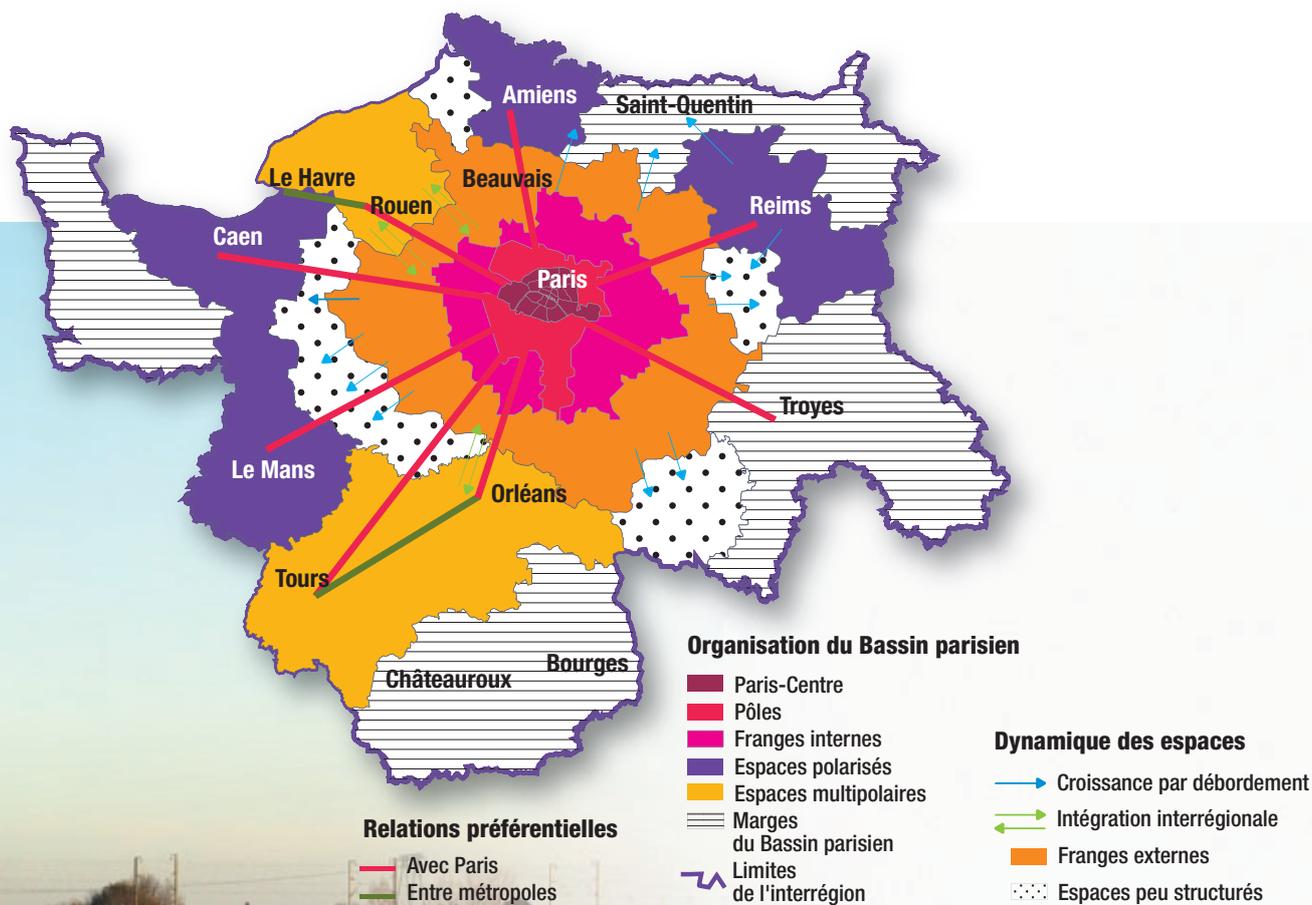




I ✳ LES CARACTÉRISTIQUES ET LES ENJEUX DES TERRITOIRES DU PROJET

I.A - DES TERRITOIRES VARIÉS AVEC UN POINT COMMUN : L'INFLUENCE DE LA CAPITALE
I.B - VERS UNE ORGANISATION DES TERRITOIRES AUTOUR DE PLUSIEURS PÔLES



Source: Organisation métropolitaine du Bassin parisien, IGN, INSEE, 2000

Les territoires concernés par le projet Roissy-Picardie forment un **espace interrégional** qui s'étend du nord de la région Ile-de-France jusqu'à l'Amiénois et le Saint-Quentinois, en englobant une très large partie de l'Oise et de la Somme, ainsi que le nord-ouest de l'Aisne.

Cet espace fait lui-même partie d'un ensemble plus vaste, le **Bassin parisien**, l'une des plus importantes régions économiques de l'Europe qui rassemble près de 40 % de la population française et près de 50 % du produit intérieur brut (PIB).

Au-delà de leur diversité géographique, démographique ou économique, les territoires concernés par le projet Roissy-Picardie ont pour point commun d'être **fortement polarisés par Paris**, au même titre que les autres régions du Bassin parisien.

Dans une perspective de rééquilibrage, le développement de liaisons transversales entre les principaux pôles urbains et économiques du nord de l'Ile-de-France et de la Picardie constitue un enjeu majeur.

En particulier, l'accès au pôle économique et au nœud de transports de Roissy apparaît comme une condition essentielle pour intégrer ces territoires dans les réseaux d'échanges avec les régions françaises et européennes.



I.A

DES TERRITOIRES VARIÉS AVEC UN POINT COMMUN : L'INFLUENCE DE LA CAPITALE

Les territoires du projet sont, pour partie, intégrés au bassin de vie parisien (le Pays de France qui s'étend de l'est du Val-d'Oise au nord de la Seine-et-Marne) ou fortement polarisés par lui (le sud de la Picardie). On compte également des territoires, plus éloignés de Paris, organisés autour de pôles comme Amiens, capitale régionale de la Picardie, Abbeville, Saint-Quentin, Beauvais ou Compiègne.

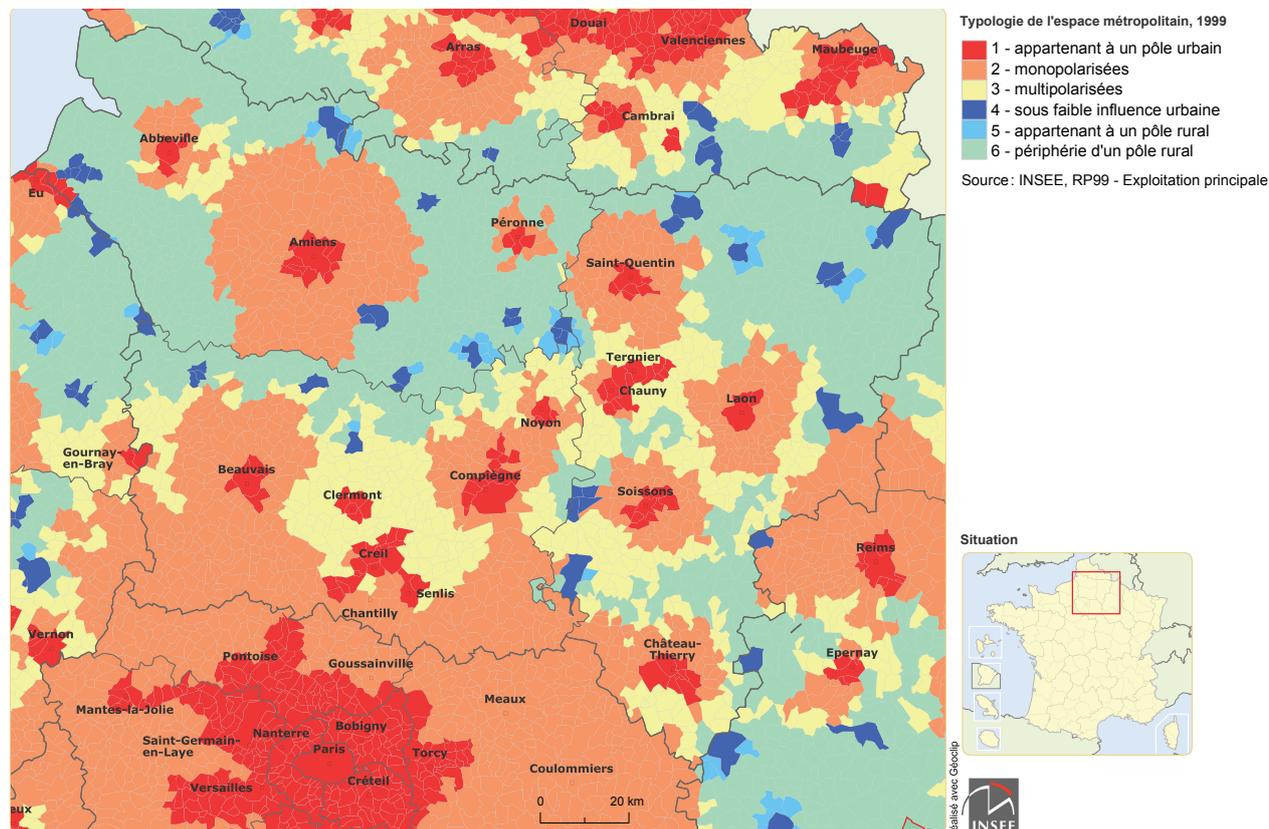
I.A.1 — Des territoires au profil démographique proche

Au 1^{er} janvier 2007, le Val-d'Oise comptait 1 160 000 habitants, dont environ 250 000 habitants pour le nord-est du département, partie intégrante de la Plaine-de-France, qui constitue plus directement le territoire du projet en Ile-de-France.

La croissance annuelle moyenne de la population entre 1999 et 2007 s'est établie à 0,6%.

Toujours au 1^{er} janvier 2007, la Picardie a atteint 1 900 000 habitants, soit une croissance d'environ 0,3% par an depuis 1999. Les Picards habitent pour 42% dans l'Oise (793 000 habitants), 30% dans la Somme (564 000) et 28% dans l'Aisne (537 000). La Picardie représente aujourd'hui 3% de la superficie du territoire français et rassemble 2,1% de l'ensemble de la population.

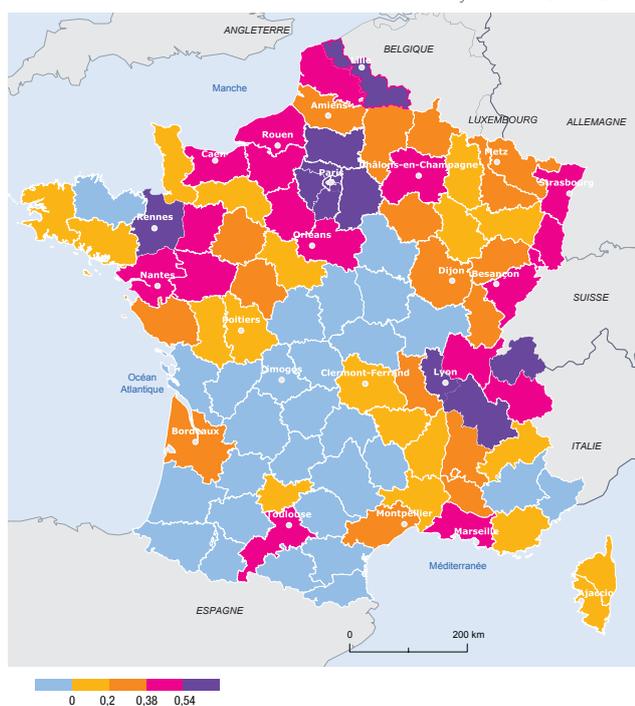
La structure de l'espace sur les territoires du projet



Évolution et structure de la population

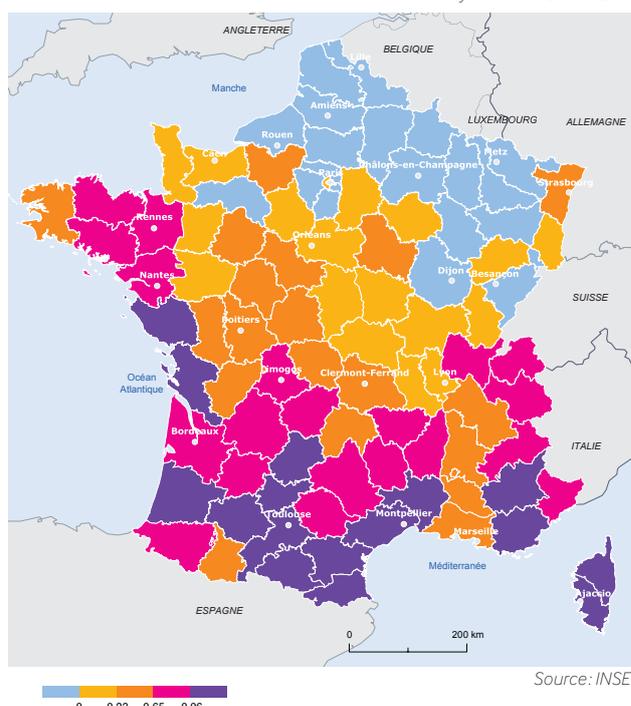
Évolution de la population dûe au **solde naturel**

(variation annuelle moyenne en %), 1999-2006



Évolution de la population dûe au **solde migratoire**

(variation annuelle moyenne en %), 1999-2006



Source: INSEE

Pour la Picardie comme pour le nord de l'Île-de-France, la croissance de la population résulte d'un solde naturel (différence entre les naissances et les décès) positif. En revanche, ces territoires connaissent un solde migratoire (solde apparent entre les entrées et les sorties) négatif, caractéristique des régions du nord et de l'est de la France.

—Une croissance démographique modérée

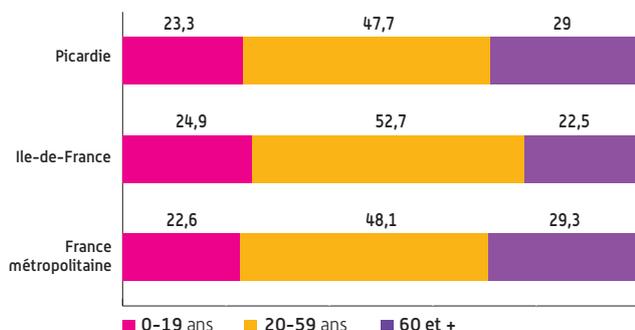
Sur le plan des migrations interrégionales, la **Picardie** a perdu un peu moins de 4 000 habitants par an entre 2001 et 2006, les régions voisines étant souvent la destination de ces sortants. La plupart des arrivants en Picardie proviennent de la région Île-de-France. Les prévisions de l'INSEE à **l'horizon 2030** indiquent que **la croissance démographique va se faire de manière modérée**, grâce au solde naturel. Ce sont essentiellement les franges les plus proches de l'Île-de-France qui porteraient cette croissance. Pour le **nord de l'Île-de-France**, les échanges migratoires se font prioritairement avec les départements franciliens limitrophes et, le plus souvent, avec les communes les plus proches. Plus des trois quarts des personnes qui se sont installées en Plaine-de-France entre 1990 et 1999 habitaient déjà la région en 1990. À l'inverse, 59 % des départs ont pour destination le reste de l'Île-de-France. Les arrivants sont surtout originaires de départements franciliens proches.

L'Oise est le quatrième département d'origine des arrivants et se place devant les départements franciliens éloignés, non limitrophes.

—Une population en moyenne plus jeune qu'au niveau national

L'aire du projet se situe dans des territoires traditionnellement jeunes : **l'Île-de-France est la région la plus jeune de France et la Picardie est la troisième région la plus jeune de France** avec un âge moyen de 37 ans (39 ans en France). L'évolution à vingt ans prévoit un alignement sur les tendances nationales. **La population de l'aire du projet devrait rester plus jeune que la moyenne nationale**, mais sa structure par âge s'en rapprocherait. En 2030, l'âge moyen atteindrait 42,3 ans en Picardie, 39,2 ans en Île-de-France et 42,6 ans en France selon l'INSEE. Du fait de sa croissance naturelle, **la population du nord de l'Île-de-France conserverait une structure plus jeune** que celle du reste de la région.

Structure par âge de la population au 1^{er} janvier 2030 (prévision en pourcentage)



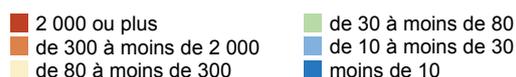
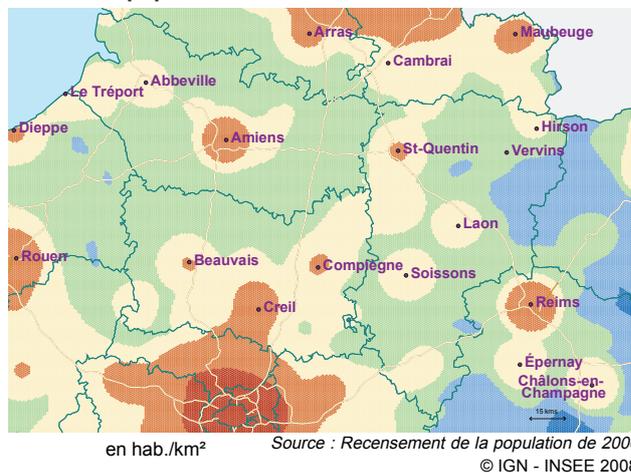
Source: Prévisions INSEE, modèle Omphale scénario central

—Une densité globalement forte, bien qu'hétérogène

Les territoires du projet sont relativement densément peuplés. Toutefois, la densité décroît à mesure que l'on progresse vers le nord, et que l'on s'éloigne de l'aire métropolitaine parisienne :

- **Le sud de l'aéroport Paris-CDG** présente des caractéristiques de tissus urbains denses. Cet espace est partie intégrante du cœur de l'aire métropolitaine parisienne (plus de 7 000 hab./km² dans le secteur du Val-de-France autour de Sarcelles).
- **Au nord de l'aéroport** jusque Creil, Compiègne et Beauvais, la densité de population reste forte, largement supérieure à la moyenne nationale (de 300 à 2 000 hab./km²) et se concentre en doigt de gant le long des infrastructures.
- **Le nord du périmètre**, au-delà de la RN31 (axe Rouen-Beauvais-Compiègne-Reims), présente des densités plus faibles, comparables aux parties rurales et agricoles du Bassin parisien. Cet espace est toutefois polarisé par des aires urbaines autonomes comme Amiens ou Saint-Quentin. L'évolution récente met en évidence le **phénomène de périurbanisation comme principal mode de croissance**. Les grandes villes picardes ne semblent pas touchées par le mouvement d'augmentation de la population vivant dans les centres urbains, entamé depuis les années 1990 et constaté au niveau national. Les migrations de populations ont tendance à se faire au profit des communes rurales situées en périphérie des grandes villes ou dans des bassins d'emploi plus éloignés.

Densité de population en Picardie



I.A.2 — Le nord de l'Ile-de-France : un territoire de contrastes

Le territoire concerné par le projet Roissy-Picardie s'inscrit dans ce que l'on appelle historiquement et géographiquement le Pays de France. Il forme une région naturelle délimitée au sud par la Seine, au nord par la Forêt de Chantilly, à l'ouest par l'Oise et à l'est par la Goële. Son développement est, de longue date, lié à Paris. Longtemps considéré comme l'un des « greniers à blé » de Paris, le Pays de France a été bouleversé dans un premier temps par la croissance de l'agglomération parisienne, marquée par la construction sur des terrains disponibles et peu chers des grands ensembles après la Seconde Guerre mondiale (Sarcelles, Garges-lès-Gonesse, Villiers-le-Bel, Tremblay-en-France notamment). Le deuxième bouleversement majeur fut la création en 1974, sur 3 300 hectares, de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

—Un territoire à enjeux nationaux et régionaux en mutation

Le pôle économique de Roissy, qui s'est constitué autour de l'aéroport, est un espace de transition entre la banlieue nord de Paris et les espaces périurbains du Pays de France et de la Goële. La pérennisation des cultures céréalières constitue un enjeu important dans un secteur soumis à de fortes pressions foncières.

La plate-forme aéroportuaire de Roissy a inscrit dans l'espace alentour une nouvelle organisation territoriale, mais ne s'est pas accompagnée d'un développement urbain coordonné à l'échelle de l'ensemble de l'aire d'influence de Paris-CDG. La multiplicité d'acteurs a singulièrement complexifié la gouvernance (la plate-forme est à cheval sur trois départements).

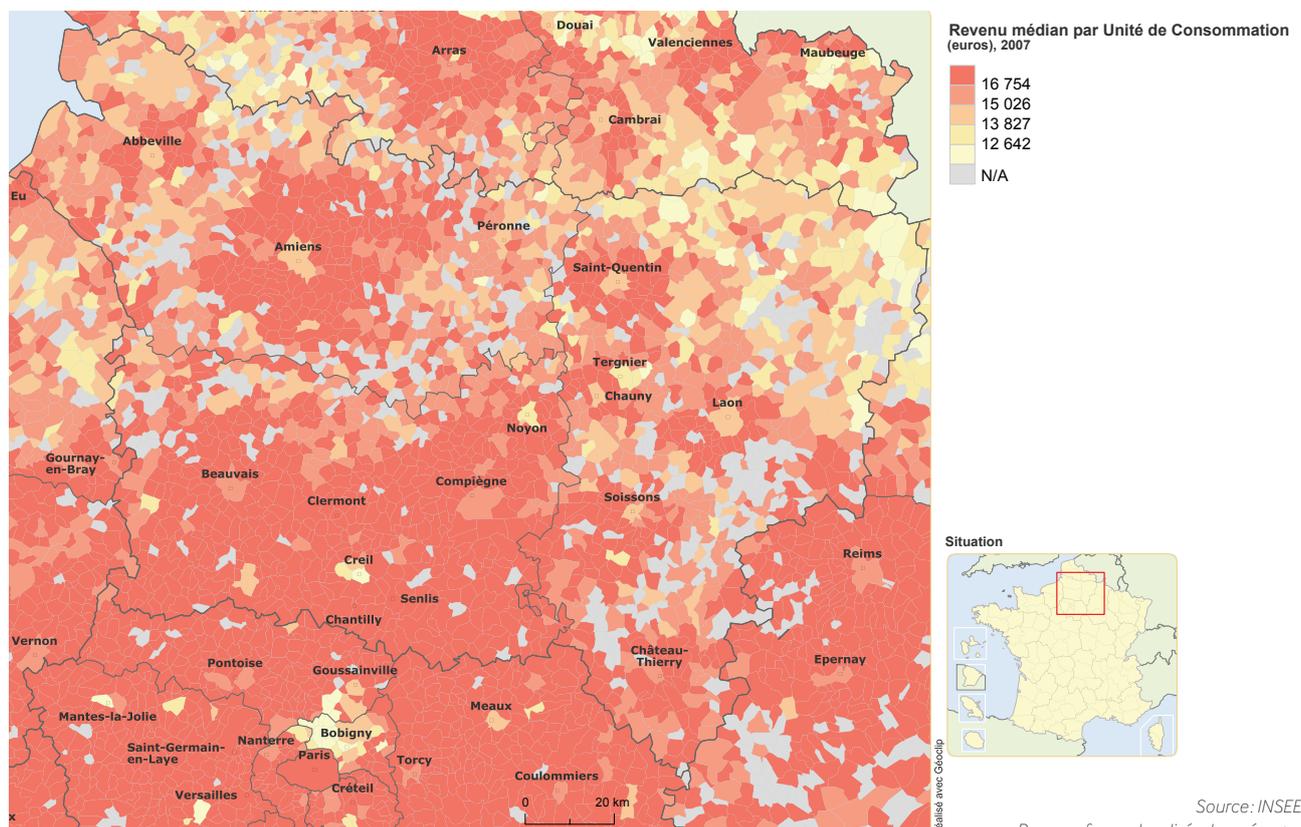
Aujourd'hui, ce territoire – désormais souvent identifié sous le nom de « **Roissy-Plaine-de-France** » – est un territoire de contrastes. Plaque tournante des échanges nationaux et internationaux, il est identifié comme un « **territoire d'intérêt national et régional** » dans le cadre du Contrat de projets État-Région 2007-2013. Le projet de Schéma directeur de la Région Ile-de-France, adopté par le Conseil régional en septembre 2008, le considère comme l'un des **moteurs du développement économique de l'Ile-de-France** et il est identifié comme pôle structurant dans le cadre du Grand Paris.

Cette partie du nord de l'Ile-de-France est aussi caractérisée par **une forte hétérogénéité**. Les activités sont localisées au niveau du pôle aéroportuaire, tandis que l'habitat s'établit de manière dense à l'ouest et au sud de celui-ci et sous forme périurbaine sur tout le secteur nord.

La notion de contraste est également illustrée par le niveau des revenus des ménages, majoritairement inférieur à la moyenne francilienne (voire très inférieure dans le secteur dense du Val-de-France qui concentre les populations les plus fragiles), mais avec des secteurs plus privilégiés au nord de l'aéroport.

Le revenu fiscal médian (50 % des ménages en dessous et 50 % des ménages au dessus) en France métropolitaine en 2006 était de 17 497 euros, en Ile-de-France de 20 575 euros (Val-d'Oise 18 501 euros) et en Picardie de 16 741 euros.

Le revenu fiscal des ménages





—Roissy, un pôle économique majeur qui rayonne au-delà de l’Ile-de-France

Moins de 40 ans après l’ouverture de l’aéroport Paris-CDG, c’est un pôle économique de premier plan qui a émergé au nord de l’Ile-de-France. Roissy est **un pôle complexe, regroupant plusieurs fonctions** :

- pôle multimodal de transport (aérien et ferroviaire) ;
- pôle de services ;
- pôle d’emplois.

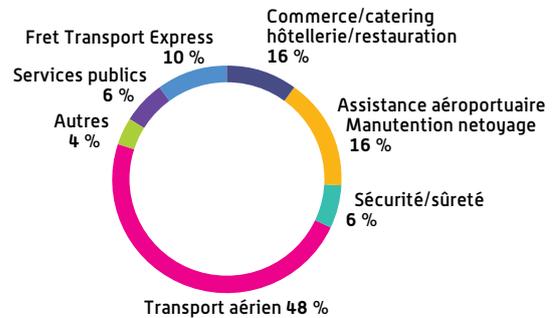
Avec plus de 60 millions de passagers accueillis et plus de 555 000 mouvements d’avions en 2008, la plate-forme de Paris-CDG est un des premiers aéroports européens et mondiaux. Inaugurée en 1994, sa gare SNCF Aéroport-Charles de Gaulle-TGV a été la première à permettre une intermodalité entre l’avion et le rail. En 2008, elle a enregistré environ 3,4 millions de voyageurs.

Lieu d’interconnexion majeur des réseaux de transports, le pôle de Roissy concentre une grande variété d’activités et, notamment, l’ensemble des activités liées à la connectivité intermodale (transport, hôtellerie, commerce, activités tertiaires supérieures, logistique, etc.) qui en font **un véritable pôle de services.**

Si les fonctions aériennes, de transport ferroviaire et de services sont contenues dans la plate-forme, il est difficile de définir précisément les limites du **pôle d’emplois** de Roissy. En effet, celui-ci a **une influence très importante sur l’ensemble du nord de l’Ile-de-France et au-delà sur la Picardie.**

On peut définir deux périmètres : le pôle aéroportuaire et les zones d’activités à proximité (Paris-Nord Villepinte notamment). Avec plus d’un millier d’entreprises et 90 000 emplois en 2007,

Répartition de l’emploi sur la zone de Roissy par secteur d’activité



Source : Observatoire des métiers, de l’emploi et de la formation de Paris-CDG, 2007

le pôle d’emplois aéroportuaire est l’un des plus importants et des plus dynamiques d’Ile-de-France.

Le nombre des emplois sur la plate-forme a augmenté de près d’un tiers entre 2000 et 2006.

Le pôle d’emplois de Roissy pris globalement représentait en 2006 quelque **140 000 emplois sur les communes limitrophes et 300 000 emplois indirects et induits.**

Les activités liées au transport (en particulier aérien) et **à la logistique** sont omniprésentes et concernent près de 50% des emplois dans le pôle aéroportuaire et encore 16% à l’échelle de l’est du Val-d’Oise.

L’origine géographique des salariés travaillant sur la plate-forme de Roissy

On note une forte proportion de personnes habitant les trois départements sur lesquels s’étend Paris-CDG. En 2006, plus de 50% des salariés étaient issus de la Seine-Saint-Denis (20%), du Val-d’Oise (16%) et de la Seine-et-Marne (15%), mais également de l’Oise (13,5%) et de Paris (9%).

L’évolution montre un renforcement de la part des salariés habitant en dehors de l’Ile-de-France. Les Valdoisiens occupent 16% des emplois, soit sensiblement moins que les habitants de Seine-Saint-Denis. Ce phénomène s’explique, en partie, par la qualification de la population active résidant à l’est du département et par la difficulté d’accès à la plate-forme en transports en commun.

À plus long terme, si les effets de la crise invitent à la prudence, certaines prévisions font état de **120 000 emplois sur la plate-forme aéroportuaire d’ici quelques années.** Ces projections dépendent de la conjoncture du transport

Répartition des salariés de Paris-CDG en fonction de leur département de résidence en 2006 et 2007

	Département de résidence	Effectifs en 2006	Effectifs en 2007	Part (en 2007)
Départements riverains	Val-d'Oise	13 600	14 400	16 %
	Seine-Saint-Denis	16 850	18 000	20 %
	Seine-et-Marne	12 700	13 500	15 %
Autres départements hors Ile-de-France	Oise	10 500	12 100	13 %
	Autres départements	9 330	9 900	11 %
Autres départements, Ile-de-France	Paris	8 200	8 100	9 %
	Val-de-Marne	5 000	5 400	6 %
	Hauts-de-Seine	4 160	4 100	5 %
	Essonne	2 800	2 700	3 %
	Yvelines	1 660	1 800	2 %
	Effectif total		84 800	90 000

Sources: ADP/Observatoire des métiers, de l'emploi et de la formation de Paris-CDG.

aérien dans les années qui viennent. Il a été observé en effet que 1 million de passagers supplémentaires générerait 1 500 emplois.

I.A.3 — La Picardie : entre influence francilienne et dynamique multipolaire

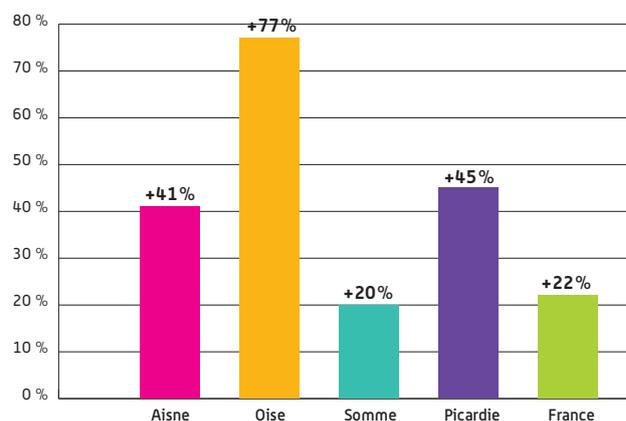
Les géographes ont mis en avant des particularités picardes. Sur le plan économique, la Picardie est marquée par **un poids important de l'agriculture et de l'industrie**. Ces deux secteurs représentent plus de 31 % de l'activité économique en termes de valeur ajoutée contre à peine 22 % au niveau national.

Sur le plan de l'organisation du territoire, la Picardie est caractérisée par **un maillage de petites villes et de villes moyennes et par une imbrication ville-campagne**, comme le souligne le Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT) à l'horizon 2030, adopté en novembre 2009 par le Conseil régional. Outre Amiens, préfecture et capitale régionale réunissant un peu plus de 180 000 habitants en 2006, la Picardie compte 11 agglomérations moyennes, dont 4 (Beauvais, Saint-Quentin, Compiègne et Creil) dépassent les 70 000 habitants. Si environ 65 % de la population vit en zone urbaine, la plus grande partie de son territoire est relativement peu urbanisée, offrant **un équilibre entre villes et zones rurales**.

—L'atout de la situation géographique pour l'économie

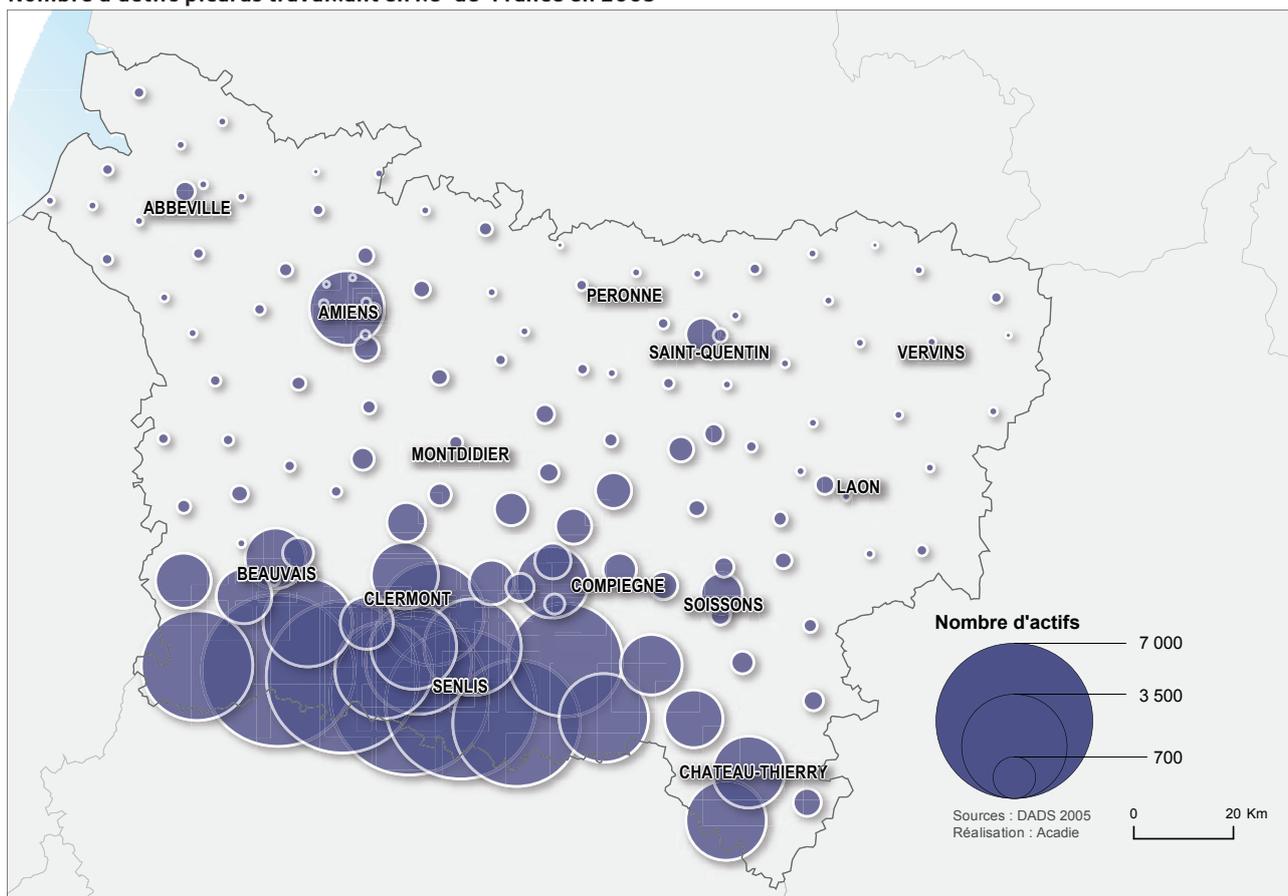
La place de la région au cœur du Bassin parisien et du triangle Paris-Londres-Bruxelles a favorisé le développement de certaines activités, comme **la logistique**. Dans le prolongement de la dynamique du secteur autour du pôle de Roissy, de nombreux centres liés à la logistique se sont ainsi créés autour des grands axes routiers et ferroviaires de la région. Cette tendance devrait se confirmer dans les années à venir au bénéfice de nouveaux équipements structurants comme le canal Seine-Nord Europe reliant, à l'horizon 2016, le bassin de la Seine et de l'Oise au réseau des canaux à grand gabarit du nord de la France et du Benelux.

Évolution du nombre de salariés dans la logistique entre 1999 et 2006



Source: Conseil régional de Picardie, base de données: UNEDIC

Nombre d'actifs picards travaillant en Ile-de-France en 2005



Le SRADDT met en évidence que « cette influence francilienne a évolué entre 1999 et 2005 : alors que le nombre d'actifs picards travaillant à Paris a diminué de 4 %, le nombre d'actifs picards travaillant dans le Val-d'Oise et la Seine-Saint-Denis a fait un bond de 22 %, témoignant de l'attractivité croissante du pôle de Roissy ». Source : SRADDT de la Région Picardie.

L'influence de l'Ile-de-France voisine se ressent également, notamment sur les activités de **services aux entreprises**.

Cette situation géographique favorable fait également **du tourisme un enjeu économique important** pour le développement futur de la Picardie. La fréquentation touristique génère aujourd'hui plus de 15 000 emplois dans la région. Il s'agit d'un des aspects de ce que l'on appelle **l'économie résidentielle** qui pourrait se renforcer dans les prochaines années au bénéfice notamment d'**une meilleure accessibilité depuis le territoire national et européen**.

Des pôles de compétitivité interrégionaux

En matière de recherche et d'innovation, la Picardie s'est associée à des régions voisines pour développer **trois pôles de compétitivité**. Outre le pôle Industrie et Agro-ressources mis en place avec la région Champagne-Ardenne et le pôle Up-Tex regroupant des entreprises et unités de recherche du nord de l'Aisne et de la région Nord-Pas de Calais dans les domaines des textiles innovants, la Picardie a créé le pôle I-Trans en coopération avec le Nord-Pas-de-Calais. Réunissant les acteurs de l'industrie, de la recherche et de la formation dans le domaine du ferroviaire et des systèmes

de transports terrestres innovants, cette coopération interrégionale a pour ambition de construire un pôle d'excellence mondiale dans le domaine des transports.

Il représente aujourd'hui environ 15 000 emplois.

— Les territoires de Picardie : entre dynamique propre et influences multiples

Comme le souligne le SRADDT, « la région présente la spécificité d'être soumise à des influences multiples qui se traduisent notamment par des flux domicile-travail. Entre 1999 et 2005, la proportion d'actifs travaillant hors de la région est passée de 16 à 19 %. Ils représentent désormais plus de 100 000 actifs, soit près de 13 000 de plus que six ans auparavant ». L'Ile-de-France attire plus de 80 % de ces « navetteurs », mais d'autres influences – comme celle de Reims – ont émergé.

Toutefois, depuis quelques années, un rééquilibrage des déplacements professionnels est en cours, en particulier avec l'Ile-de-France. En 2005, par exemple, le nombre d'actifs franciliens travaillant en Picardie a augmenté proportionnellement plus rapidement (+ 30 %) que le nombre d'actifs picards (+ 12 %) allant travailler en Ile-de-France. Au-delà de ces grandes tendances régionales, la Picardie

se caractérise par son organisation multipolaire basée autour de « **dix villes piliers** ».

Plusieurs de ces pôles sont concernés par le projet Roissy-Picardie.

—Les potentiels des principaux pôles du territoire de projet

Amiens, capitale régionale de plus en plus attractive en Picardie au-delà des frontières de la Somme, a **vocation à se positionner comme tête de réseau des villes piliers picardes**.

Depuis une vingtaine d'années, elle déploie une ambitieuse action de requalification urbaine : création de services et d'équipements, revalorisation du centre-ville, etc.

Cette **dynamique de capitale régionale** participe de la volonté de donner à la Picardie toute sa place au sein du nord-ouest européen en **développant ses relations avec les autres régions françaises et européennes** et en créant un meilleur équilibre avec Paris, au nord du Bassin parisien.

Le sud de l'Oise est fortement tourné vers l'Île-de-France. Un salarié sur deux travaille en région parisienne (à l'exception du bassin creillois).

Historiquement industrielle, **l'agglomération de Creil** (deuxième de Picardie par sa population) se diversifie en se tournant notamment vers **des secteurs d'innovation et de recherche**. Elle se situe à 50 kilomètres de Paris, ce qui est comparable aux agglomérations franciliennes de Melun



Creil, située à seulement 50 kilomètres de Paris.



Amiens, capitale régionale en plein essor.

ou Mantes-la-Jolie. Elle cherche à valoriser une situation privilégiée de carrefour ferroviaire avec **l'Étoile ferroviaire de Creil**. Les secteurs de Chantilly, Senlis, le Valois, sont marqués par un dynamisme résidentiel.

Ville préfecture, Beauvais est entourée d'un vaste territoire rural qu'elle organise et bénéficie de la présence de **l'aéroport international de Beauvais-Tillé** (3 millions de passagers par an) qui contribue au développement et à la notoriété de l'agglomération.

Ville historique et culturelle, Compiègne est réputée pour son pôle technologique et universitaire. Le développement de l'agglomération est orienté vers les activités tertiaires en valorisant son attractivité liée à son cadre de vie.

Saint-Quentin, capitale de la Haute-Picardie et cinquième aire urbaine picarde avec un peu plus de 100 000 habitants, constitue un pôle d'équilibre important de la Picardie qui poursuit sa reconversion industrielle.

Également très affecté par le déclin de certaines de ses industries, **Chauny-Tergnier** (près de 50 000 habitants) peut s'appuyer sur son pôle ferroviaire récemment conforté.



I.B

VERS UNE ORGANISATION DES TERRITOIRES AUTOUR DE PLUSIEURS PÔLES

Les territoires concernés par le projet Roissy-Picardie ont en commun un **enjeu de rééquilibrage**. Pour la Picardie dans son ensemble, il s'agit de rééquilibrer la relation avec Paris en développant son rayonnement et son ouverture vers les autres régions françaises et européennes, notamment **en renforçant l'accessibilité de la capitale régionale, Amiens**.

Pour le nord de l'Ile-de-France, l'enjeu est de **rééquilibrer le développement entre le pôle de Roissy et les territoires riverains**.

I.B.1 — La recherche d'un nouvel équilibre au sein du Bassin parisien

Le Bassin parisien constitue l'une des plus importantes régions économiques d'Europe.

Toutefois, cette position de pôle européen, le Bassin parisien la doit pour beaucoup au poids de la région Capitale.

Pour l'équilibre du Bassin parisien, son attractivité et son rayonnement au niveau européen, il est important de veiller à ce que la dynamique de développement repose sur une **attractivité partagée entre les différents territoires** qui le composent. L'une des clés réside dans **la capacité pour les villes du Bassin parisien à accéder dans de bonnes conditions aux autres métropoles françaises, ainsi qu'aux hubs internationaux** (en particulier Roissy) présents en Ile-de-France.

Cela passe en particulier par :

– l'accès au réseau à grande vitesse ;

– l'accès au pôle multimodal de Roissy en même temps **que celui-ci voit s'affirmer son rôle de pôle d'échange entre le réseau ferroviaire historique du Bassin parisien et le réseau français et européen à grande vitesse**.

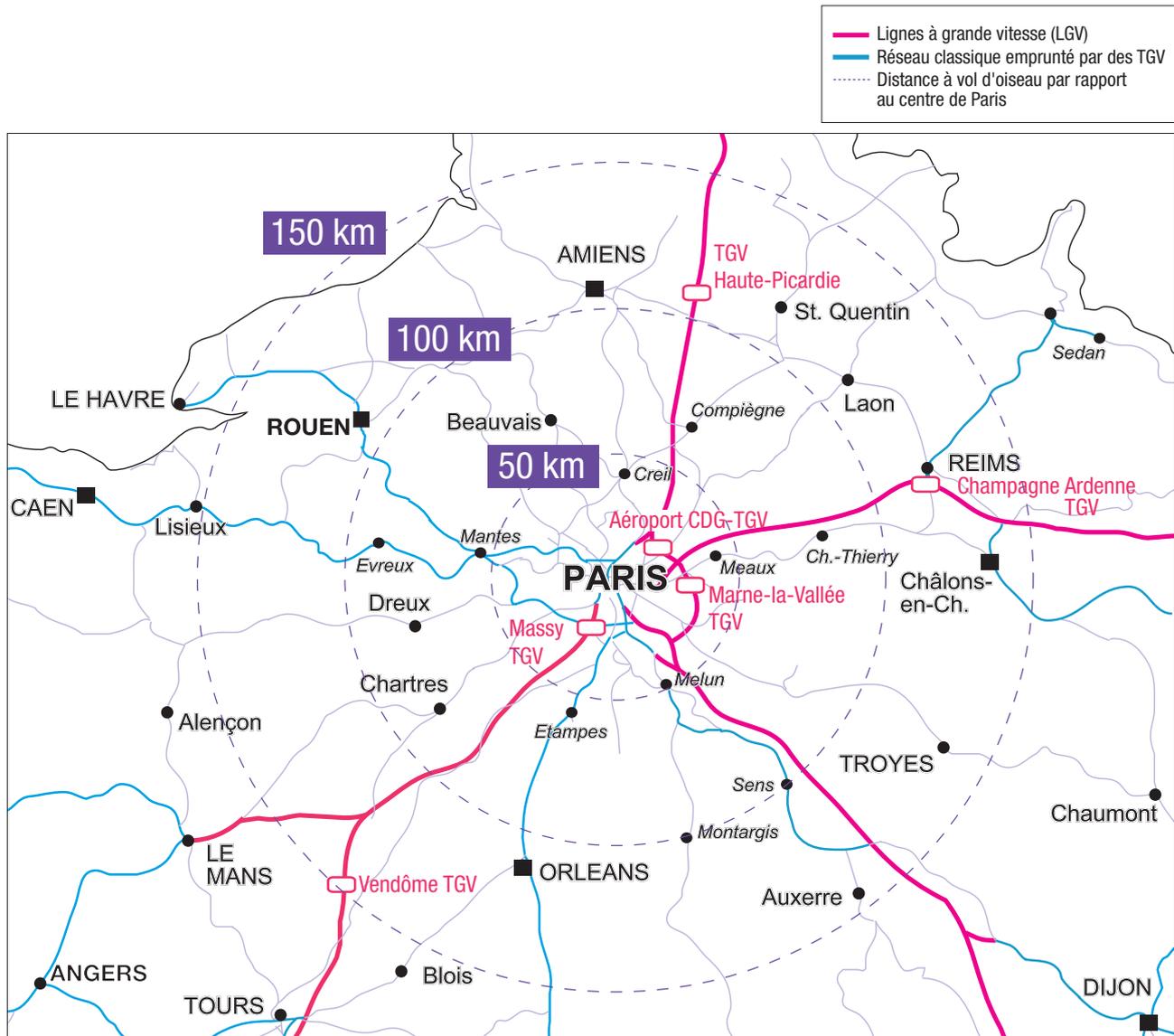
Ce développement plus équilibré des différents territoires du Bassin parisien s'inscrit au cœur des politiques publiques depuis plusieurs années. Dès 1990, les présidents des huit Régions du Bassin parisien prônent une **stratégie commune de développement équilibré et durable de cet espace**.

Ils adoptent en septembre 2009 un cadre de référence stratégique de développement durable commun pour renforcer les coopérations interrégionales.

Ils préconisent également une **organisation interrégionale accrue des transports ferroviaires** pour faciliter les déplacements entre les différents pôles régionaux *via* un maillage et une connexion des liaisons depuis le Bassin parisien vers l'Ile-de-France.



Un accès réduit à la grande vitesse ferroviaire pour les villes du Bassin parisien



Les premières gares sur le réseau à grande vitesse, lorsqu'elles existent, sont situées à une distance minimale comprise entre 100 et 150 kilomètres depuis le centre de Paris. Plusieurs capitales régionales du Bassin parisien ne disposent pas d'accès direct au réseau à grande vitesse. Leurs liaisons avec le reste du territoire national transitent le plus souvent par les gares parisiennes.

Un cadre de référence stratégique du Bassin parisien

« Son objectif est de définir une stratégie de développement équilibrée et durable des huit Régions du Bassin parisien pour valoriser, par la coopération interrégionale, nos atouts et nos complémentarités.

Le cadre de référence stratégique du Bassin parisien se structure autour de 7 principaux engagements visant à doter durablement le Bassin parisien des moyens d'agir structurellement en commun :

1. ouvrir le Bassin parisien aux échanges maritimes internationaux ;
2. renforcer l'accessibilité au réseau LGV européen et aux plates-formes aéroportuaires d'Ile-de-France ;
3. faciliter les déplacements au sein du Bassin parisien ;
4. encourager un Bassin parisien plus équilibré ;
5. promouvoir des stratégies communes d'innovation et de développement économique ;
6. valoriser les continuités écologiques ;
7. permettre la mise en œuvre des engagements. »

Perspectives du Bassin parisien

« 7 engagements des Régions pour un Bassin parisien attractif, durable et solidaire », 8 Régions du Bassin parisien, 2009



I.B.2 — Une meilleure accessibilité de la Picardie aux autres métropoles régionales

La Picardie cherche aujourd'hui à imaginer une nouvelle forme d'organisation territoriale capable de faire face aux défis à venir. Le Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT) affirme la volonté de « *passer d'une relation de dépendance à ces influences externes à une situation d'interdépendance afin de transformer les effets de ces influences externes sur son territoire en leviers de développement* ».

Pour atteindre cet objectif, la Picardie veut tirer pleinement parti d'un bassin de consommation de dimension européenne, notamment par une stratégie d'ouverture et de valorisation des grandes infrastructures qui la rattachent aux territoires voisins et qui peuvent permettre de fixer l'activité économique.

Dans cette logique d'ouverture vers les autres territoires nationaux, le projet Roissy-Picardie est identifié comme un enjeu prioritaire pour la Picardie permettant l'accès à la grande vitesse ferroviaire et au pôle multimodal de Roissy et facilitant les échanges avec les autres régions.

Il s'agit d'une question stratégique notamment pour **Amiens**, pour permettre à la capitale régionale de mieux **s'inscrire dans « les réseaux économiques, de recherche et d'innovation » en lien avec d'autres capitales régionales**.

I.B.3 — La recherche d'un développement partagé autour du pôle de Roissy

Les pouvoirs publics sont aujourd'hui convaincus que l'excellence du **territoire Roissy-Plaine-de-France** passe par **un meilleur équilibre entre le développement du pôle de Roissy proprement dit et celui des territoires riverains**.

Dans le projet de **Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)** adopté en septembre 2008, l'objectif affiché est de développer et de rééquilibrer les dynamiques territoriales sur tout cet axe nord qui « *concentre des populations et territoires parmi les plus en difficulté d'Ile-de-France et des tissus urbains fortement perturbés par les coupures spatiales et les nuisances environnementales* ». Concernant plus précisément le secteur de Roissy, l'accent



Entre campagne et ville, le projet d'aménagement de l'écoquartier de Louvres et de Puiseux en France (3 500 logements et tous les équipements nécessaires).

est mis sur une meilleure gestion du développement de la principale porte d'entrée internationale en Ile-de-France. L'objectif affiché par le projet de SDRIF est de rééquilibrer un développement jusqu'ici essentiellement tourné vers l'emploi par une offre urbaine accrue au sud et au nord de l'aéroport et par **une plus grande accessibilité du pôle en transports collectifs**. L'attractivité des territoires du pôle de Roissy passe également par **une prise en compte croissante des contraintes environnementales** et notamment par une maîtrise de l'urbanisme aux alentours de l'aéroport de Paris-CDG afin de préserver les populations des nuisances sonores. Il s'agit aussi, selon le projet de SDRIF, d'assurer des continuités vertes autour du pôle de Roissy et de préserver les espaces agricoles de la pression urbaine. Après des années marquées par un manque de coordination entre la croissance rapide du pôle de Roissy et le développement urbain du territoire, l'État et les collectivités cherchent aujourd'hui à structurer l'avenir de la Plaine-de-France. C'est la mission de **l'Établissement public d'aménagement de la Plaine-de-France** (EPA Plaine-de-France, voir encadré) créé en 2002, chargé de promouvoir des opérations d'aménagement,

de restructuration urbaine et de développement économique pour favoriser une meilleure structuration du territoire.

En parallèle, les collectivités territoriales s'organisent.

Dans l'est du Val-d'Oise, vingt-quatre communes (dont la plupart appartiennent à la Communauté de communes Roissy-Porte-de France ou à la Communauté d'agglomération Val-de-France), réunies au sein du SIEVO, ont adopté dès 2006 leur Schéma de cohérence territorial (SCOT) à l'horizon 2025. Il incite à une gestion rigoureuse de l'espace alliant une programmation fine des nouvelles zones d'habitat et un développement maîtrisé et choisi des zones d'activités, en soulignant l'enjeu fondamental pour le territoire du « pôle d'excellence de l'espace Roissy-Gonesse ». Sur le plan des transports, le SCOT met l'accent sur les liaisons transversales pour décroiser les territoires et en particulier **mieux les relier à Roissy**. Il encourage également à favoriser la coopération avec les territoires voisins.

De fait, l'aire d'influence et le caractère interrégional des enjeux autour du pôle de Roissy incitent à une **coopération renforcée entre l'Ile-de-France et la Picardie**.

Le Parc naturel régional Oise-Pays-de-France est, à ce titre, un exemple concret de cette coopération interrégionale qui pourrait être accentuée.

Il est vrai qu'au nord de Paris, **des villes moyennes comme Creil ou Senlis – bien qu'en Picardie – structurent le bassin de vie nord-francilien** et jouent un rôle d'interface entre l'agglomération centrale et l'espace rural, similaire à celui de villes comme Meaux, Melun ou Mantes-la-Jolie, qu'il faut gérer et valoriser, notamment en matière de desserte locale de part et d'autre des limites administratives.

Pour un développement durable de Paris-Charles-de-Gaulle

Pour mieux maîtriser et organiser le développement de la plate-forme aéroportuaire et ses effets sur les territoires proches, le Président de la République a demandé début 2008 au Président du Conseil économique, social et environnemental, Jacques Dermagne, de conduire une démarche destinée à élaborer **une charte pour le développement durable de Paris-CDG**. Rappelant que la plate-forme est un enjeu majeur pour le développement durable de la nation, le rapport, rendu public en décembre 2008, formule **35 propositions classées selon 12 objectifs** portant, notamment, sur la maîtrise des nuisances sonores, l'amélioration des transports collectifs, le développement économique et social, la promotion du développement du territoire de Roissy et la recherche d'une plus grande cohérence spatiale. Afin que la dynamique de l'aéroport bénéficie pleinement à l'ensemble du territoire et à tous ses habitants, le rapport préconise également une gouvernance renforcée et un rôle consolidé de l'État. La mise en œuvre concrète des actions proposées est désormais confiée au Préfet de la Région Ile-de-France dans le cadre d'une large concertation avec les acteurs territoriaux.

L'EPA Plaine-de-France : une structure de projets au service d'un développement cohérent du pôle Roissy-Plaine-de-France

En cohérence avec les objectifs du projet de SDRIF et du Grand Paris, l'Établissement public d'aménagement (EPA) porte plusieurs projets de développement d'habitat et de parc d'activités économiques, ainsi qu'une stratégie de cohérence des développements. Parmi les projets d'habitat les plus significatifs, l'ambitieux projet d'éco-quartiers à **Louvres-Puiseux-en-France** consiste à construire 3 500 logements supplémentaires sur une centaine d'hectares répartis sur trois sites. L'opération phare de développement économique concerne l'aménagement de l'espace **Roissy-Gonesse** situé au sud-ouest de l'aéroport. À travers un programme pouvant aller jusqu'à 1,5 million de m² de bureaux, l'objectif est d'attirer notamment des fonctions tertiaires supérieures d'entreprises de l'économie de la connaissance (qui aujourd'hui s'implantent encore peu en Ile-de-France), en valorisant une position stratégique à proximité de l'aéroport et de la gare TGV de Roissy et de Paris, d'une grande accessibilité internationale.

