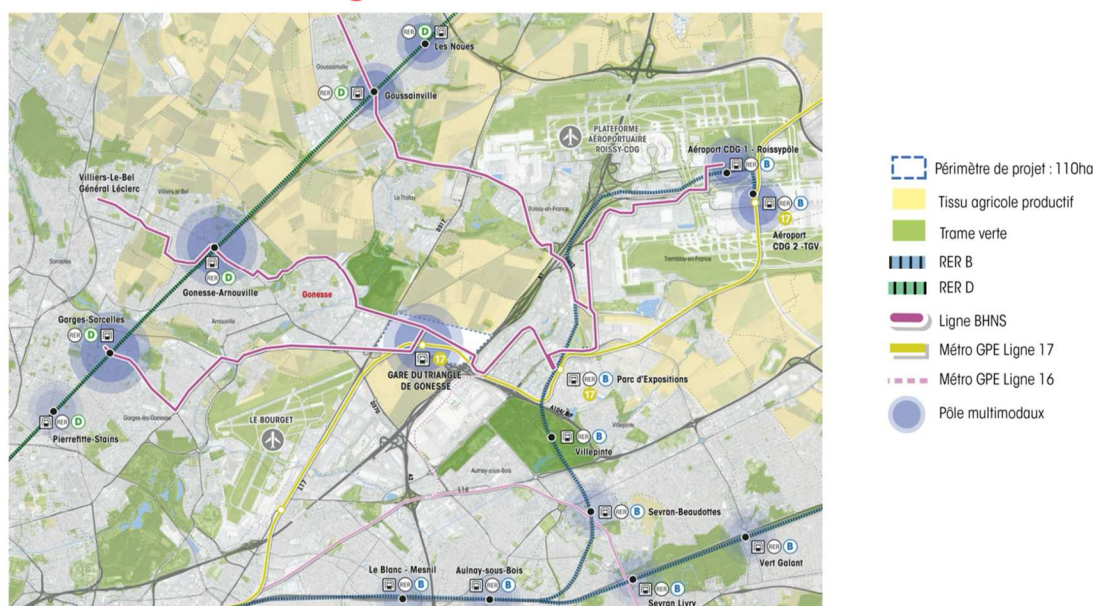
Se présente comme habitant dans le sud du Val-de-Marne, à côté d'Orly. Il questionne l'urbanisation de la dernière région agricole proche de Paris et l'implantation d'une cité scolaire sous les avions alors qu'il est interdit de résider dans ces zones. Il s'interroge sur le tracé de la ligne 17 : s'il avait été droit, il serait passé par les terres de l'usine Citroën. Mais ces terres sont polluées donc plus chères à aménager, ainsi le choix a été fait de passer par des terres agricoles de moindre valeur.

Réponses des intervenants

Patrick Doll rappelle qu'un sondage a été effectué auprès des habitants de la communauté d'agglomération pour recueillir leur avis sur l'aménagement de ce secteur : 90% des répondants y étaient favorables. Du côté des entreprises interrogées, ce sont 85% d'opinions favorables. Il confirme que le Val d'Oise dépend de l'académie de Versailles. Etant donné son positionnement régional, la cité scolaire pourra accueillir des élèves de l'ensemble de l'Île-de-France.

Soraya Hamrioui répond sur la desserte à l'appui de la carte suivante. Elle précise que les lignes BHNS permettront de relier la nouvelle gare aux RER B et D et permettra un accès facilité à Paris d'un côté et à Roissy de l'autre. Ce maillage permettra de créer les conditions d'une diminution de l'usage de la voiture.

A terme, un maillage territorial dense en offre de mobilité



Antony Arciero rappelle qu'aujourd'hui le réseau express régional dessert essentiellement la capitale et ne permet pas de relier les banlieues entre elles sans passer par Paris, le Grand Paris Express permettra ces liaisons inter-banlieues. Il indique que le département du Val d'Oise souhaite aller plus loin, une étude est en cours pour la ligne 19, celle-ci permettra de relier la Défense et Roissy en desservant plusieurs villes du département. Cette future ligne viendra se raccrocher à la ligne 17 au niveau de la gare du triangle de Gonesse. L'objectif est de décarboner les transports et d'apporter de nouvelles solutions de transport aux habitants du Val d'Oise.

Il rappelle que les 1 250 000 habitants du département ont besoin de mieux se déplacer pour aller travailler notamment ; un réseau de transports en commun performant répondra à ces besoins. Concernant l'implantation de la cité scolaire, l'ambition est de lui conférer une vocation agricole pour répondre aux défis de l'alimentation de demain, avec un lycée agricole. Il signale que le site de Villiers-le-Bel évoqué en introduction ne permet pas d'avoir les 5 hectares de terres agricoles nécessaires à ce lycée agricole.

■ Focus sur les enjeux de formation et de développement économique

Valérie Fresneda présente les enjeux en matière d'emploi et de formation pour le territoire. A l'appui de deux graphiques, elle indique que le territoire présente un taux d'actifs plus faible que la moyenne régionale (72,4% contre 76,4%) avec une hétérogénéité au sein de la communauté d'agglomération. Le taux d'actifs est moins important dans les communes les plus urbaines en bordure de la Seine-Saint-Denis. Le territoire est aussi marqué par un faible niveau de qualification : près de 60% des actifs sont ouvriers et employés.

Pour les jeunes, elle précise que le constat est plus aigu ; dans certaines communes du sud du territoire, plus de 25% des jeunes sont au chômage. Côté formation, les jeunes ayant un niveau de formation en deçà du bac sont surreprésentés.

Elle présente ensuite le travail sur l'identification des leviers pour une meilleure résilience économique du territoire. Six filières ont été identifiées, elles tiennent compte de l'écosystème existant (les entreprises déjà présentes et qui peuvent se mettre en réseau), la demande effective et les besoins futurs. Valérie Fresneda précise que la communauté d'agglomération est labellisée « territoire d'industrie ».

Les 6 filières identifiées sont : les matériaux de construction (écoconstruction), l'industrie pharmaceutique, le commerce de gros alimentaire, l'énergie durable, l'évènementiel, le bâtiment et les travaux publics.

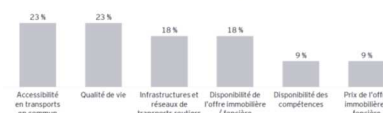
La stratégie de développement économique retenue est la suivante :

L'aménagement du triangle de Gonesse: un levier pour impulser cette dynamique de diversification économique

Une stratégie de développement économique territoriale fondée sur:

- Une diversification économique pour renforcer la résilience du territoire au travers des 6 filières prioritaires
- Le renforcement du corridor aéroportuaire et de la ceinture de la plateforme, lieux privilégiés pour l'accueil d'activités productives
 - ❑ Des implantations liées à l'incompatibilité de certaines activités de l'économie productive et logistique avec l'habitat.
 - ❑ Des réponses aux critères d'implantation des chefs d'entreprises : proximité des matières premières, du bassin de consommation et de la main d'œuvre, coût d'accès au foncier, accès autoroutier, écosystème existant.
- La sobriété foncière
 - ❑ La réduction de moitié des surfaces à vocation économiques en extension urbaine prévues au SDRIF actuel (16 245 ha d'espaces agricoles préservés dont 102 ha ayant une vocation économique au SDRIF, restés en zone agricole par choix volontariste au SCOT)
 - ❑ Une stratégie fondée sur la reconquête de 10 zones d'activités économiques existantes couplée à des projets de nouvelles zones d'activité maîtrisées.
- Un haut niveau d'exigence environnementale
 - ❑ Des objectifs d'atteinte de hauts standards environnementaux : matériaux biosourcés, locaux, ou de réemploi, gestion des déchets, maîtrise des ressources en eau, production d'énergies renouvelables, densité des constructions et mutabilité du foncier, desserte par les transports en commun et les réseaux cyclables.

Enjeux clés sur lesquels le territoire doit se renforcer pour attirer des entreprises, selon les présidents d'associations (en % du total des réponses)



Valérie Fresneda conclut en présentant les 3 dimensions qui seront investiguées dans la seconde partie de l'atelier en sous-groupe.

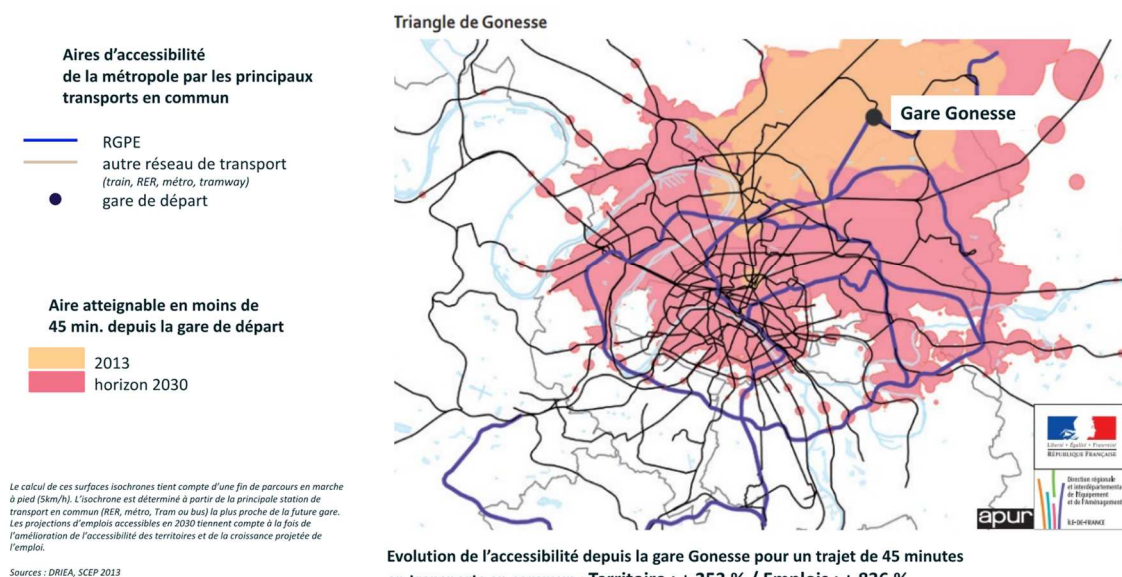
- Mettre en place un écosystème autour des filières de la bioéconomie
- Inventer un quartier exemplaire sur le plan environnemental
- Créer un cadre de vie attractif pour l'ensemble des usagers du site.

■ Focus sur les enjeux de mobilités

Anne Bonjour, responsable des relations extérieures pour les lignes 16 et 17, rappelle que l'enjeu du Grand Paris Express est, au-delà de la gare de Gonesse et de la ligne 17, de créer un réseau global avec toutes interconnexions possibles. Elle rappelle que le schéma global est issu du débat public mené en 2010.

Elle présente les aires atteignables depuis la future gare de Gonesse avec la mise en service du réseau Grand Paris Express pour illustrer son propos.

Aire d'accessibilité depuis la gare Gonesse



Elle présente ensuite les points clés de la ligne 17, et précise que le dernier secteur entre l'aéroport Charles de Gaulle et le Mesnil-Amelot est aujourd'hui en travaux depuis 3 mois.

Le Grand Paris Express et la ligne 17

565 000
habitants concernés

26,5 km de ligne
dont 5,5 km en aérien

9 gares
dont 5 en correspondance

60 000 voyages / jour
x2 les jours de salon / grand événement

3 gares
en commun avec la ligne 16



Les mises en service

2024
Ligne 14 jusqu'à
Saint-Denis – Pleyel

2026
Ligne 17 jusqu'au
Bourget – Aéroport

2028
Ligne 17 jusqu'au
Parc des Expositions

2030
Ligne 17 jusqu'au
Mesnil-Amelot

Elle donne des éléments plus précis sur la future gare de Gonesse :

La future gare Gonesse

7 240 m²

de surface

4 niveaux

13,5 m

de profondeur des quais

54 m

de longueur des quais

2028

date de mise en service

Architecte de la gare :
Atelier Novembre



Perspectives non contractuelles – © Atelier Novembre / Société des grands projets

« Située au sud-est de la ville,
la future gare Gonesse
accélérera la mobilité de tout
un territoire qui bénéficiera
d'une nouvelle alternative de
transport durable. »

DE GONESSE
A AÉROPORT D'ORLY

Aujourd'hui **1h50** > Demain **54 min**

DE GONESSE
A SAINT-LAZARE

Aujourd'hui **1h00** > Demain **25 min**

24

Elle indique qu'une réflexion est engagée avec l'ensemble des collectivités compétentes sur les accès, les dessertes en bus, vélo, voiture et piéton. Ces sujets seront abordés dans l'atelier autour de 3 thèmes :

- Renforcer l'accessibilité et l'offre d'intermodalité du territoire
- Organiser efficacement les mobilités sur le futur quartier
- Constituer une nouvelle polarité pour le territoire

Une participante interpelle les intervenants sur la question de la santé des futurs élèves, demandant si des médecins et experts dans le domaine de la santé ont été consultés.

■ Les points évoqués par les participants dans les temps d'échange post-plénière

Filière bioéconomie :

- L'objectif est de créer une filière sur la bioéconomie ou un écosystème économique ?
- Paris-Nord 2 dispose de nombreux bureaux vides, pourquoi ne pas mettre les activités prévues sur le Triangle de Gonesse à cet endroit ?
- Aéroville est aujourd'hui en cessation de paiement. Il faut se poser les bonnes questions quant au développement économique sur ce territoire.
- La filière bois-forêt a-t-elle des perspectives de développement sur le territoire ?
- L'aquaponie est une filière très gourmande en eau et en énergie.
- Il y a aujourd'hui beaucoup de demandes d'entreprises en agro-alimentaire (comme des fermes urbaines) pour s'implanter sur le territoire.
- À la suite du covid, il est nécessaire de développer une industrie pharmaceutique en France et en particulier sur le Triangle de Gonesse.

Programmation :

- La Zac des tulipes, au sud, est très décevante en termes d'urbanisation.
- S'il n'y avait pas la cité scolaire, cela laisserait de la place pour les entreprises
- La gare a-t-elle une raison d'être sans la cité scolaire ?
- Pour répondre au taux de chômage élevé du territoire, il est nécessaire d'avoir des emplois peu qualifiés (mais pas des entrepôts).

- Le prix du foncier autour des gares ne va-t-il pas augmenter ? Et repousser les gens (avec un logement de plus en plus cher) encore plus loin ?
- Il faut disposer d'une carte du bruit pour voir l'impact des avions sur le triangle de Gonesse.

Agriculture et urbanisation de terres agricoles :

- Les terres agricoles du triangle de Gonesse sont exceptionnelles. On va se mordre les doigts d'urbaniser ces terres.
- Aujourd'hui seulement 48h de stock alimentaire dans les magasins. Nous avons besoin des terres agricoles pour privilégier les circuits courts.
- Il faut un nouveau modèle d'agriculture.
- Il faudrait une DUP alimentaire ou une DUP « pratique agricole ».
- La sanctuarisation des terres agricoles par l'instauration d'une Zone Agricole Protégée n'est pas acquise, l'exemple de Paris Saclay est assez parlant.
- Un élu du territoire (Mesnil Amelot) précise que l'agriculture a du mal à vivre aux alentours de Gonesse, il faut accompagner la mutation de ce secteur.

Financement du projet :

- La valorisation foncière des terrains aménagés suffit-elle à financer le projet ?
- Qui paye ? Quel est le modèle économique ?
- Le projet est financé par les impôts de tous les citoyens car la SPLA est financée par des collectivités et GPA.

Mobilité :

- Les gens vont venir en voiture, il ne faut pas rêver.
- Le parking Ikéa n'est pas très loin, il est peut-être possible de l'utiliser et de rabattre vers la gare en transports en commun.
- Un parking de 300 places va encourager les accès en voiture.
- Gare non pertinente pour le territoire : cette gare va juste permettre à un cadre de Paris de trouver un emploi sur le triangle de Gonesse. C'est ce qui se passe en Seine Saint-Denis. Cela ne va pas solutionner le chômage du territoire.
- La ligne 17 était justifiée par EuropaCity et le terminal 4. Ces deux projets ont été abandonnés, quelle sera la fréquentation de cette ligne ?
- Un élu du territoire (Mesnil-Amelot) rappelle les besoins de sa population (éducation, accès plus rapide à Paris) et les réponses que la ligne 17 va pouvoir apporter.

Concertation

- Y a-t-il comme issue possible à cette concertation de choisir d'abandonner ce projet ?