

SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE - SETEC ORGANISATION

SOMMAIRE

1. OBJECTIF DE L'ÉTUDE	2
2. MÉTHODE D'ÉTUDE	2
3. CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE	2
3.1. Atlas du territoire considéré globalement	2
3.1.1. Démographie.....	3
3.1.2. Dynamiques économiques et situation de l'emploi.....	3
3.1.3. Population mobile.....	3
3.1.4. Mobilité interrégionale et migrations pendulaires (domicile-travail)	3
3.1.5. Infrastructures existantes et en projet.....	3
3.2. L'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (Roissy) et le Pays de France	4
3.2.1. Diagnostic	4
3.2.2. Effet potentiel du projet pour Roissy et le Pays de France.....	5
3.3. Le sud de l'Oise : Valois, moyenne vallée de l'Oise, Beauvaisis	5
3.3.1. Diagnostic	5
3.3.2. Effets potentiels du projet pour le sud de l'Oise.....	6
3.4. Amiens et son aire urbaine	7
3.4.1. Diagnostic	7
3.4.2. Effets potentiels du projet pour Amiens	7

1. Objectif de l'étude

L'étude a été produite en 2008 par SETEC Organisation. Réseau ferré de France (RFF) en a été le maître d'ouvrage.

L'objectif principal de l'étude est de montrer les effets que le projet Creil-Roissy (aujourd'hui appelé Roissy-Picardie) pourrait produire sur l'aménagement et le développement des territoires desservis, dont le diagnostic est effectué dans un premier temps. Sont également abordées les conditions de cette production d'effets (service ferroviaire, mesures d'accompagnement, gouvernance).

Avertissement : l'étude ici synthétisée a été réalisée en 2008 en parallèle de la phase exploratoire de l'étude technique générale, à l'occasion de laquelle avait été analysée la possibilité de mutualiser sur Roissy-Picardie des fonctions nationales (TGV), interrégionales (TER) et régionales (RER). Cette mutualisation entre le projet Roissy-Picardie et une nouvelle branche du RER D (scénarios 2 et 3 de fin 2008) n'a pas été retenue pour la suite du projet. Les effets analysés dans l'étude ne sont donc pas, strictement, ceux du projet soumis au débat. Les effets du projet en dehors de ceux relatifs à la Picardie, notamment, seront à actualiser dans une phase ultérieure du projet.

2. Méthode d'étude

Le périmètre retenu est celui de l'influence possible du projet sur les usagers potentiels. Il résulte de la superposition des effets liés à chacune des fonctionnalités envisagées, c'est-à-dire en premier lieu la connexion au réseau de Grande Vitesse Ferroviaire (GVF) et la desserte ferroviaire domicile-travail du pôle d'emplois de l'aéroport Paris-CDG.

L'étude s'est déroulée en deux phases, la première alimentant la seconde par ses analyses et ses conclusions :

- ▶ Phase 1 : un diagnostic territorial. Il s'agit d'un état des lieux dynamique du contexte et de la structure socio-économique du périmètre d'étude qui a été élaboré à partir d'entretiens avec les acteurs du territoire, de visites in situ et d'analyses documentaires et statistiques ;
- ▶ Phase 2 : une analyse prospective des effets que la nouvelle infrastructure pourrait produire sur l'aménagement et le développement des territoires. Dans cette partie le principe a été adopté que les infrastructures en sont une occasion, mais rarement une cause, c'est-à-dire un outil au service d'un projet porté par une gouvernance.

3. Conclusions de l'étude

3.1. Atlas du territoire considéré globalement

Il s'agit de faire émerger d'une part les grandes dynamiques permettant d'identifier les ensembles territoriaux, d'autre part les échanges que ces ensembles territoriaux nourrissent entre eux.

3.1.1. Démographie

Le territoire étudié présente des densités de population très hétérogènes, mais d'une façon générale la densité décroît à mesure que l'on s'éloigne de l'aire métropolitaine parisienne en progressant vers le nord. Toutefois, le nord du périmètre est polarisé par une aire urbaine autonome, Amiens.

D'après les projections de l'INSEE, la population d'Ile-de-France devrait croître de près de 9,2% entre 2005 et 2030, celle de la France de 10,7%, alors que la population picarde augmenterait de 2,8%. En valeurs relatives, ce sont les espaces situés au nord de la RN31 et au sud d'Amiens qui ont connu depuis 1999 les plus fortes hausses de population.

La population est en moyenne plus jeune qu'au niveau national, mais l'évolution à 20 ans prévoit que sa structure par âge devrait se rapprocher de la moyenne nationale.

3.1.2. Dynamiques économiques et situation de l'emploi

L'aire d'étude connaît une grande hétérogénéité quant à la situation de l'emploi. Fin 2007, la Picardie affichait un taux de chômage de 8,5% (moyenne nationale : 8,1%), alors que le sud du périmètre de l'étude affichait un taux inférieur à la moyenne nationale, dont un taux relativement bas de 4,1% pour la zone d'emploi de Roissy. Les salaires horaires moyens nets révèlent les mêmes disparités.

3.1.3. Population mobile

Conséquence de l'influence de l'aéroport Paris-CDG, le sud de l'aire de l'étude montre une densité générale de catégories socio-professionnelles supérieures (« CSP+ ») largement supérieure à la moyenne métropolitaine, avec une concentration dans des secteurs dépourvus de grande agglomération. Sur le reste du territoire de l'étude, le niveau de qualification de la population est très hétérogène et sans rapport avec la hiérarchie urbaine.

3.1.4. Mobilité interrégionale et migrations pendulaires (domicile-travail)

Amiens rayonne essentiellement sur son bassin d'emplois, alors que le sud de l'Oise connaît des migrations pendulaires de plus en plus fortes et complexes avec l'Ile-de-France, où deux pôles d'emploi sont prépondérants : Paris et Roissy (en 2006, 15 000 Picards travaillaient dans le pôle de Roissy). Inversement, une amorce de « réciprocité » des flux est apparue, puisque le nombre de Franciliens travaillant en Picardie a augmenté de 30% entre 1999 et 2005.

L'aire d'influence de l'aéroport Paris-CDG se caractérise par une très forte déconnexion emplois-habitat ; la voiture comme moyen de transport représentait, en 2002, 90% des salariés venant y travailler.

3.1.5. Infrastructures existantes et en projet

A l'échelle internationale et interrégionale, le réseau d'infrastructures des modes de transport autres que routiers (eau, fer, eau) est dense, mais quasiment exclusivement radial : trois aéroports internationaux, le projet de Canal Seine Nord Europe, un réseau ferroviaire dense dont Paris est le principal point d'accès francilien.

A l'échelle infrarégionale, l'accessibilité ferroviaire à l'aéroport Paris-CDG est très lacunaire. Cet aspect pose le problème d'accès à l'emploi des populations peu motorisées et favorise la saturation du réseau routier.

En ce qui concerne le mode de transport individuel (route), le réseau présente une forte densité (2x2 voies, ...), ce qui permet d'assurer globalement une bonne desserte interrégionale, ainsi qu'une desserte performante de la zone aéroportuaire qui est, par ailleurs, victime de son succès (saturation du réseau à Paris-CDG).

3.2. L'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (Roissy) et le Pays de France

3.2.1. Diagnostic

L'aéroport est une **plaque tournante des échanges au niveau national, européen et international**. Avec 10 terminaux et 4 pistes parallèles, il est le 2^{ème} aéroport européen en nombre de passagers annuels, 6^{ème} mondial (en 2007). C'est un pôle d'échange intermodal de transport (RER, TGV, métro interne, autoroutes, et autres services tels que bus et taxi).

Au cœur de ces échanges intermodaux, la **gare ferroviaire** d'aéroport Charles-de-Gaulle -TGV est desservie par des TGV intersecteurs (Province-Province) dont certains à destination de Londres ou Bruxelles. Depuis sa mise en service en 1994, sa fréquentation n'a cessé de croître. Aujourd'hui elle est à la fois la principale gare en Ile-de-France pour l'interconnexion entre lignes à grande vitesse ferroviaire nationales et la principale gare d'intermodalité GVF/aérien en Europe (3 millions de passagers au total en 2007).

La gare routière de Roissy-pôle assure des liaisons locales et régionales (urbaines et interurbaines) complémentaires aux dessertes ferroviaires mais nécessite des améliorations en termes de fréquences, de temps de parcours, et surtout d'adaptation aux horaires de travail souvent décalés des salariés.

L'aéroport Paris-CDG et le secteur de Roissy en général forment le **pôle métropolitain le plus dynamique** d'Ile-de-France, en partie en raison de sa bonne connectivité et de son rôle de porte d'entrée de la mondialisation dans l'espace régional ou national. L'activité aéroportuaire y est prépondérante, mais les activités se diversifient avec un développement du tertiaire supérieur, de l'hôtellerie, de la logistique et de la distribution (85 000 emplois sur la plate-forme toutes activités confondues, 141 000 avec les communes limitrophes et 300 000 indirects et induits). L'emploi connaît un très fort essor (bien supérieur aux autres pôles franciliens et français) dont la poursuite du développement est attendu avec par exemple un objectif de 120 000 emplois en 2012 au sein de la plateforme. La plateforme aéroportuaire présente des caractéristiques urbaines : emplois, commerces, équipements publics et services... Toutefois, sa masse critique et son rayonnement ne font pas encore concurrence avec les ensembles technopolitains d'envergure métropolitaine (La Défense, plateau de Saclay, ...), et les emplois y sont relativement moins qualifiés avec des décalages importants concernant les cadres (en faveur de la région) et les ouvriers (en faveur de Roissy).

Les enjeux **d'inscription spatiale dans les territoires environnants** sont importants. La plateforme aéroportuaire marque la limite nord du continuum urbain parisien, avec une mosaïque de territoires à proximité qui ne sont pas uniformes, ni fonctionnellement, ni urbanistiquement. Le développement résidentiel a montré un très faible développement à proximité de l'aéroport, l'attractivité d'une population au profil socio-économique médian en Pays de France (exposé au bruit aéroportuaire) et d'une population au profil socio-économique plus élevé en Valois. Le Pays de France et la Goële sont des espaces périurbains diffus et morcelés (peu polarisés par des centres) avec un besoin davantage de structuration urbaine et un cadre de vie pouvant être contraint (certaines parties se situent dans le périmètre d'exposition au bruit)

L'enjeu d'une gouvernance englobant l'intégralité de l'aire d'influence de Paris-CDG est également un des enjeux majeurs. Le secteur de Roissy n'est couvert que partiellement par les documents de planification franciliens (SDRIF, SCoT) et dans le périmètre d'un établissement public d'aménagement (EPA). La compatibilité des développements devient un sujet majeur, notamment en raison des projets (développement au sein de la plateforme, commerces et immobiliers, croissance urbaine, ...).

3.2.2. Effet potentiel du projet pour Roissy et le Pays de France

L'intensité urbaine et la desserte par les trois fonctionnalités envisagées (circulations TGV et interconnexion GVF, circulations RER, circulations TER) laissent présager des effets de grandes ampleur sur l'aire métropolitaine parisienne et l'Île-de-France. Trois grandes familles d'opportunités se détachent :

- ▶ Compétitivité métropolitaine,
- ▶ Inscription de Paris-CDG dans son environnement territorial
- ▶ Réorganisation du nord de l'aire métropolitaine parisienne

L'opportunité de compétitivité métropolitaine se décline grâce aux potentiels :

- ▶ De développement du hub GVF en gare d'Aéroport CDG-TGV, en apportant notamment de nouvelles destinations picardes, des réserves de capacités de la LGV Nord.
- ▶ De réponse aux enjeux de main d'œuvre de Paris-CDG.
- ▶ De valorisation de l'image de Paris-CDG, résultantes de l'ensemble des opportunités identifiées.

L'opportunité majeure d'inscription de Paris-CDG dans son environnement territorial repose sur les potentiels ci-dessous :

- ▶ Élargissement du bassin d'emplois de Paris-CDG aux zones les plus défavorisées de l'ouest de la Plaine de France et de l'agglomération creilloise, et, de là, d'amélioration de leur situation socio-économique.
- ▶ Émergence d'un pôle de centralité résidentielle au niveau de Paris-CDG.
- ▶ Structuration plus durable du développement urbain du Pays de France avec une liaison ferroviaire directe avec Paris-CDG, et de là une connexion à la gare routière de Roissy-pôle et le RER B. En plus de réduire la part des voitures et de juguler les pollutions et dégradations environnementales, cette connexion permettrait le développement résidentiel, ce qui engendrerait l'accroissement de la mixité urbaine.

Enfin, une opportunité de nature à remodeler sensiblement l'organisation du nord de l'aire métropolitaine parisienne repose sur les potentiels ci-dessous :

- ▶ Émergence d'un pôle de centralité résidentielle au niveau de Paris-CDG et d'introduction d'une nouvelle conception d'une plateforme aéroportuaire. Le rôle de la plateforme ne se limiterait plus à être un simple lieu d'échanges, mais il pourrait devenir un pôle de vie organisateur de la vie locale.
- ▶ Organisation du développement à l'échelle de l'ensemble du nord de l'aire métropolitaine parisienne, partie picarde (sud de l'Oise) comprise.

3.3. *Le sud de l'Oise : Valois, moyenne vallée de l'Oise, Beauvaisis*

3.3.1. Diagnostic

Ce territoire est sous influence parisienne étant aussi proche de Paris que d'Amiens, capitale de la Picardie. L'identité francilienne est prononcée aussi bien géologiquement (pays du calcaire avec ses maisons en pierre blonde), qu'historiquement. Aujourd'hui le sud de l'Oise est en Picardie à la fois l'espace le plus densément peuplé, l'espace privilégié de la croissance (solde migratoire positif) et enfin le plus jeune. On constate d'importantes migrations pendulaires avec l'Île-de-France, mais les infrastructures de transport sont avant tout organisées pour la desserte de Paris intra-muros.

L'empreinte de l'industrie est forte, particulièrement de l'industrie chimique, pourvoyeuse à la fois d'emplois peu qualifiés et d'emplois tertiaires supérieurs. Les implantations industrielles montrent une importante dissémination, et près de la moitié ne sont pas des affaires isariennes, ni même picardes. La filaire

logistique, quant à elle, a connu un essor considérable dans le département de l'Oise (77% de salariés en plus entre 1999 et 2006), et fonctionne dorénavant comme une base arrière de Roissy. L'espace est constitué de plusieurs bassins de vie. Les pôles d'attraction parisiens du sud de l'Oise sont différenciés selon le sud-ouest (regard davantage orienté vers Cergy-Pontoise et la Défense) et le sud-est (vers Roissy, Saint-Denis et Paris Centre), alors qu'entre le Beauvaisis et la vallée de l'Oise, les échanges restent très limités. Le Valois se différencie des autres territoires sud-isariens : il est à la fois un pays forestier et semi-rural et accueille une population urbaine intégrée au rayonnement métropolitain francilien (47% des actifs travaillent hors de l'Oise avec une très forte attractivité de CDG et de Paris). A noter qu'aucune structure institutionnelle ne rassemble l'intégralité du sud de l'Oise, la coopération entre villes en est à ses prémices mais des orientations stratégiques sont en émergences (SCoT).

La tête de l'armature urbaine est constituée de trois agglomérations de taille moyenne au profil bien distinct : Beauvais (59 000 habitants), Creil (97 000 habitants) et Compiègne (70 000 habitants). Beauvais présente un profil de ville moyenne et un aéroport bien supérieur à sa taille, l'aéroport « low cost » de Paris. Creil est encore associée aux agglomérations industrielles en reconversion, et dispose également de quelques excellences ciblées. Enfin Compiègne dispose, avec l'Université de technologie, d'un équipement tertiaire supérieur plus développé que la moyenne.

3.3.2. Effets potentiels du projet pour le sud de l'Oise

La réalisation du projet apporterait des liaisons ferroviaires entre le sud de l'Oise (exception faite du Valois oriental) et Paris-CDG, aujourd'hui inexistantes. Le sud de l'Oise pourrait alors accueillir une partie du développement économique et résidentiel de Paris-CDG et de l'Île-de-France. Il pourrait également représenter un catalyseur pour établir une coopération institutionnelle entre les territoires du sud de l'Oise avec ceux franciliens du nord de l'aire métropolitaine parisienne de Paris-CDG et plus globalement de l'Île-de-France.

Creil et la moyenne vallée de l'Oise pourraient en retirer le plus d'avantages :

- ▶ Valorisation de leur image, notamment grâce au TGV et la GVF.
- ▶ Intégration au bassin d'emplois de Paris-CDG et d'amélioration de la situation socioéconomique.
- ▶ Montée en gamme de l'économie et donc diversification. Le projet serait un levier pour mettre le territoire en situation de capter les richesses produites en son sein et valoriser sa situation d'aire urbaine la plus proche au nord de Paris et de Paris-CDG.

Pour Beauvais et Compiègne, les effets seraient plus mesurés :

- ▶ Avec une liaison ferroviaire indirecte (changement à Creil), ils renforceraient leur image, notamment pour Beauvais et son aéroport qui pourraient apparaître proches de Paris-CDG et de Paris et conforter ainsi le développement. Toutefois, ce rapprochement ne permettrait à Beauvais de développer significativement les déplacements domicile-travail avec Paris-CDG.
- ▶ Un développement du hub GVF de Paris-CDG améliorerait aussi la connectivité de Compiègne et conforterait son attractivité de relais de la croissance parisienne, notamment pour les activités de tertiaire supérieur.

Pour le Valois, la région de Chantilly serait la plus bénéficiaire, grâce au potentiel d'organisation d'un développement plus durable préservant la qualité du cadre de vie et l'amélioration de la connectivité grâce au développement du hub GVF de Paris-CDG.

3.4. Amiens et son aire urbaine

3.4.1. Diagnostic

Amiens est la 32^{ème} aire urbaine française (271 000 habitants), mais le principal pôle entre la métropole parisienne et la plaine des Flandres (Lille, Bruxelles, Anvers). Son rayonnement franchit toutefois difficilement le département de la Somme.

Comparativement aux autres capitales régionales, l'empreinte industrielle est encore forte (24 000 emplois industriels en 2005 ; 27,1% d'ouvriers en 2005), et son activité tertiaire supérieure reste à renforcer. Ainsi les activités métropolitaines supérieures, tout comme la part du tertiaire supérieur dans les formations supérieures y sont comparativement en moindre proportion. Il en résulte que le taux d'attraction des actifs d'Amiens était, en 1999, inférieur à celui d'une agglomération de son rang. L'attractivité amiénoise sur la population estudiantine est également trop faible.

Une profonde mutation a eu lieu grâce à l'affirmation de la fonction régionale. Depuis une vingtaine d'années, Amiens s'est engagée dans une politique de requalification urbaine considérable, portant sur la création de nouveaux services et équipements, la mise à niveau des équipements existants, la revalorisation du centre ville. Ces investissements ont conduit à renouveler la physionomie de la ville et à changer son image à l'échelle de la Picardie avec une montée en gamme indéniable : le centre-ville voit son attractivité commerciale décoller, l'attractivité de l'université ne cesse de progresser, l'offre hôtelière se développe, et les promoteurs immobiliers s'intéressent à nouveau à Amiens. Après avoir été marginalisée au cours de la première moitié du XX^{ème} siècle suite aux crises de son activité textile, puis très marquée par les destructions de la Seconde guerre mondiale, Amiens a retrouvé aujourd'hui sa crédibilité de capitale régionale.

L'agglomération semble prête à relever le défi de l'attractivité afin que le secteur privé apporte son souffle à l'affirmation régionale et métropolitaine, qui au cours du quart de siècle écoulé a été majoritairement le fait des différents acteurs publics. Le quartier de la gare et l'entrée de ville sud-ouest ont été identifiés comme stratégiques et prioritaires pour supporter le développement amiénois. Amiens se donne les moyens humains et stratégiques de réaliser son développement (ingénierie nécessaire pour élaborer une stratégie territoriale et urbaine, création d'une agence d'urbanisme ainsi qu'une société d'économie mixte, ...).

3.4.2. Effets potentiels du projet pour Amiens

Pour Amiens et la partie nord du territoire d'étude, le barreau Roissy-Picardie serait le support d'effets liés à la connexion au réseau de Grande Vitesse Ferroviaire.

Le projet pourrait être générateur des effets suivants, fondamentaux pour Amiens :

- ▶ Un élément de compétitivité indispensable pour une aire urbaine de son rang, ce qui lui éviterait un déficit d'image. De plus, la connexion directe au réseau GVF serait propice au développement de l'économie tertiaire supérieure.
- ▶ La possibilité de développer une stratégie qu'elle a assez peu explorée jusqu'à maintenant, celle de s'adosser aux métropoles environnantes, en développant des excellences ciblées, via des coopérations avec des entités issues des métropoles. Ainsi, le barreau offrirait à Amiens le choix de son positionnement, entre celui évoqué ci-dessus et le positionnement d'affirmation de la fonction régionale.

Pour la gare TGV Haute-Picardie (45 km à l'est d'Amiens), le projet Roissy-Picardie nécessiterait de trouver un nouveau positionnement commercial. Une partie de la clientèle amiénoise en serait en effet détournée. En revanche la gare TGV Haute-Picardie serait toujours en mesure de capter la clientèle amiénoise à destination de Lille, ainsi que l'intégralité de la clientèle actuelle saint-quentinoise et cambrésienne.

Enfin, la barre Roissy-Picardie pourrait représenter une opportunité pour d'autres territoires de la partie nord de la France (à condition qu'une desserte directe en TGV soit mise en place) :

- Pour la Côte d'Opale et la baie de Somme, car il pourrait accroître leur aire de chalandise touristique et consolider leur montée en gamme.
- Pour Maubeuge et l'Avesnois, Saint-Quentin et le Vermandois, car il pourrait valoriser leur image.

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

92, AVENUE DE FRANCE
75648 PARIS CEDEX 13

www.rff.fr

Avril 2010

HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

TOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNI

RDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

ACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET B

PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE

VENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—

ARA—PORTUGAL—UNITED KINGDOM—IRELAND—BELGIË—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE

É LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS

CO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE

—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—AC

KA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE