



Communiqué de presse de France Nature Environnement Val d'Oise et du Collectif pour le Triangle de Gonesse

Grand Paris Express: avec le projet de ligne 19, le conseil départemental du Val d'Oise cède à la folie des grandeurs

A la demande du conseil départemental, la présidente de Région a annoncé en avril 2023 le projet de ligne 19 qui relierait la Défense à Argenteuil, puis Saint-Denis au Triangle de Gonesse, pour une mise en service en 2040. Alors que les Val d'Oisiens subissent de plus en plus aujourd'hui la galère des transports du quotidien, aggravée par une concentration croissante des emplois dans l'hypercentre de l'Ile-de-France, les responsables politiques continuent à faire des plans sur la comète pour 2040, et restent sourds aux vrais besoins de leurs habitants.

Certains élus du Val d'Oise affirment être « les oubliés du Grand Paris », or ce sont eux qui **oublient les véritables besoins des Val d'Oisiens**. La ligne 17 Nord n'ayant plus l'utilité depuis l'abandon du mégaprojet Europacity, ils réclament désormais une ligne supplémentaire. Pourtant le territoire Argenteuil-Bezons est déjà relié à La Défense par le Tram T2 en 13 minutes, et les trains SNCF accèdent en 17 minutes à Saint Lazare, au cœur du Quartier Central des Affaires de Paris (QCA¹), qui regroupe 660 000 emplois, soit le double de la Défense.

Pour les Val d'Oisiens, l'urgence, c'est la mise en service du tram-train T11 pour le tronçon Sartrouville / Argenteuil / Épinay-sur-Seine, sur les voies existantes de l'ancienne Grande Ceinture qu'il suffit de réaménager. Cette ligne permettrait de desservir 110 000 Val d'Oisiens, avec deux gares situées à Argenteuil, l'une en plein cœur du Val d'Argent, l'autre en centre-ville. Avec le tronçon déjà en service depuis 2017, Épinay-sur-Seine / Le Bourget et son prolongement jusqu'à Noisy-le-Sec, le territoire disposerait ainsi, pour 800 millions d'euros (contre 3, 4 milliards pour la ligne 17 Nord) d'une ligne interdépartementale en zone dense permettant une douzaine de connections avec toutes les radiales du Nord francilien. Elle desservirait 620 000 habitants et 27 quartiers sensibles. Autre avantage : se situer sur la même rive de la Seine, sans avoir à financer de coûteux franchissements du fleuve. ¹

¹ QCA = 1^{er} + 2^e + 8^e + 9^e + 16^e + 17^e arrondissements.

Les responsables du département Val d'Oise continuent de miser sur une économie mondialisée, avec le développement de Roissy et des transports lourds de transit qui allongent considérablement les temps de transport. Cette politique au service de la métropole se fait **au détriment des besoins locaux des Val d'Oisiens**. D'après le recensement INSEE, de 2009 à 2020, le Val d'Oise a vu sa population augmenter de 83 000 habitants², alors qu'à l'inverse, l'emploi accuse une perte de 13 500 postes de travail. On ne peut donc pas évoquer une « *très forte dynamique économique* » pour justifier la poursuite d'une telle politique. Dans l'Est du Val d'Oise, les chiffres démontrent que la première destination des actifs en emploi, c'est leur commune de résidence : ils sont 53 000, soit un actif en emploi sur 4³. Une forte marge de progression existe, avec un programme de création d'emplois de proximité⁴ insuffisamment développés sur le territoire, et qui ne demande aucun besoin de transport lourd. Si le taux de 19% d'activités de services aux populations actuellement observé atteignait celui de Versailles (31% - source INSEE), 43 000 emplois supplémentaires seraient créés dans l'est du Val d'Oise, ce qui n'exige aucune création de transport lourd.

Dès 2008, selon les statistiques INSEE, il y a eu découplage entre la croissance du trafic aérien de l'aéroport de Roissy, qui a continué à progresser, alors que les emplois sont en déclin. De 2009 à 2020, les emplois comptabilisés sur la commune de Roissy sont passés de 93 600 emplois à 73 300, soit une perte de 20 300 postes. Et les actifs de l'Est du Val d'Oise ne sont plus en 2020 que 6,8 % à travailler sur la plateforme, 5% en comptant les chômeurs. L'aire de recrutement de l'aéroport n'a cessé de s'étaler désormais sur 10 départements, en raison d'une très faible diversité de la palette des métiers, positionnée sur seulement cinq filières, toutes en tension. Implanter de nouvelles activités sur le pôle de Roissy ne pourrait qu'attirer davantage de main-d'œuvre extérieure, augmenter les besoins de transports lointains et engendrer une hausse du chômage local. C'est ce qui est constaté à Gonesse, devenue une « ville dissociée »⁵ : l'habitant n'y travaille pas, le travailleur n'y habite pas.

Ce qu'il faut pour les Val d'Oisiens, c'est une politique de création d'emplois locaux diversifiés et non des transports aussi coûteux qu'inutiles, qui ne font que les rabattre sur l'hypercentre de l'agglomération, augmentant ainsi les temps de transports et le stress d'une vie inutilement dissociée.

Contacts presse

CPTG :	Bernard LOUP ouiauxterresdegonesse@gmail.com	06 76 90 11 62 ouiauxterresdegonesse.fr
FNE-IDF :	Gwénola FERRAN ROCCHI gwenola.ferran@gmail.com	06 30 88 46 09 https://fne-valdoise.fr

Ce courriel a été envoyé par CPTG, 34 rue Gambetta, 95400 Villiers le Bel

² Population 2009- 2020 : de 1, 169 millions d'habitants à 1,252 ; Emploi : de 434 800 à 421 300 postes.

³ <https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/050123/grand-roissy-non-une-offre-de-transport-dissociee-des-besoins-des-habitants>

⁴ Petit commerce et artisanat, sanitaire et social, éducation-formation, services à la personne, emplois publics...

⁵ <https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/240122/gonesse-ville-dissociee-lhabitant-ny-travaille-pas-le-travailleur-ny-reside-pas>