

Rapport de mission Juillet 2020

Francis ROL-TANGUY
Ingénieur Général honoraire
Des Ponts et des Eaux et Forêts

SOMMAIRE

I – Constats et dynamiques du territoire du Grand Roissy et de l’Est du Val-d’Oise

- 1.1 Démographie
- 1.2 Marché du travail
- 1.3 Les zones d’activité
- 1.4 Le diagnostic réalisé par le Conseil département du Val-d’Oise

II – Mobilités dans l’Est du Val-d’Oise

- 1-Le « barreau de Gonesse »
 - 1.1 Le RER D
 - 1.2 La ligne 17 du Grand Paris Express
 - 1.3 Création d’une ligne 17 bis
 - 1.4 Calendrier, la réalisation de la ligne 17 du Grand Paris Express
- 2- Roissy-Picardie
- 3- La T 11 ex Tangentielle Nord
- 4- La prolongation du T 5 (Saint-Denis – Sarcelles)
- 5- Les projets de BHNS
- 6- Interconnexion à Saint-Denis Pleyel

III – Des projets pour l’Est du département du Val-d’Oise et/ou le Triangle de Gonesse

- 1-Des projets « hors norme »
 - 1.1 Le nouveau projet CEETRUS
 - 1.2 Le parc du patrimoine immatériel de l’humanité (document de la présentation Projet YONGXINHUA)
- 2- Des projets importants
 - 2.1 Le projet EUROCAREX
 - 2.2 La mutation agricole et le projet Rungis Nord
- 3- Des projets localisés
 - 3.1 Le nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU)
 - 3.2 La formation
 - 3-2-1 Les cités éducatives
 - 3-2-2 Un nouveau lycée à prévoir
 - 3-2-3 L’IUT de Sarcelles
 - 3-2-4 Le Numérique
 - 3.3 Le sport
 - 3.4 La culture
 - 3.5 Le projet « Garges Paysage »
- 4 – Scénarios pour le Triangle de Gonesse
 - 1) Scénario à 280 ha
 - 2) Scénario à 110 ha
 - 3) Scénario sans urbanisation
- 5 – Conclusion et synthèse

INTRODUCTION

Lors de la séance du 7 novembre 2019, le Conseil de Défense Ecologique, présidé par Monsieur le président de la République, a statué sur le devenir du projet EuropaCity, envisagé dans le cadre du projet d'aménagement dit du « Triangle de Gonesse ».

Par lettre de mission en date du 14 novembre 2019, MMES Elisabeth BORNE, Ministre de la Transition écologique et solidaire, et Jacqueline GOURAULT, Ministre de la Cohésion des Territoires et des Relations avec les collectivités territoriales, ont confié à M. Francis ROL-TANGUY, Ingénieur Général honoraire des Ponts et des Eaux et Forêts, « l'élaboration d'un projet de stratégie d'aménagement et de développement durable », notamment pour cette partie sud-est du département du Val d'Oise (Annexe 1 : lettre de mission).

C'est l'objet du présent rapport.

I – Constats et dynamiques du territoire du Grand Roissy et de l’Est du Val-d’Oise (95)

La lettre de mission faisait état d’une définition à préciser des territoires d’étude. Après discussion, trois géographies emboîtées ont été retenues :

- Le territoire du Grand Roissy, addition des territoires de la Communauté d’Agglomération « Roissy-Portes de France », elle-même à cheval entre les départements du Val d’Oise (95) et de la Seine-et-Marne (77), et l’Etablissement Public Territorial (7) Paris – Terres d’Envol situé dans le département de la Seine-Saint-Denis.
- L’Est du Val-d’Oise, partie intégrante de la Communauté d’Agglomération Roissy-Portes de France, composé des communes de Gonesse, Garges-lès-Gonesse, Sarcelles, Villiers-le-Bel, Arnouville et Goussainville.
- « Le Triangle de Gonesse », zone aujourd’hui agricole de 700 ha, composé de 400 ha classés en zone agricole protégée et d’une ZAC de 280 ha où était envisagée l’implantation du projet dit « EuropaCity ».

Ce premier chapitre se veut être une synthèse des travaux fournis par l’Atelier Parisien d’Urbanisme (APUR), l’Institut Paris Région, avec l’appui des services régionaux et départementaux (95) de l’Etat en Île-de-France (cf Annexe 2 Grand Roissy - APUR, Annexe 3 Bilan ZAE EPT7 APUR, Annexe 4 Roissy note de synthèse Grand Roissy et Triangle de Gonesse – Institut Paris Région)

1-1 Démographie

Le Grand Roissy connaît un dynamisme démographique globalement supérieur à celui de l’Île-de-France (+ 0,6 % contre + 0,5 %). Mais dans cet ensemble l’Est du Val-d’Oise connaît une croissance trois fois moins élevée.

Cette croissance démographique résulte essentiellement d’un fort excédent des naissances sur les décès. C’est le cas aussi de l’Est du Val-d’Oise, mais, par contre, la population croît lentement car le solde migratoire y est fortement déficitaire.

La population du Grand Roissy est relativement plus jeune que celle de l’Île-de-France. Ceci est encore plus marqué dans l’Est du Val d’Oise, avec par exemple plus d’un tiers de jeunes de moins de 20 ans à Sarcelles et à Garges-lès-Gonesse.

Le Grand Roissy se caractérise par une forte présence de familles avec enfants (52 % contre 39 % en Île-de-France). C'est encore plus vrai dans l'Est du Val-d'Oise (56 %).

Dans le Grand Roissy, près d'une personne sur deux, ayant terminé ses études n'a pas de diplôme qualifiant (46 % contre 33 % sur l'ensemble de l'Île de France). Cette proportion dépasse les 50 % dans l'Est du Val-d'Oise.

1-2 Marché du travail

En 2016 le poids de la population du Grand Roissy des 15-64 ans inactive (c'est-à-dire ni en emploi, ni au chômage) est important : 28 % contre 24 % en moyenne régionale Île-de-France. Dans l'Est du Val-d'Oise, ce taux monte à 31 %, et il a augmenté d'un point depuis 2006, alors qu'il se stabilise ou baisse en moyenne en Île-de-France.

Le taux de chômage des 15-64 ans en 2016 est également très élevé (18 % contre 13 % en moyenne régionale). Il atteint 20 % dans l'Est du Val-d'Oise. Il touche plus particulièrement les jeunes de moins de 25 ans. En 2016 toujours à l'échelle du Grand Roissy, il représente 33 % et même 35 % dans l'Est du Val-d'Oise. Les jeunes sont nombreux à sortir tôt du système scolaire et relativement peu nombreux à poursuivre des études au-delà du Bac.

Le Grand Roissy se caractérise pour une part très importante d'ouvriers et d'employés (61 % contre 49 % pour l'Île-de-France). Dans l'Est du Val d'Oise, cette part monte à 67 %. Les cadres sont, quant à eux, peu nombreux (10 % contre 25 % en Île-de-France).

Enfin quand on examine où travaillent les actifs de l'Est du Val-d'Oise, on constate que 35 à 40 % occupent des emplois « locaux » (dans leur commune ou dans une commune voisine). Au-delà, c'est la zone parisienne qui vient en premier en termes de bassin d'emploi où se rendent les actifs : cela montre que le RER D constitue l'épine dorsale des déplacements domicile-travail. L'accès en transport collectif aux emplois potentiels des plateformes aéroportuaires de Roissy au premier chef, mais aussi du Bourget, ou du bassin d'emploi d'Argenteuil ne sont pas simples aujourd'hui.

1-3 Les zones d'activité

Sur cette question figure en annexe les travaux réalisés par les Agences d'Urbanisme (cf Annexe 4 : Note de synthèse Grand Roissy et Triangle de Gonesse – Institut Paris Région, Annexe 3 : bilan ZAE EPT7 – APUR).

Ces travaux concluent à une offre importante sur le Grand Roissy. Comme le note l'Institut Paris Région et l'APUR, au-delà de l'offre résiduelle existante, il faut aussi noter l'offre que pourrait générer une véritable restructuration des zones existantes, où des friches se font jour.

1-4 Le diagnostic réalisé par le Conseil départemental du Val-d'Oise

Figure en Annexe 5 (sous le titre : « le Grand Roissy : une ville aéroportuaire en devenir » Partie 1 diagnostic) le document de diagnostic réalisé par le Conseil départemental du Val-d'Oise avec la Communauté d'Agglomération de Roissy - Portes-de-France et la ville de Gonesse. Très complet et illustré, il conduit aux mêmes conclusions que le court résumé ci-dessus.

II – Mobilités dans l’Est du Val-d’Oise

Le constat fait en première partie montre que les actifs de l’Est du Val-d’Oise travaillent soit localement, soit le long de la dorsale que constitue le RER D. Agir sur les forts taux de chômage des communes de ce secteur, suppose de développer l’accès aux opportunités d’emploi proches. Le regard doit donc se porter sur les projets potentiels de transports en rocade vers les emplois de la zone aéroportuaire de Roissy, comme vers ceux d’Argenteuil.

Cela amènera à travailler sur les problématiques du « Barreau de Gonesse », sur le prolongement du T 11 jusqu’à Argenteuil (voire Noisy-le-Sec et Sartrouville), sur la prolongation du T 5 (vers le Bourget aéroport, La Cerisaie...) et sur des nouvelles lignes des BHNS (Goussainville - Parc des Expositions, Garges – Sarcelles - Parc des Expositions). Naturellement, seront regardées les interconnexions possibles à terme à Saint-Denis - Pleyel et à Survilliers.

Le choix a été fait d’entrer dans le sujet des mobilités en transport collectif par les schémas d’exploitation actuels ou prévus et non directement par des projets d’infrastructures. Il ne s’agit pas de remettre en cause les projets nécessaires d’infrastructures nouvelles mais de les examiner comme maillons manquants dans le réseau ou bien de rechercher à les réaliser au moment où les infrastructures existantes seront bel et bien saturées (ou bien de regarder si on ne peut envisager une montée en puissance des services nouveaux, sans attendre les réalisations complètes d’infrastructures nouvelles).

1 - Le «barreau de Gonesse»

De l’analyse du grand territoire de Roissy, il ressort clairement que l’Est du Val-d’Oise (cf. le périmètre étudié) ne possède pas de connexions faciles et rapides à la zone d’emploi de Roissy. Dans les années 90, avait été envisagée une prolongation du RER D jusqu’au Parc des Expositions à Villepinte. Le projet a été abandonné, après concertation avec les différents partenaires (Région, Île-de-France, Département du Val-d’Oise, Communauté d’Agglomération de Roissy - Portes-de-France). Quelques acquisitions foncières avaient été réalisées à cette fin.

1-1 Le RER D

Si le RER D a plusieurs branches au Sud qui font l’objet d’une réorganisation difficile qui est en cours, il ne comporte qu’une seule branche au Nord. Son schéma d’exploitation théorique compte 12 missions à l’heure de pointe :

- 4 terminus Gare Villiers le Bel / Arnouville
- 4 terminus Gare Goussainville
- 4 terminus Gare Creil

Le schéma théorique est rarement mis en œuvre en pratique. En effet le goulot d'étranglement est le tunnel Châtelet-Gare du Nord. En théorie, il est prévu d'y passer 32 trains à l'heure de pointe (20 RER B et 12 RER D). En pratique, il n'en passe que 29 à 30, rendant impossible les promesses du RER B à 3 minutes ou dégradant le schéma de 12 RER D à l'heure. Le passage au nouveau système de signalisation NEXTEO, promet de faire passer 30 à 35 trains à l'heure dans ce tunnel, ce qui devrait permettre simplement de tenir la promesse antérieure à 32 trains à l'heure de pointe.

1.2 La ligne 17 du Grand Paris Express

La ligne 17 du Grand Paris Express démarre de Saint-Denis - Pleyel pour se terminer au Mesnil-Amelot en Seine-et-Marne. Les gares prévues à l'heure actuelle sont les suivantes : Saint-Denis - Stade de France, la Courneuve Six Routes, le Bourget RER, Le Bourget Aéroport, Triangle de Gonesse, Parc des Expositions, Roissy 2, Roissy 4, le Mesnil-Amelot.

Sur son tronçon Saint-Denis - Pleyel, le Bourget RER, elle partage un tronç commun avec la ligne 16 qui part vers Noisy-Champs. Il est prévu que sur 7 trains sur ce tronç commun, 4 sont ligne 16 et 3 ligne 17. Avec un intervalle de 3 minutes à l'heure de pointe, on aboutit à environ un train toutes les 7 minutes sur la ligne 17 entre Le Bourget RER et le Mesnil-Amelot.

Il faut ajouter que, sur la partie Le Bourget RER / Mesnil-Amelot, les gares seront réalisées pour accueillir des trains de 3 voitures (contre 6 sur la ligne 16) donc avec une capacité de 500 voyageurs par rame.

1-3 Création d'une ligne 17 bis

Comme on l'a vu, le schéma d'exploitation de la ligne 17 ne prévoit qu'un train toutes les 7 minutes à l'heure de pointe. Il est donc possible de créer une ligne 17 bis qui partirait du Mesnil-Amelot, irait jusqu'à la gare du Triangle de Gonesse et bifurquerait à ce lieu pour rejoindre la gare de Villiers le Bel / Arnouville, où une correspondance avec le RER D serait créée. Les trains de cette mission s'intercaleraient dans le schéma d'exploitation prévu. Ainsi, du Triangle de Gonesse à Mesnil-Amelot, on retrouverait un train toutes les 3/4 minutes.

Analysé en soi, le tronçon Villiers-le-Bel - Parc des Expositions a certainement une rentabilité socio-économique faible voire négative. Dans le même temps, un tel barreau augmente significativement la rentabilité de la ligne 17, en doublant l'utilisation de l'infrastructure créée.

Cette hypothèse suppose de revoir le schéma du Grand Paris Express qui est inscrit dans un décret du Conseil d'Etat. Il y a là un risque certain d'ouverture d'une « boîte de Pandore » où pourraient s'engouffrer toutes les demandes reconventionnelles diverses et variées concernant le schéma du Grand Paris Express.

Elle n'est donc possible que s'il y a consensus pour surseoir à toute autre demande. Cela doit être vérifié préalablement auprès de la Région d'abord et peut-être aussi des 7 Présidents de Conseils départementaux. Le Conseil de Surveillance de la Société du Grand Paris peut être le lieu de cette discussion.

Ci-joint une carte de présentation de cette ligne 17 bis.

Il est donc possible pour une telle réalisation d'utiliser les réserves figurant dans les documents d'urbanisme au titre de l'ancien « Barreau de Gonesse »

En première approche, on peut estimer le coût de cette infrastructure à 300 M d'euros environ, soit moins de 1 % du Grand Paris Express (coût total 35 Mds d'euros).

Enfin, en termes de calendrier, procédures et travaux peuvent permettre d'aboutir à une mise en service pour 2030.

1-4 Calendrier, la réalisation de la ligne 17 du Grand Paris Express

La partie Saint-Denis - Pleyel – Aéroport du Bourget est, à l'heure actuelle, en travaux. La partie Aéroport du Bourget – Parc des Expositions est en procédure de marchés. Par contre, ce n'est pas encore le cas de la partie Parc des Expositions – Mesnil-Amelot. Le décalage dans le temps du « T 4 » (nouvel aéroport de Roissy) peut conduire à décaler aussi la réalisation de cette portion de ligne. Cela décalerait l'accès direct à Roissy depuis Villiers-le-Bel pour la ligne 17 bis, mais, dans le même temps, Roissy serait accessible par une simple correspondance lignes 17 et 17 bis par le RER B à la station Parc des Expositions.

2- Roissy – Picardie

Le projet Roissy-Picardie est aujourd'hui prévu pour une mise en service à l'horizon 2025, suite aux annonces de Monsieur le président de la République. Ce projet prévoit la création d'un barreau nouveau à partir d'un débranchement juste au Sud de la gare de Survilliers pour rejoindre le barreau d'interconnexion des TGV et ainsi entrer en gare de Roissy 2. Il est prévu la création d'un nouveau quai dans cette gare pour les TER des Hauts-de-France. Mais le débranchement au Sud de Survilliers ne permettra que l'accès à Roissy des trains venant du Nord et, à l'inverse, la circulation vers le Nord de trains venant de Roissy.

La dernière concertation menée au premier semestre 2020 a mis en lumière la forte opposition des élus et habitants du Val-d'Oise. En effet, cette nouvelle infrastructure tournée vers le Nord n'offre que peu de services aux habitants du Val-d'Oise, alors même qu'elle se situe strictement dans ce département, en dehors de l'interconnexion possible à Survilliers.

La mission a donc cherché dans un dialogue avec SNCF Réseau, si, en complétant le débranchement prévu au Sud de Survilliers par les ouvrages nécessaires à des trains venant du Sud ou allant vers le Sud, il était possible de mettre en place des services au bénéfice des habitants du Val-d'Oise.

En terme d'infrastructure, la réalisation d'un « échangeur » complet est de peu de complexité et pour un coût de l'ordre de 100 M d'euros.

Mais la complexité se situe en termes d'exploitation. En effet, on aurait pu imaginer des missions de RER D ayant comme nouveau terminus Roissy 2. Mais cela pose des problèmes de hauteur de quai (ce n'est pas le même pour des matériels TER Hauts-de-France et Transilien). Cela pose aussi des problèmes de signalisations : les RER D ne sont pas équipés pour circuler sur le barreau d'interconnexion des TGV.

Une autre solution serait d'envisager une navette Villiers le Bel / Roissy 2, opérée par des matériels de même type que les TER Hauts-de-France. Cela supposerait des travaux compliqués en gare de Villiers-le-Bel et sans possibilité de garage de rames. Cela supposerait aussi un accord entre les deux régions pour ces garages et la maintenance de ces matériels. Et tout cela pour un service crédible à la demi-heure et par contre perturbant si on souhaitait descendre au quart d'heure. Des études plus poussées pourraient peut-être être menées mais cette première approche n'est guère engageante.

Reste donc à réaliser l'interconnexion à Survilliers avec la création de voies nouvelles et d'une passerelle supérieure permettant une correspondance facile pour les usagers arrivant du Sud par exemple par le RER D et souhaitant accéder à un TER Hauts-de-France allant jusqu'à Roissy. A noter que la Région Hauts-de-France a confirmé son accord pour permettre l'accès à ces TER pour les usagers titulaires d'un pass NAVIGO. Mais il faut noter qu'il n'est prévu qu'un TER Hauts-de-France à la demi-heure à l'heure de pointe, et toutes les heures sinon.

Il peut, peut-être, être envisagé que ce service à l'heure ou à la demi-heure, puisse être renforcé pour passer au quart d'heure ou à la demi-heure par un service complémentaire « IDFM » avec les mêmes matériels que ceux des Hauts-de-France. En effet, même sur les 2/3 kms de barreau d'interconnexion des TGV, il y a encore aujourd'hui de la capacité. A l'heure de pointe, sont prévus aujourd'hui 5 TGV d'interconnexion et 2 TER Hauts-de-France. Pour être validée, une telle hypothèse devra faire l'objet d'études plus abouties en termes de coût et de fréquentation potentielle.

Enfin, en conclusion, si l'on souhaite éviter de multiplier les contentieux à chaque étape de ce projet, il faudra a minima montrer aux élus et aux habitants du Val-d'Oise que l'on a bien mené jusqu'au bout les études démontrant l'impossibilité de services potentiels à leur bénéfice, autre que l'interconnexion à Survilliers/Fosses (cf Annexe 6 : dossier de concertation Roissy-Picardie).

3 - La T 11 ex Tangentielle Nord

Dans les années 90, il fut envisagé, pour des trafics de rocade, d'utiliser la Grande Ceinture ferroviaire pour des services voyageurs. Après étude, il fut décidé de passer cette infrastructure à 4 voies, au lieu de 2 existantes, afin d'en consacrer 2 au trafic voyageurs et 2 au fret. Pour y parvenir, sur certains tronçons, le domaine ferroviaire se prêtait à un élargissement sur place, pour d'autres, il fallut envisager un projet nouveau. C'est le cas entre Epinay (terminus actuel du T11) et Argenteuil. Cela représente un investissement important : de l'ordre de 1,2 Mds d'euros au jour d'aujourd'hui.

Mais quand on examine les prévisions du trafic Fret, du fait de la réalisation de la ligne Fret Serqueux-Gisors, entre le Havre et Paris, on constate qu'à l'horizon 2030 il est prévu 15 trains par jour dont les 2/3 sur la plage 21 h / 6 h du matin. Il y a donc matière à superposer par exemple les trains de voyageurs (un toutes les 10 minutes par exemple) pour le T 11 tout en gardant des capacités Fret pour une assez longue période. Cela suppose, certes, des travaux en gare d'Epinay mais dont le coût est sans commune mesure avec celui de l'infrastructure neuve envisagée. Cela suppose aussi un engagement à réaliser cette infrastructure nouvelle dès que, soit le fret, soit le T 11 supposeront des fréquences supérieures. Ainsi, on pourrait envisager de repousser la réalisation de cette infrastructure d'au moins un contrat de plan.

Afin de montrer que cet arbitrage n'est pas anti fret, des études pourraient reprendre pour permettre la réalisation d'un franchissement de Seine pour permettre de relier la Grande Ceinture directement au Port de Gennevilliers.

En effet, aujourd'hui pour atteindre le port de Gennevilliers, un train doit passer à Noisy Le Sec, puis à la Porte de la Chapelle pour remonter à Gennevilliers via Saint-Ouen. Cela handicape donc gravement la desserte ferroviaire du Port de Gennevilliers.

Des études, avec plusieurs scénarios, avaient été réalisées par l'APUR, appuyées par le bureau d'études INGEROP en 2009. Cela aboutirait à un coût de l'ordre de 100 M d'euros (valeur 2009) (cf Annexe 7 : raccord fret Port de Gennevilliers (3 images), note création raccord fret Port de Gennevilliers 2009).

4 – La prolongation du T5 (Saint-Denis – Sarcelles)

Le tramway T5 relie Saint-Denis à Sarcelles. Il connaît une fréquentation supérieure aux prévisions. Aujourd'hui, la demande est qu'il soit prolongé vers l'Est, vers Le Bourget. Le projet est légitime mais il se heurte à des difficultés techniques.

En effet, le choix a été fait de le réaliser avec des matériels à petit gabarit avec des rayons de giration serrés. Or la fabrication de ces matériels a été arrêtée quand ALSTOM a repris cette division de LOHR Industries. Tout changement de matériel est contingent de modifications significatives de l'infrastructure.

Enfin son point d'arrivée fait débat. Trois hypothèses existent pour son terminus : Le Bourget RER, Le Bourget Aéroport et La Cerisaie sur le T 11.

Des études complémentaires sont donc nécessaires pour dégager des solutions réalistes.

5 – Les projets de BHNS

Avec l'abandon du barreau de Gonesse du RER D, trois projets de BHNS ont été mis à l'étude.

Les deux premiers (Goussainville – Parc des Expositions pour les zones fret de Roissy et Garges – Sarcelles gare RER – Parc des Expositions) sont certainement de bonnes solutions.

Le troisième, en service, (Villiers-le-Bel RER – Parc des Expositions) ne peut être mis en site propre dans la traversée de Villiers-le-Bel, alors que c'est aujourd'hui la partie la plus chargée. Il ne sera donc jamais dans cette partie un BHNS. Dans le cas d'un arbitrage favorable à la réalisation de la ligne 17 bis, il serait donc à revoir. En effet, il ne resterait à maintenir qu'une fonction de desserte locale depuis Villiers-le-Bel RER jusqu'à l'hôpital de Gonesse.

6 – Interconnexion à Saint-Denis Pleyel

Les élus du Val-d'Oise ont obtenu gain de cause sur le fait que la ligne H du Transilien puisse s'arrêter à terme à Saint-Denis Stade de France sur le faisceau Nord afin de permettre l'interconnexion avec le Grand Paris Express et ses lignes 15, 16 et 17 qui convergent à Saint-Denis Pleyel.

Il est donc prévu une correspondance par la passerelle qui doit enjamber le faisceau ferroviaire et cela au plus tôt à l'horizon 2024 des Jeux Olympiques.

Il n'en reste pas moins que cette correspondance devrait prendre de l'ordre de 9 à 10 minutes, puisqu'elle consiste à monter depuis le niveau du sol, à traverser à pied et à l'air libre le faisceau ferroviaire pour redescendre assez profond à Saint-Denis Pleyel. Or l'on sait qu'avec une telle durée de correspondance (dans le cas où tous les escaliers mécaniques fonctionnent...), l'usage en sera fortement limité.

Il serait donc temps d'examiner si un couloir souterrain serait une solution pas trop compliquée ou pas trop onéreuse. Sinon, cette interconnexion risque de rester virtuelle pour nombre d'utilisateurs.

III – Des projets pour l’Est du département du Val-d’Oise et/ou le Triangle de Gonesse

1 – Des projets « hors norme »

1.1 Le nouveau projet CEETRUS

Les promoteurs du projet EUROPACITY ont tenu à revoir leur copie pour présenter un nouveau projet, plus réduit en terme de consommations d’espace et plus centré autour de la consommation bio, de la gastronomie et de l’accueil hôtelier du fait de la proximité aéroportuaire. Le nouveau projet figure en Annexe 8 (Note d’intention : suite de l’aménagement du Triangle de Gonesse 30 mars 2020).

Malgré la qualité du travail fait, la mission ne croit pas en ce nouveau projet, suite à l’abandon du projet EUROPACITY. L’histoire ne se répète pas.

1.2 Le parc du patrimoine immatériel de l’humanité (document de la présentation Projet YONGXINHUA - Annexe 9)

Ont été réalisés en Chine dans plusieurs villes, et notamment à Pékin, des « parcs du patrimoine immatériel de l’humanité ». Ces réalisations ont été faites dans un rapport certain avec l’UNESCO.

Leur promoteur, Monsieur LI, souhaite développer ce concept sur les autres continents et donc en Europe, et peut-être plus spécialement en France. Des contacts se sont noués depuis 2015 avec le département du Val-d’Oise.

Le concept pourrait s’étendre suivant les hypothèses sur 40 à 100 ha.

La mission n’a pas considéré pouvoir porter un vrai avis sur ce projet. Seules de vraies discussions avec le ministère de la Culture, ou avec une grande institution culturelle nationale pourraient être à même de valider un tel concept et d’avancer à partir de ce moment-là vers sa réalisation. En conséquence, la mission ne considère pas pouvoir le retenir à ce jour comme un élément de programmation.

2 - Des projets importants

2- 1 Le projet EUROCAREX (cf Annexe 10 : Eurocarex public ; Annexe 11 : le fret ferroviaire à très grande vitesse)

Le projet est né il y a une quinzaine d'années. Il s'agit de relier par des TGV-Fret de grands aéroports européens. Il a pour cible de capter une partie du fret aérien, même si celui-ci est, pour une bonne part, «camionné » en Europe malgré son label « aérien ».

L'Association EUROCAREX qui porte ce projet rassemble les aéroports de Paris, Lyon, Liège et Amsterdam, et l'entreprise FEDEX notamment. Des contacts existent avec les autorités aéroportuaires de Londres et de Francfort. Aéroport de Paris (ADP) est attaché de longue date à ce projet.

Le secteur du fret ferroviaire est aujourd'hui libéralisé. Mais les intervenants privés dans ce secteur considèrent que seule la SNCF possède aujourd'hui le savoir-faire grande vitesse en France. De plus, la SNCF possède de vieilles rames de TGV qui, au lieu d'être ferrillées comme prévu, pourraient faire l'objet d'une transformation en TGV Fret dans des conditions économiques bien moindres que celles d'un matériel neuf. Et le coût du matériel est un facteur clé pour lancer un tel projet.

L'implantation des installations terminales nécessaires à un tel projet est prévue au SDRIF qui a classé comme aménageable une zone de 125 ha dans la partie Est de la commune de Goussainville. Cette zone jouxte à l'Ouest les premiers kilomètres de la LGV Nord. Sa partie Est est située juste à l'extrémité du doublet Nord des pistes de Roissy. Cette zone est en continuité de la zone Fret de Roissy. Enfin de par sa position, cette zone est d'un intérêt agricole relatif. Enfin le classement au SDRIF se retrouve naturellement dans le SCOT de la Communauté d'Agglomération de Roissy – Portes de France, qui a toujours soutenu ce projet.

Des contacts ont été pris avec Fret SNCF afin de lui permettre de réexaminer ce projet.

A l'heure où de nombreuses voix s'élèvent pour demander une relance du fret ferroviaire et où l'aérien doit donner des gages quant à son bilan carbone, une fenêtre s'ouvre pour la relance de ce projet. Le « business plan » existant se doit naturellement d'être étudié et approfondi.

Enfin, au lendemain de l'épisode de confinement que le pays a vécu du fait de la pandémie, tout le monde a en tête les images des TGV sanitaires qui ont permis de soulager les hôpitaux franciliens et de l'Est de la France. Les conditions difficiles (même si cela relève d'une vraie prouesse en termes logistiques), du fait de l'utilisation du TGV Voyageurs, pourraient être grandement facilitées par l'utilisation de tels TGV-Fret, à condition de maintenir certaines fonctionnalités pour pouvoir les transformer en TGV sanitaires.

Contre une capacité de réquisition en cas de besoin, la puissance publique pourrait contribuer au financement du maintien de certaines fonctions au titre de leur utilisation potentielle en TGV sanitaires.

Enfin, en termes de circulation, ces TGV-Fret pourraient circuler comme TGV Balai ou TGV ouvriers, avec des conditions de péages qui vont avec.

2-2 La mutation agricole et le projet Rungis Nord (Annexe 12 : le projet CARMA : un projet phare de transition alimentaire ; Annexe 13 : le projet RISOME ; Annexe 14 : Projet Rungis Nord synthèse)

L'aménagement du « Triangle de Gonesse » a naturellement fait ressurgir le débat sur la consommation de terres agricoles. Mais le débat s'inscrit aujourd'hui dans un cadre renouvelé avec la dynamique des produits « bio » et celle des « circuits courts ».

Quelques éléments de constat. La Région Île-de-France et ses 12 millions d'habitants est aussi une région agricole historique, avec des terres fertiles. Mais on estime aujourd'hui que la production agricole de grandes cultures, essentiellement céréalières, est peu tournée vers la Région, et pour une bonne part, consacrée à l'exportation. C'est ainsi que l'on estime entre 6 et 7 %, le taux d'autosuffisance alimentaire de la Région. Il y a donc matière à faire mieux, sans pour autant viser des objectifs irréalistes. De plus, en matière de produits frais issus du maraîchage, on considère que les productions franciliennes couvrent entre 1 et 2% de ce qui est consommé en Île-de-France. Passer à simplement 10 ou 20 % constitue un important changement d'échelle, qui nécessite la création d'une filière complète.

C'est donc une véritable mutation progressive de l'agriculture francilienne qui doit s'engager pour aboutir à un mixte de cultures maraîchères, qui devront tendre vers le bio, et de grandes cultures céréalières.

C'est dans cette direction que s'inscrit le projet CARMA et maintenant le projet RISOME. Symboliquement issu de l'opposition au projet EUROPACITY sur le Triangle de Gonesse, ce projet a pris aujourd'hui une dimension générique, au-delà de la simple territorialisation initiale.

Cette mutation ne pourra cependant se faire ni contre, ni sans les agriculteurs actuels exploitants. Si l'on prend pour exemple, le territoire de la Communauté d'Agglomération Roissy – Portes de France, celui-ci compte 20.000 ha agricoles. L'exploitation de ces terres relève d'une quinzaine d'agriculteurs (à noter que l'exploitation est souvent à distinguer de la propriété, même si, comme c'est compréhensible les agriculteurs exploitants vivent une sorte de « propriété d'usage »). Dans les contacts menés par la mission, certains de ces agriculteurs sont convaincus de la nécessité de cette mutation. Mais, naturellement, doivent être mis en place des moyens d'accompagnement nécessaires car le changement de mode et de nature de production suppose 3 à 5 ans d'adaptation. L'existence de ces « pionniers » est attestée par l'association « Demain l'Agriculture ».

Mais des agriculteurs au consommateur final, c'est une filière qui est à construire. On voit aujourd'hui comment de grandes collectivités (Paris, Plaine Commune, Montreuil...) cherchent à basculer leurs cantines au 100 % bio, comment elles souhaitent que le bio trouve en circuits courts une place sur leurs marchés. Il y a là clairement la nécessité de la recherche d'une vraie massification, corollaire du changement d'échelle. Enfin, un tel changement d'échelle ne peut s'opérer qu'en se donnant les moyens de la transformation des produits.

En effet, les pics de production (printemps-été) ne correspondent pas aux pics de consommation (les cantines scolaires ou collectives ne fonctionnent pas ou peu l'été...).

C'est dans cet esprit et dans cette dynamique qu'il faut inscrire, semble-t-il, le projet de la SEMMARIS, Société d'économie mixte de l'Etat, gestionnaire du Marché d'Intérêt National (MIN) de Rungis, de créer un nouveau MIN au Nord de la capitale. C'est en quelque sorte un « MIN des circuits courts » qu'il faut envisager. Naturellement réduire sa dimension à ce seul aspect n'aurait guère de sens et rendrait sa viabilité certainement irréaliste. Mais sa création ne sera possible que si cela devient sa vitrine et qu'il s'inscrit pleinement dans l'aide à la montée en puissance de la mutation agricole à engager.

Naturellement un tel projet doit trouver sa localisation car sa dimension logistique est certaine. Une condition indispensable est de pouvoir être embranchée ferroviairement car on ne peut concevoir qu'une implantation d'un nouveau Marché d'Intérêt National soit dans sa conception uniquement routière. Cela serait donc très difficile sur le Triangle de Gonesse, car cette zone est loin de tout faisceau ferroviaire. Par contre, le site envisagé pour EUROCAREX à Goussainville est proche de la ligne TGV, mais donc aussi du faisceau Nord. Comme elle fait 125 ha, il y a manifestement place pour ces deux opérations. Il faut signaler aussi qu'à la Porte de la Chapelle, à l'occasion de l'opération d'urbanisme « Chapelle International » a été créée une halle ferroviaire gérée par la SOGARIS, société d'économie mixte de la Ville de Paris, directement embranchée sur le faisceau Nord. Il y a donc possibilité d'un lien ferroviaire direct entre ce site de Goussainville et l'intérieur même de la capitale.

3 – Des projets localisés

3-1 Le nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) (cf Annexe 15 : Enjeux de rénovation urbaine sur le territoire de la CARPF)

La Communauté d'Agglomération Roissy – Portes de France a bénéficié du premier programme de rénovation urbaine (PRU) dont les dernières opérations seront soldées en 2020.

La transformation urbaine se poursuit dans le cadre du NPNRU sur ce territoire : trois quartiers d'intérêt national (Quartier de la Dame Blanche à Garges-lès-Gonesse, Quartiers Puits la Marlière/Derrière les murs/ Village à Villiers-le-Bel, Quartier Lochères à Sarcelles) et deux quartiers d'intérêt régional (Quartiers Rosiers/Chantepie à Sarcelles, Quartiers Carreaux/fauconnière/Marronniers/Pôle Gare sur les communes d'Arnouville, Gonesse et Villiers-le-Bel).

Au total, l'ANRU pourrait participer à hauteur de 110 à 120 Millions d'euros à ces nouvelles opérations dans le cadre du NPNRU.

3-2 La formation

Le constat dressé dans la première partie de ce rapport conduit à faire différentes propositions quant à la formation. La jeunesse de la population, comme la faible proportion d'actifs ayant suivi une formation qualifiante, font de la formation initiale et continue une priorité.

3-2 -1 Les cités éducatives (cf Annexe 16 : les cités éducatives)

A la suite d'un diagnostic partagé des enjeux éducatifs entre le DASEN du Val-d'Oise et le Préfet, ce label a été délivré à trois communes de l'Est du Val-d'Oise : Sarcelles, Villiers-le-Bel et Garges-Lès-Gonesse.

Trois axes seront privilégiés dans les programmes d'actions définis pour trois ans :

- Conforter le rôle de l'école
- Promouvoir la continuité éducative
- Ouvrir le champ des possibles

Au total 5,4 Millions d'euros seront attribués à ces trois projets sur 2020-2022.

3- 2 -2 Un nouveau lycée à prévoir

La croissance démographique (cf. 1^{er} chapitre) de l'Est du Val-d'Oise est due à un important solde naturel. Celui-ci se fait sentir tout au long de la chaîne éducative. Ainsi, si le Conseil régional a déjà dû répondre par des extensions. Le besoin d'un lycée supplémentaire est aujourd'hui avéré. Les acteurs territoriaux, le Conseil régional comme le Rectorat de Versailles souhaitent donner une couleur internationale, quant au contenu pédagogique de ce nouvel établissement, au travers d'une place particulière donnée à l'acquisition de la langue anglaise. Il ne s'agit pas pour autant de créer un « lycée international » au sens traditionnel du terme.

Il pourrait être utilement envisagé à cette occasion l'ouverture en continuité de BTS, tournés vers les besoins en emplois qualifiés du secteur.

Deux secteurs supposent une poursuite d'effort :

- Les métiers de l'aéronautique avec la structure existante à BONNEUIL
- Les métiers de l'agriculture : il est à noter que l'annonce récente de la fermeture du lycée agricole privé de VAUJOURS a créé une certaine émotion dans ces territoires. Une réflexion est donc nécessaire du côté des secteurs privés comme des acteurs publics.

3-2 -3 L'IUT de Sarcelles

Il existe à Sarcelles un IUT relevant de l'Université de Cergy-Pontoise. Un dialogue Université de Cergy-Pontoise – Ministère de l'Enseignement Supérieur de la Recherche et de l'Innovation s'avère indispensable pour accroître les moyens et l'offre de cet IUT, seul élément d'enseignement supérieur de ce territoire. En effet, des formations qualifiantes de niveau Bac + 3 sont particulièrement adaptées à ces populations. Enfin cet IUT ne compte que trois départements, alors que la taille habituelle est de compter quatre départements.

3-2 -4 Le Numérique

La transition numérique en cours offre toujours plus d'opportunités d'emplois. En plus, ce secteur intéresse naturellement les jeunes.

Un certain nombre de choses se font déjà, notamment dans le cadre dit de « la grande école du numérique », et notamment à Sarcelles.

La dernière période n'a pas été propice à nouer des contacts pour aller plus avant et faire des propositions plus précises. Mais il y a là matière à poursuivre ces investigations nécessaires.

3-3 Le sport (cf Annexe 17 : note de la préfecture 95)

En 2019, le département du Val-d'Oise a obtenu le label Terre des Jeux 2024, délivré par le Comité d'Organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques.

Avec ce label, le département entend bénéficier de la dynamique des Jeux Olympiques, notamment au travers des centres de préparation aux Jeux et de l'accueil de délégations étrangères (comme par exemple, le choix d'EAUBONNE pour l'accueil de la délégation américaine).

Mais au-delà, le taux d'équipement sportif pour 1.000 habitants est très inférieur au taux d'équipement régional (exemple : Sarcelles : 1,39, Région Île-de-France : 1,91).

Une initiative en faveur des équipements sportifs de proximité pour ce territoire de l'Est du Val-d'Oise pourrait être intégrée dans les engagements de l'Etat, à l'instar du plan de rattrapage des équipements sportifs du 93, alimenté par l'ANRU et l'Agence Nationale du Sport.

3-4 La culture

La période n'a pas permis un tour complet des secteurs culturels sollicités antérieurement. Un projet réaliste se dégage néanmoins. C'est celui du Centre National des Arts de la Rue. C'est le classement obtenu auprès du Ministère de la Culture par la Compagnie OPOSITO. Celle-ci s'est installée depuis quelques années en provisoire à Garges-lès-Gonesse. Un projet immobilier a été élaboré pour accueillir la compagnie OPOSITO, des compagnies ou artistes en résidence et permettre de développer des formations en matière d'« Arts de la Rue ». D'un coût de l'ordre de 15 Millions d'euros, le projet n'attend qu'un accord sur son plan de financement qui fait appel au ministère de la Culture, à la Région, au Département et aux Collectivités. Une inscription au prochain CPER serait le gage de son engagement et de sa réalisation.

3-5 Le projet « Garges Paysage » (cf Annexe 18 : Garges Paysage)

Ce projet a pour objectif spécifique de valoriser, en les articulant, deux espaces majeurs de la ville de Garges-Lès-Gonesse :

- Le fort de « Stains » : transformé en parc urbain dans les années 70, il conserve un important aspect patrimonial (vestiges des aménagements défensifs)
- La Coulée Verte : ce sont les emprises enherbées acquises pour réaliser le prolongement jusqu'à l'A1 de l'autoroute A 16, projet aujourd'hui abandonné

Le projet a aussi pour mérite d'arriver ainsi jusqu'à la Sapinière et au parc de la Courneuve. Il est un élément important de la trame verte de ce secteur.

4 – Scénarios pour le Triangle de Gonesse

Le Conseil départemental du Val-d'Oise, la Communauté d'Agglomération de Roissy – Portes de France et la ville de Gonesse, ont réalisé sur ce sujet un document intitulé « le Grand Roissy : une ville aéroportuaire en devenir, Partie 2 : vision territoriale et scénarios d'aménagement ». Il figure en Annexe 19 – En Annexe 20 : CCI Val-d'Oise contribution du groupe de travail « VO2027 »

De son côté, la mission a cherché à recenser les projets possibles (cf. chapitre 3). La convergence entre ces recensements, en termes de liste de projets, est à signaler.

Trois scénarios physiques seront examinés :

- La poursuite du projet actuel de ZAC sur 280 ha
- La réduction à une zone d'aménagement de 110 ha dans la partie Nord du Triangle autour de la future gare de la ligne 17 du Grand Paris Express
- La préservation de ces 280 ha en terres agricoles, ce qui a pour corollaire la non réalisation sur le Triangle de Gonesse de la gare prévue sur la ligne 17 du Grand Paris Express

1) Scénario à 280 ha

Ce scénario a comme atout de fait que les procédures de création de cette ZAC viennent d'être validées par le Conseil d'Etat dans un jugement du 1^{er} juillet 2020.

Cette ZAC est donc validée juridiquement. Mais ce n'est pas le cas économiquement. Sa taille se justifiait par l'accueil d'un projet identifié de 80 à 100 ha : ce n'est plus le cas aujourd'hui. De plus, on a vu au chapitre 1 que l'offre, dans le secteur, était encore importante. Enfin, au lendemain de l'épisode de confinement suite à la pandémie, on peut s'attendre à un ralentissement quant à de nouveaux projets potentiels.

En matière foncière, seule la zone de 110 ha au Nord est aujourd'hui quasiment totalement acquise. Restent donc à acquérir 180 ha au Sud. Ces acquisitions se feront naturellement à un prix plus élevé que celles déjà réalisées.

Il paraît évident, pour la mission, qu'un tel scénario fait maintenant courir un risque sérieux à l'aménageur public qu'est Grand Paris Aménagement (GPA).

2) Scénario à 110 ha

La réalisation de la gare dite « Triangle de Gonesse » n'a de sens que si elle s'accompagne d'une véritable urbanisation.

Du fait du plan d'expositions au bruit (PEB) des deux aéroports de Roissy – Charles-de-Gaulle et du Bourget, aucun logement ne peut être réalisé sur cette zone. Seules des activités (bureaux, entrepôts, commerces, hôtels...) peuvent venir s'installer sur ce secteur.

Les atouts de ce scénario sont les suivants :

- Cette zone de 110 ha est centrée sur la gare
- Elle fait l'objet d'une quasi maîtrise foncière (elle est réalisée à plus de 95 %) liée à une ancienne décision de réserve foncière. Ces terrains ont donc été acquis au prix de la terre agricole pour le compte du Grand Paris Aménagement (qui a absorbé l'ancien Etablissement Public d'Aménagement (EPA) Plaine de France) par l'Etablissement Public Foncier d'Île-de-France
- Dans le cadre de l'appel à projet « Inventons la métropole du Grand Paris », un projet s'étendant sur 40 ha à l'Est de ce secteur, a été retenu. Dénommé TRIANGO, il était présenté par BOPRO, investisseur privé dans l'aménagement. Mixant agriculture et activité, il avait trouvé sa place dans la programmation de la ZAC de 280 ha, en cours d'étude avec le projet EUROPACITY. Les investisseurs porteurs de ce projet sont-ils toujours partants ? Sollicités, ils ne répondent pas définitivement à la question aujourd'hui, attendant légitimement les orientations arrêtées par les autorités publiques.

Si ce scénario était retenu, une priorité devrait être donnée à ce territoire dans le cas où des décisions de « relocalisation productive » seraient prises, que ce soit en matière sanitaire (masques, autres protections...) ou de tout autre secteur considéré comme stratégique. En effet, l'avantage pour les salariés de disposer d'un transport collectif à toute proximité devrait aider à privilégier ce lieu d'implantation.

3) Scénario sans urbanisation

Dans un tel scénario, la gare prévue au Triangle de Gonesse sur la ligne 17 ne serait pas réalisée (on passerait directement de la gare « Le Bourget Aéroport » à la gare « Parc des Expositions »). Ce scénario n'a de sens que si la création de la ligne 17 bis est actée dans son principe.

En effet, la gare du Triangle de Gonesse est la seule gare du Grand Paris Express située dans le département du Val-d'Oise, même si elle tend plutôt à rapprocher cette partie du territoire de Gonesse de la Seine-Saint-Denis (comme c'est déjà le cas pour d'autres parties. Qui sait que la ville de Gonesse passe de l'autre côté du nœud autoroutier et bénéficie donc d'une partie des retombées économiques de PARINOR 2 ?).

Si le principe de la ligne 17 bis était acté, cela donnerait au Val-d'Oise une gare du Grand Paris Express à Villiers-le-Bel/Arnouville.

De plus, à l'occasion des études de définition que la Société du Grand Paris serait amenée à conduire, une deuxième gare dans cette partie urbanisée du Val-d'Oise pourrait être étudiée à la hauteur de l'hôpital de Gonesse par exemple.

Sans ce corollaire de la ligne 17 bis avec une ou deux gares, ce scénario n'aurait pas eu de sens.

Les avantages de ce scénario :

- Préserver des terres agricoles, éviter de nouvelles surfaces d'artificialisation des sols
- Ne pas augmenter l'offre de zones d'activité dans un secteur qui compte encore beaucoup de disponibilités (cf. chapitre 1) et à un moment de faible demande

Pour la mise en œuvre d'un tel scénario, deux actions devraient être rapidement engagées. Il faut lancer le processus de la mutation agricole à une échelle de la Communauté d'Agglomération et pas seulement à celle du Triangle de Gonesse. Pour la réussir, il faut faire converger les trois acteurs que sont les agriculteurs qui souhaitent s'engager dans cette mutation, l'association CARMA avec ces deux projets (et notamment « RISOME ») et la SEMMARIS, porteur du projet RUNGIS-NORD. Une structure commune de gestion de ce projet-là pourrait être initiée, en bénéficiant de financement « Territoires d'Avenir » du PIA, que pourraient compléter Région et département.

A cette structure de gestion, pourrait être confié le soin de poursuivre une auscultation fine de l'état des sols et de leur niveau de pollution. En effet si des campagnes de sondage ont été menées par Grand Paris Aménagement à grande échelle sur ce territoire, si des études plus fines ont été conduites par la Société du Grand Paris sur le secteur de la gare, ces études ont été conduites en vue d'aménagement et d'urbanisation et non en vue d'un devenir agricole. Les résultats de ces sondages montrent que, par endroits, et sans généraliser à toute la zone, des éléments de pollution peuvent être présents.

C'est aussi à l'aune de cette question que pourra s'envisager l'avenir agricole et/ou horticole. En effet dans le cas de production horticole, la question de la pollution des sols n'a pas le même impact.

Dans ce scénario de non-urbanisation du Triangle de Gonesse, la possibilité pourrait être ouverte à la Communauté d'Agglomération de Roissy – Portes de France, d'amender son SCOT en vue de réserver d'autres zones à l'ouverture potentielle à l'urbanisation à terme.

5 – Conclusion et synthèse

En résumé de ce rapport, 15 propositions peuvent être énoncées pour ce secteur Est du Val-d'Oise qui mérite clairement de par sa situation sociale une attention particulière :

- 1 Acter le principe et lancer les études et procédure nécessaires à l'adjonction d'une ligne 17 bis au schéma du Grand Paris Express avec une gare à Villiers-le-Bel/Arnouville et peut-être une deuxième à la hauteur de l'hôpital de Gonesse (mise en service à Horizon 2030)
- 2 Poursuivre le dialogue avec les élus du Val-d'Oise et de la Région Île-de-France à l'occasion de la réalisation du barreau Roissy-Picardie et acter en tout état de cause l'interconnexion à la gare de Survilliers/Fosses
- 3 Prolonger le T 11 jusqu'à Argenteuil via la Grande Ceinture dans un premier temps avant la réalisation de la nouvelle infrastructure, en procédant aux travaux nécessaires au droit de la gare d'Epina y pour une mise en service au plus tard en 2025
- 4 Poursuivre les études quant à une prolongation du T 5 (Saint-Denis / Sarcelles) vers Le Bourget
- 5 Confirmer l'interconnexion de la ligne H à Saint-Denis Pleyel, en regardant les alternatives possibles pour rendre la correspondance facile
- 6 Poursuivre les deux projets de BHNS à partir de Garges – Sarcelles RER et de Goussainville RER vers la zone d'emploi de Roissy
- 7 Engager les études nécessaires à la réalisation d'une connexion directe du Port de Gennevilliers à la Grande Ceinture à hauteur d'Argenteuil / Epina y pour le fret ferroviaire
- 8 Engager les procédures nécessaires à l'ouverture à l'urbanisation de la zone prévue (125 ha) au SDRIF et au SCOT à Goussainville pour y implanter les installations terminales du projet EURO CAREX et le futur MIN-Nord de la SEMMARIS, projets créateur d'emplois
- 9 Faire du territoire de Roissy – Portes de France, un symbole de la mutation agricole de l'Île-de-France en y implantant une structure de gestion pluri-partenaire apte à fédérer les énergies, et financée pour partie par le PIA « Territoires d'Avenir »
- 10 Confirmer les engagements de l'ANRU au travers du NPNRU pour cinq quartiers de l'Est du Val-d'Oise à hauteur de 110 à 120 Millions d'euros

- 11 Développer la formation initiale et continue dans ce territoire de l'Est du Val-d'Oise
 - Lancer les « cités éducatives » prévues sur 2020/2022 à Sarcelles, Villiers-le-Bel et Garges-Lès-Gonesse
 - Créer un nouveau lycée à « vocation internationale », en étudiant les possibilités d'y adjoindre des formations supérieures de type BTS
 - Développer l'IUT de Sarcelles au sein de l'Université de Cergy-Pontoise avec la création d'un quatrième département
 - Lancer à partir des bases existantes un plan de développement des formations numériques dans ce territoire
- 12 Elaborer un plan en faveur des équipements sportifs de proximité, financé en partie par l'ANRU et l'Agence Nationale du Sport
- 13 Acter le financement du « Centre National des Arts de la Rue » prévu à Garges-Lès-Gonesse
- 14 Lancer le projet « Garges-Paysage » et acter son financement
- 15 Enfin un arbitrage doit être rendu sur le devenir du Triangle de Gonesse à partir des trois scénarios proposés

Ces 15 propositions ne sont pas à prendre ou à laisser. Elles méritent d'être discutées, amendées, complétées. A l'issue d'une phase de concertation entre le Gouvernement et les différentes collectivités concernées, elles pourraient faire l'objet d'une partie spécifique du prochain CPER, du fait de l'attention que ce territoire mérite.

Remerciements

Aux services de l'Etat :

- Préfet de Région : Michel CADOT
Et ses services, notamment la DRIEA
(Directrice E. GAY)

- Préfet du Val-d'Oise : Amaury de SAINT QUENTIN
Et ses services, notamment la DDT 95
(Directeur M. MOURLON)

- Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR)
(Directrice Générale : D. ALBA
Pilote pour ce projet : C. BLANCOT)

- Institut Paris-Région (IPR)
(Directeur Général : F. AWADA
Pilote pour ce projet : C. DIGUET)

- Rectrice de l'Académie de Versailles : Charline AVENEL
(DASEN 95 : H. COSNARD)

