

# Creil-Roissy : 20 minutes chrono en 2020 !



COMMUNAUTÉ  
DE L'AGGLOMÉRATION  
CREILLOISE

Une agglomération forte pour un territoire solidaire

## Contribution au débat Public Projet de création de ligne ferroviaire Picardie-Creil-Roissy

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

**Christian GRIMBERT**

*Président de la Communauté de l'Agglomération Creilloise  
Président du Syndicat Mixte du SCOT du Grand Creillois  
Président de l'Agence de Développement Economique Sud Oise Développement*



[www.cc-agglocreilloise.fr](http://www.cc-agglocreilloise.fr)

Creil • Montataire • Nogent-sur-Oise • Villers-Saint-Paul

**SCOT**  
**du Grand Creillois**  
Communauté de Communes de l'Agglomération Creilloise  
Communauté de Communes de l'Agglomération Sud Oise  
Communes de : Lagreville - Mogeville - Monty-Saint-E.

**Sud**  
**Oise**  
DEVELOPPEMENT

## **SOMMAIRE**

### **I – Un projet socialement et économiquement utile, facteur d'amélioration de l'environnement comme de l'image du Bassin Creillois**

- 1) Un projet utile à l'emploi, à l'insertion et à la formation
- 2) Un projet utile à l'économie, grâce à une meilleure mise en réseau des entreprises et des centres de recherche locaux, comme à de nouvelles opportunités d'emplois et d'activités
- 3) Un projet respectueux de l'environnement
- 4) Un projet porteur d'une image améliorée
- 5) Une utilité conditionnée au respect de l'esprit actuel du projet
- 6) Un coût d'investissement modéré au regard de l'utilité socio-économique

### **II – Un projet anticipé et accompagné par le Grand Creillois**

- 1) Donner du sens à la liaison : relier des activités et des hommes, créer de la valeur
- 2) Dix ans pour préparer et amplifier les effets structurants
- 3) Un rôle fédérateur pour la CAC, un travail collectif avec les villes et les territoires voisins

Le débat public est ouvert depuis mi-avril pour savoir si doit être réalisé ou non à horizon 2020 un barreau ferroviaire permettant de relier par TGV et/ou par TER la Picardie à Roissy. Ce barreau doit placer Amiens à 55 et Creil à 20 minutes de la plate-forme aéroportuaire.

La Communauté de l'Agglomération Creilloise, inscrite dans le cadre territorial du Grand Bassin Creillois, soutient résolument ce projet dans sa version bi-mode (TGV + TER), car elle est convaincue de son utilité économique, sociale, environnementale et en terme d'image pour le territoire (I).

Consciente que les bénéfices d'une telle infrastructure pour un territoire n'ont rien d'automatiques, elle mobilise, avec ses partenaires et ses voisins, ses compétences pour anticiper l'arrivée de la ligne et optimiser ses effets structurants (II).

Au-delà des retombées pour le tissu socio-économique du territoire, la CAC voit aussi dans ce projet un puissant facteur de cohésion territoriale à l'échelle du Grand Creillois.

**I – Un projet socialement et économiquement utile, facteur d'amélioration de l'environnement comme de l'image du Bassin Creillois**

1) Un projet utile à l'emploi, à l'insertion et à la formation

Par les possibilités d'accessibilité renforcée à la plate-forme de Roissy qu'il va offrir au Grand Creillois, le projet permettra des débouchés vers l'emploi et vers la formation (lien plus rapide avec Amiens et ses centres de formations et universités, par exemple) aux habitants de ce territoire, très discriminés à divers titres et durement touchés 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 non scolarisés, et atteint 50% chez les moins de 25 ans issus des quartiers politique de la Ville de l'agglomération creilloise. Les personnes ne disposant pas de véhicule particulier, nombreux parmi notre population, sont pénalisés pour se rendre sur la plate-forme, les autres solutions étant peu adaptées (1H10 par train via Paris, 50 minutes par la navette routière avec une souplesse nécessairement réduite). Le projet offrira ainsi une possibilité de formation, d'emploi et d'insertion supplémentaire aux habitants du Grand Creillois et participera de l'action de notre territoire visant à inverser la tendance du solde migratoire, actuellement déficitaire.

*De nouveaux débouchés pour l'emploi et la formation vers Roissy et vers Amiens.*

*Des mouvements  
pendulaires  
domiciles-travail  
dans les deux sens :  
Creil vers l'Ile de  
France mais aussi  
l'inverse.*

*Mieux former les  
habitants de l'Oise  
comme ceux du Val  
d'Oise aux emplois  
de la plate-forme  
de Roissy.*

Que le projet bénéficie aux habitants du Grand Creillois et plus généralement aux picards – autant qu'aux franciliens et singulièrement aux Val d'oisiens - est par ailleurs totalement légitime pour quatre raisons au moins :

- *La population y est en moyenne plus pauvre* : 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 est couverte par le RMI.
- *Les mouvements pendulaires s'effectuent dans les deux sens et la tendance est plutôt favorable aux franciliens* : 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 IDF (+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). Certes, davantage d'habitants du Grand Creillois vont travailler en Ile de France que l'inverse. Toutefois, à la fois du fait que nombre d'isariens actuels sont d'anciens franciliens qui travaillaient sur la plate-forme avant de « migrer » vers la Picardie et de la tendance observée, les migrations pendulaires ne peuvent être résumées à un phénomène d'accaparement de l'emploi francilien – et moins encore de l'emploi de la plate-forme de Roissy – par les picards. La liaison permettra donc aussi à des franciliens de venir travailler dans le Grand Creillois.
- *La qualité du mode de transport et le temps de trajet ne sont pas les seules conditions d'un meilleur accès des populations à l'emploi sur le site de Roissy, le niveau de formation y participe aussi* : si les habitants du Val d'Oise représentent 16% (14 400 emplois) des actifs du site de Roissy, ceux de l'Oise représentent néanmoins 13,5% (12 000 personnes sur les 90 000 de la plate-forme, 17 000 picards au total) alors que le trajet n'est ni plus court ni plus pratique pour eux.

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 que le barreau dit de Gonesse soit plus favorable que la liaison LGV/TER Picardie-Roissy qui, dans son hypothèse de branchement à Survilliers-Fosses mettrait le Val d'Oise à 5 minutes de Roissy.

Rapprocher les entreprises picardes des marchés nationaux, européens et internationaux mais aussi des grands centres de recherche comme des pôles de compétitivité.

- *Les prévisions de besoin en main-d'œuvre de la plate-forme ne pourront pas être comblées par les seuls franciliens et moins encore par les seuls habitants du Val d'Oise* : 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. Par ailleurs, la croissance du nombre d'emplois picards en Ile de France favorisera les finances des collectivités locales de cette région compte tenu des nouveaux modes de répartition de la Cotisation Economique Territoriale (ex-taxe professionnelle, reversée aux collectivités en fonction du nombre d'employés localisés sur le territoire). 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 et enrichira les recettes fiscales des collectivités franciliennes
- *Mieux relier les picards au réseau TGV* : L'utilité sociale, c'est également la possibilité offerte à une très grande majorité de Picards d'accéder au réseau à grande vitesse, et d'être ainsi mieux reliés aux grandes capitales régionales. C'est corriger le fait qu'une seule gare sur 203 desservies par TGV se situe en Picardie et que les Picards utilisent moins le TGV (20 % de moins que la moyenne nationale).

2) Un projet utile à l'économie, grâce à une meilleure mise en réseau des entreprises et des centres de recherche locaux, comme à de nouvelles opportunités d'emplois et d'activités

Le projet est également porteur d'une utilité économique évidente pour le Grand Bassin Creillois, ses 36 600 emplois et ses 4000 établissements. Le « fait ferroviaire » y a toujours été structurant en matière d'activités. 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) dessine une architecture structurante dans ce domaine.

- La liaison Picardie-Roissy rapprochera les entreprises du Bassin Creillois de leurs marchés, de leurs clients et de leurs fournisseurs, leur procurant ainsi **une ouverture à tout le marché français et au-delà aux marchés européen et mondial** via le Hub de Roissy.

Elle rapprochera également les centres de recherche et de formation picards de leurs homologues nationaux ou étrangers.

Développer de nouvelles filières dans l'immobilier et le tourisme d'affaires, dans les services aux entreprises et dans l'économie résidentielle.

Dans une logique de développement de pôles et de fonctionnement en réseau, le tissu industriel du Grand Creillois devra davantage s'insérer dans les pôles de compétitivité qui lui correspondent : I-TRANS (dédié au domaine ferroviaire et aux systèmes de transports innovants) ou encore ADVANCITY (dédié à la ville et aux mobilités durables), localisé à Marne-La-Vallée, à « deux pas » de la liaison Picardie-Roissy se réalise.

Le développement d'entreprises et de services en lien avec Roissy, déjà amorcé, se renforcera dans des domaines comme l'aéronautique notamment.

- Utile à la dynamisation du tissu industriel, cette liaison doit également permettre de fournir 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, avec le gisement « rapproché » de Roissy

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

- Parmi les filières à développer, deux pourraient être rendues plus réalistes et plus viables économiquement grâce à 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. En complément de l'offre existant déjà sur le secteur Chantilly-Gouvieux-Senlis, le Grand bassin Creillois pourrait trouver dans la liaison Picardie-Roissy l'opportunité de profiter du besoin de desserrement de cette activité économique en fort développement. Son patrimoine, son cadre de vie seront des atouts supplémentaires à valoriser dans ce domaine. Si l'existence d'un marché est avérée, le Grand Creillois sera légitime à se positionner sur cette filière. En effet, ce type d'activités, requérant d'importantes surfaces bâties aux caractéristiques spécifiques, pourrait s'imaginer dans le cadre de la reconversion de bâtiments industriels.

-*L'activité résidentielle*, notamment en direction des personnes âgées qui recherchent une mobilité diversifiée (saisons, destinations...). Ce développement de l'économie résidentielle sera facilité par la meilleure accessibilité depuis l'ensemble du territoire national et européen, permettant pour cette catégorie des déplacements confortables et rapides vers tous les types de destinations (130 destinations par le TGV, 550 000 vols par an). L'activité résidentielle crée le besoin d'un ensemble de

*Élargir les possibilités d'emploi des picards, développer de nouvelles activités et renforcer par de nouveaux débouchés, les entreprises locales.*

services à valeur ajoutée qui pourraient diversifier l'activité et l'emploi sur notre territoire.

- Le Grand Creillois peut valoriser l'utilité socio-économique du projet Picardie-Roissy selon trois formes principales :

*-Renforcer son tissu économique*, en lui trouvant de nouveaux débouchés et en implantant sur son territoire des entreprises complémentaires aux entreprises franciliennes, ce qui est favorable en termes d'emplois, de pouvoir d'achat local, de fiscalité.

*-Élargir les possibilités d'emploi des picards dans les entreprises franciliennes proches.*

*-Développer de nouvelles activités*, via le tourisme d'affaires ou l'économie résidentielle.

La stratégie développée par le Grand bassin creillois doit combiner ces différents niveaux, en prenant en considération les stratégies des territoires voisins.

Au global, cette liaison est porteuse d'un enjeu de compétitivité renforcée pour l'ensemble de la région et du réseau des villes moyennes picardes, dans lequel l'agglomération creilloise et son bassin de vie doivent s'insérer avec succès. Elle est pour notre territoire une occasion unique d'articuler l'insertion dans une nouvelle économie et la construction d'un cadre de vie plus attrayant.

### 3) Un projet respectueux de l'environnement

Le projet Picardie-Roissy contribue 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.

Avec une fréquentation estimée à près de 3 millions d'utilisateurs par an dans sa version bi-mode (dont près de 84% reportés du mode routier), la liaison contribuera fortement au report modal du mode routier vers le mode ferroviaire. Entre aujourd'hui et la mise en service du projet, le mode ferroviaire passera de 11 à 14% sur les liaisons domicile-travail pour l'ensemble des marchés concernés par le projet, délestant la route d'autant de trajets pendulaires qui contribuent à l'émission de gaz à effet de serre.

Notre territoire sera directement concerné : sur les 700 habitants du Grand Creillois qui vont à Roissy, seuls 50 empruntent aujourd'hui la navette routière, les autres utilisant majoritairement le véhicule particulier.

*Développer les transports ferroviaires pour réduire les déplacements automobiles générateurs de gaz à effet de serre et de dangers.*

*Promouvoir et  
requalifier l'image  
de la gare, de  
l'agglomération et  
du territoire.*

L'usage de cette navette est par ailleurs à 80% professionnel, seuls 10% de ses usagers l'utilisant pour aller prendre l'avion. Dans le même ordre d'idées, seuls 2000 des 11 000 actifs du Grand Creillois travaillant en Ile-de-France disposent d'un abonnement SNCF, ce qui laisse entrevoir la marge de progrès pour le ferroviaire, que la liaison Picardie-Roissy devrait permettre d'atteindre en facilitant l'accès à la plate-forme mais aussi aux différents départements d'Ile-de-France accueillant des actifs isariens. Avec Roissy à 20 minutes de Creil, contre 50 minutes par la navette routière, 35 minutes aléatoires par véhicule personnel et 1H10 par train actuellement, la LGV/TER Picardie-Roissy offrira aux salariés de vrais arguments et des gains réels en matière de délais, de productivité, de confort, de coût et de respect de l'environnement.

La liaison rapide Picardie-Roissy apparaîtra de ce point de vue comme le corollaire pour le trafic passagers de ce qu'ambitionne d'être le Canal Seine-Nord Europe pour le fret, tous deux concourant au même objectif environnemental.

#### 4) Un projet porteur d'une image améliorée

L'accueil d'une gare TGV est synonyme de modernité, de dynamisme, de capacité de mobilisation et de volontarisme (souvent nécessaires pour obtenir le TGV sur son territoire). Il crée donc des effets de valorisation et de montée en gamme du territoire qui doivent être crédibilisés et pérennisés par l'ensemble des mesures d'accompagnement prises par les collectivités.

Pour le Grand bassin Creillois, l'arrivée de la LGV devra permettre d'exploiter la proximité francilienne et de se connecter au Grand Paris tout en gardant son identité résolument picarde. Notre bassin verra renforcer son rôle de porte de l'Ile-de-France vers la Picardie et inversement, et son caractère de territoire charnière, complexe, polymorphe. La vitrine architecturale que représentera la Gare sera, à l'instar des autres territoires « TGV », un élément phare du positionnement affiché de notre bassin de vie. L'arrivée du TGV permettra de donner de Creil l'image d'une grande gare, et non d'une gare de banlieue comme elle peut être aujourd'hui perçue (renforcement de l'identité Picarde)

L'un des enjeux du territoire résidera dans sa capacité à jouer de ces multiples visages pour se façonner une image renouvelée valorisée par sa position de carrefour ferroviaire à l'accessibilité renforcée. A ce titre, l'accueil de la ligne Grande Vitesse Picardie-Roissy constitue en soi un élément positif - même s'il ne peut se suffire à lui-même - de promotion et de requalification du territoire.

Plus encore, le symbole de modernité que porte le TGV permettra de renforcer chez les habitants le sentiment de fierté et d'appartenance au territoire, facteur d'identité.

5) Une utilité conditionnée au respect de l'esprit actuel du projet

Utile et légitime pour le Grand Bassin Creillois, cette liaison ne pourra produire ses pleins effets pour notre territoire que si elle est réalisée conformément à l'esprit actuel du projet proposé par RFF. En ce sens, le Grand Bassin Creillois soutient pour le projet, au-delà des nuances d'options existantes et des modifications à intervenir, les caractéristiques suivantes :

- *La nécessité de desservir finement la Picardie et donc de passer par Creil* : en ce sens, l'une des propositions contradictoires au projet actuel consistant à brancher la LGV Nord à la ligne classique Paris-Creil-Amiens à hauteur de Chaulnes ne nous paraît pas recevable à deux titres. D'une part, cette option repose sur l'utilisation de la capacité de la LGV Nord, ce qui n'est pas souhaitable car le risque de saturation est réel ; d'autre part, une telle liaison ne relie qu'Amiens à Roissy, alors que les estimations de trafic indiquent que l'essentiel des usagers de ces TGV monteraient à Creil. Outre qu'elle engendre une sous-utilisation de la capacité de ces trains, elle ne participe que très faiblement au report modal du routier vers le ferroviaire en n'exploitant pas la fonction d'étoile ferroviaire de Creil qui permet le rabattement depuis le Beauvaisis et le Compiègnois notamment.
- *La nécessité de l'option Bi-mode TGV+TER* : le TER permet en effet de compenser la disparition de nombreux trains corails ces dernières années, qui ont été remplacés par des trains multipliant les arrêts, avec pour conséquence la perte de vitesse commerciale utile pour les usagers du Creillois et l'attrait plus réduit du mode ferroviaire pour les déplacements pendulaires.
- *La nécessité de retenir l'un des tracés spécifiques proposés dans le dossier élaboré par RFF* : en effet, le tracé par le barreau de Gonesse – contenu dans une proposition contradictoire proposée par certains élus du Val d'Oise - rallonge considérablement le temps de desserte pour les Picards, mettant Roissy à 45 minutes de Creil. Ce délai correspond quasiment au temps mis par l'actuelle navette routière (50min) et est supérieur au temps mis en véhicule personnel (35 min). Les temps de parcours avec un tel tracé ne seraient donc pas compétitifs pour le Sud Oise. De plus, le tracé via le barreau de Gonesse induirait des surcharges récurrentes et des problèmes d'exploitation causés par l'addition de RER, TER et TGV sur une même section. Un tel système d'exploitation tri-mode est pour cette raison contraire à la logique actuelle développée par le STIF et préconisée par les opérateurs.

*Exploiter au mieux  
l'étoile ferroviaire  
de Creil en retenant  
l'option bi-mode  
TGV-TER et le tracé  
central.*

Du point de vue de l'agglomération creilloise et de son bassin de vie, c'est le **tracé « central »** – le moins coûteux pour le contribuable - reposant sur un barreau spécifique, et la **solution bi-mode**, qui répond le mieux aux besoins économiques, sociaux et environnementaux de notre territoire et qui maximalise son utilité pour ses habitants. En mettant la gare de Survilliers-Fosses à 5 minutes de Roissy, ce scénario répond par ailleurs, même imparfaitement, à la demande de connexion des bassins de vie du Val d'Oise.

6) Un coût d'investissement modéré au regard de l'utilité socio-économique

L'utilité socio-économique d'un tel projet se mesure 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. Ce chiffre est à rapprocher de la somme globale de 7,5 milliards d'euros affectée par l'Etat au financement des projets d'infrastructures de transports voyageurs en France sur la période 2005-2012 (comprenant des LGV et des sections autoroutières), auxquels le Ministre de l'Equipement vient d'indiquer qu'il sera sans doute nécessaire d'ajouter la somme de 5,5 Mds d'euros sur la période 2011-2014 pour mettre en œuvre la politique de report modal voulue par le Gouvernement dans le cadre du « Grenelle ». 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 Mds€ et dont le financement peine toujours à être bouclé.

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 ». Cette analyse est particulièrement vraie au niveau du Grand Bassin Creillois.

*Utile s'il est dessiné pour desservir finement le territoire picard, le projet le sera également à la condition d'être anticipé et accompagné dans ses effets structurants par les territoires traversés et reliés.*

*Un excellent  
« rapport qualité  
prix » au regard de  
bien d'autres  
projets.*

## II – Un projet anticipé et accompagné par le Grand Creillois

### 1) Donner du sens à la liaison : relier des activités et des hommes, créer de la valeur

Le Grand creillois bénéficie d'un positionnement géographique très favorable, grâce à ses connexions à la route, au fer, et à l'eau, auxquelles devrait bientôt s'ajouter l'aérien.

Un travail d'accompagnement de la part des collectivités est cependant indispensable pour bénéficier des retombées positives de l'arrivée d'une LGV, qui n'ont rien d'automatiques ni d'immédiates. Une infrastructure ne vaut que par la valeur ajoutée qu'elle permet de créer en additionnant et en faisant circuler des individus, des activités, des matières ou des connaissances. Elle ne devient un outil d'aménagement et de développement d'un territoire que dès lors qu'elle relie des pôles d'habitat, d'emplois, de recherche et d'innovation, d'enseignement et de formation, ou encore de loisirs.

C'est pourquoi, l'accessibilité doit se combiner avec de nombreux paramètres essentiels au développement que sont une conjoncture économique favorable, la qualité de l'offre immobilière professionnelle et résidentielle, la qualité de la main-d'œuvre, une offre culturelle et de loisirs variée et abondante, un cadre de vie agréable, etc...

Renforcer l'attractivité de notre territoire, c'est faire venir les professionnels et leurs compétences, les touristes et leur pouvoir d'achat, les investisseurs, leurs projets et leurs capitaux. Pour cela, il serait illusoire de croire que l'accès à la grande vitesse portera ses fruits indépendamment d'un travail d'accompagnement dans tous les domaines.

La CAC et les collectivités du Grand Bassin Creillois sont résolues à faire monter en puissance les équipements structurants dont elles disposent déjà en matière de formation (IUT, Lycées technologiques), de culture, de sports et de loisirs (Gymnases, Faïencerie, Base nautique de Saint-Leu, projet de Maison de la Pierre...), de laboratoires et de centres de recherche (CETIM, INERIS,...), de développement économiques (grandes entreprises, tissu de PME-PMI), pour leur donner plus encore de valeur par rapport à la future liaison.

### 2) Dix ans pour préparer et amplifier les effets structurants

La diffusion des effets structurants tient donc à la nature des mesures d'accompagnement prises. Avec ses partenaires, à son niveau et en mettant à profit les compétences spécifiques qui sont les siennes (développement économique, transports urbains, aménagement-logement, traitement de l'habitat dégradé, rénovation urbaine, politique

*Relier les pôles  
d'habitat,  
d'emploi, de  
recherche,  
d'enseignement,  
de formation et de  
loisirs.*

Préparer avec l'agence de développement économique, les conditions de développement des entreprises existantes et l'accueil de nouvelles.

Désenclaver les quartiers, développer la mixité sociale, diversifier l'habitat pour une nouvelle qualité urbanistique et environnementale

Diversifier, anticiper et maîtriser l'immobilier local et répondre aux besoins de logements.

de la Ville...), l'Agglomération Creilloise prépare et anticipe l'arrivée de cette LGV/TER sur son territoire :

-Au niveau du développement économique et de l'emploi : avec l'Agence de développement économique « Sud Oise Développement » qu'elle a contribué à créer, la CAC prépare les conditions propices à un développement des entreprises existantes sur son territoire et à l'accueil de nouvelles. Via la réflexion sur le développement de nouvelles filières, la participation plus active aux pôles de compétitivité, l'incitation à l'innovation, le développement d'une offre de formation et de qualification plus adaptée aux besoins et aux nouveaux métiers (et notamment ceux se développant sur la plate-forme de Roissy, ou les métiers liés au développement durable et à l'environnement), l'Agence travaille à muscler le tissu économique local, à commencer par celui des PME-PMI. Dans ses actions, l'Agence travaille en lien étroit avec les services économiques du Conseil Régional. Plus précisément, elle travaille dans le cadre du projet global « Gare, cœur d'Agglo » à la valorisation économique du foncier rendu disponible immédiatement autour de la gare. Elle mène un travail identique sur les 20 000 m<sup>2</sup> d'activités consacrés à l'accueil d'activités économiques sur la ZAC de Gournay, qui doivent générer à terme 400 emplois.

-Sur le plan du « visage urbain », l'Agglomération est d'ores et déjà engagée dans un vaste programme de rénovation urbaine, devant se traduire d'ici 2015 et peut-être au-delà par 3000 logements neufs, 3000 réhabilitations, 900 démolitions, sur 5 sites et pour un montant total à terme de près de 300 millions d'euros. Il s'agit de désenclaver les quartiers de l'agglomération, d'y développer la mixité sociale et d'y diversifier l'habiter dans le but d'offrir un cadre de vie propre à séduire une large gamme de populations. La création au sein de ce programme d'un écoquartier situé en cœur d'agglomération et dont la gare est partie intégrante, contribuera à renforcer la construction d'une image nouvelle fondée sur la qualité urbanistique et environnementale. Ce travail de renouvellement urbain est complété par une action que mène la CAC sur le traitement de l'habitat dégradé, qu'il s'agisse des copropriétés majeures comme du secteur diffus, l'un des principaux secteurs à traiter étant précisément celui de la Gare de Creil.

-De façon complémentaire et concomitante avec le programme de renouvellement urbain, la CAC coordonne au niveau des quatre communes un travail prospectif sur les usages et les affectations du foncier disponible, ainsi que sur la planification des besoins en logements. Dans la perspective de maîtriser l'étalement urbain tout en offrant une diversité de possibilités aux populations, la CAC agit à la fois au niveau du SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) et à son niveau propre dans le cadre d'un PLH (Programme Local de l'Habitat). Dans le cadre de l'arrivée programmée du TGV, il s'agit en particulier de maîtriser et de diversifier l'offre, d'anticiper

*Penser la mobilité  
à l'échelle de  
l'agglomération  
mais aussi à celle  
du Grand Creillois.*

et de contrecarrer les effets à la hausse constatés sur l'immobilier résidentiel à l'arrivée des lignes à grande vitesse, en s'appuyant notamment sur les instruments existants, comme l'EPFLO (Etablissement Public Foncier Local du Département de l'Oise). Dans l'optique de développer des segments économiques particuliers et nouveaux, l'agglomération s'attachera également à cibler les besoins en logements spécifiques (personnes âgées et hébergement touristique dans le cadre du développement d'une « économie résidentielle, par exemple).

-Dans le cadre de sa *compétence transports*, la CAC prépare également son futur réseau à fonctionner en fluidité avec la nouvelle activité générée par la gare LGV. Elle travaille à la reconfiguration de son réseau de bus, pour orienter son usage vers une plus grande efficacité et une qualité de service supérieure. Le Travail élaboré en étroite collaboration avec le SMTCO (*Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Oise*) porte également sur l'intermodalité, qu'il s'agisse de mettre en place des systèmes de tarification intégrée pour simplifier et diminuer le coût pour les usagers, de redimensionner la gare routière pour accroître sa capacité et le confort des clients, de clarifier les plans de circulation ou d'envisager des parcs de rabattement pour anticiper une fréquentation accrue du secteur gare. Au-delà, elle devra être le moteur d'une réflexion sur l'organisation de la mobilité à l'échelle du grand bassin Creillois.

-Même si *le tourisme* n'est pas à ce jour une compétence de l'intercommunalité, la CAC anticipe cette évolution probable en s'appuyant sur sa mission « patrimoine industriel » pour faire émerger un début d'offre dans ce domaine. L'agglomération creilloise doit en effet devenir une destination, une étape dans un parcours et pas seulement une correspondance ferroviaire. Un embryon existe autour du patrimoine industriel (métiers de l'acier, de la faïence, de la chimie...), le défi consistera à le faire passer d'un « tourisme de spécialistes » à une activité progressivement « grand public », ce qui exigera des formes d'exploitation populaires du patrimoine ainsi que la mise en réseau des offres au niveau du Grand bassin Creillois (Saint-Leu, saint Maximin, Creil...). Bénéficier à plein du tourisme exigera également d'éviter les ruptures de charge, ce qui constitue une justification supplémentaire du travail mené en terme d'intermodalité.

La CAC met donc en œuvre ses compétences stratégiques et son savoir-faire spécifique en matière d'ingénierie et de conduite de grands projets structurants afin de préparer l'arrivée de la LGV et de permettre à l'agglomération d'en tirer le meilleur profit. En lien étroit avec les villes et leurs compétences spécifiques de proximité et de services à la population, c'est toute l'agglomération qui mobilise son savoir-faire et ses ressources. L'essentiel de ces chantiers d'ampleur (auxquels viennent s'ajouter la prise en compte d'autres politiques publiques essentielles à l'attractivité que sont par exemple la culture ou la sécurité publique) convergent en un

*Mobiliser tous les  
savoir-faire et les  
ressources des  
villes et de  
l'agglomération  
pour réussir le  
projet « Gare,  
Cœur d'Agglo ».*

projet global intitulé « Gare Cœur d'agglo », qui vise à préparer en particulier la recomposition du secteur Gare, du bâtiment lui-même aux usages des abords (150 Ha), en passant par l'intermodalité. Projet d'ampleur à la hauteur de ce qu'est déjà aujourd'hui la Gare de Creil (l'une des 100 premières gares de France, la première de Picardie avec 20 000 voyages/jour, le point de convergence d'un réseau de 20 gares dans un rayon de 15 km irriguant 250 000 habitants sur 80 communes), « Gare Cœur d'Agglo » vise à construire de façon partagée la gare et le centre urbain majeur du Sud de l'Oise de demain, celui qui accueillera le TGV en 2020.

3) Un rôle fédérateur pour la CAC, un travail collectif avec les villes et les territoires voisins

L'Agglomération Creilloise, qui est l'échelon adéquat pour la coordination et la préparation de l'accueil d'un tel projet sur un certain nombre de sujets majeurs, doit assumer son rôle de centralité et être fédératrice des forces du bassin de vie. Un tel projet ne peut en effet fonctionner que s'il met à profit les collaborations entreprises avec les territoires voisins. Quelle cohérence y aurait-il en effet à parler intermodalité, offre touristique, attractivité économique, ou encore offre diversifiée de logement sur un territoire restreint (34 km<sup>2</sup>), sans envisager des stratégies communes avec les territoires voisins ?

C'est pourquoi le travail préparatoire à l'accueil de la liaison Picardie-Creil-Roissy reposera également sur l'efficacité des coopérations formelles et informelles, généralistes ou sectorielles, mises en place par la CAC avec ses voisins au travers de diverses structures : c'est vrai au niveau du développement économique (l'Agence est un outil partagé entre 4 communautés de communes représentant 130 000 habitants), de l'Aménagement-planification de l'espace (le SCOT concernant 14 villes et 85 000 habitants), du travail de convergence en matière de politiques culturelles, sportives et de développement (via la charte liant la CAC à la Communauté de communes de Pierre Sud-Oise). Le lieu privilégié de coopération inter-territoires que constitue le GEP des Vallées Bréthoises (17 villes, 95 000 habitants) sera également un outil utile pour arrêter des stratégies et des projets communs facilitant la mise à profit de « l'effet LGV ».

*La position de la Communauté de l'Agglomération Creilloise sur le projet de liaison Picardie-Roissy est conforme à son projet politique, cohérente 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 » promu en 2009 par les 8 régions du Grand Bassin Parisien. Utile et préparé, ce projet majeur est également une nouvelle occasion pour travailler et décider ensemble des choix stratégiques pour le devenir du Grand Creillois et de ses habitants, au sein d'une région picarde solidaire et organisée.*