

CONCERTATION QUARTIER DE LA GARE - GONESSE

Compte rendu de la réunion publique

Date : mardi 9 juillet 2024 – 19h00 / 21h00

Lieu : Salle Jacque Brel - Gonesse

Participants : 130/140 participants

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
- Soraya HAMRIOUI, directrice générale adjointe à l'Aménagement – Grand Paris Aménagement

Intervenant depuis le premier rang de la salle

- Anne BONJOUR, responsable des relations extérieures Lignes 16 et 17 - Société du Grand Paris

Note d'ambiance : les participants sont venus nombreux assister à cette réunion publique dont la date initiale (12 juin) avait été décalée suite à l'annonce de la dissolution de l'Assemblée nationale et de la tenue d'élections législatives. Dans l'auditoire figuraient une assez forte représentation d'habitants de la ville de Gonesse dont une part de jeunes étudiants. Les représentants du collectif CPTG avaient également répondu présent. Cette configuration a abouti à des échanges vifs mais globalement respectueux des règles d'écoute et de prise de parole.

■ Introduction (2 minutes)

M. BLAZY remercie les participants de s'être mobilisés pour la réunion qui était initialement prévue le 12 juin mais qui a dû être décalée à la suite de l'annonce des élections législatives. Il rappelle le cadre réglementaire dans lequel s'inscrit la concertation, à savoir la modification du périmètre de la ZAC. En effet, celui-ci est ramené de 280 ha à 110 ha autour de la gare de la ligne 17. L'Etat a proposé, pour ce secteur, l'implantation d'une cité scolaire à vocation internationale, le déplacement du CNAREP et une administration d'Etat. A partir de ces données, des éléments complémentaires du programme restent à définir notamment en ce qui concerne les activités économiques. Des propositions d'aménagement sont aujourd'hui faites et sont l'objet des échanges de la réunion.

■ Présentation du projet (30 minutes)

M. DOLL rappelle les éléments qui constituent les invariants du projet : la gare de la ligne 17, la cité scolaire internationale (avec notamment un lycée agricole), le CNAREP (qui est aujourd'hui à Garges-les-Gonesse mais dont les locaux ne sont pas totalement adaptés). Il rappelle l'ambition d'une ZAC s'intégrant parfaitement dans le paysage pour pouvoir former, à terme, un quartier exemplaire sur le plan environnemental.

Mme HAMRIOUI indique que ce projet d'aménagement s'inscrit dans le Plan Val d'Oise. Le projet doit permettre de venir compléter l'offre économique du pôle de Roissy et d'accompagner l'offre de transport en commun en créant un hub autour de la gare de la ligne 17 (BHNS pour relier les RER B et D). L'enjeu est de renforcer la mise en réseau des pôles économiques et de bien inscrire le Val d'Oise dans la nouvelle offre de transport proposée par le Grand Paris Express.

Elle revient sur les modalités d'élaboration du projet pour le quartier de la gare de Gonesse. Celui-ci est aujourd'hui porté par une SPLA-IN qui réunit les collectivités territoriales du territoire, le département et Grand Paris Aménagement.

La modification du périmètre de la ZAC est aujourd'hui nécessaire pour poursuivre le travail d'élaboration du projet. Une concertation a donc été engagée depuis février. Des ateliers de concertation se sont tenus le 19 mars dernier sur les thèmes du développement économique et des mobilités. Elle précise que la réunion publique vise à clôturer cette séquence de concertation.

Mme HAMRIOUI présente le périmètre du projet et rappelle les étapes successives qui ont conduit à sanctuariser 400 hectares et à limiter le périmètre de la ZAC actuelle à environ 110 ha.

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



Mme HAMRIOUI revient sur les enjeux et les objectifs du projet.

Les grands enjeux identifiés pour le projet sont :

- renforcer la dynamique économique du territoire et créer des emplois à destination des habitants du territoire ;
- contribuer au désenclavement de l'Est du Val d'Oise ;
- concilier les enjeux de développement économique et de transition écologique.

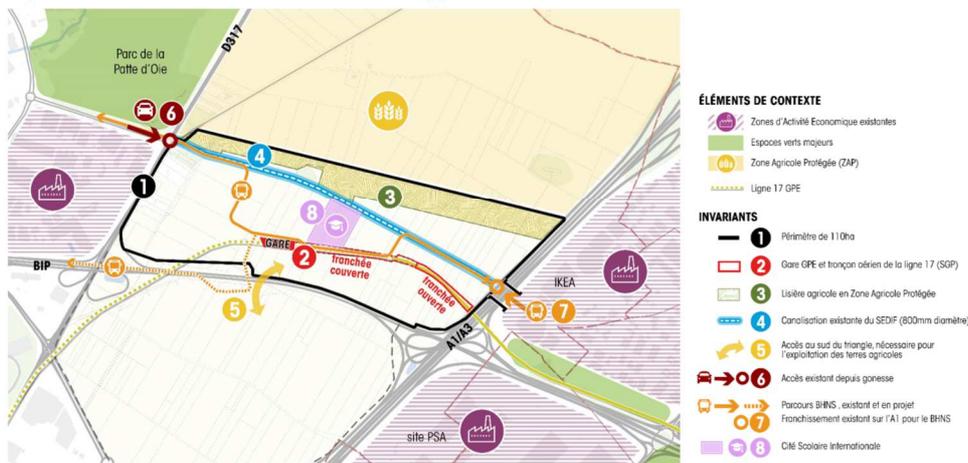
Ses objectifs sont :

- implanter des activités économiques tertiaires et productives, notamment thématiques sur les filières de la bio économie ;
- aménager un pôle gare multimodal autour de la future gare GPE ;
- implanter des équipements publics structurants pour le territoire, répondant notamment au besoin de développer l'offre de formation sur le territoire ;
- au sein de la lisière agricole, accueillir des projets de production agricole à vocation expérimentales, sociale, pédagogiques.

Elle présente les éléments structurants qui conditionne l'aménagement du site en précisant que ce dernier s'inscrit dans un territoire déjà en partie urbanisé pour de l'activité économique, par exemple la zone d'activité de la Patte d'Oie, le site de PSA.

Elle revient sur les éléments forts du projet, dont la gare du Grand Paris Express, la cité scolaire à vocation internationale et les nouveaux BHNS.

Les éléments structurants qui conditionnent l'aménagement du site



Concernant l'organisation du pôle d'échange multimodal autour de la gare, elle précise que le nord du secteur sera plutôt dans une logique piétonne en lien avec la cité scolaire et les équipements tandis que l'accès routier sera plutôt au sud.



Mme HAMRIOUI détaille ensuite la trame paysagère qui constitue des lanières « paysagères » jouant un rôle écologique pour le projet (gestion des eaux pluviales à ciel ouvert, biodiversité) et une couverture végétale pour notamment limiter les effets d'îlots de chaleur.

• **UNE TRAME SUPPORT :**

Pour la programmation économique, Mme HAMRIOUI présente l'ambition de constituer un écosystème autour de la bioéconomie en visant notamment des activités de production qui participeront à la réindustrialisation du territoire. Il y aura des activités tertiaires mais limitées par rapport aux activités productives.

Elle rappelle l'attention qui sera portée aux emplois afin qu'ils soient en lien avec les besoins et ambitions du territoire et la qualité environnementale des projets de construction.

Elle présente des exemples de bâtiments :



HANGARS, PRODUCTION INDUSTRIELLE & STOCKAGE
densité faible



ATELIER, PETITE PRODUCTION, PROTOTYPAGE & BUREAU D'ACCOMPAGNEMENT
densité intermédiaire



TERTIAIRE, SERVICES, START UP
densité haute



M.DOLL vient compléter le propos en indiquant que les locaux d'activité seront réversibles ; ils pourront si besoin être modifiés et adaptés en cas de changement de destination.

Il illustre la bioéconomie en indiquant que ce secteur regroupe un ensemble d'activités autour de la production d'énergie, des matériaux biosourcés, de l'alimentation et des biomolécules.

Mme HAMRIOUI présente ensuite le programme des équipements publics. Elle précise qu'un des gymnases sera ouvert aux habitants du territoire et que l'ensemble des espaces verts et de détente seront accessibles aux usagers et aux habitants.

Pour le CNAREP, il est prévu un espace public en proximité pour permettre des événements culturels.

Un pôle d'équipements publics au cœur du nouveau quartier

La Cité Scolaire Internationale

- 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

Des équipements sportifs

- un gymnase constitué de 2 terrains couverts
- des équipements sportifs extérieurs

Le Centre National des Arts de la Rue et de l'Espace Public



M.DOLL précise que le CNAREP propose des événements culturels « hors les murs » sur le territoire. Dans le projet d'implantation de cet équipement dans le quartier de la gare à Gonesse, une partie extérieure est prévue, en plus de la partie intérieure, pour permettra la tenue d'événements culturels.

M.DOLL apporte des précisions sur la lisière agricole, expliquant que la cité scolaire exploitera 5 ha et que le reste sera dédié à des acteurs de l'économie agricole qui souhaiteront répondre à des appels à projet autour des enjeux de l'agriculture de demain, selon des modalités à définir.

Mme HAMRIOUI présente ensuite le principe retenu pour la composition des programmes économiques en indiquant que leur emprise au sol sera limitée afin de maîtriser les impacts en termes d'imperméabilisation. Les espaces de circulation seront aussi rationalisés dans le même objectif.

Les bâtiments seront conçus pour être évolutifs et mutables dans des conditions simples.

Enfin, Mme HAMRIOUI indique que les fonciers ne seront pas totalement cédés aux opérateurs économiques et resteront propriété de la puissance publique pour en maîtriser la destination à moyen et long terme.

■ Temps d'échanges (90 minutes)

Une participante affirme que la gare de la ligne 17 se situe loin des lieux de vie de Gonesse, notamment du centre-ville. Elle souligne également les nombreux dysfonctionnements des lignes de bus à Gonesse, dont d'importants retards. Par ailleurs, elle alerte sur l'explosion future des coûts de la ligne 17. Elle conclut son intervention en questionnant la pertinence d'investir autant d'argent public dans une nouvelle offre de transports alors que les transports existants sont dégradés. Elle évoque un rapport de la Cour des comptes qui mentionnerait l'abandon de la ligne 17.

Mme BONJOUR (SGP) rappelle que la Cour des comptes ne prévoit pas du tout l'annulation de la ligne 17, les travaux sont d'ailleurs en cours pour la construction de la gare du Triangle de Gonesse et sur l'ensemble de la ligne 17. Elle cite quelques exemples : sur la partie commune avec la ligne 16, la gare de Saint-Denis-Pleyel est en service depuis le 24 juin et sera desservie par la ligne 17 en 2026. Globalement, l'ensemble des travaux de génie civil sont finis sur la première section de la ligne 17 jusqu'au Bourget Aéroport. A l'autre bout de la ligne, le tunnelier qui creusera sous l'aéroport Charles de Gaulle est en cours de montage.

M. BLAZY, maire de Gonesse, complète la réponse. Dans un premier temps, il reconnaît les nombreux problèmes concernant les lignes du nouveau transporteur Keolis. Il indique même que certaines situations ne sont pas admissibles et qu'elles nécessitent une intervention auprès d'Ile-de-France Mobilités. Dans un second temps, il explique qu'améliorer l'offre de transport actuelle est complémentaire de la démarche d'implanter une nouvelle ligne de métro. Il s'engage à se mobiliser pour l'amélioration des transports du quotidien.

Une participante, socio-urbaniste, alerte sur la potentielle dette non-remboursable engendrée par les surcoûts du projet du Grand Paris Express en s'appuyant sur le rapport de la Cour des comptes. Elle souhaite une réévaluation du projet de la ligne 17 Nord.

M. BLAZY n'a pas la même lecture des chiffres que la participante et déclare que la ligne 17 Nord est la moins coûteuse mais aussi la plus rentable en citant toujours le rapport de la Cour des comptes.

Un participant, président d'une association pour la jeunesse, pose des questions sur le fonctionnement du futur collège et demande si, en termes d'emploi induits par le projet, la priorité sera donnée aux habitants des communes alentours.

M. DOLL explique que le collège sera ouvert à l'ensemble des élèves du territoire. Il explique aussi que ce projet de cité scolaire internationale permet de répondre à la fois à la demande d'équipements scolaires engendrée par la hausse démographique que connaît le département et à une demande de formation internationale des jeunes. Il existe d'autres projets de collèges sur le territoire. Il explique l'utilité des BHNS qui permettent aux jeunes de se déplacer sans avoir recours à la voiture. Par ailleurs, il explique que des clauses d'insertion exigeantes seront intégrées aux marchés publics. Il conclut en soulignant le caractère vertueux de ce projet dans lequel formation, transport, emploi et habitat sont interconnectés.

Un participant, le président du CPTG, déplore qu'il n'ait pas été fait appel à la commission nationale du débat public (CNDP) pour la concertation. Il conteste la qualité de la concertation qui est menée. Il souligne des dysfonctionnements pour déposer un avis en ligne. Il critique également le fait que Grand Paris Aménagement soit à la fois maître d'ouvrage de l'opération et organisateur de la concertation. Il déclare aussi que depuis l'abandon du projet Europacity, le prolongement de la ligne 17 a perdu de son sens. Il souhaite que des consultations publiques soient menées concernant l'implantation de la cité scolaire car l'emplacement actuel choisi est coupé du reste du territoire.

Une participante, première maire adjointe au maire de Gonesse en charge de l'éducation, rappelle que la cité scolaire est attendue par les parents d'élèves qui souhaitent que leurs enfants aient accès à des formations de qualité à proximité. Ce n'est pas le cas à l'heure actuelle, juge-t-elle, car l'Est du département est enclavé et coupé du reste du territoire, les enfants sont obligés d'aller ailleurs. De plus, l'arrivée de la nouvelle gare permettra aux jeunes d'avoir un accès plus rapide aux autres établissements de formation d'Ile-de-France.

Un participant, habitant du centre-ville de Gonesse, souligne les intérêts de l'arrivée de la ligne 17 : un moyen de transport plus rapide et qui couvre un territoire plus vaste en Ile-de-France. A l'inverse du participant précédent, il salue le déroulement de la concertation qui permet aux habitants de mieux comprendre le projet et ses enjeux.

Mme HAMRIOUI répond à l'intervention sur les modalités de concertation : elle rappelle que Grand Paris Aménagement respecte le cadre réglementaire pour la modification du périmètre de la ZAC à savoir qu'en tant que maître d'ouvrage, GPA fixe lui-même les modalités de la concertation. Concernant la cité scolaire, le coût du projet est en-deçà du seuil (600 millions d'euros) qui impose la tenue d'un débat public par la CNDP.

Un participant partage l'interrogation relative à la non-mobilisation de la CNDP au vu de l'ampleur du projet dans son ensemble. Il questionne aussi l'avancée du projet Agoralim porté par la SEMMARIS.

M.DOLL explique que le projet Agoralim ne concerne pas uniquement le site de Gonesse. Le projet est envisagé sur d'autres communes du territoire ; des bâtiments de formation en lien avec le lycée agricole pourraient potentiellement venir sur le site. De ce fait, ce projet n'est pas l'objet de la concertation. Il défend le projet global d'Agoralim permettant de trouver un système de distribution alimentaire sur le territoire nord de l'Ile-de-France et souligne que cela créerait de l'emploi pourrait intéresser un certain nombre de producteurs locaux. De plus, le projet limiterait la circulation des camions dans la région. Enfin, disposer d'un second site de redistribution alimentaire avec Rungis permettrait de simplifier et de rendre plus robuste le dispositif.

Un participant, militant écologiste, rappelle que les terres du Triangle de Gonesse sont extrêmement fertiles et revêtent un intérêt national car elles peuvent participer à l'autonomie alimentaire de l'Ile-de-France. Il faut donc selon lui les préserver absolument. Il explique qu'un projet alternatif existe d'ailleurs sur le périmètre : un projet 100% agricole de polyculture et d'élevage. Ce même participant poursuit en soulignant que le Triangle de Gonesse se situe sous deux couloirs aériens interdisant la construction d'habitat permanent, donc celle d'un internat et de logements de fonction. Puis il revient sur le rapport de la Cours des comptes et affirme que ce dernier contient l'hypothèse de l'abandon de toute la ligne 17 nord car une telle décision permettrait d'économiser neuf milliards d'euros et donc d'éviter que le Grand Paris Express engendre une dette perpétuelle. Enfin, il souligne que la gare n'a pas encore vu le jour et que la modification du PLU autorisant la construction de la gare n'a été faite que très récemment.

Mme HAMRIOUI rappelle que de nombreux établissements scolaires et zones pavillonnaires sont construits sous un couloir aérien dans le Val-d'Oise, en zone C du Plan d'Exposition au Bruit. L'internat est indispensable pour accueillir les élèves dans de bonnes conditions, et est compatible avec le Plan d'Exposition au Bruit en qualité de local accessoire de l'équipement public.

Mme BONJOUR (SGP) confirme que les travaux de la gare sont en cours. Sur quatre niveaux, trois sont déjà réalisés. Elle ajoute que la ligne 17 Nord a fait l'objet de toutes les autorisations administratives nécessaires (Déclaration d'utilité publique, autorisation environnementale ...). Le permis de construire de la gare de Gonesse a également été délivré.

M. BLAZY répond au militant écologiste. Il évoque deux urgences nationales : l'urgence environnementale mais aussi l'urgence sociale qu'il ne faut pas négliger. Il explique que, pour que les élèves puissent accéder aux emplois de demain, il faut qu'ils aient une formation qualitative et adéquate. Il conclut en disant que ces deux urgences ne doivent pas être opposées.

Une participante revient sur le non-recours à la CNDP. Elle considère que cumulés, la ligne 17, la gare et les 110 ha représentent des investissements d'un montant supérieur à 600 millions. Par conséquent, le recours à la CNDP est justifié sur l'ensemble des projets du périmètre du Triangle de Gonesse qui fait 780 ha. Elle critique la légitimité de cette concertation organisée par GPA qui, selon elle, est juge et partie. Pour avoir un avis tout à fait neutre sur le sujet, elle demande que soit fait appel à la CNDP qui est une instance indépendante.

Une participante, adjointe au maire de Gonesse, souligne que la municipalité et les habitants de Gonesse sont

sensibles à l'écologie, au développement durable et à l'agriculture comme le démontrent les parcs existants sur la commune et l'entretien de ces espaces. Elle rappelle que 400 hectares sont réservés à l'agriculture dans le projet ce qui, selon elle, montre la priorité donnée à l'agriculture. Elle souligne ce point en rappelant par ailleurs que les 110 hectares destinés à l'économie sont liés à l'agriculture, via le lycée agricole par exemple. Elle réaffirme que, pour les habitants, l'emploi et l'économie sont essentiels. Enfin, elle insiste sur l'attente élevée des habitants de Gonesse vis-à-vis du lycée international. Elle indique que l'Éducation nationale a déjà adapté les programmes des collèges locaux pour introduire une langue vivante supplémentaire, préparant ainsi les élèves à intégrer ce lycée.

Une participante décrit les difficultés qu'elle rencontre pour se rendre à son travail, nécessitant au minimum trois moyens de transport (bus, RER, métro) qui sont, en plus, de mauvaise qualité. Les trajets du soir sont particulièrement compliqués en raison de la rareté des transports. Elle dit devoir utiliser sa voiture pour profiter des activités parisiennes. C'est pourquoi elle attend avec impatience la mise en service du nouveau métro, espérant qu'il améliorera son temps de transport et la qualité de celui-ci. Dans un second temps, elle demande si les tracés des bus seront mieux répartis pour permettre un meilleur accès à la future ligne de métro. Elle insiste sur la nécessité de bénéficier d'horaires de bus plus flexibles, notamment en soirée et le week-end. Enfin, elle évoque le besoin de disposer de parkings pour vélos et demande s'il y aura également des parkings pour voitures.

M. DOLL insiste sur le fait que les discussions relatives aux 110 hectares ne doivent pas occulter le fait que 16 500 hectares ont été sanctuarisés pour les 30 prochaines années en partenariat avec les chambres d'agriculture de la Seine-et-Marne et du Val d'Oise sur le territoire de Roissy-Pays-de-France. Il rappelle que l'introduction de la ligne 17 sera très structurante pour le territoire, actuellement dépourvu de tels moyens de transport. Il mentionne que des études sont en cours avec la RATP et d'autres transporteurs pour améliorer durablement les réseaux de transport. Il insiste sur l'importance de prévoir des options de transport accessibles non seulement pour le travail, mais aussi pour les loisirs et la vie culturelle, permettant ainsi de limiter le recours à la voiture. Il confirme qu'un parking sur deux niveaux sera construit à proximité de la future gare, permettant un accès facile pour les automobilistes qui pourront ensuite prendre le métro. L'opération prévoit également des aménagements pour le stationnement des vélos.

Une participante soutient que le Triangle de Gonesse doit rester un territoire agricole, notamment pour nourrir les populations locales. Elle met également en avant la nécessité de conserver des îlots de fraîcheur et de biodiversité en raison du réchauffement climatique. Elle est favorable au lycée agricole pour former aux métiers de la production écologique et aux filières de production durable, créant ainsi des emplois durables. Toutefois, elle s'interroge sur le type d'emplois qui seraient créés, mentionnant que le métro et la cité scolaire impliqueraient surtout des transferts de personnel plutôt que la création de nouveaux emplois. Par ailleurs, elle s'oppose à la continuation de la ligne 17 jusqu'à Mesnil-Amelot, craignant que cela favorise l'étalement urbain et jugeant ce projet trop coûteux et inutile pour un village. Elle souligne que certains habitants de quartiers proches du RER D, comme La Fauconnière ou les Marronniers, ne bénéficieront pas d'une réduction de leur temps de trajet avec le nouveau métro. Elle appelle donc plutôt à l'amélioration des transports existants, en particulier le RER D. Enfin, elle précise que le collectif (CTPG) n'est pas opposé à la cité scolaire en elle-même, mais conteste son emplacement prévu sur le Triangle de Gonesse. Elle propose un site alternatif à Villiers-le-Bel, où une friche hospitalière de 8 à 9 hectares pourrait accueillir la cité scolaire.

Un participant souligne que la ligne 17 sera bénéfique pour les jeunes et les étudiants, facilitant leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu d'études. Dans son cas, la ligne 17 lui permettra de se rendre directement de son école à son lieu de travail en un seul parcours, simplifiant considérablement ses trajets.

Mme HAMRIOUI rappelle que la cité scolaire prévue occupera environ 5 ha pour ce qui est des constructions, et que son exploitation totale nécessitera entre 5 et 10 ha. Elle confirme que le site choisi est situé sous le couloir aéroportuaire de Roissy à l'instar de nombreux établissements scolaires du territoire. L'implantation sur le site du triangle de Gonesse est parfaitement adaptée avec un accès direct à des terres agricoles nécessaires à l'exploitation pédagogique et une proximité avec l'offre de transports du futur pôle multimodal.

Une participante se réjouit de l'arrivée de la ligne 17 qui améliorerait considérablement ses déplacements. Elle exprime sa surprise face à l'opposition des écologistes locaux alors que les transports en commun contribuent à réduire la pollution. Elle comprend que les résidents de Villiers-le-Bel préféreraient que le lycée soit construit dans leur ville, mais elle considère cette opposition comme une querelle de territoire.

Mme HAMRIOUI rappelle que la zone d'activité est principalement un projet économique axé sur la bioéconomie. Le projet vise à développer une économie productive autour des matières naturelles, incluant des filières telles que les énergies renouvelables, l'alimentation, la transformation alimentaire et le domaine médical. L'objectif est de créer des emplois dans ces secteurs diversifiés. Le projet vise à offrir une variété d'emplois, allant de très qualifiés à moins qualifiés, avec différents niveaux d'expérience. Elle note qu'il est encore difficile de préciser les types exacts d'emplois qui seront créés, car les acteurs économiques ne sont pas encore définis. Des efforts seront mis en œuvre pour mettre en réseau les entreprises qui s'installeront avec les services des collectivités locales chargés de l'emploi, facilitant ainsi la connexion avec les besoins des habitants cherchant du travail. Une fois les procédures actuelles terminées, il est prévu de travailler de manière collaborative avec les collectivités et les habitants pour avancer sur le projet.

Une participante insiste sur le besoin crucial de la ligne 17, soulignant qu'elle ne sera pas isolée mais bien connectée au Grand Paris et aux lignes 15, 16, 17 et 18. Cette nouvelle ligne est pour elle une formidable opportunité pour Gonesse de s'ouvrir vers l'extérieur, en particulier vers l'Île-de-France et Paris. La ligne permettra aux jeunes de Gonesse de rester dans leur ville pour poursuivre leurs études, notamment au lycée agricole international. Elle offrira également des possibilités aux jeunes venant des départements voisins (93, 94) et de Paris qui souhaitent suivre une formation agricole. La participante insiste sur l'importance de se projeter dans le futur, pour satisfaire non seulement aux besoins professionnels des habitants mais aussi à leur soif d'activités culturelle (comme aller au théâtre). Elle rappelle les problèmes persistants avec le RER D, qualifié de « catastrophe », et l'importance des nouvelles lignes de métro pour améliorer la mobilité. Elle rappelle que l'arrivée de la ligne 20 a permis de pallier en partie les carences en transports.

Un participant, étudiant en droit à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, explique qu'il passe environ une heure et demie pour se rendre à son université, combinant plusieurs modes de transport (bus 20, 23, 37, RER D et RER B). Il soutient fortement le projet de la ligne 17 du métro en raison des avantages potentiels qu'il offrirait en termes de réduction du temps de trajet et de simplification du transport. Il souligne l'importance de maximiser le temps consacré aux études en minimisant le temps perdu dans les transports.

Un participant souligne les difficultés rencontrées lors de ses déplacements entre Gonesse et Paris via le RER D. Il souligne l'importance d'améliorer la rapidité et la desserte locale, affirmant que la ligne 17 contribuerait significativement à l'aménagement du territoire de Gonesse. De plus, il voit cette initiative comme une opportunité pour le développement économique et social de la région.

Avant de clôturer la réunion publique, l'animatrice synthétise les échanges qui viennent d'avoir lieu et remercie les participants pour leur richesse et leur qualité.