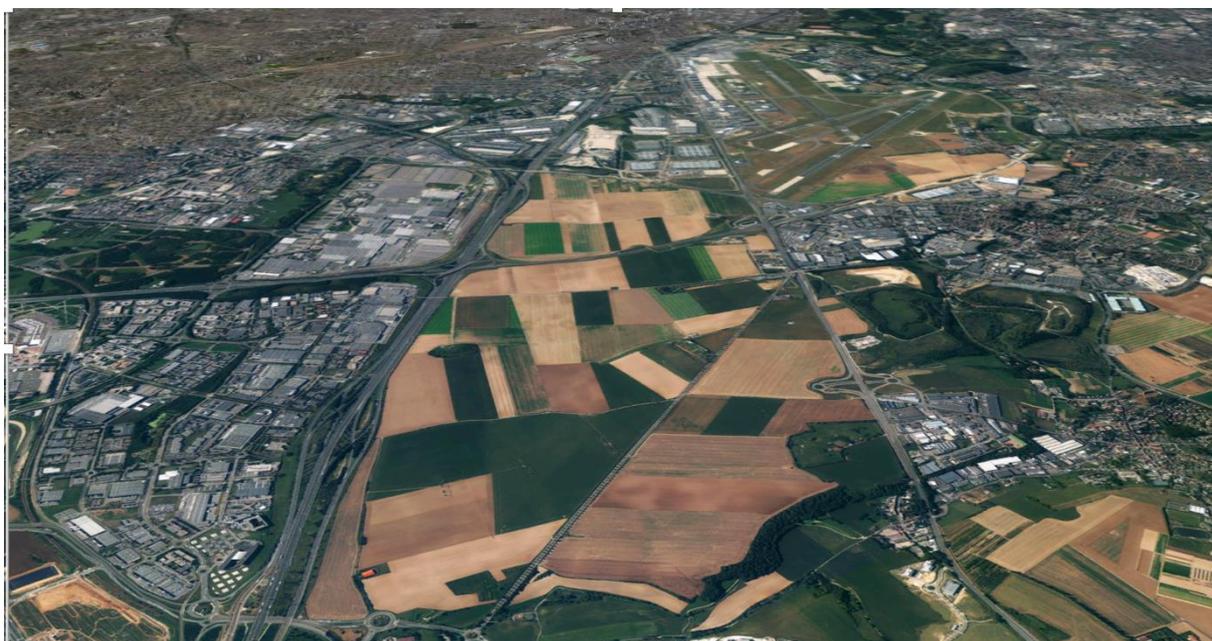




Actualisation des impacts sur l'emploi des 25 projets du Grand Roissy



Le Triangle de Gonesse dans la Plaine de France, vue vers le Sud - ©IGN

INTRODUCTION

En consultant le site de la Société du Grand Paris (SGP) chargée de la réalisation du Grand Paris Express, le Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG) a constaté qu'il était fait mention de « **132 000 emplois à terme** » (capture d'écran, figure 1), pour justifier les deux gares de Roissy CDG 2 et 4 de la future ligne 17 Nord Le Bourget/Roissy/Le Mesnil-Amelot.

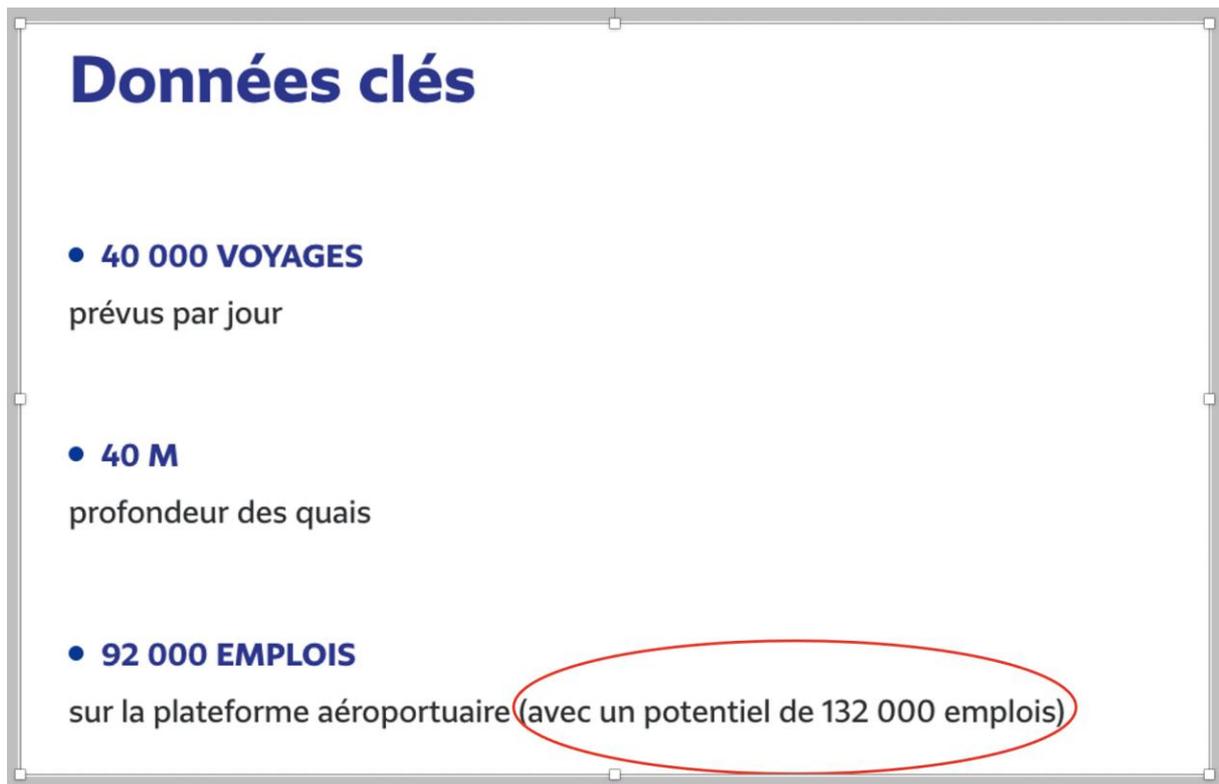


Figure 1 - Capture d'écran du site de la SGP pour les gares de Roissy CDG

Pas de doute : ce chiffre provient de l'étude effectuée en 2012 par le cabinet-conseil ECODEV, commanditée par l'EPA Plaine de France¹, qui a fait l'objet d'une publication en ligne, toujours consultable. À l'époque, la presse s'en était fait largement l'écho, comme en témoigne cet article du Parisien (figure 2).

Cette étude démarrait par un avertissement - dont visiblement ni le commanditaire, ni la presse n'ont tenu compte dans leur politique de communication – qui précisait le champ limité de l'analyse, car il s'agissait d'identifier **uniquement les emplois supplémentaires escomptés**, qu'auraient généré les 25 projets envisagés à cette époque par l'EPA Plaine de France. Ceci ne préjugait nullement de l'évolution par ailleurs **des emplois des activités existantes dans le tissu urbain**, qui pouvaient connaître une récession. C'est d'ailleurs ce qui a été constaté à Aulnay-sous-Bois, avec la cessation d'activité de PSA en 2014 qui a supprimé 3000 emplois à la fermeture, sans compter une estimation

¹ J. L. Husson, S. Chassigneux, J.F. Thouvignon, *Estimation quantitative et qualitative des nouveaux emplois sur le territoire du Grand Roissy*, ECODEV-Conseil, commanditaire EPA Plaine de France, 2012
<http://docplayer.fr/12173839-Estimation-quantitative-et-qualitative-des-nouveaux-emplois-sur-le-territoire-du-grand-roissy.html>

de la CGT de 5000 emplois disparus dans la sous-traitance. Ces derniers n'ont pas à être pris en compte, puisqu'ils peuvent être localisés n'importe où et que l'estimation ECODEV portait uniquement sur les emplois directs.

Rappelons le contexte dans lequel cette étude a été effectuée. Elle s'est appuyée sur les estimations des promoteurs des projets eux-mêmes, basées sur des références à des réalisations quelque peu comparables ou, selon le cas, sur différentes hypothèses de développement des équipements (notamment aéroportuaires). Elle n'avait pas pour objectif de les remettre en cause, mais d'envisager le potentiel théorique d'emplois liés à la pleine réalisation de ces 25 projets, dont certains étaient hypothétiques.

132 000 emplois seront créés à Roissy

Alors que démarrent demain les premiers recrutements pour Aéroville, une étude révèle que les projets autour du Grand Roissy vont générer d'ici à 2030 des milliers d'embauches.

Aéroville embauchera environ 2 500 salariés d'ici à l'an prochain. Le centre commercial de Roissy-Tremblay qui ouvrira ses 84 000 m² et ses cinémas et ses 200 boutiques en octobre, commence à recruter. Demain et jusqu'à la fin juin, la locomotive, Auchan, a programmé, à Goussainville (Val-d'Oise) et dans les villes voisines de Roissy, des sessions de recrutement pour des postes de vente (*lire ci-dessous*). Un peu plus loin, le futur gigantesque complexe de loisirs, culturel et commercial EuropaCity du groupe Auchan, lui, annonce 11 500 emplois directs et 6 500 indirects entre 2021 et 2025.

Au total, les 25 plus importants projets économiques du Grand Roissy et du Pôle Métropolitain du Bourget programmés d'ici à 2030 « vont générer jusqu'à 132 000 nouveaux emplois. » C'est en effet ce que prévoient les économistes du cabinet Ecodéveloppement, dans leur dernière étude commandée par des élus du territoire et mise dernièrement en ligne sur Internet par l'Établissement public d'aménagement Plaine de France (EPA), le grand aménageur de ce territoire.

“Un maximum de riverains doit profiter de ces postes”

Damien Robert, directeur de l'EPA

« Ce document permet d'avoir une idée précise de ces emplois et de travailler sur les formations professionnelles nécessaires pour les pourvoir. Un maximum de rive-



LES PROJETS

1. Carex
2. A-Park
3. Roissy Parc International
4. International Trade Center
5. Extension zone hôtelière Roissy-en-France
6. Aéroville
7. Aérolians Paris
8. Densification Paris-Nord 2
9. Quartier d'affaires du triangle de Gonesse
10. EuropaCity
11. Dôme Arena de 20 000 places
12. Zone des Tulipes
13. Projet Aigle
14. Quartier d'affaires du Bourget

rena de Sarcelles, cette salle de 20 000 places attendue pour 2017 emploiera une centaine de salariés fixes et jusqu'à 500 indirects, selon les événements.

■ La vente et l'hôtellerie en tête

Le cabinet spécialisé Sémaphore a recensé 80 métiers, répartis en 16 grandes familles professionnelles. Parmi les plus recherchées : la vente et le commerce de détail, l'hôtellerie (10 000 nouvelles chambres sont prévues dans le Grand Roissy et la Plaine de France) et la restauration, mais aussi les transports, la logistique et le tertiaire supérieur, en raison de l'arrivée d'un grand nombre d'entreprises dans les différents quartiers d'affaires à l'étude ou en chantier. Les métiers du bâtiment et de la construction auront le vent en poupe. On recrutera également, à une moindre échelle, dans l'aérien.

■ Du BEP à bac + 5

« Les attentes des entreprises vont ainsi se renforcer, à la fois en termes de compétences et de niveaux de qualification », explique Damien Robert. Globalement, les emplois demanderont dans chaque branche une qualification allant du BEP à bac + 5. L'essentiel restera accessible aux personnes peu qualifiées. Pour le commerce, le transport et la logistique, 60 % des profils recherchés seront de niveau CAP ou BEP. Dans le commerce, ils seront 40 %. A l'inverse, dans les secteurs de la construction et de la maintenance aéronautique ou du tertiaire supérieur, 35 % des embauches concerneront des personnes diplômées de bac + 3 à bac + 5.

BÉNÉDICTE AGOUDÉTSÉ

ains doit profiter de ces postes : les entreprises signeront massivement des clauses d'insertion et recruteront localement », assure Damien Robert, le directeur général de l'EPA.

Pour établir ces résultats, les chercheurs ont estimé, de la fin 2011 à l'été 2012 et site par site, le nombre d'embauches et ont aussi recensé les filières professionnelles et le type d'emplois susceptibles d'être créés. Tour d'horizon.

■ Trois vagues de recrutements

Dès l'horizon 2017, environ 26 000 emplois nouveaux devraient apparaître dans le Grand Roissy. La seule construction d'Eu-

ropaCity en nécessite 18 000 directs. Le reste concerne principalement Aéroville, ainsi que l'achèvement du Parc des Tulipes et du quartier d'affaires Roissy Parc International. Une deuxième vague de 75 000 emplois est attendue à l'orée de 2025, car la majorité des projets du Grand Roissy et du Bourget (Seine-Saint-Denis) seront arrivés à leur phase de concrétisation : quartiers d'affaires du Triangle de Gonesse (Val-d'Oise), montée en puissance de l'ITC, ouverture d'EuropaCity, densification de la zone d'activité Paris Nord 2... Enfin, au-delà de 2025, 31 000 nouveaux emplois seront destinés à renforcer l'activité des entreprises du Triangle de Gonesse,

EuropaCity, mais également au Bourget où des sociétés tertiaires sont attendues autour du pôle Gare.

■ Les plus gros pourvoyeurs

Le secteur aérien n'est pas le moindre des pourvoyeurs d'emplois. Les spécialistes calculent que chaque million supplémentaire de passagers génère 1 450 emplois. Les grands complexes prévus sur le territoire vont également embaucher massivement : 2 600 emplois directs pour l'International Trade Center (ITC), son Palais des congrès, son immeuble de bureaux et ses 1 748 chambres d'hôtel. Au Bourget, le quartier d'affaires abritera 3 500 emplois. Le Dôme-A-

Figure 2 – Article du Parisien du 23 mai 2013

Notons aussi certains projets concurrents entre eux : pas moins de deux Arena envisagées (Le Dôme à Sarcelles et le Colisée à Tremblay-en-France) ; ou encore des ZAC de grande taille dans un contexte de ralentissement d'activités (Aérolians et la ZAC du Triangle de Gonesse).

D'autre part, les chiffres annoncés concernaient **deux échéances différentes** : à 10 ans (2020-2022), l'estimation portait sur 104 000 emplois ; à terme (horizon 2030), ECODEV prévoyait 132 000 emplois.

Mais attention, il ne s'agissait pas d'emplois nets, puisqu'ils ne préjugeaient pas de la situation par ailleurs, observée dans le tissu urbain.

L'EPA Plaine de France et les élus n'ont communiqué que sur le chiffre maximum de 132 000 emplois à terme (horizon 2030), comme on peut le constater sur l'article du Parisien de la figure 2. Or, 10 ans plus tard, nous constatons que seuls 2 projets ont été achevés et que 3 autres sont abandonnés, dont les annonces devant générer les principaux effectifs d'emploi : Europacity (10 000 postes) et l'extension de Roissy (30 000 postes - à l'époque, on ne parlait pas encore de T4 -). Sans compter bon nombre de projets en panne ou très ralentis. C'est pourquoi nous estimons que les prévisions sont repoussées de 10 ans. Les 104 000 emplois – calculés en 2012 – prévus à l'horizon 2020-2022 seraient ainsi reportés de fait en 2030. Compte tenu du contexte, nous ne nous sommes pas risqués à examiner une échéance « à terme », aux alentours de 2040.

Aujourd'hui, on ne peut que s'étonner de la légèreté **de la SGP** s'appuyant sur **cette étude ECODEV** vieille de 10 ans **non réactualisée**, utilisant cette liste de 25 projets pour justifier les deux gares de l'Aéroport de Roissy (déjà desservi par le RER B), sans indiquer que les emplois « potentiels » comptabilisent EuropaCity, ainsi que l'extension de l'aéroport. De surcroît, observons que ce n'est **en aucun cas la bonne échelle** : les projets portent sur l'ensemble du Pays de France et sont largement positionnés en dehors du tracé de la ligne 17 et des gares prévues (ex : comment les communes de Sarcelles ou du Thillay pourraient-elles être desservies par les gares de Roissy CDG 2 ou 4 ?)

*Devant tant d'incertitudes, le CPTG a décidé d'entreprendre **une réactualisation de l'étude ECODEV**. Nous prenons comme horizon de référence l'échéance initiale à 10 ans, reportée en 2030, compte tenu des retards de calendrier. Une partie des projets ne seront jamais réalisés, une autre enregistre des retards d'une dizaine d'années, une partie enfin n'a pas été officiellement abandonnée, mais est à l'arrêt.*

*

* *

L'objectif

Il s'agit de réexaminer **l'état d'avancement** – ou d'abandon/report – des 25 projets portés par l'EPA Plaine de France en 2012 et de connaître, le cas échéant, leurs chances de réactivation.

Pour les aménagements « en cours », il s'agira tout d'abord d'estimer le niveau d'emplois existant actuellement sur le site et d'examiner ensuite **les évolutions probables à échéance 2030**.

La collecte des données

Pour actualiser l'étude de 2012, plusieurs approches ont été associées :

- **Des visites « de terrain » pour l'ensemble des 25 sites de projets.**
- **L'analyse des autorisations de locaux d'activités** (bureaux, hôtels, commerces, entrepôts, ateliers...) de ces 5 dernières années² : elle permet de repérer commune par commune le niveau d'activité immobilière et le degré d'engagement des opérations ; ainsi pour les 4 communes seine-et-marnaises concernées (Mitry-Mory, Compans, Saint-Mard et Le Mesnil-Amelot), mais aussi pour celles du Thillay, Roissy, Le Bourget, Dugny, Bonneuil-en-France...
- **Des recherches documentaires** sur les sites des aménageurs, des collectivités locales et d'organismes comme l'Institut Paris Région, la DREAL Île-de-France...
- **Quelques contacts avec des commercialisateurs et acteurs de l'immobilier d'entreprises** (CBRE, Jones Long Lassalle, BNP Real Estate...)
- Nous avons aussi vérifié auprès de Jean-Louis Husson, principal auteur de l'étude ECODEV, l'exactitude de nos réévaluations.

² Utilisation de la base de données SITADEL2 (locaux autorisés, i.e. bénéficiant d'un permis de construire).

Ces enquêtes nous ont permis d'établir un tableau récapitulatif, présenté en fin de document, qui compare nos chiffres avec les estimations à mi-parcours de l'étude initiale ECODEV, qui s'établissait à 104 000 emplois prévus, à échéance repoussée en 2030. Nos calculs aboutissent **cette fois à une prévision de 34 000 postes** - toujours sans préjuger des évolutions observées par ailleurs dans les activités existantes³. En raison du fort degré d'incertitude qui règne désormais, **nous nous refusons à prévoir une deuxième échéance**, avec un chiffre d'emplois à terme, aux alentours de 2040.

Méthodologie

Les 25 projets initialement envisagés en 2012 à l'horizon 2022-2025 se trouvent aujourd'hui dans des situations très diverses de degré de réalisation. Aucune information fiable n'est actuellement disponible (ou elle reste très incertaine). Comme on le sait, certains de ces projets ont été abandonnés purement et simplement, soit parce qu'ils ne correspondaient pas à une demande économique et que leur viabilité était trop aléatoire, ou bien en raison des oppositions et controverses dont ils ont fait l'objet (EuropaCity)...

Pour une autre catégorie, il s'agit de projets encore « actifs » mais qui n'ont pas fait l'objet à ce jour d'un engagement opérationnel concret (ainsi l'international Trade Center de Roissy).

Enfin une dizaine d'opérations a été engagée depuis 2012 et se poursuit actuellement à des rythmes très divers : rénovation de Garonor, projet Aigle autour de l'aéroport du Bourget, parcs d'activités (Aérolians, Roissy Parc International, zone d'activités du Mesnil Amelot, etc.).

Remarques

- 1°/ L'évaluation des emplois

Elle se fonde sur des ratios de densité d'occupation des espaces professionnels (par exemple, le nombre de m² de bureaux pour un emploi). Ce sont là des moyennes, effectivement observées dans la majorité des programmes d'Ile-de-France, et qui sont elles-mêmes évolutives (comme on le voit bien actuellement avec l'ampleur prise par le télétravail).

³ Voir par exemple [la récession qui touche l'aéroport de Roissy](#).

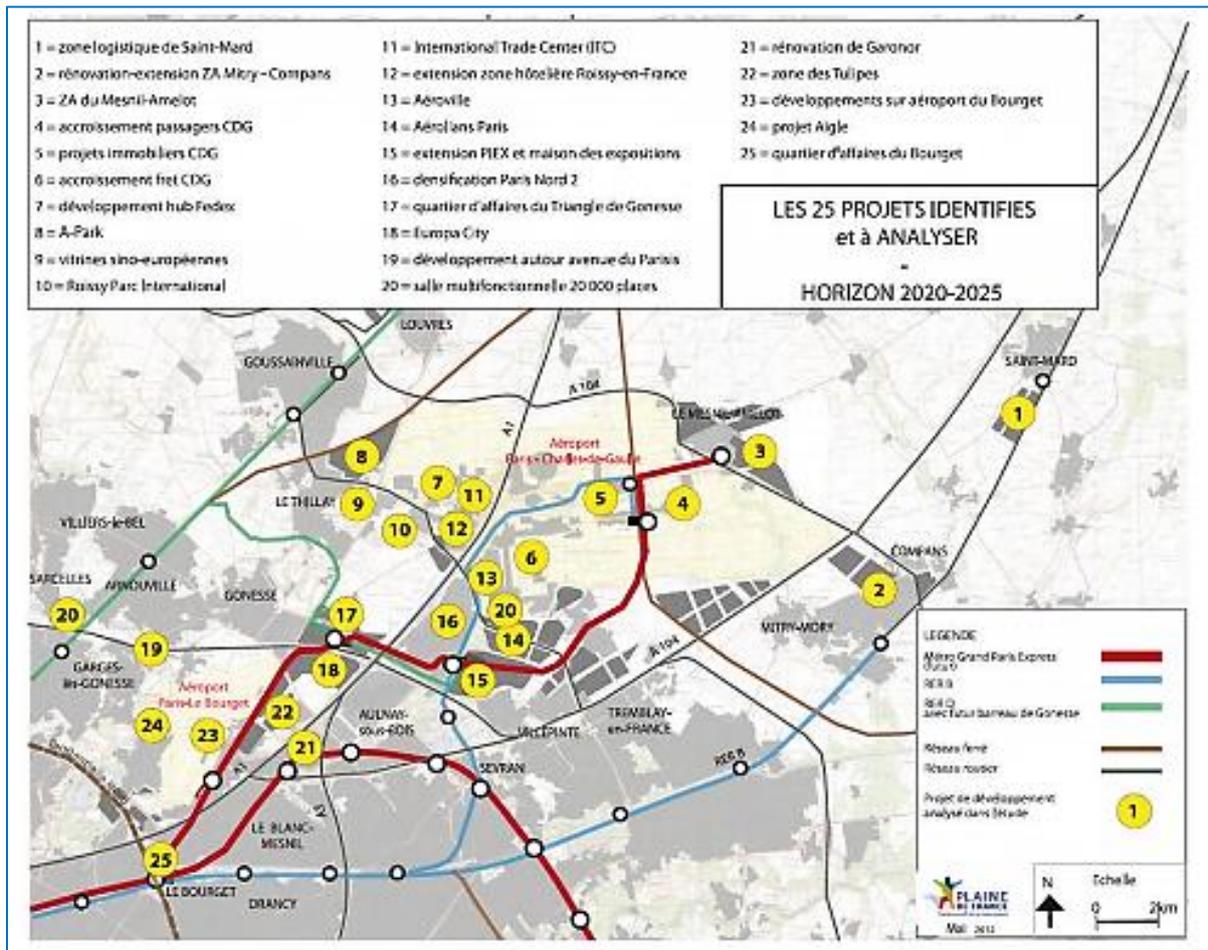
- 2°/ La nature des emplois

Il s'agit des **emplois supplémentaires directs générés par chaque programme**. Dans le cadre d'un programme entièrement nouveau (par exemple International Trade Center), ceux-ci sont relativement bien identifiables (nature des différentes composantes du programme, référence à des projets ou équipements similaires).

Mais dans nombre de cas, on ne part pas de zéro. Ainsi pour Paris Nord 2 qui compte environ 20 000 emplois, la densification va potentiellement en ajouter de nouveaux (fiche n°16).

De même pour l'accroissement du trafic aérien de passagers (fiche n°4). Ou bien encore pour la rénovation de Garonor. Il conviendra par conséquent d'indiquer l'effectif initial et **le chiffre des emplois additionnels**.

Il est clair que l'absence de précaution peut aisément conduire à des totalisations hâtives et erronées.



Carte des 25 Projets (étude ECODEV – EPA Plaine de France 2012)

On trouvera ci-après un jeu de fiches présentant l'état actuel de chaque projet et réévaluant les perspectives à 10 ans.

Notre réévaluation suit l'ordre indiqué dans l'étude initiale.

Les fiches d'avancement des 25 projets

Liste des fiches par projet :

01. Zone d'activité du Mesnil-Amelot (La Chapelle de Givry)
02. Parc d'activités de la Goële (Saint-Mard)
03. Rénovation et extension de la zone d'activités de Mitry-Compans
04. Accroissement du trafic de passagers de Roissy CDG
05. Les projets immobiliers de la plateforme CDG
06. L'accroissement du trafic fret de Roissy
07. Le développement du hub de FEDEX
08. CAREX à Goussainville
09. A-Park au Thillay
10. Roissy Parc international
11. International Trade center
12. Extension de la zone hôtelière de Roissy
13. AEROVILLE
14. AEROLIANS Paris à Tremblay-en-France et Villepinte
15. L'extension du PIEX (Parc International des Expositions) à Villepinte
16. La densification de Paris Nord 2
17. Le quartier d'affaires du Triangle de Gonesse
18. Europa City (*abandon, pas de fiche*)
19. Développement autour de l'Avenue de Parisis
20. Une salle multifonctionnelle : Dôme ARENA (à Sarcelles) ou COLISEE (à Tremblay-en-France) ?
21. Rénovation de GARONOR à Aulnay-sous-Bois
22. Développement de la Zone des Tulipes à Gonesse
23. Accroissement du trafic aérien du Bourget
24. Les développements liés au projet AIGLE au Bourget
25. Le quartier d'affaires du Bourget

Projet ajouté aux 25 initiaux :

- La revitalisation du site PSA à Aulnay-sous-Bois

<p>Projet n° 1</p> <p>Zone d'activité du Mesnil-Amelot (La-Chapelle de Givry)</p>	
<p>Nature et genèse du projet</p>	<p>Cette zone d'activité se situe sur le territoire de la commune du Mesnil-Amelot (1048 habitants en 2018), en limite des départements du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne, à une vingtaine de kilomètres au Nord-Est de Paris.</p> <p>Sa localisation proche de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle (2,5 km) explique son environnement dynamique. Située au Nord-est du village, elle jouxte les autres zones d'activités économiques déjà développées sur la commune.</p> <p>Elle s'étend sur une superficie globale de 70 ha pour une surface cessible de 47 ha.</p> <p>Desserte : RN2, A 104, contournement Est de Roissy (CER) bus ...</p>
<p>Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012</p>	<p>3 secteurs (total : 235 000 m²)</p> <p><u>1/Le secteur Nord de la ZAC :</u> Cette partie de la zone a pour vocation l'accueil d'activités logistiques et industrielles. De grands distributeurs ont déjà approché l'aménageur (Nexity). Le programme prévisionnel : une surface de 143 500 m² SHON⁴ pour ce secteur.</p> <p><u>2/La partie centrale :</u> Un centre de vie de 5 ha soit 21000 m² SHON est prévu. Il doit offrir les services suivants : hôtel, bureaux, commerces de proximité.</p> <p><u>3/ La zone sud :</u> Cet espace vise l'accueil d'activités de 70500 m² SHON en PME/PMI.</p> <p>Prévision 2012 : 2569 emplois</p>
<p>Situation actuelle du projet</p>	<p><i>En voie d'achèvement (voir texte mairie + visite de terrain)</i></p> <p>6 hôtels (Océania, Appart hôtel, Courtyard ...) et d'autres projets. Prestataires commerce international (Jet air Service), Servair ... Plusieurs bâtiments logistiques (Logaéroservice, agence FEDEX KEOLIS, SED....) ou en cours de réalisation.</p> <p>Hypothèse « moyenne » : environ 2000 à 2500 emplois</p>
<p>Appréciation (difficultés /éléments moteurs)</p>	<p>Au contraire du volet logistique, le volet commercial paraît moins engagé (concurrence avec Saint-Mard ?).</p>
<p>Perspective d'évolution à moyen et plus long termes</p>	<p>Liée aux évolutions de la plateforme aéroportuaire et au degré de diversification des services aéroportuaires.</p>



Servair

⁴ SHON : Surface hors œuvre nette (surface de référence pour apprécier la surface utilisable d'un bâtiment).

Projet n° 2 Parc d'activités de la Goële (Saint-Mard)	
Nature et genèse du projet	<p>Ce parc d'activités est développé avec le concours de RHEA aménageur foncier.</p> <p>17 hectares ont été cédés à Goodman (groupe immobilier international qui développe des plateformes logistiques et des parcs d'affaires en Europe).</p> <p>Sur le site Goodman, a commencé le développement d'un centre logistique, l'autre partie du site doit accueillir un « retail park »⁵, une station-service, un drive alimentaire et des locaux d'activités pour PME-PMI.</p> <p>Desserte : RN2, ligne SNCF</p>
Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012	540 (1400 emplois selon la Communauté de Communes)
Situation actuelle du projet	<p>En voie d'achèvement.</p> <p>En 2016 livraison d'une plateforme logistique GOODMAN de 40 000 m² pour Cdiscount (groupe Casino, 300 emplois). Un 2^e bâtiment est réalisé pour Carrefour ; GMS et restauration rapide (les locaux d'activités : en cours de réalisation).</p>
Appréciation (difficultés /éléments moteurs)	La composante hôtelière du projet ainsi que les 20 000 m ² de PME-PMI semblent avoir plus de mal à se réaliser sur ce site.
Perspective d'évolution à moyen et plus long termes	Prévision actualisée : 1000 emplois environ à terme

⁵ Le « **retail park** » se définit comme un ensemble commercial à ciel ouvert comprenant au minimum 5 unités locatives avec une gestion commune pour une surface globale supérieure à 3 000 m² de surface construite (SHON).

Projet n° 3 Rénovation et extension de la zone d'activités de Mitry-Compans 237 ha, 250 entreprises, 6500 salariés (données Ville)																		
Nature et genèse du projet	Cette zone d'activités très ancienne accueille 250 entreprises pour environ 6 000 emplois (industries, logistiques, transports). Elle est située à 75% sur le territoire de Mitry-Mory et 25% sur celui de Compans. Sa particularité est d'être soumise à un PPRT (plan de prévention des risques technologiques), seuil haut en raison d'une unité de stockage de gaz spéciaux (GAZECHIM) et d'industries chimiques. Elle a fait l'objet d'un programme de requalification. L'extension de la zone existante a été prévue au nord de la RD 9. Elle porte sur une surface de 75 hectares .																	
Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="544 889 903 920">Fonctions</th> <th data-bbox="903 889 1102 920">Surfaces</th> <th data-bbox="1102 889 1390 920">Emplois théoriques</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="544 920 903 1003">Secteur PME-PMI</td> <td data-bbox="903 920 1102 1003">110 000 m²</td> <td data-bbox="1102 920 1390 1003">720</td> </tr> <tr> <td data-bbox="544 1003 903 1104">Secteur logistique à valeur ajoutée</td> <td data-bbox="903 1003 1102 1104">60 000 m²</td> <td data-bbox="1102 1003 1390 1104">180</td> </tr> <tr> <td data-bbox="544 1104 903 1205">Activités plus tertiaires et technologiques</td> <td data-bbox="903 1104 1102 1205">80 000 m²</td> <td data-bbox="1102 1104 1390 1205">690</td> </tr> <tr> <td data-bbox="544 1205 903 1261">Total</td> <td data-bbox="903 1205 1102 1261"></td> <td data-bbox="1102 1205 1390 1261">Environ 1 590</td> </tr> </tbody> </table>			Fonctions	Surfaces	Emplois théoriques	Secteur PME-PMI	110 000 m ²	720	Secteur logistique à valeur ajoutée	60 000 m ²	180	Activités plus tertiaires et technologiques	80 000 m ²	690	Total		Environ 1 590
Fonctions	Surfaces	Emplois théoriques																
Secteur PME-PMI	110 000 m ²	720																
Secteur logistique à valeur ajoutée	60 000 m ²	180																
Activités plus tertiaires et technologiques	80 000 m ²	690																
Total		Environ 1 590																
Situation actuelle du projet	Net développement d'une activité à dominante logistique (PROLOGIS, Les As du fret, ID Logistics, TRADEC Pièces de rechange ...)																	
Appréciation (difficultés /éléments moteurs)	L'avancement du programme semble important ; il laisse encore une marge pour de nouvelles implantations																	
Perspective d'évolution à moyen et plus long termes	La ZAE paraît bénéficier d'un regain d'attractivité.																	



<p>Projet n° 4</p> <p>Accroissement du trafic passagers de Roissy CDG</p>	
<p>Nature et genèse du projet</p>	<p>En 2012, le trafic de passagers dépassait les 61 millions. Durant la décennie, il a augmenté assez régulièrement, les variations étant surtout consécutives à la période d'attentats de 2015 puis à différents mouvements sociaux ; en 2019 ce trafic s'élevait à 76,2 millions de passagers. Avec la pandémie des années 20 et 21, il s'est trouvé très fortement impacté (jusqu'à -75%) ; actuellement le trafic oscille entre 60 et 70 % de l'année de référence 2019.</p> <p>Le projet de terminal T 4 qui devait se traduire par un gain théorique de 40 millions de passagers a été totalemment remis en question.</p>
<p>Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012</p>	<p>L'hypothèse principale de cette évaluation de 2012 ne prenait pas en compte l'incidence du T4</p> <p>Selon le CRE de 2010 (Contrat de Régulation Économique), la prévision de trafic s'établissait à 81,4 millions de passagers pour 2020.</p> <p>Le gain d'emplois escompté était d'environ 30 000 emplois supplémentaires. Le ratio Emplois/million de passagers, nettement surestimé, était de 1350.</p> <p>Une hypothèse moins favorable le situait à 19 000.</p>
<p>Situation actuelle du projet</p>	<p>En réalité, bien que le trafic ait augmenté entre 2013 et 2019 (+ 14,15 millions de passagers, soit + 23%), l'effectif total de la plateforme ADP a très peu évolué.</p> <p>En 2020 – 21 la baisse de l'emploi a été freinée par les mesures de sauvegarde prises (TPLG). Le retour au niveau de trafic de 2019 pourrait être atteint vers 2026-27 (selon ADP).</p>
<p>Appréciation (difficultés /éléments moteurs)</p>	<p>Fort degré d'incertitude sur le long terme (2030).</p> <p>Annulation du CRE d'ADP pour 2020-25 qui prévoyait un Taux de croissance annuel moyen de 2,5%.</p> <p>Le maintien de l'emploi global serait une hypothèse très optimiste, sauf à accueillir sur la plateforme des activités non directement liées à l'aérien.</p>
<p>Perspective d'évolution à moyen et plus long termes</p>	<p>Incertaine. Des tendances contradictoires (facteurs de reprises et nouveaux coûts).</p> <p>Voir l'Appel à Manifestation d'Intérêt « H² airport hub » de la Région (réflexion sur le potentiel de production et distribution d'H² dans les aéroports).</p>

Projet n° 5 Les projets immobiliers d'ADP	
Nature et genèse du projet	<p>ADP, gestionnaire d'aéroport, est aussi un aménageur. La plateforme accueille des bureaux, hôtels, activités logistiques et commerces (comme AEROVILLE).</p> <p>Sous la dénomination de ROISSYPOLE : plus de 200 000 m² de bureaux constituent le centre d'affaires de Roissy CDG.</p> <p>Principales composantes : les immeubles de bureaux Continental Square (8 bâtiments, 50 000 m²), Baïkal (12900 m²), Le Dôme (39000 m²), Altaï (13 260 m²), l'incubateur Aéronef (7000 m²), le Parc Roissytech (13 500 m²) et quelques autres.</p>
Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012	<p>En 2012 : les programmes tertiaires supplémentaires devaient se traduire par près de 3000 nouveaux emplois.</p>
Situation actuelle du projet	<p>Légère progression de l'offre en tertiaire de bureau entre 2012 et 2020 ; mais peu de nouveaux projets d'envergure.</p> <p>Cet objectif d'emploi paraît aujourd'hui nettement sur estimé.</p>
Appréciation (difficultés /éléments moteurs)	<p>Une attractivité tertiaire « au ralenti ... »</p>
Perspective d'évolution à moyen et plus long termes	<p>/</p>

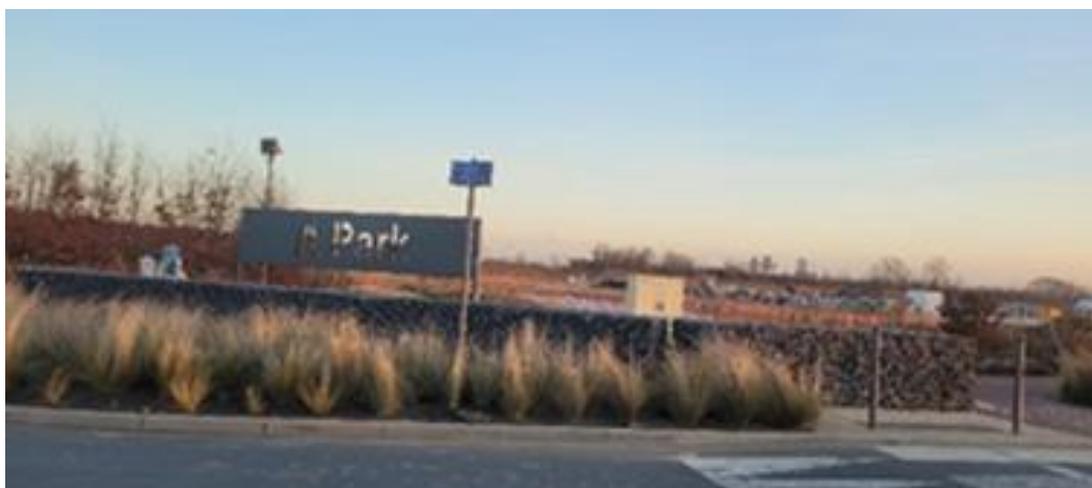
<p>Projet n° 6</p> <p>L'accroissement du trafic fret de Roissy</p>	
<p>Nature et genèse du projet</p>	<p>L'aéroport de Roissy CDG s'est affirmé comme la première plateforme de traitement du fret aérien en Europe (devant Frankfort).</p> <p>Cette place s'est trouvée confirmée ces dernières années. Et les deux années de pandémie ont montré la bonne résistance du fret aérien comparativement au trafic de passagers.</p> <p>En 2012, il était prévu que la capacité de traitement s'accroisse sensiblement, avec d'une part l'extension de la zone de fret et d'autre part le développement de l'activité de FEDEX (en zone de fret nord-ouest).</p>
<p>Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012</p>	<p>+500 à + 1300 selon les hypothèses de croissance (c'était pour la période 2011-2016).</p>
<p>Situation actuelle du projet</p>	<p>Maintien du niveau d'activité en 2020-21 (rappel : 60% en soute passagers ; 40% en soute cargo).</p> <p>L'extension de la zone cargo est réalisée (notamment avec les locaux DHL Express).</p> <p>L'activité fret représente aujourd'hui environ 8000 emplois et ce total devrait s'accroître (malgré l'automatisation croissante des tâches).</p>
<p>Appréciation (difficultés /éléments moteurs)</p>	<p>Développement du E-commerce, du fret à caractère sanitaire et humanitaire et croissance soutenue du fret express. Et les vols 100% cargo se multiplient.</p> <p>Les difficultés actuelles du trafic maritime (saturation des ports et surcouts induits) bénéficient à l'aérien.</p>
<p>Perspective d'évolution à moyen et plus long termes</p>	<p>Favorables (plus que les perspectives relatives aux passagers, bien que les vols soient souvent mixtes).</p>

Projet n° 7 Développement du hub de FEDEX	
Nature et genèse du projet	Premier hub FEDEX en Europe Développement de la capacité de tri en 2012 et plus récemment en 2020-21 (bâtiment fret lourd de 4800 m ²). Très forte automatisation des process de tri.
Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012	2500 emplois (c'était en attente de précisions) ...
Situation actuelle du projet	En expansion : 3 nouveaux bâtiments ; 2500 emplois au total + des recrutements en cours (180 postes). On approche les 3000.
Appréciation (difficultés /éléments moteurs)	Porté par le développement du fret express et le commerce en ligne... Ouverture de nouvelles lignes aériennes.
Perspective d'évolution à moyen et plus long termes	Favorables , avec en revanche des contraintes liées au bruit (vols de nuit ?)



Projet n° 8 CAREX	
Nature et genèse du projet	<p>Le concept : établir un réseau européen pour optimiser l'interface rail/route/air. Le secteur de Roissy était associé avec Liège, Amsterdam, Londres, Lyon</p> <p>Le site pressenti (La Talmouse, à Goussainville) comportait deux parties : une gare de transbordement (10 ha) et un parc d'activités attenant (90 ha).</p>
Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012	920 à 950 emplois
Situation actuelle du projet	Projet quasi abandonné
Appréciation (difficultés /éléments moteurs)	<p>Coûts élevés de mise en œuvre, faible rentabilité du projet en raison de la relative modestie des tonnages transbordables. Implication insuffisante également des acteurs économiques et industriels (absence de flotte de « TGV marchandises »), portage politique limité à quelques soutiens d'élus locaux.</p> <p>+ impact plus récent du Brexit (complexité accrue des relations d'échanges avec le Royaume Uni).</p>
Perspective d'évolution à moyen et plus long termes	Peu de chances de réactivation à moyen terme.

Projet n° 9	
A Park	
Nature et genèse du projet	<p>A Park est un projet de parc d'activités mixtes dédié aux échanges internationaux, à proximité immédiate de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle...</p> <p>Développé sur près de 30 hectares sur la commune du Thillay, il proposera 200 000 m² de développements immobiliers à la location ou à la vente.</p> <p>Aménageur : SAS Les Grands Champs Aménagement (Semavo, Sodéarif, Portica).</p> <p>Surface : 26.8 ha</p> <p>Programme : bureaux, laboratoires, hôtels, showrooms, parc d'activités PME/PMI, messagerie...</p> <p>Livraison initialement prévue dès 2016.</p>
Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012	Selon l'aménageur : 3140 emplois
Situation actuelle du projet	<p>Aménagement et commercialisation en cours (27 ha avec 6 lots)</p> <p>Pas de showrooms ? Projet d'hôtel ?</p> <p>Le nombre d'emplois sera certainement inférieur à ces prévisions (estimation : 2000 à 2500).</p>
Appréciation (difficultés /éléments moteurs)	Cet aménagement prend en quelque sorte le relais de Roissy Parc International qui n'offrait plus de disponibilités.
Perspective d'évolution à moyen et plus long termes	



Projet n° 10 Roissy Parc International (Parc du Moulin et Parc Mail)	
Nature et genèse du projet	Deux opérations d'aménagement distinctes : Le <u>Parc d'activités du Moulin</u> : 28 ha, totalement commercialisés depuis plusieurs années <u>Parc Mail</u> : les dernières parcelles ont été vendues il y a quelques années. C'est un site à dominante tertiaire avec des sièges sociaux (Le Gourmet Parisien, Partnair and Sea, Volkswagen, Dushow SA, UUDS...) et un peu de logistique.
Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012	4000 emplois au total (dont 2500 pour Parc Mail). Le nombre d'emplois ne dépasse pas actuellement les 3000.
Situation actuelle du projet	Projet terminé Un potentiel d'extension du site existe (33 ha).
Appréciation (difficultés /éléments moteurs)	Infrastructures et « entrée Nord ».
Perspective d'évolution à moyen et plus long termes	Suivre le projet d'extension. À terme un patchwork très serré de parcs d'activités prévaudra dans ce secteur.



<p>Projet n° 11</p> <p>International Trade Center</p>	
<p>Nature et genèse du projet</p>	<p>La structure de ce projet de centre intégré de congrès, d'exposition et de commerce international, porté par des capitaux internationaux reflète son ambition et sa polyvalence :</p> <ul style="list-style-type: none"> -1 centre de congrès (c'est la fonction motrice), -3 halls d'exposition, -Un immeuble de bureau dédié au commerce international (22 600 m²), -7 hôtels (soit 1750 chambres), -Espace de restauration de bon standing (un food-court de 8 restaurants), -2 parcs de stationnement publics.
<p>Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012</p>	<p>2115 à 2145 (2400 à terme)</p>
<p>Situation actuelle du projet</p>	<p>Projet toujours actif, foncier acquis, préparation du site, mais pas d'engagement visible des travaux de construction. L'ouverture était initialement prévue pour janvier 2019, puis 2021. En 2018, encore en recherche de financements... Aujourd'hui : « à l'arrêt » sans qu'une reprise ne soit exclue.</p>
<p>Appréciation (difficultés /éléments moteurs)</p>	<p>Difficultés conjoncturelles mais également liées à l'offre hôtelière excédentaire et à la moindre fréquence des congrès.</p>
<p>Perspective d'évolution à moyen et plus long termes</p>	<p>Coup de frein aux rencontres et séminaires internationaux ; les programmations d'événements vont se replier sur les sites existants. Par conséquent, devenir très incertain de ce projet.</p>

Projet n° 12	
Extension de la zone hôtelière de Roissy	
Nature et genèse du projet	<p>Depuis près de 20 ans Roissy et ses environs immédiats se sont affirmés comme un des principaux pôles hôteliers d'Ile de France (après Paris et devant celui de Disneyland). Ceci tient à la fonction de hub aéroportuaire, à la croissance du trafic et au développement des salons professionnels dans le nord de l'Ile de France. Selon l'Office de Tourisme qui gère l'Observatoire de la situation hôtelière de Roissy, la clientèle hôtelière est à 65% du tourisme d'affaires, 35% du « tourisme d'escale » (correspondances, vols manqués, etc.), avec une petite part de tourisme individuel ou familial (car les prix sont compétitifs par rapport à Paris).</p> <p>Ces demandes croissantes ont jusqu'en 2019 impulsé la construction de nouveaux hôtels de chaînes nationales et surtout internationales.</p> <p>Le nombre de chambres existant est évalué à près de 7700.</p>
Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012	<p>1000 à 1100 emplois (pour les 4000 chambres supplémentaires)</p> <p><i>Objectif sans doute partiellement atteint en 2019 mais certainement fragilisé avec l'impact de la crise sanitaire (fréquentation en baisse puis stabilisation autour de 45 % en taux de remplissage).</i></p>
Situation actuelle du projet	<p>Répartition par site :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Plateforme ADP (1800 ch.) -Zone hôtelière de « Roissy village » : une offre complémentaire importante (3400 ch.) -Autres emplacements : Paris Nord 2 (1330 ch), Le Mesnil-Amelot (772 ch)... <p>En janvier 2022 : lancement de Easy hôtel Roissy Charles de Gaulle (209 chambres **), à côté d'Aéroville...</p>
Appréciation (difficultés /éléments moteurs)	<p>Combien d'emplois au total actuellement ? Pour les 7700 ch. Il faut compter environ 3500 emplois (en fonction de leur classement).</p> <p>La prévision de 2012 reste acceptable, mais les effectifs ne progressent plus (et risquent certainement de décroître à partir de 2020).</p>
Perspective d'évolution à moyen et plus long termes	<p>Incertaine. En attente du projet ITC (avec ses 7 hôtels), de la reprise des vols et des salons et peut-être d'une clientèle touristique qui opérerait pour un séjour moins coûteux qu'à Paris...</p>

Projet n° 13	
AEROVILLE	
Nature et genèse du projet	<p>Un centre commercial de 86000 m² en territoire aéroportuaire, un concept très différent des galeries marchandes et duty free shops. Grande diversité d'enseignes (habillement, alimentation, restauration, joaillerie, maroquinerie ...)</p> <p>En réalité, AEROVILLE fonctionne assez peu avec la clientèle aérienne et celle des hôtels...</p> <p>Actuellement :</p> <p>138 boutiques (dont l'hypermarché Auchan, 34 restaurants, 13 cinémas et des services)...</p> <p>Un CA de 450 millions € au total, Auchan étant la véritable locomotive. Un rendement (Ch.Affaires / surface de vente) assez modeste (ce qui explique le manque de progression des emplois).</p>
Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012	Les prévisions initiales (UNIBAIL RODAMCO, le promoteur) : 1800 emplois à l'ouverture et 2600 à terme.
Situation actuelle du projet	En réalité, le centre AEROVILLE qui a ouvert en 2013, comptait 1600 emplois en phase de lancement mais cet effectif n'a pas sensiblement évolué depuis (peut-être 1800 ?). Cependant les objectifs de fréquentation semblent se maintenir à un niveau de 8,5/9 Millions de visiteurs (en deçà des prévisions initiales).
Appréciation (difficultés /éléments moteurs)	Repose surtout sur l'aire de chalandise Nord Ile de France et Sud Picardie. Aléas du complexe cinéma (Europacorp repris par Pathé).
Perspective d'évolution à moyen et plus long termes	Nouvel élan avec la joint-venture UNIBAIL RODAMCO / Crédit agricole ?



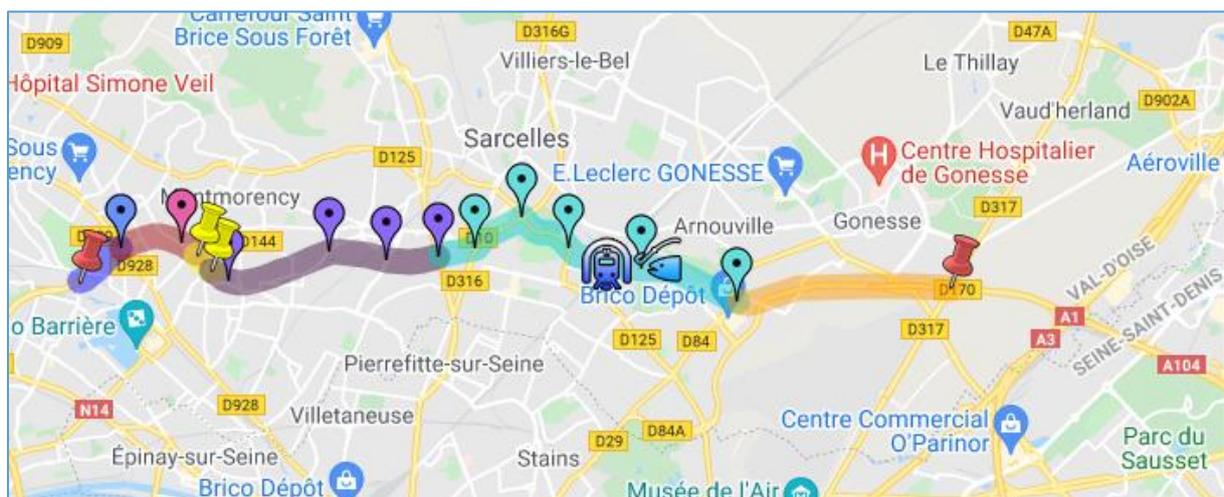
<p>Projet n° 14</p> <p>AEROLIANS Paris (Tremblay en France, Villepinte)</p>	
<p>Nature et genèse du projet</p>	<p>Dernière opération d'envergure à proximité de l'aéroport Paris Charles de-Gaulle, située sur la commune de Tremblay-en-France, Aérolians Paris comprendra 850 000 m² de surface à destination d'entreprises internationales ainsi qu'une extension majeure du Parc des Expositions Paris Nord Villepinte.</p> <p>Le porteur de projet est la Communauté d'Agglomération Terres de France et l'aménageur, Grand Paris Aménagement.</p> <p>Le programme :</p> <p>Un parc d'activité de 198 ha (dont 108 en lots cessibles, hors PIEX).</p> <p>3 principaux secteurs d'aménagement bien différenciés : PME-PMI (lots de 2000 à 5000 m² ?), activités commerciales, logistiques et tertiaires (ex-circuit Carole), extension du PIEX.</p> <p>Gestion commune avec Paris Nord 2.</p>
<p>Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012</p>	<p>Environ 12 000 emplois</p>
<p>Situation actuelle du projet</p>	<p>Aménagement très engagé : commercialisé aux 2/3 environ.</p> <p>-Secteur logistique et PME (dont une unité FEDEX, un centre logistique BARJANE...) L'opération prévoit à terme d'accueillir 850 000 m² d'entreprises internationales, plus de 240 000 m² de commerces et comptoirs, 2 hôtels et 7 restaurants. Le projet comptera, également, la création du Colisée, salle alliant complexe sportif et événementiel de nouvelle génération, ainsi qu'une extension majeure du parc des expositions Paris Nord Villepinte (PIEX).</p> <p>La future ligne du Grand Paris Express – Ligne 17, qui devrait être mise en service en 2030, traverserait Aérolians Paris. L'arrêt le plus proche, pour accéder à la zone d'activité, serait voisin de l'actuelle gare Villepinte-Parc des Expositions du RER B.</p> <p>Le PABC (Silk Road Paris) : une première tranche est terminée mais ne paraît que partiellement occupée. Total : 200 000 m² prévus.</p> <p>Le secteur activités tertiaires (dans le prolongement de Paris Nord 2) ne paraît pas engagé, de même que les hôtels.</p> <p>Le Colisée lancé en février 2022 est prévu pour ouvrir en 2024 (réalisation : Legendre et DVVD, architectes constructeurs associés).</p> <p><u>En construction</u> : une plateforme logistique Airbus Helicopters / Daher (réalisation par Barjane).</p>
<p>Appréciation (difficultés /éléments moteurs)</p>	<p>A bien fonctionné en première phase (sauf pour Paris Silk road). Plus difficile pour le tertiaire.</p>
<p>Perspective d'évolution à moyen et plus long termes</p>	<p>Problème du déplacement du circuit Carole.</p> <p>Importance (50 ou 100 ha) et concrétisation de la protection de la zone naturelle (ruz du Sausset) et des surfaces cultivables (maraichage).</p>

Projet n° 15 L'extension du PIEX (Parc des Expositions) à Villepinte	
Nature et genèse du projet	VIPARIS Nord envisageait une extension des surfaces d'exposition de 130 à 150 000 m ² , portant la capacité totale à environ 350 000 m ² . La création d'une Cité de l'exposition et de la communication était également prévue (avec des espaces de bureaux)
Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012	<u>620 à 920</u> (principalement liés à la cité de l'Exposition, l'équipe permanente du PIEX lui-même étant assez modeste (une vingtaine de personnes), renforcée au moment des salons.
Situation actuelle du projet	La surface d'exposition est actuellement de 246 000 m ² pour les 9 halls. Peu de salons en ce moment... Exemple : début 2022 : le salon professionnel « Maison et Décoration » a été reporté...
Appréciation (difficultés /éléments moteurs)	Réductions des frais professionnels ; difficultés de recrutement dans une activité intermittente...
Perspective d'évolution à moyen et plus long termes	Au-delà des contraintes fortes induites par la crise sanitaire, le secteur paraît durablement affecté dans la forme qu'il avait connu jusqu'à présent. Développement des salons virtuels.

<p>Projet n° 16</p> <p>La densification de Paris Nord 2</p>	
<p>Nature et genèse du projet</p>	<p>La ZAC de Paris Nord 2 s'étend sur près de 330 ha (la plus étendue d'île de France). Elle a attiré des entreprises internationales et nationales dans différents secteurs d'activités, sans qu'une dominante sectorielle ne soit nettement affirmée. Le secteur ouest est cependant principalement commercial.</p> <p>La densification des parcelles a été envisagée dès 2010. C'est un projet complexe, à long terme, qui ne peut s'engager que par étapes ...</p> <p>Des poches de densification potentielle avaient été identifiées notamment dans le secteur de la gare de la ligne B. Ce ne semble plus être la préoccupation première des propriétaires actuels de parcelles. Une première étape aurait été évaluée à 175 000 m² de locaux. Et beaucoup plus à terme selon les aménageurs du parc d'affaires.</p>
<p>Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012</p>	<p>Environ 15 000 emplois supplémentaires à long terme...</p>
<p>Situation actuelle du projet</p>	<p>Un nouveau règlement d'urbanisme a été élaboré. La densification n'est pas encore visible. Un noyau d'entreprises implantées depuis plus de 10 ou 20 ans subsiste (Raja, Mitutoyo, Wago Contact), de nouvelles arrivent mais on note également des départs assez significatifs et la vacance s'accroît. Montée en régime des activités de formation, de gestion des flux logistiques et du fret aérien, de prestations informatiques et d'instrumentation scientifique et médicale.</p>
<p>Appréciation (difficultés /éléments moteurs)</p>	<p>Dans un contexte de marché peu porteur pour la seconde couronne francilienne et compte tenu des offres d'autres sites proches (dont AEROLIANS), ce processus de densification risque de s'avérer très long à mettre en œuvre. Cf. étude Colliers 2021</p>
<p>Perspective d'évolution à moyen et plus long termes</p>	<p>Le bureau devient « the place to meet », plus que « the place to work » (CBRE).</p> <p>Seconde couronne : elle passe de 20% du marché il y a 10 ans à 14% actuellement... La diffusion spatiale du « tertiaire supérieur » semble atteindre ses limites.</p>

<p>Projet n° 17</p> <p>Le quartier d'affaires du Triangle de Gonesse</p>	
<p>Nature et genèse du projet</p>	<p>Depuis plusieurs décennies, le Triangle de Gonesse, espace agricole très appréciable pour la qualité de ses terres fait l'objet de projets d'aménagement particulièrement controversés. Après l'abandon d'Europa City, la création d'une gare de la ligne 17 devait favoriser l'émergence d'un pôle d'activités tertiaires. Plusieurs tranches ont été conçues mais l'enjeu d'aujourd'hui est celui de la pertinence d'un pôle gare...</p>
<p>Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012</p>	<p>Environ 8500 emplois, en hypothèse basse, pour une première tranche (2012) : essentiellement « le cœur de pôle » autour de la Gare du GPE et de sites adjacents (avec une composante technologique et éventuellement à caractère universitaire).</p>
<p>Situation actuelle du projet</p>	<p>Lié à la réalisation de la ligne 17 et de la gare Triangle de Gonesse, qui sont aujourd'hui contestées.</p>
<p>Appréciation (difficultés /éléments moteurs)</p>	<p>Outre ses impacts environnementaux (incidence du bruit = situation entre deux aéroports), le projet ne s'inscrit pas dans une dynamique de marché tertiaire suffisamment porteuse en ce secteur pour réellement décoller...</p>
<p>Perspective d'évolution à moyen et plus long termes</p>	<p><i>Un des sites envisagés actuellement pour le projet AGORALIM (« extension » du MIN de Rungis au nord de l'Île de France).</i></p>

<p>Projet n° 19</p> <p>Développement autour de l'Avenue de Paris</p>	
<p>Nature et genèse du projet</p>	<p>Ce programme du Conseil Général du Val d'Oise vise à tirer parti de la nouvelle accessibilité inter banlieues liée à la mise en service par étapes du Boulevard Intercommunal du Parisis - ou Avenue du Parisis - (11,5 km au total de Bonneuil à Soisy sous Montmorency, une voie multimodale avec BHNS et piste cyclable.</p>
<p>Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012</p>	<p>En 2012 aucun programme n'était encore précisé, L'étude SETEC Partenaires Développement était attendue et il n'a pas été alors possible de formuler une estimation du potentiel d'emplois.</p>
<p>Situation actuelle du projet</p>	<p>Une relance du projet serait en cours (selon Roissy Dév).</p> <p>Réflexion lancée sur quelques terrains vacants proches de l'aéroport du Bourget (et de l'AFMAE...)</p>
<p>Appréciation (difficultés /éléments moteurs)</p>	
<p>Perspective d'évolution à moyen et plus long termes</p>	<p>En attente de nouvelles informations.</p> <p>Sans doute quelques opportunités d'implantations çà et là mais un projet de grande envergure parait peu probable.</p>



<p>Projet n° 20</p> <p>Le Dôme Aren à Sarcelles ou Le COLISEE à Tremblay en France ?</p>	
<p>Nature et genèse du projet</p>	<p>Les villes de Sarcelles et de Tremblay en France étaient à l'origine candidates à l'accueil d'une <u>salle multifonctionnelle de grande dimension</u> capable d'accueillir d'importants événements sportifs, conventions, événements culturels (20 000 places). Le constat était fait que ce type d'équipement manquait en France.</p> <p>A Sarcelle, le Dôme était porté par ICADE (Caisse de dépôts) et des investisseurs privés, le COLISEE par la Communauté d'agglomération à Tremblay. Les deux projets étant très comparables, il n'y avait place que pour l'un d'entre eux. Le Dôme a été abandonné, à la suite d'un appel d'offres infructueux. Le COLISEE se situe sur le parc d'activités AEROLIANS (cf. fiche n°14), à proximité du PIEX et de la station Parc des Expositions.</p>
<p>Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012</p>	<p>Estimé à 90-100 personnes pour la phase d'exploitation (action commerciale, programmation artistique, gestion technique), par référence à des équipements comparables (O2 à Londres par exemple ou l'ARENA de Cologne...) Cet effectif peut se gonfler de façon importante lors des événements et en fonction de leur nature (recours généralement à la sous-traitance).</p> <p><i>NB : la réduction du gabarit diminue sans doute l'effectif de l'équipe d'exploitation (60-70 ?).</i></p>
<p>Situation actuelle du projet</p>	<p>En 2012, le Dôme paraissait plus avancé. Mais quelques années plus tard, les deux projets semblaient quasi abandonnés.</p> <p>Le Colisée s'est trouvé réactivé depuis 2018/19 par Tremblay-en-France et la CA Terres d'Envol, dans la perspective des JO de 2024 : un constructeur a été désigné (Legendre et DVVD...) Le chantier démarre au premier trimestre 2022.</p> <p>Deux salles : l'une d'une capacité de 6500 spectateurs, l'autre de 1500 (soit un gabarit deux fois moindre que le projet initial).</p>
<p>Appréciation (difficultés /éléments moteurs)</p>	<p>Implication des clubs sportifs locaux (hand-ball).</p> <p>La construction elle-même utilise des matériaux recyclés.</p>
<p>Perspective d'évolution à moyen et plus long termes</p>	<p><i>En attente de nouvelles informations sur l'avancement du programme.</i></p>

<p>Projet n° 21</p> <p>La Rénovation de GARONOR AULNAY (LOGICOR)</p>	
<p>Nature et genèse du projet</p>	<p>Site logistique de 70 hectares créé il y a plus de 45 ans, GARONOR demeure le plus grand parc de logistique urbaine d’Ile-de-France. On y recense environ 150 entreprises (messagerie, fret express, e-commerce ...).</p> <p>Le projet consiste en une opération de requalification de la zone Garonor basée sur des <u>opérations de démolition reconstruction</u>, et un développement de locaux locatifs à dominante transport et logistique, la partie centrale de la zone étant devenue obsolète.</p>
<p>Potentiel d’emplois initial : évaluation de 2012</p>	<p>2500 (= maintien du niveau d’emploi 2012)</p>
<p>Situation actuelle du projet</p>	<p>En grande partie réalisé. Nouveau bâtiment rénové Logicor, livré en 2016</p> <p>Réactiver l’embranchement ferré ?</p>
<p>Appréciation (difficultés /éléments moteurs)</p>	<p>Croissance des flux logistiques sur l’axe nord ; dynamique générée par le développement du commerce en ligne.</p>
<p>Perspective d’évolution à moyen et plus long termes</p>	<p>À terme l’embranchement ferré pourrait contribuer à faire évoluer ce site.</p>

Projet n° 22 Le secteur des Tulipes (Gonesse)	
Nature et genèse du projet	<p>Deux ensembles se succèdent en limite de l'aéroport du Bourget et immédiatement au sud du Triangle de Gonesse :</p> <p>La ZAC des Tulipes sud (28 ha), plus ancienne, est aujourd'hui totalement remplie ;</p> <p>La ZAC des Tulipes nord (30 ha) : l'aménagement a démarré vers 2006 ; en 2012, il restait plusieurs sites disponibles : elle est en voie d'achèvement</p>
Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012	<p>En 2012 : les 2 sites comptaient environ 1900 emplois ; l'achèvement de la commercialisation apporterait 840 emplois supplémentaires.</p>
Situation actuelle du projet	<p><i>Quasi achevé : Tulipes sud (Manutan, GL Events ...) + Tulipes nord.</i> Commerces (JJA import-export), centre commercial, hôtel Ibis, restaurants...</p> <p>Une dominante logistique et commerciale, avec cependant plusieurs sièges sociaux (dont celui de Manutan) et un petit secteur dédié aux PME PMI.</p>
Appréciation (difficultés /éléments moteurs)	<p>Cette ZAC s'est plutôt densifiée</p>
Perspective d'évolution à moyen et plus long termes	

Projet n° 23 Accroissement du trafic aérien du Bourget et activités liées	
Nature et genèse du projet	<p>C'était historiquement le premier aéroport parisien. Son activité est limitée depuis 1984 aux seuls vols privés non réguliers. Cependant son infrastructure lui permet d'offrir une large capacité d'accueil. Premier aéroport d'affaires d'Europe, il regroupe des activités de maintenance et de construction aéronautique (CESSNA, EMBRAER, Airbus Hélicoptères, Dassault Falcon Services, DAHER ...).</p> <p>Le site accueille également le Parc des expositions et le Musée de l'Air.</p>
Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012	Le site pourrait atteindre 4000 emplois (Estimation 2012)
Situation actuelle du projet	Les activités de l'aviation privée se développent actuellement ; les activités de maintenance restent relativement résistantes. En revanche, la situation de la fonction exposition /rencontres est plus délicate
Appréciation (difficultés /éléments moteurs)	Progression des vols d'affaires (180 000 passagers par an en 2019 contre 150 000 en 2012) Impact du projet AIGLE encore indéterminé... Autres projets (R&D avion du futur, vocation tournée vers l'aérospatial...)?
Perspective d'évolution à moyen et plus long termes	En attente de nouvelles informations (pôle de compétitivité AS Tech).



<p>Projet n° 24</p> <p>Les développements liés au projet AIGLE</p>	
<p>Nature et genèse du projet</p>	<p>Évolution du projet initial (une sorte de technocampus)</p> <p>Le projet s'est affiné :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Incubateur / pépinière... -Accueil de PME -Pôle RH (AFMAE) -Démonstrateur « Usine du futur »
<p>Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012</p>	<p>945 à 1045 (avec l'arrivée d'Eurocopter)</p>
<p>Situation actuelle du projet</p>	<p><i>En cours (programme évolutif).</i></p> <p>Eurocopter (AIRBUS HELICOPTERS) s'est installé en 2016 avec 700 emplois déplacés (essentiellement des transferts depuis l'ancien site de La Courneuve + 100 embauches prévues : pales, drones, taxis volants ...)</p> <p>L'AFMAE, le « CFA des métiers de l'aérien » : installation faite (regroupement de l'ensemble de l'unité de formation ?) petite équipe, peu d'emplois permanents. Nombre de jeunes en alternance (environ 300 alternants /an)</p> <p>ALBA = site de formation et perfectionnement des pilotes.</p> <p>Incubateur, démonstrateur, accueil de nouvelles PME : ceci ne semble pas amorcé à ce jour (l'AFMAE reste isolée sur un site très large).</p>
<p>Appréciation (difficultés /éléments moteurs)</p>	
<p>Perspective d'évolution à moyen et plus long termes</p>	<p>Le développement du site au-delà de l'existant semble « en stand-by ».</p>

Projet n° 25 Le quartier d'affaires du Bourget	
Nature et genèse du projet	Sur l'ancien site ALSTOM, la création de la ZAC du Commandant Rolland amorçait un processus d'implantation tertiaire avec plusieurs petits immeubles de bureaux (RER B, Tram-Train T 11 et perspective de la ligne 17). Le démarrage en est très lent.
Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012	Estimé à 1890 emplois Potentiel en 2022 : sans doute supérieur (3-4000 emplois, selon programme ...) Voir les pôles gares voisins (Pleyel notamment, quoique qu'il n'y ait pas ici le même effet de carrefour).
Situation actuelle du projet	Impact escompté de la gare « Le Bourget RER » du GPE (mise en service prévue pour 2026...) Le projet de ZAC Gare Bienvenue lancée en 2019 prend le relais avec « un millier de logements neufs, 60 000 m² de bureaux, de commerces et de services de proximité , un groupe scolaire, ainsi qu'un parking. »
Appréciation (difficultés /éléments moteurs)	Un secteur en restructuration, mais considéré comme ayant une bonne attractivité tertiaire (étude Colliers).
Perspective d'évolution à moyen et plus long termes	En attente de nouvelles informations (volet activités économiques).

<p>Projet « 26 »</p> <p>Revitalisation du site PSA à Aulnay-sous-Bois (non prise en compte en 2012)</p>	
<p>Nature et genèse du projet</p>	<p>Le site PSA d'Aulnay-sous-Bois qui employait encore 3000 personnes ferme en 2014.</p> <p>Un site de 250 ha en quête d'un projet (« Cité industrielle ? »)</p> <p>Rachat de 29 ha par la SGP (pour réaliser le centre d'exploitation des lignes 16 et 17) et investissement de la ville d'Aulnay-sous-Bois et la CA Terre d'envol...</p>
<p>Potentiel d'emplois initial : évaluation de 2012</p>	<p><u>Non pris en compte en 2012, une réflexion est menée quelques années après : aucun projet n'était alors arrêté.</u></p>
<p>Situation actuelle du projet</p>	<p>Un projet urbain émerge maintenant : Val Francilia avec 600 000 m² d'activités et près de 3 000 logements. Projet également de campus de la formation professionnelle.</p> <p>11000 emplois prévus.</p> <p>En cours d'implantation : Chimirec (siège), SEGRO (logistique), Carrefour (logistique) et des projets industriels qui restent à confirmer...</p>
<p>Appréciation (difficultés /éléments moteurs)</p>	<p>Encore beaucoup d'incertitudes...</p>
<p>Perspective d'évolution à moyen et plus long termes</p>	<p>Attractivité du site et d'Aulnay sous-Bois (desserte, capacité d'accueil) ?</p>



En synthèse

Une typologie de ces projets s'esquisse au regard de leur devenir et de leur nature même :

1°/ la situation d'abandon pur et simple

- C'est le cas de CAREX dont le promoteur n'est plus actif. Avec très peu de chances d'une relance en dépit de sa pertinence ...
- Cas également d'EuropaCity, par décision gouvernementale et suite aux nombreuses oppositions au projet.
- Le Dôme à Sarcelles.

2°/ Un degré élevé d'incertitude

- L'extension du PIEX semble également compromise : conséquence de la crise sanitaire, développement des salons virtuels, etc.
- La densification de Paris Nord 2 se heurte à la complexité du processus. Peu d'engagement concret. Toutefois, le parc d'activité reste recherché, le niveau de vacance est faible et de nouveaux programmes immobiliers trouveraient preneur (selon le commercialisateur CBRE).
- L'International Trade Center (ITC) demeure en stand-by : il n'est pas véritablement abandonné. Sans doute le programme sera-t-il recomposé, réajusté dans une conjoncture différente...

3°/ Une mise en œuvre engagée, à des degrés divers

a/ Ceux qui ont « bien avancé » ou sont quasiment terminés

- **Les parcs d'activités**, tels Roissy Parc International (opération terminée), La Chapelle de Givry (Le Mesnil-Amelot), le Parc d'activités de Saint-Mard, dans une moindre mesure l'extension de la ZAE de Mitry-Mory ...
- **La rénovation de GARONOR** s'est trouvée « dopée » par l'explosion du commerce en ligne.
- **La zone des Tulipes (Nord et Sud)** est quasi achevée.

Les éléments moteurs :

- Réponse aux besoins de PME-PMI du nord de l'Île de France.
- Hybridation des fonctions d'entreprises (par regroupement de fonctions décisionnelles, financières, commerciales, et parfois de R&D).
- Forte dynamique logistique le long de l'axe nord (Rotterdam, Anvers, Dourges (terminal de la ligne ferroviaire depuis la Chine ...). Effet également de « Porte d'entrée nord » de l'Île de France.
- **Les activités liées au fret aérien** : développement de FEDEX et activation générale de l'activité cargo de Roissy CDG (hausse sensible de volumes traités).

b/ Ceux dont le lancement s'est trouvé décalé dans le temps ou dont la progression s'est avérée plus lente que prévue

- AEROLIANS, avec malgré tout une activation sensible ces dernières années ; les programmes immobiliers proposés sont maintenant bien remplis et l'offre à court terme se raréfie.

Principale nuance : le semi échec du PABC (Silk Road Paris)⁶, construit mais très peu actif.

- AEROVILLE, stabilisé à son niveau d'ouverture.
- Le Colisée : un redémarrage tardif, après un quasi abandon.
- AIGLE : deux composantes seulement ont vu le jour, relativement distantes l'une de l'autre (Airbus Helicopters et l'AFMAE).

c/ Les projets fortement impactés à partir de 2022 par la double urgence sanitaire et environnementale

Le développement du trafic passagers de l'Aéroport de Roissy était dans la prévision initiale de **très loin le « grand projet » le plus porteur en créations d'emplois** (et ceci même avant la mise en avant du projet d'extension T4), avec plus d'un tiers du total des créations ; avec comme corollaire l'extension de la capacité d'accueil du parc hôtelier de Roissy (sur la plateforme et aux alentours immédiats) ; extension en partie réalisée dans les années 2012 – 2019, mais considérablement remise en question maintenant.

CONCLUSION n° 1

On ne peut donc pas affirmer que les 25 projets n'ont rien produit en matière d'emploi.

Mais la totalisation de ces différentes projections (et attention à cet exercice⁷) aboutirait à 32% des créations d'emplois initialement prévues pour le moyen terme. Et beaucoup d'incertitudes subsistent pour le plus long terme.

a/ Les activateurs ont changé depuis le début des années 2010 et des freins émergent qui questionnent le modèle de développement de l'axe nord des échanges internationaux, vu comme un « Aerotropolis », dans un contexte de « mondialisation heureuse » (selon les schémas de John Kasarda et des urbanistes Guller & Guller).

"Airports will shape business location and urban development in the 21st century as much as highways did in the 20th century, railroads in the 19th and seaports in the 18th" • John D. Kasarda, économiste.

b/ Un rebond de la demande logistique sur cet axe (et besoins induits par la gestion des derniers kilomètres).

c/ L'attractivité tertiaire, déjà toute relative, se trouve depuis deux ou trois ans fortement remise en cause le long de cet axe (d'autres centralités sont privilégiées). C'est le cas de la plateforme de Roissy (qui accueille peu de nouveaux programmes immobiliers).

La situation est différente pour Le Bourget RER... Mais quid du sud du Triangle de Gonesse (concurrencé par AEROLIANS, Paris-Nord 2, la reconversion du site PSA etc.) ?

d/ La vocation aéronautique (historique) est elle-même fragilisée pour des raisons tant conjoncturelles (la crise sanitaire) que structurelles (liées pour une large part aux urgences

⁶ PABC : Paris Asia business center, aujourd'hui dénommé Paris Silk Road par référence aux programmes chinois des Routes de la soie.

⁷ Cette addition présente des risques de doubles comptes (emplois de la plateforme de Roissy CDG, AEROVILLE, parc hôtelier ...). Il s'agit d'estimations, qui comportent une marge d'erreur (et d'incertitude), inévitablement.

environnementales), et par l'émergence ou la consolidation d'autres sites engagés dans cette nouvelle donne de la construction aéronautique.

e/ Deux facteurs aggravants

- -L'accélération des processus d'automatisation (dans la gestion des sites logistiques tout comme dans celle des sites industriels).
- -La pratique du télétravail qui réduit globalement la présence des actifs sur les sites d'entreprise et par conséquent la demande quotidienne de transport. Le bureau devient « the place to meet, not the place to work ».

CONCLUSION n°2

a/ La fin d'un mythe ? Pas tout à fait. Plutôt un affaiblissement de l'effet moteur et structurant de l'aéroport : en réalité la dynamique des échanges internationaux est ici à dominante routière.

Peu d'indices par ailleurs d'un processus de réindustrialisation sont à noter en ce secteur. Le site PSA reste en attente de véritables projets industriels. Et la filière aéronautique du Bourget a relativement peu évolué à ce jour.

La vitalité de la fonction Exposition-congrès (PIEX, Parc des Expositions du Bourget, ITC...) se trouve très nettement amoindrie (émergence de pratiques alternatives et des salons virtuels).

Tous ces facteurs pèsent lourdement sur les données de la création d'emplois.

b/ Au regard de la ligne 17 et de l'appréciation de la demande de transport générée par ces grands projets, plusieurs remarques :

-Les estimations sont certainement à revoir sur des bases à la fois clarifiées et plus réalistes en termes de perspectives.

-À plus long terme (2030 et au-delà) : une géographie simplifiée des pôles d'emplois s'esquisse. Et leur rayon d'influence est désormais très incertain.

-Roissy : une fonctionnalité aéroportuaire internationale « réajustée » par rapport aux prévisions de doublement du trafic de passagers en 15 ans.

-Paris Nord 2 et Aerolians : un site d'accueil d'entreprises très diverses...

-Des polarités tertiaires resserrées entre A 86 et la couronne des sites les mieux desservis (de Fontenay/ Rosny à l'est, à Saint- Ouen et Nanterre - Rueil à l'Ouest).

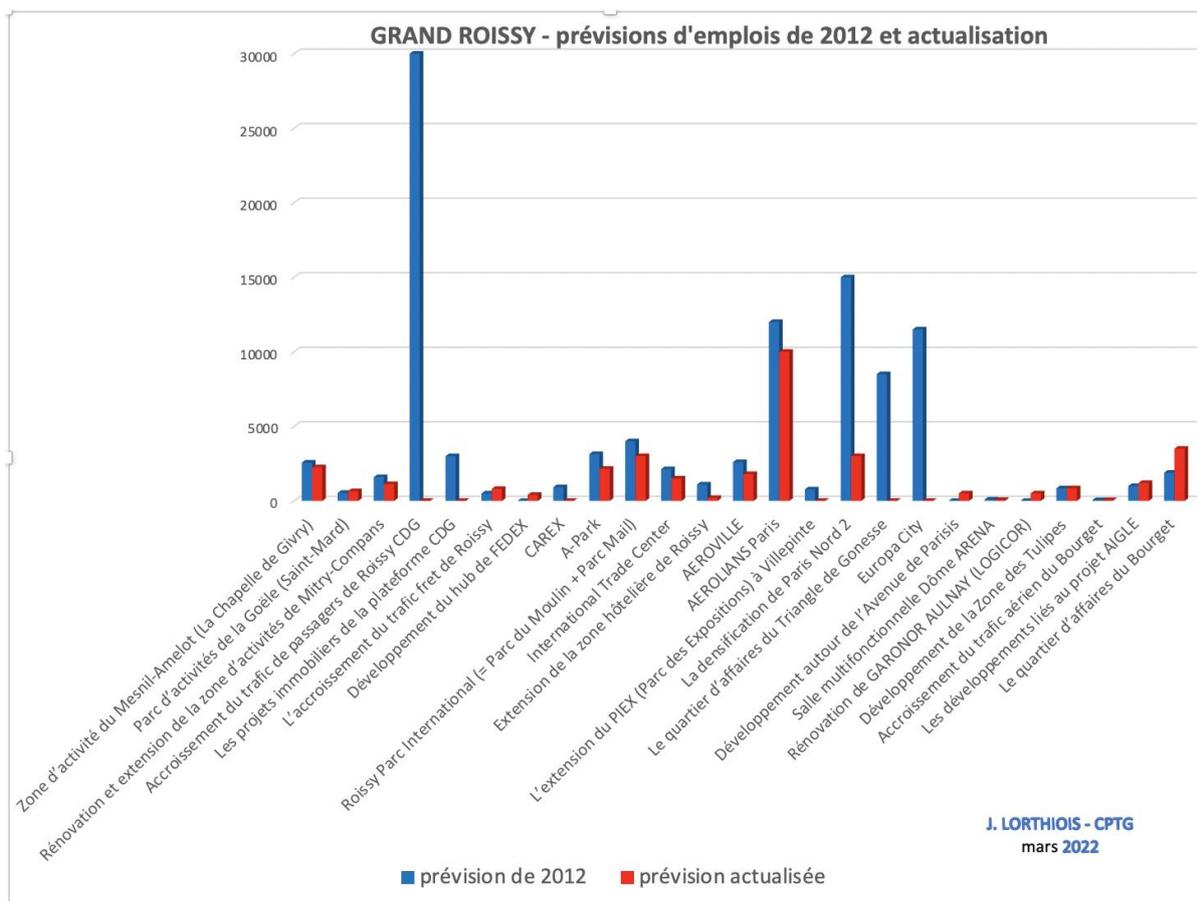
-Des espaces de loisirs, sports, culture mais aussi d'approvisionnement en ressources agricoles...

D'autres projets émergeront, sans doute d'une nature différente, comme AGORALIM, tandis qu'il faudra à terme compter de nouveaux renoncements.

Récapitulatif des gains d'emplois générés par les 25 projets à moyen terme (estimation de 2012 et actualisation 2022)

Gains d'emplois liés aux 25 grands projets			
Projets du Grand Roissy - Prévisions	Estimation 2012	Situation 2022	Actualisation 2022
Échéance à moyen terme	Horizon 2020- 22		Horizon 2030
Zone d'activité du Mesnil-Amelot (La Chapelle de Givry)	2569	En voie d'achèvement	2250
Parc d'activités de la Goële (Saint-Mard)	540	En voie d'achèvement	650
Rénovation et extension de la zone d'activités de Mitry-Compans	1590	En cours	1125
Accroissement du trafic de passagers de Roissy CDG	30000	Différé	0
Les projets immobiliers de la plateforme CDG	3000	À l'arrêt	nc
L'accroissement du trafic fret de Roissy	500	En développement	800
Développement du hub de FEDEX	NC	En développement	400
CAREX	920	Abandon ?	0
A-Park	3140	Au ralenti	2150
Roissy Parc International (= Parc du Moulin + Parc Mail)	4000	Réalisé	3000
International Trade Center	2130	À l'arrêt	1500
Extension de la zone hôtelière de Roissy	1100	Incertain	200
AEROVILLE	2600	Réalisé	1800
AEROLIANS Paris	12000	Commercialisé aux 2/3 1/3 au ralenti	10000
L'extension du PIEX (Parc des Expositions) à Villepinte	770	Incertain	0
La densification de Paris Nord 2	15000	Incertain	3000
Le quartier d'affaires du Triangle de Gonesse	8500	Incertain	0
Europa City	11500	Abandon	0
Développement autour de l'Avenue de Parisis	0	À l'arrêt	500
Salle multifonctionnelle Dôme ARENA Le Dôme Le Colisée	90	Abandon Relance	90
Rénovation de GARONOR AULNAY (LOGICOR)	0	En voie d'achèvement	500
Développement de la Zone des Tulipes	840	En voie d'achèvement	840
Accroissement du trafic aérien du Bourget	50	En développement	50
Les développements liés au projet AIGLE	995	Au ralenti	1200
Le quartier d'affaires du Bourget	1890	Au ralenti	3500
Total des 25 projets	103 724		33 555
Revitalisation du site PSA à Aulnay	nc	Devrait être prioritaire	11000
J. LORTHIOIS / CPTG - mars 2022	<i>màj aout 2022</i>		

NB : il s'agit des emplois supplémentaires escomptés (et non de l'emploi total existant).



Les prévisions actualisées correspondent donc à 32% des prévisions initiales, ce qui met en avant deux observations :

- On ne peut continuer à raisonner sur des perspectives (déjà optimistes en leur temps) élaborées il y a dix ans.
- Les projets eux-mêmes évoluent et continueront de le faire : la création d'emploi n'est pas une donnée figée, mais on le sait bien, une variable tout à fait fluctuante tant dans ses effectifs que dans sa géographie, d'autant que les pratiques, les métiers se transforment tout comme la relation avec les lieux de travail.

*

* *

En synthèse, les perspectives d'emplois ainsi recalculées ne peuvent en aucun cas justifier la ligne 17 Nord Le Bourget/ Roissy/ Mesnil Amelot.

Ce constat vient compléter l'analyse qui avait été faite par ailleurs présentée dans [un article paru sur le site de Mediapart](#), sur la fréquentation des populations desservies par l'ensemble de la ligne, estimés par la SGP à 565 000 Franciliens desservis quelle que soit la distance aux gares, révisés par nos soins à 58 000 habitants situés dans un rayon d'un km autour des gares.

*On ne manquera pas de souligner **la gravité de la distorsion introduite par ces chiffres largement erronés**, dans le cadre des enquêtes publiques destinées à éclairer les habitants et à recueillir leur avis. C'est ainsi que les populations locales ont été fourvoyées lors des enquêtes ayant conduit aux déclarations d'utilité publique (DUP) de la ligne 17 Nord en 2016 et de la ZAC du Triangle de Gonesse en 2018 en occultant une situation socio-économique qui a fortement évolué entre 2016 et aujourd'hui comme cette étude l'a démontré, sans que l'utilité publique de ces projets n'ait été remise en cause.*

*Au total, les différentes analyses que nous avons conduites sur **la ligne 17 Nord** convergent et démontrent qu'elle **ne saurait trouver sa justification ni du point de vue de la desserte de l'emploi, ni de celle de la population.***