

## **AVIS DU COLLECTIF POUR LE TRIANGLE DE GONESSE SUR LA LIGNE 17 NORD**

*Le Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG) regroupe les associations de la Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise qui interviennent contre le projet de centre commercial et de loisirs EuropaCity, sur le Triangle de Gonesse. Il a participé à la concertation de fin 2014 sur le projet de la ligne 17 nord du métro automatique Grand Paris Express. Un an et demi après, il souhaite donner un avis sur le projet présenté en enquête publique.*

### **Préambule : Saucissonner et accumuler les procédures**

De façon délibérée, les porteurs des projets ZAC du Triangle de Gonesse, ligne 17 nord et EuropaCity ont décidé de poursuivre des procédures administratives indépendantes les unes des autres, ce qui est contraire aux règles démocratiques et que le CPTG conteste.

Comme si le saucissonnage ne suffisait pas, les calendriers se catapultent entre trois procédures de nature différente : un dossier mis en « consultation publique » pour un mois par l'EPA Plaine de France pour la ZAC du Triangle de Gonesse, au moment où une enquête publique d'un mois sur la ligne 17 nord est organisée par la Société du Grand Paris (SGP), en plein milieu d'un débat public de 3 mois ½ conduit par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) sur le projet EuropaCity. Sans oublier l'absence totale de concertation au Nord du Triangle de Gonesse sur un golf de 90 ha porté par la commune de Roissy, sur un PRIF.

L'étude approfondie des différents dossiers est impossible pour des bénévoles associatifs dont beaucoup exercent une activité professionnelle et c'est encore plus vrai pour les personnes moins expérimentées. Tout ceci ne peut que contribuer à la faible participation des habitants des territoires concernés. Sur la forme, le CPTG exprime la plus vive protestation contre le saucissonnage de procédures différentes et leur accumulation au même moment.

### **Introduction : Pour le CPTG, le débat sur la question de l'opportunité de la ligne 17 nord n'est pas clos**

Nous relevons page 32 pièce J, Bilan de la concertation avant enquête publique :

*« La SGP a précisé que cette phase de concertation portait sur les enjeux propres à chaque gare de la ligne 17 nord : accès, travaux, problématiques foncières, nuisances, interconnexions, etc.*

*Les débats publics portant sur l'opportunité du projet ont eu lieu fin 2010/ début 2011. »:*

C'est bien là ce que conteste le CPTG. Le débat public de 2010-2011 portait sur deux projets recouvrant des affrontements entre deux visions du développement des transports en commun de l'Île de France : Le Grand Paris porté par l'état contre Arc Express défendu par le conseil régional. Le débat public s'est terminé sur un compromis entre les deux projets, devenu Grand Paris Express.

Pour le CPTG il n'est pas acceptable de considérer que le débat public sur l'ensemble du projet a permis de régler la question de l'opportunité de chaque ligne et de chaque gare. C'est bien sur cette opportunité que nous voulons nous exprimer et non sur la couleur du revêtement des gares.

### **1/ La ligne 17 Nord ne répond pas aux objectifs généraux du réseau Grand-Paris-Express**

Par rapport aux objectifs :

#### a/ limiter l'usage de la voiture en faveur des transports en commun

L'ensemble de la ZAC Triangle de Gonesse avec la gare du même nom, implantée en zone actuellement agricole génèrerait 290 000 déplacements supplémentaires par jour. Ainsi, la gare Triangle de Gonesse n'engendre pas un report de mode de transport de la route vers le métro, elle répond à une demande de transport nouvelle. La gare, en permettant la création d'une nouvelle ZAC contribue à l'accroissement du transport, qui serait au minimum pour moitié routier.

L'autoroute A1 qui voit passer 190 000 véhicules/ jour est-elle en mesure d'accepter un flux journalier supplémentaire de 145 000 déplacements ?

#### b/ faciliter les échanges entre zones d'activités et zones de résidence ?

En dehors d'un quartier de Blanc-Mesnil proche de la gare du Bourget et d'habitants de Villepinte près du Parc des Expositions, la ligne 17 Nord relie des pôles d'emplois entre eux, ce qui d'après l'Enquête Globale des Transports (EGT 2010) ne représente que 3% des besoins de transports en IDF.

**Aulnay-sous-Bois la plus grosse ville** du territoire (82 000 habitants et 25 400 actifs) n'est pas desservie.

En plus, il ne s'agit pas tant de pôles d'emplois existants :

Le Bourget, actuellement 7 000 emplois

Triangle de Gonesse = 0

PIEX Villepinte : 3 000 emplois

Roissy : 83 500 emplois

Le Mesnil-Amelot : 800 habitants, 500 actifs.

... Que de pôles futurs, ce qui représente un étalement urbain censé être évité par le Grand Paris Express

Pôle aéronautique du Bourget et projet l'Aigle

Europa City + ZAC et son pôle d'affaires

Extension du PIEX- Villepinte

Aérolians (200 ha) + Colisée à Tremblay

Urbanisation au Nord de Roissy sur le 77

Il nous semble bien périlleux de réaliser pour la ligne 17 N un tel investissement public, basé sur une hypothèse de 40 à 50 millions d'usagers, dont selon le Commissaire général à l'investissement « *pratiquement la moitié* » serait à destination du seul projet privé EuropaCity, dont l'avenir reste incertain.

Le pôle de Roissy après 40 ans d'existence génère 80% de flux automobiles, il paraît bien aléatoire qu'EuropaCity atteigne son objectif de 50% de transports en commun, alors qu'il prétend fonctionner 24 h/ 24, tout comme Roissy.

#### c/ Réduire les temps de trajet

Cet objectif concerne assez peu le territoire, compte tenu des besoins non couverts pour les principaux pôles d'habitat, qui continueront à utiliser les lignes B et D du RER.

Les travailleurs de Roissy, dont 70% sont postés, continueront à venir en voiture. D'ailleurs, les plus nombreux habitent au Nord de l'Île de France et en Picardie.

#### d/ desservir des territoires socialement fragilisés

Cette ligne desservant un pôle d'aviation d'affaires, un centre commercial qui se veut de luxe, le parc des expositions pour du tourisme d'affaires, et un grand aéroport international ne répondent pas aux besoins des populations modestes ; et il n'y aura pas de rabattements des habitants de ces zones d'habitat social vers ces gares.

La ligne 17 N ne dessert pas les principaux quartiers sensibles suivants:

Gonesse : La Fauconnière, mais le Triangle hors la ville de Gonesse

Stains : le Clos St Lazare

Sarcelles : les Lochères

Garges- lès-Gonesse : la Muette, la Dame Blanche, les Doucettes

Goussainville

Villiers le Bel : Derrière les murs de Montseigneur : Le Puits-la Marlière

Aulnay : les 3000 et la Rose des vents, etc...

## **Pour conclure, la ligne 17 N constitue une exception dans le réseau du Grand-Paris-Express**

La seule qui ne dessert QUE des pôles d'emplois, et en plus pas forcément existants, donc qui sert non pas à faire « de la ville sur la ville » mais de l'étalement urbain.

La seule gare dans une zone interdite aux logements, donc avec zéro habitant.

La seule ligne en radiale qui ne se termine pas par une boucle en rocade (comme la ligne 18 du plateau de Saclay, dont l'utilité n'est pourtant pas démontrée).

Donc au service de grands projets de grands groupes, pas au service de la population.

Roissy-Cœur de pôle (7 communes dont Gonesse, Roissy, le Bourget, Villepinte, Tremblay) avec ses 150 000 emplois pour 65 000 actifs génère 15% de flux locaux, 85% de flux lointains de toute l'Ile-de-France + la moitié de la Picardie. C'est le type même du pôle totalement décalé avec son territoire. Les projets en gestation sont de même nature, avec une aggravation pour la gare Triangle de Gonesse qui génère 100% de flux venant de l'extérieur. Une contradiction absolue avec les objectifs affichés du Grand-Paris-Express, qui propose de diminuer l'étalement urbain en faisant des logements et des activités près des gares.

## **2/Sur l'intérêt socio-économique de la ligne 17 nord :**

Les avis critiques de l'Autorité environnementale et du Commissaire général à l'investissement sont assez concordants.

Pour l'Ae , page 19 : *« L'Ae constate que le TRI (taux de rentabilité interne) du projet est le plus faible de ceux des lignes du GPE qu'elle a eu à examiner et qui ont été établis avec une méthode identique. Elle relève également qu'en ne retenant que les critères habituels, c'est-à-dire sans prendre en compte les effets dits économiques, la VAN (valeur actuelle nette ou bénéfice net actualisé) du projet serait négative dans toutes les hypothèses étudiées, ce qui n'a pratiquement jamais été le cas pour les dossiers d'infrastructures de transports qui lui ont été soumis ».*

Pour le Commissaire général à l'investissement :

Page 28 : *« L'aléa principal est lié à la non réalisation possible d'EuropaCity, projet qui à lui seul, engendrerait pratiquement la moitié du trafic futur de la ligne 17 nord. »*

Page 53, *Eléments de conclusion* : *« Telle que calculée par la SGP, la VAN classique, limitée aux impacts du projet sur les transports, est négative. Il n'est pas exclu cependant, compte tenu de ces sous-estimations de trafic, et si les trois principaux équipements se développent comme anticipé (Roissy, PIEX et Triangle de Gonesse), qu'elle ne soit que faiblement négative, voire même positive, à condition toutefois que les coûts de construction et d'exploitation aient été correctement estimés, et que leur maîtrise en soit assurée. (Pour information, la ligne 15 dont les travaux viennent de démarrer, enregistre un dépassement qui est déjà de +10%). Il est toutefois nécessaire de mentionner le rôle particulier joué par EuropaCity : le développement de ce grand centre est totalement dépendant de la réalisation de la ligne 17 nord. Mais la rentabilité « classique » de celle-ci est elle-même totalement dépendante de la réalisation d'EuropaCity : si ce centre n'était pas construit, la valeur actuelle « classique » du projet serait réduite de 350 M€ et redeviendrait sans doute négative. »*

Ces citations des rapports des deux autorités institutionnelles ne sont pas les seules qui indiquent le faible intérêt pour les populations, non seulement de la gare Triangle de Gonesse, mais de l'ensemble de la ligne 17 nord. Il s'agit là de l'intérêt faible de la ligne pour l'ensemble des usagers des transports en

communs régionaux. A cela, le CPTG ajoute l'absence d'intérêt pour les habitants du territoire traversé par la ligne, du Val d'Oise et de la Seine Saint Denis, dont très peu habitent à proximité des gares prévues. Les habitants de Gonesse qui se déplacent très majoritairement vers Paris, prendront le BHNS vers la gare du RER D et non vers celle de la ligne 17 nord.

Tout ceci est en contradiction avec les affirmations de la SGP dans ses réponses aux critiques exprimées lors des réunions publiques.

### **3/Sur la gare du Mesnil Amelot :**

Pour l'Ae dans la synthèse de son avis en page 3, le premier des enjeux environnementaux du projet concerne : *« L'ouverture à l'urbanisation du Triangle de Gonesse et l'incitation à une urbanisation diffuse au nord de l'aéroport de Roissy, consommatrices d'espaces naturels et agricoles. »*

Pour le Commissaire général à l'investissement, *« il paraît indispensable que soit entreprise au plus tôt une réflexion sur les conséquences de la nouvelle tarification des transports en commun de l'Ile-de-France, à la fois en ce qui concerne les risques d'étalement des constructions que l'accroissement des déficits d'exploitation. A cet égard une réflexion particulière sur le rôle, ou même l'intérêt, de la future gare du Mesnil-Amelot mériterait d'être entreprise. »*

L'évolution dans le temps, des cartes sur la répartition du lieu de résidence des salariés de l'aéroport de Roissy indique une dispersion de plus en plus importante au nord de l'aéroport, couvrant 200 communes de Picardie. Ce qui rend sans effet les efforts d'investissement dans les transports en commun en Ile-de-France pour réduire l'usage de la voiture par les salariés de la plateforme. La gare du Mesnil-Amelot serait un accélérateur de cette dispersion vers le nord au moment où il faudrait la réduire pour diminuer l'usage de la voiture. La pression des agents immobiliers sur les maires des villages au nord de Roissy en sera décuplée pour accroître les ouvertures à l'urbanisation et d'immenses zones de parking seraient à prévoir pour cette gare. Le CPTG si la ligne 17 nord est mise en chantier, préconise le terminus sur la plateforme de l'aéroport.

### **4/La concurrence entre la ligne 17 Nord et CDG Express :**

**Elle a été soulignée dès la publication du rapport Auzannet de décembre 2012. Tant que les décideurs éviteront de décider, rien ne sera définitif.**

CDG Express est un projet de liaison directe entre l'aéroport de Roissy et Paris-gare de l'Est. Actuellement le RER B passant par la gare du Nord ne capte que 19% du trafic entre Paris et l'aéroport. Le reste se retrouve dans les taxis, les bus ou les voitures bloqués dans les bouchons des autoroutes A1 et A3. Cet équipement régional d'initiative ADP et SNCF compléterait l'équipement international qu'est l'aéroport de Roissy et répondrait aux demandes récurrentes des touristes qui classent l'arrivée à Roissy comme l'une des moins accueillantes du monde.

Contre toute logique économique, le gouvernement n'a toujours pas tranché sur la concurrence des deux projets. C'est ainsi que le 13 octobre 2014, le Premier Ministre Manuel Valls *« soutient les projets qui structurent le Grand Paris et pense à l'aménagement du Triangle de Gonesse avec le projet EuropaCity »*. Il anticipe la réalisation de la ligne 17 nord jusqu'à Roissy pour 2024 et annonce CDG Express pour 2023.

A son tour, le Ministre des Affaires étrangères de l'époque Laurent Fabius, également en charge du tourisme a reçu le 25 novembre 2014 le député maire de Claye-Souilly, Yves Albarello. Concernant CDG Express le Ministre a déclaré, *« il faut le faire, et vite, et même plus vite que prévu »*.

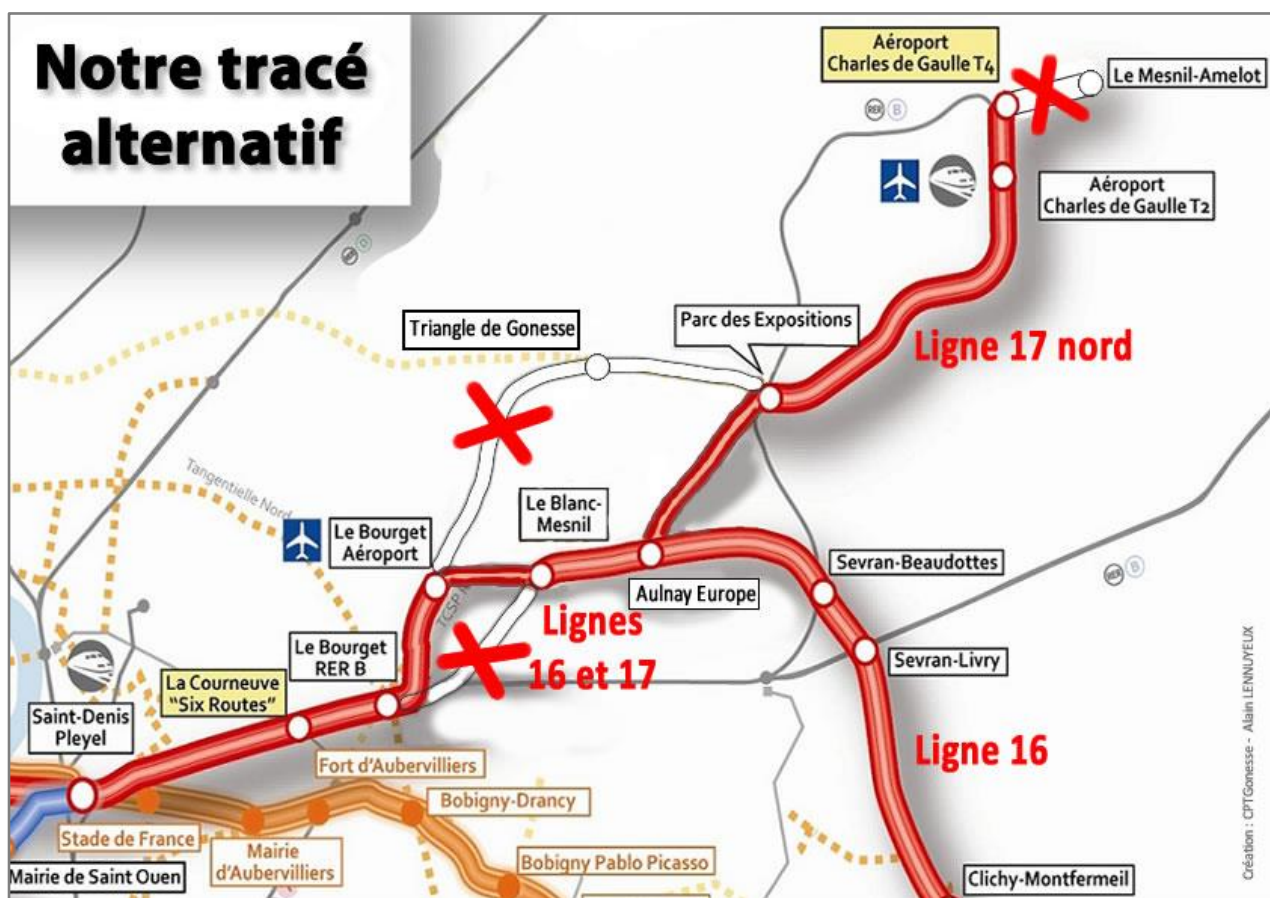
En phase d'étude, le gouvernement prend la décision politique d'accélérer à la fois le calendrier des deux projets, alors que sur le plan technique, le chantier de la prolongation de la ligne 14 jusqu'à Pleyel s'avère beaucoup plus délicat que prévu et accuse un retard estimé à deux ans... Et la décision attendue par le rapport Auzannet est toujours repoussée à plus tard.

Avec l'enquête publique annoncée de mi-juin à mi-juillet 2016 et en l'absence de décision, la course entre les deux projets continue...

## Pour toutes ces raisons, le CPTG défend une proposition alternative :

Pour la SGP le seul scénario pour la ligne 17 nord est d'être « en appui de l'essor de la zone du Triangle de Gonesse » page 76 pièce H.

Pour le CPTG la gare Triangle de Gonesse de la ligne 17 nord est totalement dépendante de l'évolution du projet de ZAC, qui lui-même dépend du projet EuropaCity. Aujourd'hui rien n'est sûr. La SGP refuse l'étude d'un scénario prenant en compte cette incertitude. Le CPTG renouvelle sa proposition de tracé alternatif dans le cas où l'urbanisation du Triangle de Gonesse ne serait pas réalisée, sans une remise en cause de la totalité de la ligne 17 nord. Cette solution déjà envisagée dans le rapport Auzannet, pour desservir l'aéroport du Bourget par la ligne 16 dans le cas d'un report de la réalisation de la 17 nord, après la gare Le Bourget RER et avant la gare du Blanc Mesnil. Le CPTG propose l'origine de la ligne 17 nord en gare Aulnay Europe. Ce tracé alternatif permet de relier toujours l'aéroport du Bourget et d'introduire dans la desserte par la ligne 17 nord, la partie nord de la commune d'Aulnay sous-Bois, dense en logements et éloignée de la gare du RER B d'Aulnay.



### Conclusion :

Pour les raisons ci-dessus, le CPTG donne un avis défavorable à la réalisation de la ligne 17 Nord.

Le CPTG considère prioritaire les investissements pour

- l'amélioration des RER B et D,
- L'accélération de la mise en service de la tangentielle nord,
- le prolongement du tram T5 de Garges-Sarcelles jusqu'à Le Bourget RER,
- la création d'une branche du T5 vers Villiers-le-Bel,
- l'interconnexion de la ligne H avec le métro automatique GPE à Saint Denis Pleyel.

Dans le cas où la SGP maintiendrait la ligne 17 nord pour desservir le Parc des Exposition Villepinte et l'aéroport de Roissy, le CPTG propose le tracé alternatif ci-dessus.

**ANNEXE :**  
**ANALYSE DE CINQ BASSINS de MAIN-D'ŒUVRE**  
**DU VAL D'OISE ET DE SEINE-ST-DENIS**

**DEFINITIONS**

**Pôle d'emploi** : concentration d'activités et d'entreprises qui génère une attraction sur le territoire environnant.

**Bassin d'emploi** : aire d'attraction d'un pôle d'emplois. Les flux domicile-travail sont centripètes.

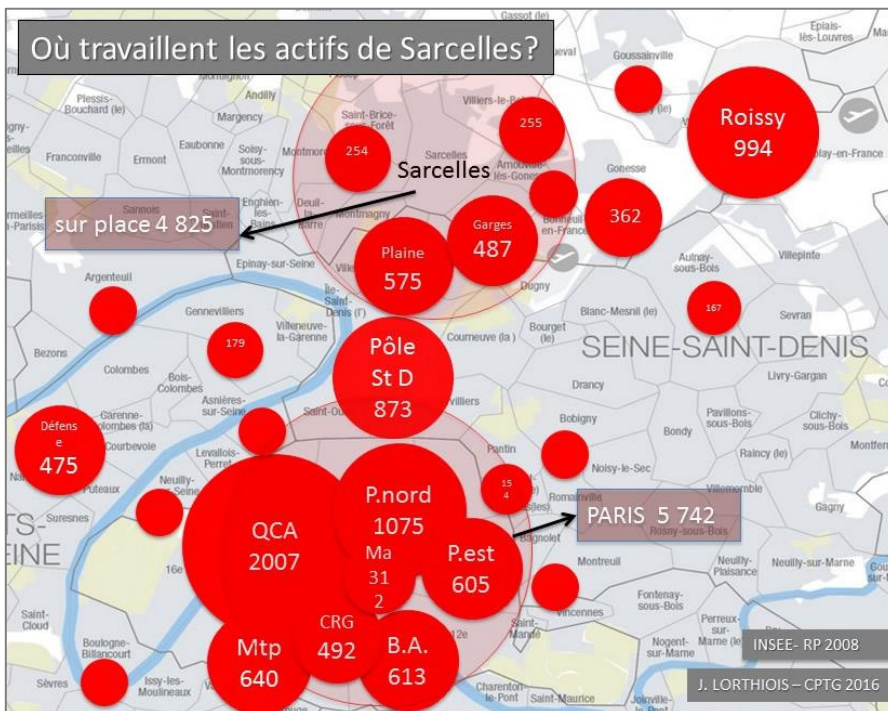
**Pôle de main-d'œuvre** : concentration d'actifs qui génère une diffusion de travailleurs sur le territoire environnant.

**Bassin de main-d'œuvre** : aire de diffusion d'un pôle de main-d'œuvre. Les flux domicile-travail sont centrifuges.

*A l'appui de notre analyse, nous nous sommes concentrés sur 5 bassins de main-d'œuvre pour lesquels nous avons réalisé des cartes de flux<sup>1</sup> : trois dans le Val d'Oise (Sarcelles, Goussainville, Villiers-le-Bel) ; deux en Seine-Saint-Denis (Aulnay-sous-Bois, Blanc-Mesnil). Nous n'avons pas réalisé de cartes de bassins d'emplois, parce que dans Val-de-France, il n'y a pas de pôle d'emplois significatif (Sarcelles la plus grosse ville n'a pas assez d'emplois pour ses propres habitants) ; et côté Seine-St-Denis, nous nous heurtons à un vide statistique pour le principal pôle d'emplois de « Terres d'envol », Aulnay-Sous-Bois dont les attractions ont dû à la fois diminuer et être redessinées depuis la fermeture de PSA (8 000 emplois), postérieure au dernier recensement INSEE des flux domicile-travail (2008). Bien entendu, les déplacements ne se limitent pas aux liaisons liées à l'emploi, mais s'agissant des flux les plus longs, les plus contraints et les plus pénibles, nous estimons que ces 5 études de cas expriment bien les spécificités du territoire et des besoins de transports des habitants, au regard de la nouvelle offre de la ligne 17 Nord, malgré les limites du champ d'observation.*

N.B. Sauf indications, l'ensemble des chiffres datent de 2008.

**CAS DE SARCELLES :**



57 000 habitants, 30 000 actifs chômeurs compris. 20 800 actifs ayant un emploi. Actifs sarcellois ayant un emploi qui travaillent à Sarcelles = 4 825 travailleurs.

*Puisque c'est la ville la plus déficitaire en nombre d'emplois du territoire d'étude, c'est théoriquement la ville la plus utilisatrice potentielle d'une radiale périphérie / centre d'agglomération.*

On observe que ceux qui travaillent à l'extérieur ont des besoins de déplacements Nord-Sud (tramway T5 Sarcelles-St Denis, ligne D du RER, etc.), alors que la ligne 17 N est SW / NE. Il ne suffit pas qu'il y ait une offre de nouvelle radiale pour les

communes-dortoirs, encore faut-il qu'elle soit orientée dans la bonne direction.

<sup>1</sup> Nous n'avons fait figurer QUE les flux supérieurs à 100 actifs.

Les flux vers Paris (5 742) sont près de 6 fois supérieurs à ceux de Roissy (994, 4,7% des actifs ayant un emploi). Ils se répartissent ainsi :

QCA : quartier central des affaires (1 <sup>er</sup> - 2e ; 8-9e, 16-17 <sup>ème</sup> ) :	2 007	travailleurs
Paris Nord (10 <sup>e</sup> +11 <sup>e</sup> + 18e ) :	1 075	
Paris Est (19e + 20e) :	605	
Bercy-Austerlitz (12e-13e)	613	
Montparnasse (14e-15e)	640	
Marais (3e-4e)	312	
Centre Rive gauche (5e-6e-7e)	492	

Et si on rajoute toutes les communes situées dans un cône Sud :

Paris	5 742	travailleurs
La Défense :	475	
Le pôle de St Denis (+ St Ouen Aubervilliers ) :	873	
Plaine commune :	575	
Montreuil - Bobigny :	<b>soit plus de 9 054 flux : 9 fois plus que Roissy.</b>	

*On voit que la ligne 17 Nord ne sert guère pour les Sarcellois : les actifs qui vont vers le Sud ne vont pas se déporter à l'Est. Et ceux qui vont vers le Nord-Est (Roissy 994 ; Gonesse 362) ne vont pas se déporter au Bourget ou à la gare Triangle de Gonesse et faire un crochet par Villepinte, alors qu'ils peuvent aller directement à Roissy côté Val d'Oise par la route.*

***Les emplois de Roissy étant postés à 70%, ils ne sont pas desservis par transports en commun en nocturne, c'est pourquoi 90% du personnel viennent actuellement en voiture. Le permis est d'ailleurs exigé dans les offres d'emplois du pôle aéroportuaire et il existe des facilités offertes par les entreprises : remboursement de frais de carburant, parkings gratuits.***

### Cas de GOUSSAINVILLE

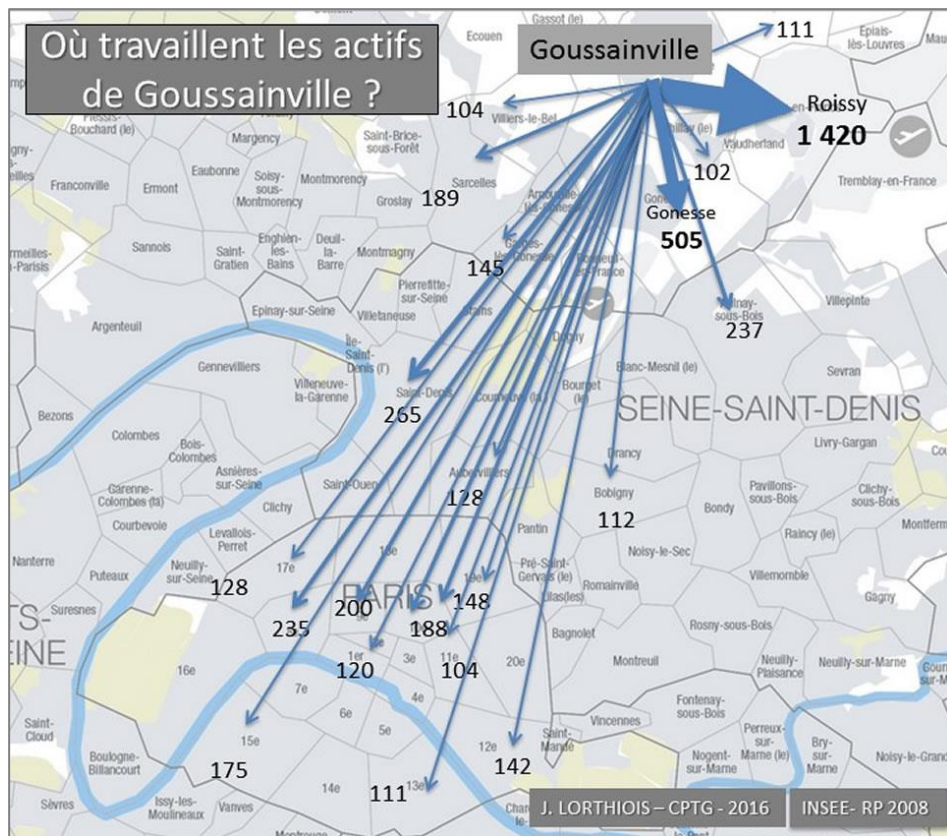
Une ville 2 fois moins grosse que Sarcelles : en 2012, 31 300 habitants, 8 000 emplois. Population active totale (y compris les chômeurs) 14 727 ; actifs ayant un emploi : 12 193 en 2009.

Là encore, en dehors d'une

attraction évidente vers les deux communes voisines,

- Roissy (1 420, soit 11, 6% des actifs ayant un emploi, 9,6% des actifs - chômeurs compris) et Gonesse (505) ;

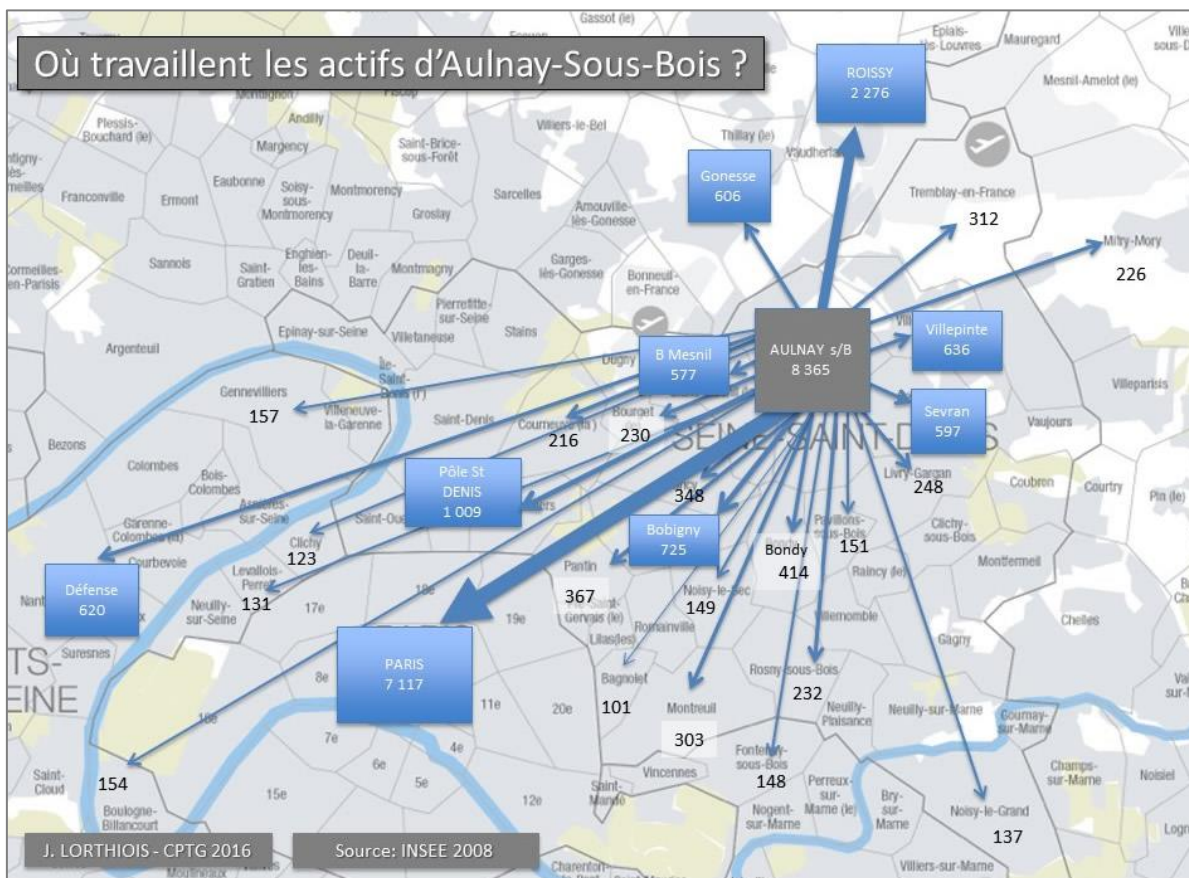
- les flux sont essentiellement vers Paris orientés Nord-Est/ Sud W (le long du RER D).



**Les flux vers Roissy /Gonesse étant très courts (et relativement faibles) se résolvent par des transports de proximité (voiture et éventuellement bus).**



## CAS d'AULNAY-SOUS-BOIS



Il s'agit de la plus grande ville du territoire (82 000 habitants), pôle d'emploi historique (31 300 postes) qui structurait l'espace local, avant que Roissy vienne bouleverser cet équilibre. Le taux d'emploi sur place est élevé (8 400 postes, pour 32 300 actifs ayant un emploi, soit 26%, un actif occupé sur 4).

*Nous ne savons malheureusement pas comment a évolué la situation, après le séisme de la fermeture de PSA. Le bassin de main-d'œuvre de forme relative circulaire (qui contraste par exemple avec le cône très étroit d'une commune-dortoir comme Goussainville) reflète bien les liens importants entre la ville et son espace environnant.*

5 000 aulnaisiens travaillent dans un rayon de quelques kilomètres, dans un éventail ouvert qui exprime des besoins de desserte de proximité (bus). Dans un cercle plus lointain, on se rend compte que la tangentielle Nord en rocade, sécante à ce cercle, est beaucoup plus appropriée qu'une radiale. Les flux vers Roissy (2 300 actifs) sont 3 fois moins importants que ceux vers Paris (7 100) et sont desservis par le RER B, dans le « bon sens » par rapport à la saturation de la ligne périphérie / centre.

*La gare Triangle de Gonesse ne représente aucun intérêt pour les habitants d'Aulnay, les qualifications de cette ville ouvrière étant supérieures à celles de Val-de-France (38% de niveau Bac et plus, contre 32% pour l'Est du Val d'Oise) très éloignées des filières de métiers tertiaires proposées par EuropaCity. Les besoins de transports de la main-d'œuvre aulnaisienne sont clairement à majorité vers le Sud et le futur hub de Saint-Denis Pleyel apparaît particulièrement stratégique pour la ville.*

## CAS DU BLANC-MESNIL

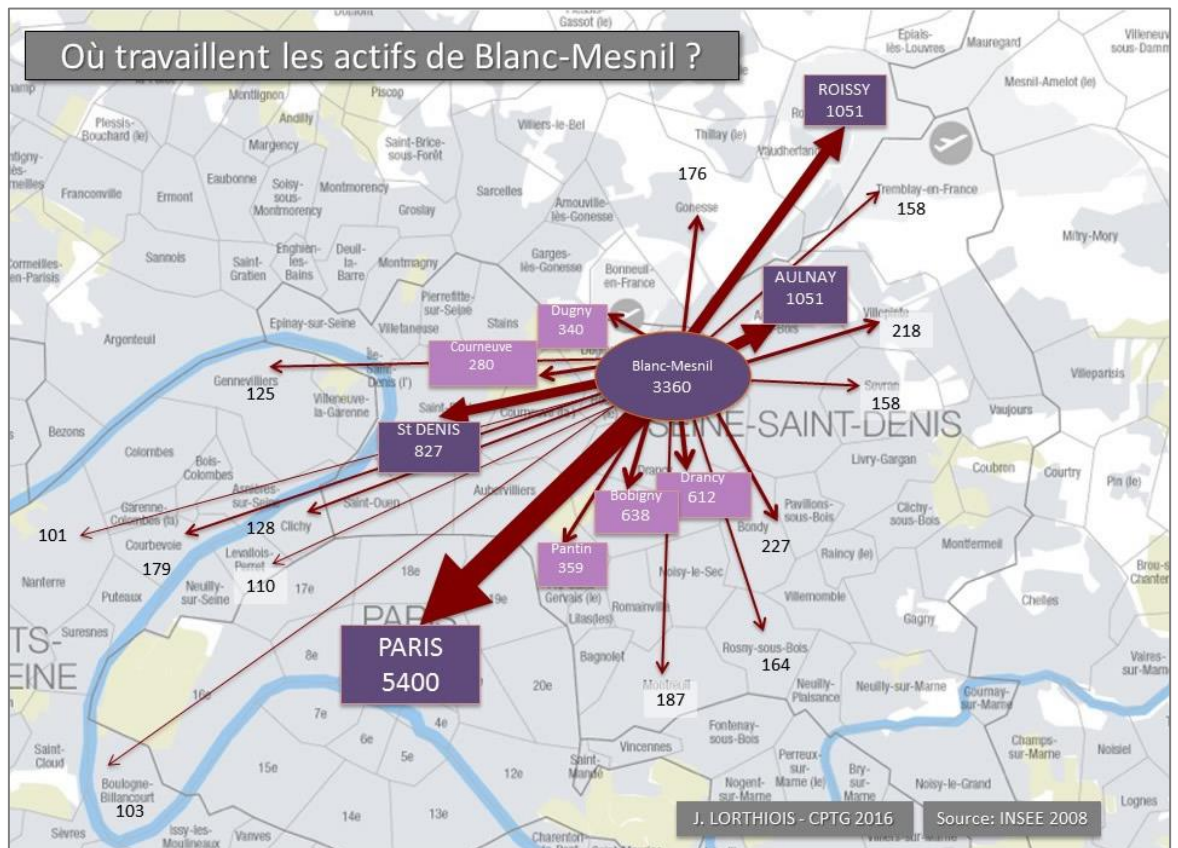
*A l'inverse d'Aulnay-sous-Bois, cette ville de 51 000 habitants et de 22 400 actifs (chômeurs compris) est fortement déficitaire en emplois (11 300, soit un taux d'emploi de 0,47, moins d'un emploi pour 2 actifs).*

Constatons toutefois que les destinations des blancs-mesnilois s'effectuent dans un **relatif rayon de proximité** : un millier de travailleurs vers Aulnay (desservi par le RER B), 3 000 dans un cercle séquano-dyonisien qui va de Dugny à Villepinte.

1 400 actifs vont vers le Nord, dont un millier à Roissy et des flux très modestes vers Tremblay et Gonesse. Notons 800 actifs qui travaillent sur le pôle de St Denis (qui comprend aussi St Ouen et Aubervilliers) et 700 vers le Nord 92 (Défense comprise).

Mais l'essentiel des flux lointains se dirigent vers

Paris, notamment 1 840 actifs vers le Quartier Central des Affaires (QCA, 1<sup>er</sup>- 2<sup>e</sup> ; 8-9<sup>e</sup>, 16-17<sup>ème</sup>) ; 1100 vers le pôle de Paris-Nord (10<sup>e</sup> +11<sup>e</sup> + 18<sup>e</sup>) et 640 vers les quartiers populaires de l'Est parisien (19<sup>e</sup>-20<sup>e</sup>).



*Il est intéressant de voir que le nombre de blanc-mesnilois qui travaillent à Aulnay ou à Roissy est strictement identique, alors que la première destination concentre 3 fois moins d'emplois (mais bien plus près) que la deuxième. En dehors de Roissy, les liens vers le Val d'Oise sont très faibles (cf Gonesse, 176 actifs). La gare Triangle de Gonesse de la ligne 17 N n'a aucun intérêt pour la ville, à la différence de celle du Bourget, qui dessert le Sud du Blanc-Mesnil. Là encore, le réseau de bus, la tangentielle Nord et le hub de Saint-Denis Pleyel sont d'une importance stratégique.*

31mai 2016

**Jacqueline LORTHIOIS**  
Urbaniste, socio-économiste