

Cahier d'acteurs

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.



N°22 Juin 2010



« LGV PICARDIE-ROISSY » L' Avenir commence Aujourd'hui pour le Grand Bassin Creillois

« Les voies de communication ont toujours constitué pour l'agglomération creilloise un atout majeur pour le développement de ce territoire. La rivière tout d'abord qui facilita le transport des pierres extraites des nombreuses carrières environnantes. Ensuite, l'arrivée du chemin de fer a permis l'entrée du grand creillois dans ce qu'il est convenu d'appeler la « révolution industrielle » de la seconde moitié du 19^{ème} siècle.

Il n'est donc pas étonnant que l'agglomération creilloise se mobilise aujourd'hui, tout au long de ce débat public, pour que demain

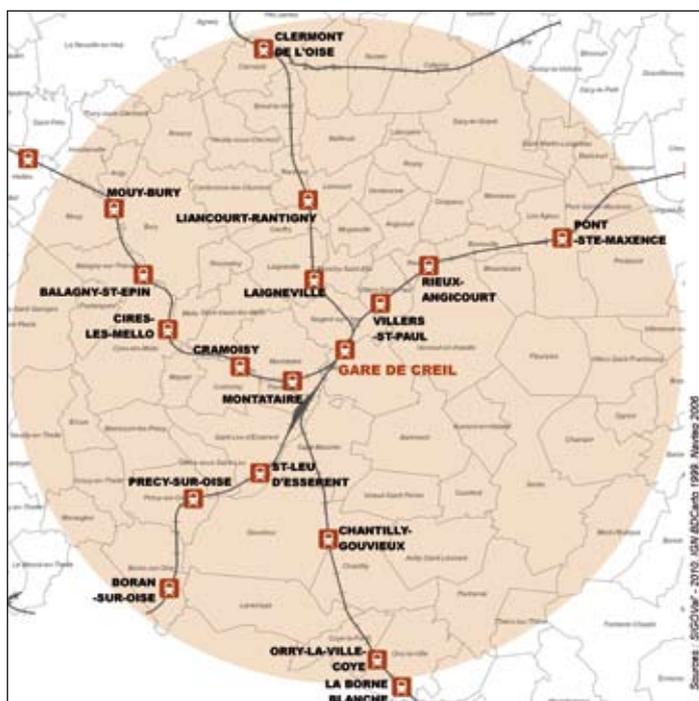
la Ligne à Grande Vitesse Picardie-Roissy soit une réalité et pour qu'en 2020 les TGV s'arrêtent en gare de Creil avant de rejoindre le pôle aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle et la fenêtre qu'il offre sur le monde. »

Christian GRIMBERT

Président de la Communauté de l'Agglomération Creilloise



Ce projet est, indubitablement, porteur d'une utilité économique évidente pour le Grand Bassin Creillois, ses 36 600 emplois et ses 4000 entreprises.



On observe en effet qu'une grande partie des emplois dans le sud de l'Oise sont localisés à moins de 10 minutes d'une Gare. L'Etoile Ferroviaire de Creil (Pontoise, Paris, Amiens, Beauvais, Compiègne) dessinant une architecture structurante dans ce domaine.

La liaison Picardie-Roissy par Creil rapprochera les entreprises du bassin Creillois de leurs marchés, de leurs clients et de leurs fournisseurs, leur procurant ainsi une ouverture sur la France, l'Europe et le monde

Elle rapprochera également les universités (l'Université de Picardie Jules Verne d'Amiens et l'UTC de Compiègne), les centres de recherche et de formation picards de leurs homologues nationaux ou étrangers.

Dans une logique de développement de pôles et de fonctionnement en réseau, le tissu industriel du Grand Creillois pourra également s'insérer davantage dans les pôles de compétitivité qui lui correspondent : I-TRANS (dédié au domaine ferroviaire et aux systèmes de transports innovants) ou encore ADVANCITY (dédié aux mobilités et à l'Intermodalité), installé à Marne-La-Vallée.

Le développement d'entreprises et de services en lien avec la plateforme aéroportuaire de Roissy, déjà amorcé, devrait aussi se renforcer et cette nouvelle liaison constituerait la pierre angulaire d'une dynamisation des relais de croissance que l'on retrouve généralement dans les bassins ayant accueilli une gare TGV : immobilier d'affaires, tourisme d'affaires, économie résidentielle, activités tertiaires et de services aux entreprises.



La gamme d'activités existantes sur notre territoire serait ainsi élargie, permettant une nouvelle offre d'emplois et une meilleure diversification des secteurs économiques.

Deux secteurs pourraient en particulier bénéficier de la liaison LGV/TER Picardie-Creil-Roissy :

- **L'activité tourisme d'affaires** : les grandes infrastructures d'accueil de salons, de colloques et d'expositions proches de Paris (Paris Intra-muros, Porte de Versailles, Villepinte,...) sont proches de la saturation. Ce type d'activités, nécessitant d'importantes surfaces bâties aux caractéristiques spécifiques, le positionnement de la Communauté de l'agglomération creilloise pourrait s'inscrire dans le cadre de la reconversion de bâtiments industriels présents sur le territoire.



- **L'activité résidentielle**, ensuite et notamment en direction des seniors qui recherchent une mobilité diversifiée et des déplacements confortables et rapides vers tous les types de destinations (130 destinations nationales et européennes par le TGV, 550 000 vols par an depuis l'aéroport Roissy Charles de Gaulle). Une activité résidentielle créant le besoin d'un ensemble de services à valeur ajoutée susceptibles de diversifier l'activité et l'emploi sur notre territoire.

Cette ligne à grande vitesse Picardie-Roissy sera de nature également à offrir des débouchés diversifiés vers l'emploi et vers la formation aux habitants de notre territoire durement touché par le chômage.



Le taux de chômage sur le Grand Creillois est en effet supérieur à 18%, monte à 32% pour la tranche des 15/24 ans déscolarisés et atteint 50% chez les moins de 25 ans résidant dans les quartiers relevant de la politique de la Ville de l'Agglomération Creilloise.

Aujourd'hui, les personnes ne disposant pas d'une voiture sont fortement pénalisées pour se rendre sur la plate-forme aéroportuaire, les autres solutions étant peu adaptées (1H10 par train via la gare du Nord, 50 minutes par la navette routière avec un cadencement ne répondant pas aux besoins réels).

Le projet offrira ainsi des possibilités de formation, d'emploi et d'insertion supplémentaires aux habitants du Grand Creillois et participera de l'action de notre territoire visant à inverser la tendance du solde migratoire, actuellement déficitaire.

Ce projet représente donc un vecteur particulièrement positif du développement futur du Grand Creillois et plus généralement de la Picardie mais aussi de l'Île-de-France et du Val d'Oise en particulier.

Il convient de noter que le revenu moyen sur le Grand Creillois est en effet de 13 221 €/an/foyer, et de 17 700 € pour l'Oise. Il est de 18 051 € pour le Val d'Oise. 57,5% de foyers de l'agglomération Creilloise sont non imposables tandis que 7,4% de la population relève du RSA.

Pourtant notre territoire vit depuis longtemps avec Roissy, et si le mouvement est ancien, la tendance est plutôt favorable aux actifs franciliens. Entre 1999 et 2005 en effet, +12% d'actifs Picards sont allés travailler en Ile de France (+31% venant du Grand Creillois) pour atteindre un chiffre total de 100 000, tandis que +30% de franciliens sont venus travailler en Picardie (dont +60% vers le seul secteur du Grand Creillois). La liaison permettra donc aussi à des franciliens de venir travailler dans le Grand Creillois.

Aussi, s'il peut exister un problème de transports pour les habitants du Val d'Oise, la modestie du nombre d'emplois occupés provient certainement également d'un problème de faible qualification que certains bassins de vie du Val d'Oise et du Grand Creillois partagent.



En ce sens, il n'y a pas de raison qui ferait que le barreau dit de Gonesse soit plus pertinent que la liaison LGV/TER Picardie-Roissy dans son tracé central qui, dans son hypothèse de branchement à Survilliers-Fosses mettrait le Val d'Oise à 5 minutes de Roissy.



La croissance annoncée des besoins en main d'œuvre sur la seule plate-forme (qui passerait de 90 000 à 120 000 emplois d'ici quelques années) - alors que l'ensemble du site avec les secteurs limitrophes propose déjà 140 000 emplois directs auxquels s'ajoutent 300 000 emplois induits - ne saurait être comblée tant quantitativement que qualitativement par la seule main d'œuvre issue du Val d'Oise.

Les Picards et singulièrement les habitants du Grand Creillois sont donc du point de vue de leur situation sociale, tout aussi fondés à bénéficier des possibilités offertes par la plate-forme que ceux du Val d'Oise. Leur travail servira le développement et le rayonnement de la plate-forme.

Mais l'utilité socio-économique d'un tel projet se mesure aussi en comparant les effets positifs et structurants qu'il engendre pour un territoire à son coût pour la collectivité publique. **Le coût d'investissement du projet de liaison Picardie-Roissy apparaît modeste comparé à d'autres projets d'infrastructures de transport collectif aujourd'hui programmés.**

En effet, il se situe dans une fourchette de 155 à 275 M€ pour la création du barreau, auxquels viendrait

s'ajouter un montant de 70 à 100 M€ pour les adaptations apportées au réseau actuel. Soit un total compris entre 225 et 375 M€ selon l'option retenue. A titre de comparaison, le projet de liaison rapide « CDG-Express », conçu pour répondre aux besoins des seuls passagers aériens, est estimé à 650 M€ d'euros, soit le double de Picardie-Roissy. Ce dernier est aussi à rapprocher du coût de réalisation du Canal Seine Nord-Europe – destiné au seul transport de marchandises – qui dépasse les 4 Milliards d'euros et dont le financement peine toujours à être bouclé.

En développant les transports ferroviaires et de ce fait, être de nature à réduire les déplacements automobiles générateurs de gaz à effet de serre, le projet Picardie-Roissy répond clairement aux objectifs du Grenelle de l'Environnement par la valorisation, la modernisation et le renforcement de l'attractivité de l'Etoile Ferroviaire de Creil et du réseau ferré de Picardie.

S'agissant d'un projet à vocation à la fois nationale, régionale et locale, destiné à un usage professionnel comme de loisirs, le Projet Picardie-Roissy apparaît d'emblée comme générant une utilité socio-économique très élevée. Pour le dire autrement, il est d'un excellent « rapport qualité-prix » et cette analyse est particulièrement vraie au niveau du Grand Bassin Creillois.

Conclusion

Enfin, la position de la Communauté de l'Agglomération Creilloise sur le projet de liaison Picardie-Roissy s'inscrit parfaitement dans le projet politique issu des Etats Généraux de l'Intercommunalité. Elle est en cohérence avec la stratégie développée par le SRADDT de la Région Picardie ainsi qu'avec les « 7 engagements des régions pour un bassin parisien attractif, durable et solidaire » promus en 2009 par les 8 régions du grand bassin parisien.

