

PROJET D'AMENAGEMENT
DU TERRITOIRE
« SOISSONS-ROISSY »

CONTRIBUTION DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SOISSONNAIS

Dans le cadre de l'articulation du bassin soissonnais avec l'Île de France, les enjeux de l'infrastructure sont primordiaux.

Conjointement au dossier de la mise à 2 X 2 voies de la RN 2, la communauté d'agglomération a souhaité étudier les capacités de relation par la voie ferrée à Roissy.

Le dossier fait suite à la réflexion menée par les acteurs locaux du département de Seine et Marne et des territoires voisins du nord-est de l'Île de France qui tous ensemble ont formulé le souhait de voir modifiée la ligne du métro automatique, inscrite au projet Grand Paris, pour qu'elle puisse irriguer ces territoires au nord-est de Roissy. Territoires desservis par la ligne ferrée Laon Soissons Paris qui rencontrera notamment la ligne du métro automatique à l'issue de son extension.

R.F.F., par l'intermédiaire de son chargé de mission, a validé la pertinence du propos qui consiste à préconiser d'une manière parallèle à Creil Roissy la faisabilité d'une liaison de la ligne Laon Paris à la voie d'interconnexion TGV au sud de Roissy.

R.F.F. est favorable à l'introduction de l'étude de cette liaison dans le dossier inscrit au CPER « Amélioration de l'accès de l'Aisne à Roissy-CDG au réseau TGV » dont le cahier des charges doit être achevé au 31 janvier 2011.

Dans le cadre de cette même étude et compte tenu des propositions faites par les acteurs locaux de Seine et Marne, la Communauté d'Agglomération du Soissonnais demande à ce que les deux propositions ci-dessus mentionnées soient étudiées dans les meilleures délais.

En effet, la Communauté d'Agglomération du Soissonnais entend s'associer au territoire de Seine et Marne pour envisager l'étude et la réalisation d'un projet qui non seulement structure le nord de l'Île de France mais croise les intérêts liés de l'arrière pays.

Jean Marie CARRE,
Président de la Communauté d'Agglomération du Soissonnais,

Alain BEAUDON,
Vice-président chargé des infrastructures,

Didier BODA,
Conseiller communautaire délégué au transport,
Président du Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais,

| SOMMAIRE | Pages |
|--|-----------|
| Edito | 2 |
| I La population des bassins de vie concernés | 4 |
| II Les échanges avec l'extérieur | |
| 1) Les déplacements domicile-travail en Picardie | |
| 2) La polarisation s'est aussi renforcée dans le sud de l'Aisne | |
| 3) Le sud de l'Oise | |
| III Le bassin soissonnais | 5 |
| IV Les emplois sur Roissy | 6 |
| 1/ 15 000 Picards travaillent dans le pôle d'emploi de Roissy | |
| 2/ Un emploi sur dix occupé par un Picard | |
| 3/ Les salariés picards y travaillant | |
| 4/ Une plateforme aéroportuaire est aussi un chantier permanent. | |
| V Le cloisonnement spatial par les voies d'accès | 8 |
| 1/ L'angle mort | |
| VI L'évolution est possible et souhaitée | 9 |
| 1/ La faisabilité technique | |
| 2/ Les arguments en faveur du projet | 10 |
| 3/ Le projet Roissy-Picardie est une opportunité | |
| 4/ Une cohérence avec le SRADT | 11 |
| VII Conclusion | |
| VIII Annexe : plan | 12 |

PROJET D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

« SOISSONS-ROISSY »

I - La population des bassins de vie concernés :

| Source Insee recensement 2007 | Population |
|-------------------------------|----------------|
| Bassin du Laonnois | 60 700 |
| Bassin du Soissonnais | 101 631 |
| Bassin de Villers-Cotterêts | 19 634 |
| Bassin de Crépy-en-Valois | 32 011 |
| Bassin de Nanteuil le Haudoin | 6 114 |
| Bassin du Plessis-Belleville | 6 589 |
| Bassin de Dammartin en Goele | 22 295 |
| Totaux | 248 974 |

II - Les échanges avec l'extérieur :

1) Les déplacements domicile-travail en Picardie

début 2005, 73 % des salariés picards travaillent hors de leur commune de résidence contre 67 % en 1999. La moitié des salariés picards (48 %) travaillent dans seulement 14 pôles d'emplois, dont 9 en Picardie, 4 en Île-de-France, (Paris, Roissy, La Défense et Cergy-Pontoise) et 1 dans la Marne (Reims). Cette part a augmenté de 3 points depuis 1999.

Alors que les salariés picards étaient 16 % en 1999 à occuper un poste dans une autre région, ils sont 19 % en 2005.

2) La polarisation s'est aussi renforcée dans le sud de l'Aisne :

En 1999, on trouvait encore dans l'Aisne des communes échappant à l'influence des grands pôles d'emploi dans les couronnes situées autour de Soissons et Château-Thierry. Début 2005, il n'y a presque plus de communes isolées : soit elles sont désormais soumises à l'attraction de la région parisienne au sud-ouest ou de Reims au sud-est, soit elles sont partagées entre ces deux zones et les différents pôles axonais.

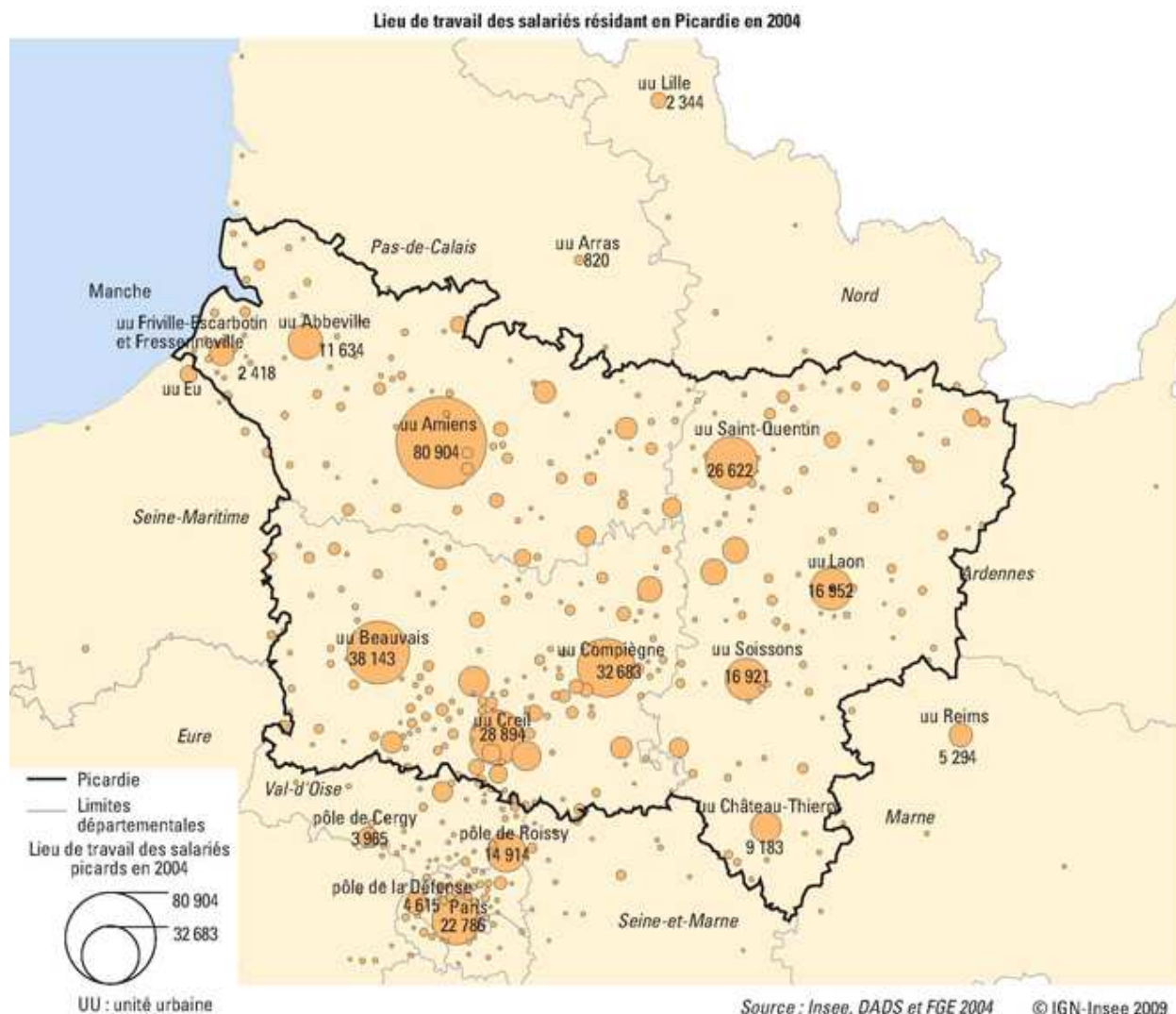
Au nord du département, l'aire de Laon s'est développée surtout vers Saint-Quentin, au point de presque rejoindre sa sphère d'influence qui elle, en revanche, n'a que peu évolué.

3) Le sud de l'Oise :

Les relations entre le territoire de Roissy-Plaine de France et le sud de la région Picardie sont liées essentiellement au développement de l'aéroport de Paris-CDG sur la partie francilienne et des activités de logistique des deux côtés de la limite administrative entre ces régions.

L'analyse des flux pendulaires indique que de plus en plus des salariés de Roissy vivent en Picardie, ce qui confirme l'existence « d'effets d'entraînement de l'aéroport sur le territoire Oise la vallée (Compiègne, Creil, Senlis). Ces échanges devraient s'amplifier à l'avenir avec la création prévue au SDRIF d'une ligne ferroviaire Roissy - Creil.

Près de 90 % des salariés de la plateforme utilisent la voiture individuelle pour s'y rendre. Cette situation rend difficile, voire impossible, l'accès à l'emploi aéroportuaire pour ceux qui n'ont pas une solution individuelle de déplacement (jeunes et précaires notamment). 80 % du personnel de l'aéroport de Paris-CDG travaillent en horaires décalés. Source Insee



III - Le bassin du soissonnais :

La population active du Soissonnais s'élève à 47 000 personnes en 2006, alors que le nombre d'emplois est de 35 200.

Le marché du travail de la zone d'emploi s'ouvre de plus en plus sur les échanges avec les zones voisines : Chauny, Laon, Château-Thierry, Compiègne; ainsi que des zones hors Picardie : Reims et la région parisienne.

Les navettes domicile-travail vers l'extérieur de la zone d'emploi se sont accrues de près de 500 par an et ont doublé depuis 1990.

En 2006, plus de 25% des actifs travaillent hors de la zone d'emploi, ils n'étaient que 14% en 1990. Parmi les grandes zones d'emploi picardes, seule celle du Sud-Oise a des actifs qui se déplacent davantage à l'extérieur de leur zone pour aller au travail. Les navettes domicile travail vers l'intérieur de la zone ont augmenté plus faiblement, autour de 150 par an, 50% de plus par rapport à 1990 : 18% des emplois de la zone sont occupés par une personne qui n'y réside pas. Source : http://www.insee.fr/fr/insee_regions/picardie/themes/Documents_de_travail/doc_trav_18/V20_Soissons.pdf

| <u>Navettes domicile travail :</u> | 1990 | 1999 | 2006 |
|---|-------------|-------------|-------------|
| Emplois occupés par des non résidents | 4 300 | 5 700 | 6 400 |
| Habitants travaillant dans une autre zone | 6 000 | 8 300 | 11 800 |
| <i>Solde des navettes</i> | -1 700 | -2 600 | -5 400 |

Source : Insee, recensements

Le Soissonnais bénéficie de la proximité du Sud-Oise et de Compiègne, elles-mêmes bénéficiaires de l'influence francilienne. L'évolution démographique récente montre que le sud-ouest de la zone d'emploi (Villers-Cotterêts), est de plus en plus sous l'influence directe de l'Île-de-France, alors que Soissons, plus éloignée, dépend davantage de sa propre dynamique et des pôles d'emploi de proximité : Compiègne et Reims sur l'axe de la RN31 ou Laon sur la RN2. Source Insee

Le sud de l'Oise, en prise directe avec le bassin d'emplois parisien présente un taux de chômage assez bas. Les moyens de transports collectifs y sont organisés de telle sorte que les voyageurs « professionnels » profitent de temps de trajet courts et fréquents. Ce n'est pas le cas pour les soissonnais qui souhaitent se rendre en Ile de France et également sur le site de Roissy.

IV - Les emplois sur Roissy :

1/ 15 000 Picards travaillent dans le pôle d'emploi de Roissy : soit 11 % des emplois salariés du pôle

Le pôle d'emploi de Roissy comptait 132 000 emplois salariés au début de l'année 2005. Les activités s'organisent principalement autour de l'aéroport Roissy-Charles De Gaulle et sont concentrées pour les deux tiers sur les deux communes de Roissy-en-France et Tremblay-en-France. Cette zone a fait preuve au cours des dernières années d'un dynamisme économique exceptionnel : sur la période 1999-2005, les emplois salariés de ce pôle ont augmenté de près de 40 %. Les Franciliens y occupent huit emplois sur dix.

2/ Un emploi sur dix occupé par un Picard

58 % des Picards travaillant à Roissy habitent dans le Pays du **Sud-Oise** où ils représentent, avec **8 600 personnes**, 13 % des salariés résidents. Ils viennent principalement des communes de Senlis (900), Crépy-en-Valois (600), Lamorlaye et Chantilly (400 chacune). Viennent ensuite le Grand Creillois et le Compiégnois avec respectivement 1 600 et 1 200 salariés travaillant dans le pôle de Roissy, correspondant à 4 % et 2 % de leurs salariés résidents. Cette influence s'est accentuée légèrement sur le sud picard mais surtout sur le Pays du Sud-Oise : la part de ses salariés travaillant à Roissy y a augmenté de 2 points depuis 1999.

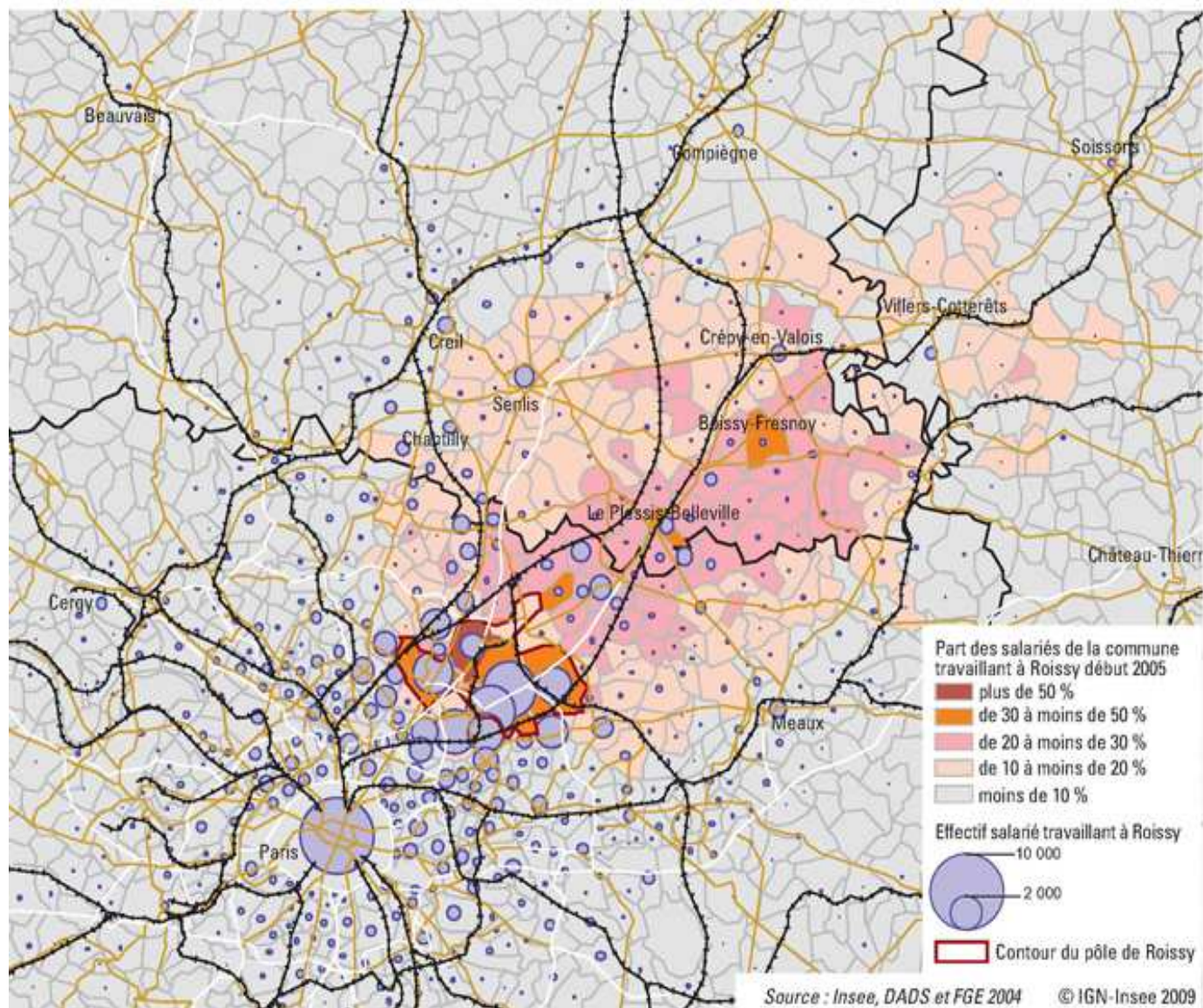
Dans le Sud de l'Aisne et le Valois, 5 000 actifs se trouvant sur l'axe de déplacement Laon – Soissons – Villers-Cotterêts – Crépy en Valois – Le Plessis Belleville **rejoignent Roissy tous les jours**, en empruntant la route ou le train via Paris.

3/ Les salariés picards y travaillant font 42 km en moyenne pour gagner leur lieu de travail. Mais, contrairement aux autres salariés picards, ce sont les cadres qui parcourent le moins de distance (40 km) et les ouvriers le plus (46 km). Cela résulte en partie du coût de l'habitat, plus difficilement accessible aux revenus modestes dans les communes les plus proches du pôle.

4/ Une plateforme aéroportuaire est aussi un chantier permanent.

Globalement, si l'on prend en compte les investissements de l'ensemble des entreprises de la plateforme, cela peut représenter 2,4 milliards d'euros d'investissements et 8 600 emplois dans un avenir proche. Ce qui offre de réelles perspectives d'emplois aux demandeurs d'emploi axonais.

Lieu de résidence des salariés du pôle de Roissy début 2005



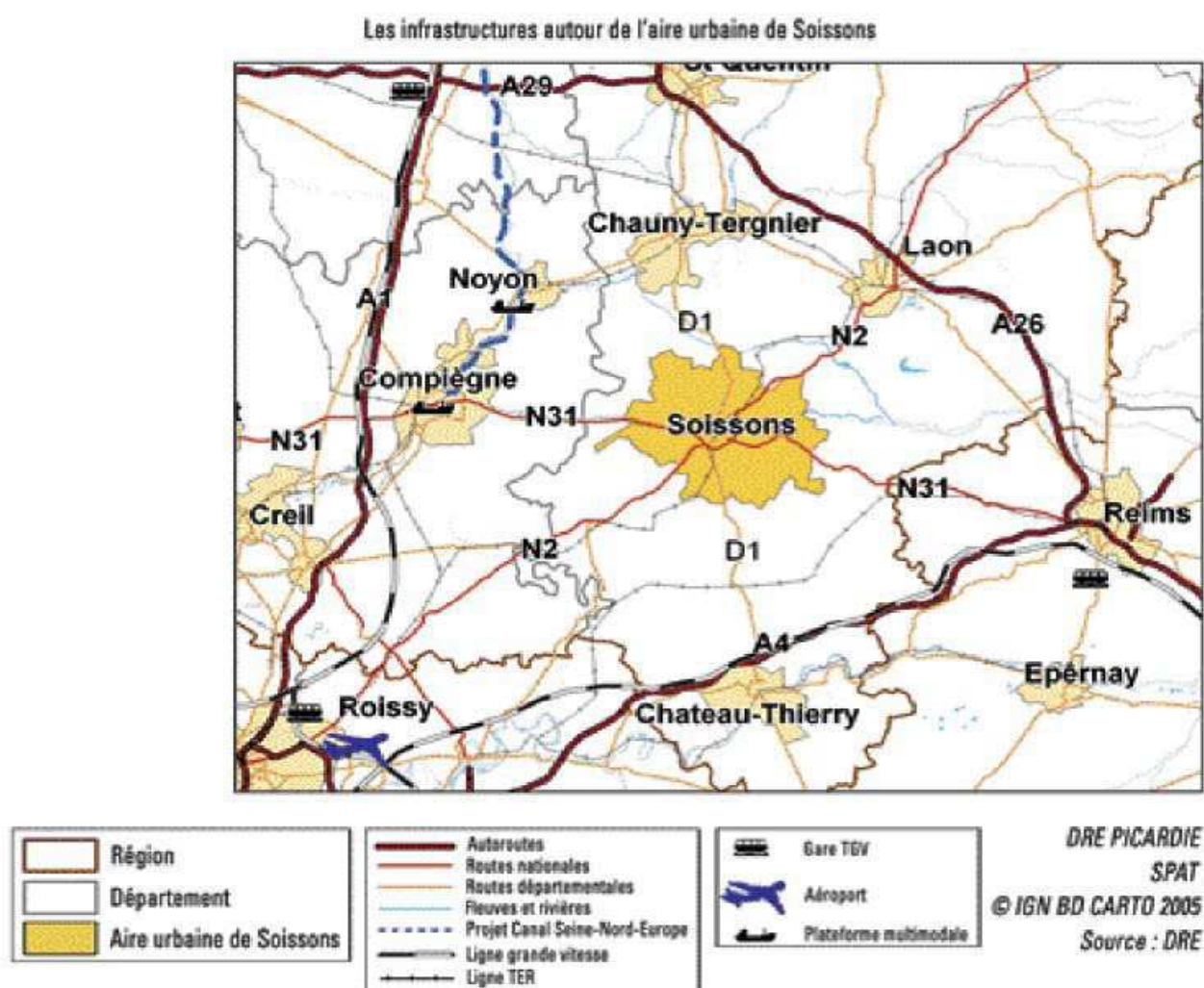
V - Le cloisonnement spatial par les voies d'accès

1/ L'angle mort :

À l'évidence, lorsque l'on observe les cartes routières de la région et celles du réseau ferré, on constate que le soissonnais et le sud de l'Aisne sont nettement situés au milieu d'un angle mort entre les axes desservant Reims vers l'est et St Quentin vers le nord, au départ de Paris : les axes ferroviaires et routiers tiennent les bassins soissonnais, laonnois et la Thiérache à l'écart des grands axes de communication.

Ce manque de moyen d'accès direct au pôle d'emplois de Roissy et à l'Île de France en général ne fait qu'accentuer les difficultés que rencontre le département de l'Aisne.

Nous l'avons explicité plus haut, le conseil régional s'est mobilisé pour désenclaver notamment le sud de l'Aisne et de l'Oise. Il faut maintenant interroger la faisabilité d'un accès direct par le réseau ferré à Roissy. Cela permettra un trajet direct et plus court favorable aux déplacements des 5.000 navetteurs situés sur notre axe de déplacements et ceux à venir.



VI - L'évolution est possible et souhaitée :

1/ La faisabilité technique :

Le territoire de Roissy-Plaine de France s'étend des portes nord-est de Paris jusqu'au nord-est de l'Ile de France et s'articule autour d'une « colonne vertébrale » composée de l'A1 et de la RN2 pour la route et du RER B pour les transports en commun.

Quel est le moyen d'y accéder dans de bonnes conditions pour les habitants des territoires limitrophes ?

Telle est la question que se pose la communauté d'Agglomération du Soissonnais.

Il importe de préciser les modalités techniques telles que définies par le SIEP canton de Dammartin en Goële – décembre 2010 :

Le projet prévoit la desserte de Paris-CDG par deux lignes du futur réseau, dites « bleue » et « verte » qui le relieront au Bourget, à Saint-Denis, à la Défense, au plateau de Saclay, à Orly, et à Paris via la ligne 14 du métro. La localisation de la gare sur l'aéroport devrait se faire au niveau de l'actuelle gare TGV/RER B. Une autre est envisagée en terminus de ligne pour la maintenance du matériel roulant. Cette gare atelier serait dans le projet présentée localisée au Nord de la première mais à l'intérieur du périmètre de l'aéroport. L'installation de cette gare au Mesnil-Amelot doublée d'un accès voyageur résoudrait une partie des problèmes des populations alentour pour accéder à l'emploi aussi bien dans l'aéroport qu'à Paris et ses abords et serait également un élément dynamisateur du développement économique initié à l'Est de Charles-de-Gaulle, offrant de nouvelles perspectives et opportunités à notre territoire où les réseaux, comme il a été dit, n'ont pas accompagné jusqu'ici la croissance.

La solution : une nouvelle gare à l'Est de l'aéroport

*Après un développement tourné vers l'Ouest, l'avenir du pôle de Roissy doit s'orienter vers l'Est. Les disponibilités foncières tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des limites de l'aéroport sont majoritairement à l'Est ainsi que les futurs équipements (satellite 4, terminal 4) et divers projets (ZA du Mesnil-Amelot, de Saint-Mard, Eurosat, bouclage de la Francilienne). De fait les flux de transport vont être modifiés et l'entrée Est de la plateforme sera de plus en plus utilisée. Concentrer l'accès au métro à la seule gare TGV engorgera davantage l'aéroport. **Le SIEP du canton de Dammartin demande qu'un terminal d'accès voyageur soit réalisé sur la commune du Mesnil-Amelot hors de la zone ADP et prolongé par l'atelier/gare de maintenance.***

Une ouverture vers d'autres possibilités

La prolongation du métro automatique sur la commune du Mesnil-Amelot favorisera le développement du Nord Seine-et-Marne et donnera la possibilité d'un raccordement futur vers d'autres lignes existantes ou à créer (ex : Ligne K, prolongement RER B à la gare de Saint-Mard). Extrait de SIEP canton de Dammartin en Goële – décembre 2010

Le SIED de Dammartin en Goële et le conseil général de Seine et Marne prônent une extension de la ligne de métro automatique et un déplacement de l'atelier de maintenance à l'extérieur de la zone de Roissy.

Saint Mard est situé sur le sillon TER Laon-Paris ; le nouveau métro automatique prolongé jusqu'à Saint Mard permettrait de regrouper en un seul point les trains de la ligne Laon-Paris, le métro automatique et le RER. Le RER B et la ligne Laon-Paris utilisent les mêmes équipements, les mêmes infrastructures. Par cet arrêt à Saint Mard, récupérer une correspondance avec le métro automatique peut se réaliser dans un temps relativement court.

A partir de là, on peut imaginer, s'il y a une extension de la ligne du RER B depuis Mitry Claye jusqu'à Saint Mard, d'accéder aux différents secteurs desservis en région

parisienne par le RER. Ce nouveau moyen de communication pourrait ainsi relier le territoire nord-est de Roissy CDG et le pôle d'emploi de Roissy-Plaine de France en forte croissance.

2/ Les arguments en faveur du projet :

- Une liaison d'une dizaine de kilomètres pour se connecter au métro automatique du Grand Paris, prolongé jusqu'à la gare de Saint Mard et couplé à une prolongation du RER B jusqu'à Saint Mard,
- Améliorer l'accès à Roissy-Plaine de France, et non plus seulement à Paris intra muros mais bien Grand Paris,
- Se rendre facilement à l'aéroport de Roissy afin d'y prendre l'avion, mais également aux aéroports d'Orly et du Bourget.
- Accéder à l'ensemble des dessertes en trains à grande vitesse offertes à partir de la gare Aéroport CDG-TGV,
- Diminuer le temps de trajet : Soissons-Roissy en moins d'une heure,
- Utiliser un mode de transport plus économique et plus respectueux de l'environnement,
- Desservir plusieurs arrêts dans le sud de l'Aisne par les trains régionaux du réseau classique existant : au départ de Laon, les villes desservies seraient Soissons, Villers-Cotterets, Crépy en Valois, et pour l'Île de France, un arrêt à Saint Mard qui permettra de desservir le bassin de vie de Dammartin en Goële ; tous bénéficieraient ainsi de l'accès direct à Roissy.
- Désengorger de la gare du Nord, zone de trafic intense, qui se verrait allégée de tout ce flux de passagers en transit inutilement,
- Aménager un secteur facile car non dense à ce jour.

En renforçant ses accès, le pôle de Roissy améliore son attractivité économique et développe l'offre d'emplois.

3/ Le projet sert l'intérêt de toutes les franges externes nord-est de l'Île de France :

Les communes du Mesnil Amelot, Dammartin, Juilly saint Mard, saint Souplets, Mitry Mory pour ne citer que celles-ci se trouvent sur le même axe de déplacement que les communes du Plessis Belleville, Nanteuil le Haudoin, Crépy en Valois, Villers Cotterêts, Soissons, et Laon.

Cet axe est aujourd'hui laissé pour compte et l'aménagement du territoire dans ce secteur, pourtant facile à aménager puisque désertifié, est mis à l'écart. C'est le souhait et l'intérêt des habitants de Seine et Marne situés dans cette zone, c'est également celui des habitants du sud de l'Oise et du sud de l'Aisne alors que leurs territoires respectifs réunissent toutes les caractéristiques d'un développement harmonieux et offrent des conditions de vie de qualité, que de se voir rattachés physiquement à la plateforme d'emplois de Roissy.

L'union fait la force :

Il importe donc de prendre en considération les aspects territoriaux économiques et sociaux impactés par ce projet. Le lien n'est pas que ferroviaire, il unit aussi les populations des « arrière-pays » à l'une des zones d'emploi la plus stratégique de France. Les grands débats publics initiés pour la ligne Picardie-Roissy auront permis aux acteurs locaux de se rencontrer et d'exprimer leurs volontés d'avenir pour le développement de leurs territoires respectifs. Aucun d'eux ne doit rester en marge du développement, tant en Île de France que dans les départements limitrophes.

Tous ces territoires parlent d'une même voix, d'une même voie.

Plus les axonais auront accès au pôle d'emploi que représente Roissy-Plaine de France, plus ils seront nombreux à fréquenter ce mode de transport. Les résultats d'exploitation ne peuvent qu'être favorables puisque Roissy se développe à un rythme soutenu et les perspectives d'expansion pour les années à venir confortent ces prévisions. Cette croissance doit profiter en priorité aux départements de la Seine et Marne et du Val d'Oise mais également à l'Aisne et à l'Oise, départements limitrophes.

4/ Une cohérence avec le SRADT de la région Picardie :

« La Conférence du Grand Bassin Parisien doit permettre de concrétiser la nécessaire inter-régionalité au service d'une ouverture à 360° du territoire régional. Les réflexions liées aux faisceaux Nord-sud et Est-ouest font l'objet d'une attention particulière, tant sur le plan des infrastructures routières et ferroviaires que sur la question du patrimoine naturel.

Priorités régionales et enjeux locaux doivent s'articuler. A travers le SRADDT, la région invite les territoires à construire un aménagement plus durable de la Picardie, notamment en articulant et en mettant en cohérence les différents exercices de planification, qu'elle soit stratégique ou territoriale. »

Nous sommes au cœur du sujet.

VII - Conclusion

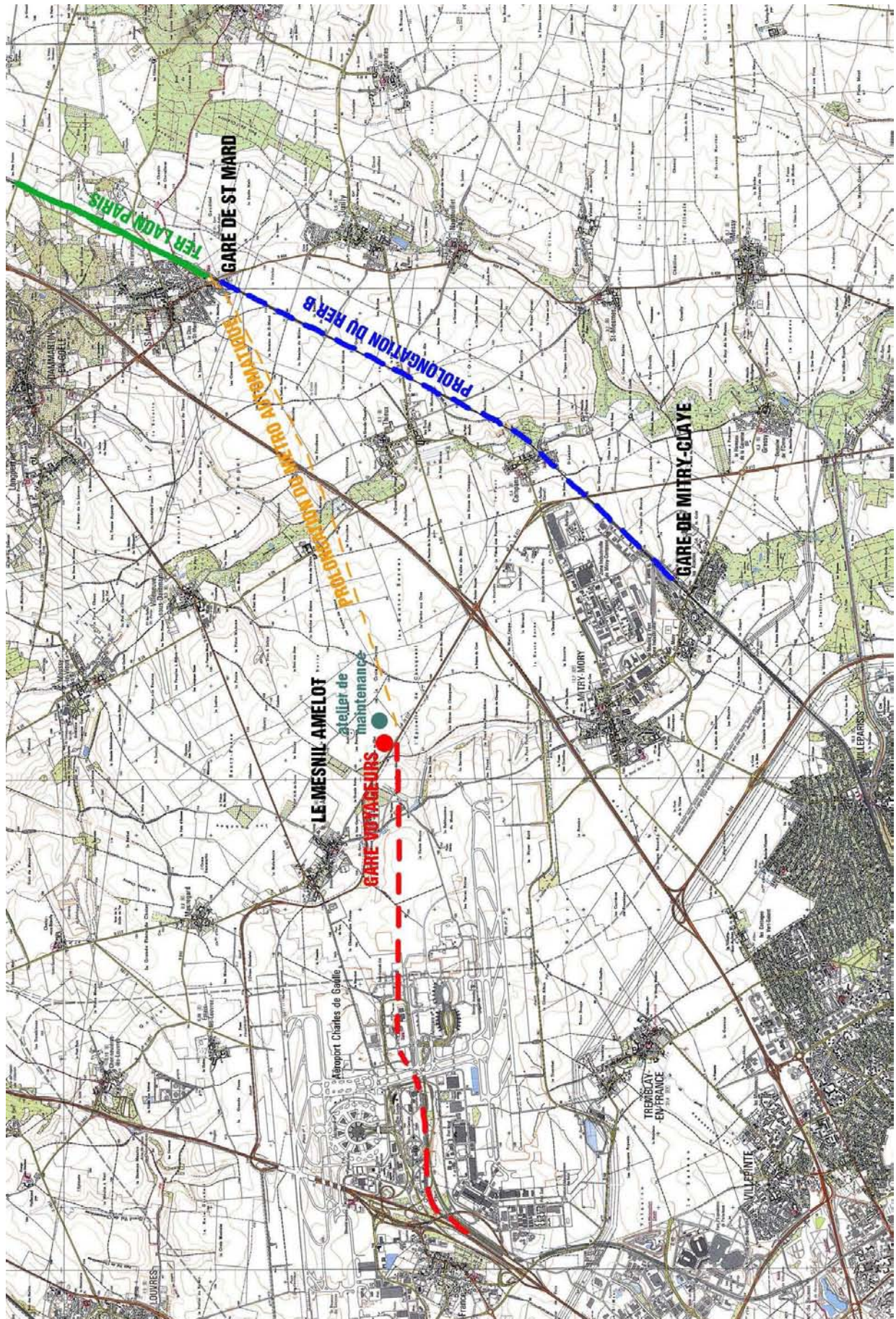
En ne réagissant pas à une situation de plus en plus pénalisante, le soissonnais court le risque d'une marginalisation économique et démographique.

Pour assurer son développement, le soissonnais doit impérativement et rapidement s'ouvrir au reste du monde et renforcer son accessibilité à la première plateforme aéroportuaire en pleine expansion.

'Il faut convertir le positionnement d'entre deux actuel en un positionnement « à 360° » et valoriser les multiples faisceaux qui trament le territoire'. Cf. SRADDT - novembre 2009

VIII - ANNEXE

Plan de la proposition de développement.



COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SOISSONNAIS

Les Terrasses du Mail - Avenue François Mitterrand - 02880 CUFFIES