



Liaison Roissy-Picardie
Grand Projet Ferroviaire



Liaison
Roissy-Picardie
GRAND PROJET FERROVIAIRE

LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

Actualisation de l'analyse des effets potentiels du projet Roissy-Picardie sur les dynamiques urbaines et territoriales et sur l'aménagement du territoire

Synthèse

Mai 2020

Réalisation de l'étude:

Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois – ADUGA

Matthieu Alaïme / Agnès Descamps / Stéphanie Duffourg / Jérôme Grange / Amandine Montuelle

Agence d'urbanisme et de développement des Vallées de l'Oise – Oise-les-Vallées

Philippe Cotrebil / Barbara Da Silva / Imane Fedaili / Pascale Poupinot / Célia Ould-Saïd

L'Institut Paris Région

Emmanuel Marion / Laurence Nologues / Dominique Riou

Coordination :

Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois – ADUGA

Sommaire

Roissy - Picardie : une infrastructure qui rapproche	4
Les objectifs de l'étude et la méthode	5
Partie 1 : Un projet qui offre de nombreuses perspectives	6
Trois grands types de potentialités nées de Roissy-Picardie	6
Partie 2 : Un projet qui renforce l'accessibilité au bassin d'emplois du Grand Roissy – Le Bourget... 7	7
Le bassin d'emplois du Grand Roissy – Le Bourget	7
Les dynamiques économiques à l'œuvre sur le secteur	7
Les effets à attendre du projet Roissy-Picardie	8
Les recommandations	8
Partie 3 : Un projet qui offre la possibilité de renforcer une polarité au nord de l'Île-de-France : Fosses-Surwilliers	9
Le contexte	9
Les potentialités offertes par la liaison	9
Les recommandations	9
Partie 4 : Un projet qui permet de polariser le développement du sud de l'Oise et de la Vallée de l'Oise autour des gares	10
Le contexte	10
Les potentialités offertes par la liaison	10
Les recommandations	10
Partie 5 : L'opportunité pour le Grand Amiénois de se connecter à Roissy et aux métropoles régionales	12
Le contexte	12
Les potentialités offertes par la liaison	12
Les recommandations	12
Conclusions en matière de structuration du territoire.....	14
Cinq groupes de recommandations pour concrétiser les potentialités	14

AVERTISSEMENT

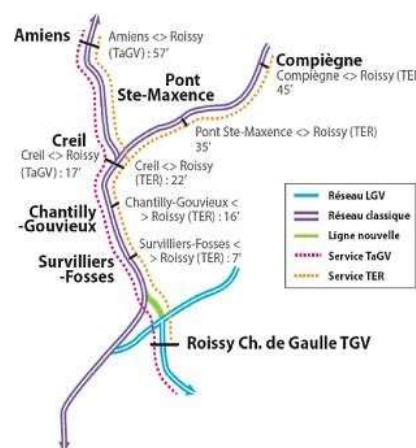
L'étude a été finalisée en mars 2020 et n'a pu intégrer les derniers éléments relatifs aux conséquences de la crise sanitaire et économique liée à la pandémie de Covid-19. Celle-ci entraînera un décalage de plusieurs années dans les perspectives d'évolution, sans qu'il y ait lieu de considérer à ce jour que les tendances décrites dans le document seraient remises en cause. Celles-ci restent donc valables pour l'essentiel.

Roissy - Picardie : une infrastructure qui rapproche

Le projet Roissy-Picardie concerne la réalisation d'une ligne nouvelle de 6,5 kilomètres permettant à la ligne ferrée existante Paris – Amiens d'être connectée à la gare TGV Roissy Charles de Gaulle et donc au réseau à Grande Vitesse (LGV) français. Des aménagements de la ligne existante compléteront le projet afin d'assurer la robustesse de l'exploitation et de desservir la gare TGV Roissy Charles de Gaulle dotée de nouveaux quais, aussi bien en TAGV (train apte à la grande vitesse) qu'en TER (train express régional).

La desserte offerte par la liaison Roissy-Picardie					
Gare	Nombre de TGV par jour et par sens	Nombre de TER par sens		Facilité d'accès en transports en commun à la gare CDG TGV	
		Par heure de pointe	Par jour	Temps d'accès actuel minimum	Temps d'accès avec RP minimum
Amiens	2	<1	3	1h32 (via gare TGV Haute-Picardie)	1h02 en TER 57' en TAGV
Compiègne	-	1	17	1h26	47'
Pont-Ste-Maxence	-	1	17	1h22	35'
Clermont	-	-	3	1h22	31' (à confirmer)
Creil	2	2	26	1h00	17' (TAGV) 22' (TER)
Chantilly-Gouvieux	-	2	26	1h06	16'
Survilliers - Fosses	-	2	17	48'	7'

Présentation du territoire et de la liaison Roissy-Picardie



Service TaGV temps de parcours depuis Amiens :

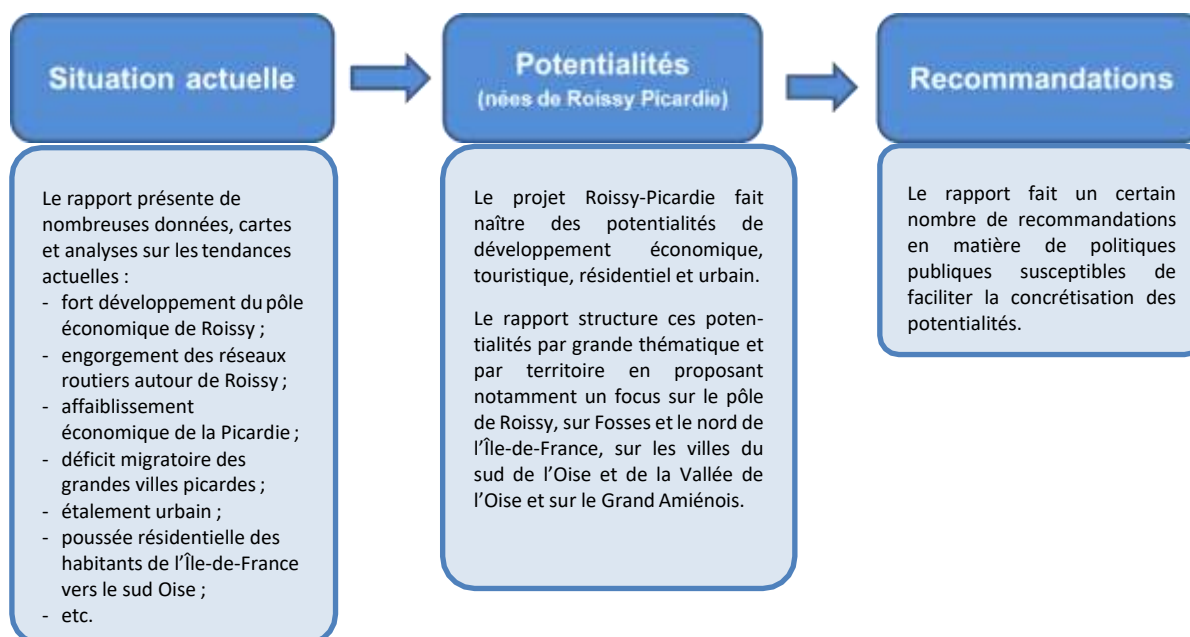
- > Lyon : un peu plus de 3h
- > Marseille : moins de 5h
- > Strasbourg : environ 3h
- > Reims : environ 1h30



Les objectifs de l'étude et la méthode

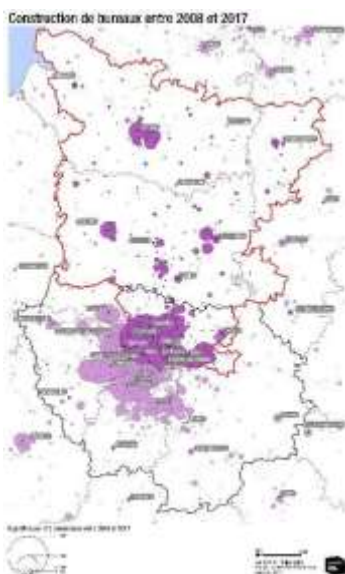
La liaison Roissy - Picardie permettra un nouveau lien entre Roissy et son versant nord (Survilliers, Fosses, Chantilly, Creil, Compiègne, Amiens) et offrira ainsi aux territoires desservis de nouvelles perspectives de développement : un meilleur accès aux emplois pour les habitants, une attractivité économique accrue pour les territoires mieux reliés au réseau LGV, de nouvelles opportunités de recrutement et donc de développement pour les entreprises, une accessibilité facilitée à l'international à l'offre touristique exceptionnelle qu'offre la Picardie (Chantilly, Compiègne, Beauvais, Saint-Quentin, Amiens, Baie de Somme...), etc.

C'est pour objectiver et structurer ces perspectives de développement d'une part, et faire des recommandations pour faciliter la concrétisation de ces perspectives d'autre part, que Réseau Ferré de France avait missionné les Agences d'Urbanisme de la Vallée de l'Oise, d'Île-de-France et du Grand Amiénois en 2012. Le projet de liaison ayant été reporté et étant, en 2019, à nouveau dans les priorités annoncées du gouvernement qui envisage une enquête publique en 2020, SNCF Réseau a demandé aux 3 agences d'actualiser leurs travaux.

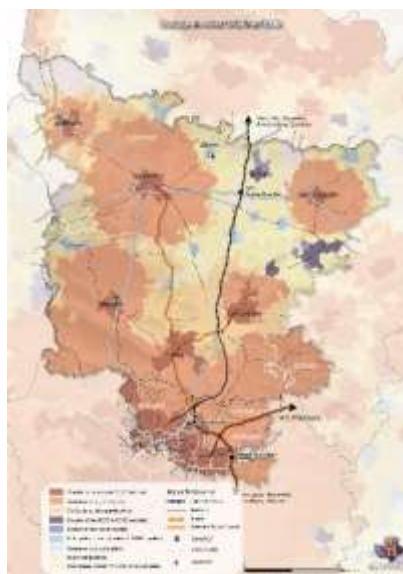


Quelques cartes de l'étude...

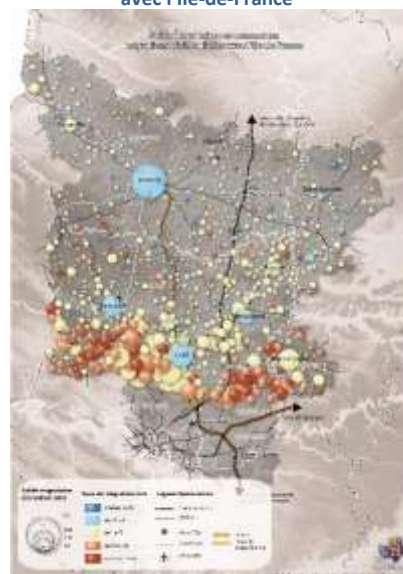
La construction neuve de bureaux



Les aires urbaines en 2010



Solde migratoire des communes de Picardie avec l'Île-de-France



NB. Depuis l'étude initiale, les régions Picardie et Nord Pas-de-Calais ont fusionné pour donner naissance aux Hauts-de-France. Le terme « Picardie » utilisé dans l'étude désigne le territoire physique correspondant à l'ancienne région administrative.

Partie 1 : Un projet qui offre de nombreuses perspectives

Trois grands types de potentialités nées de Roissy-Picardie

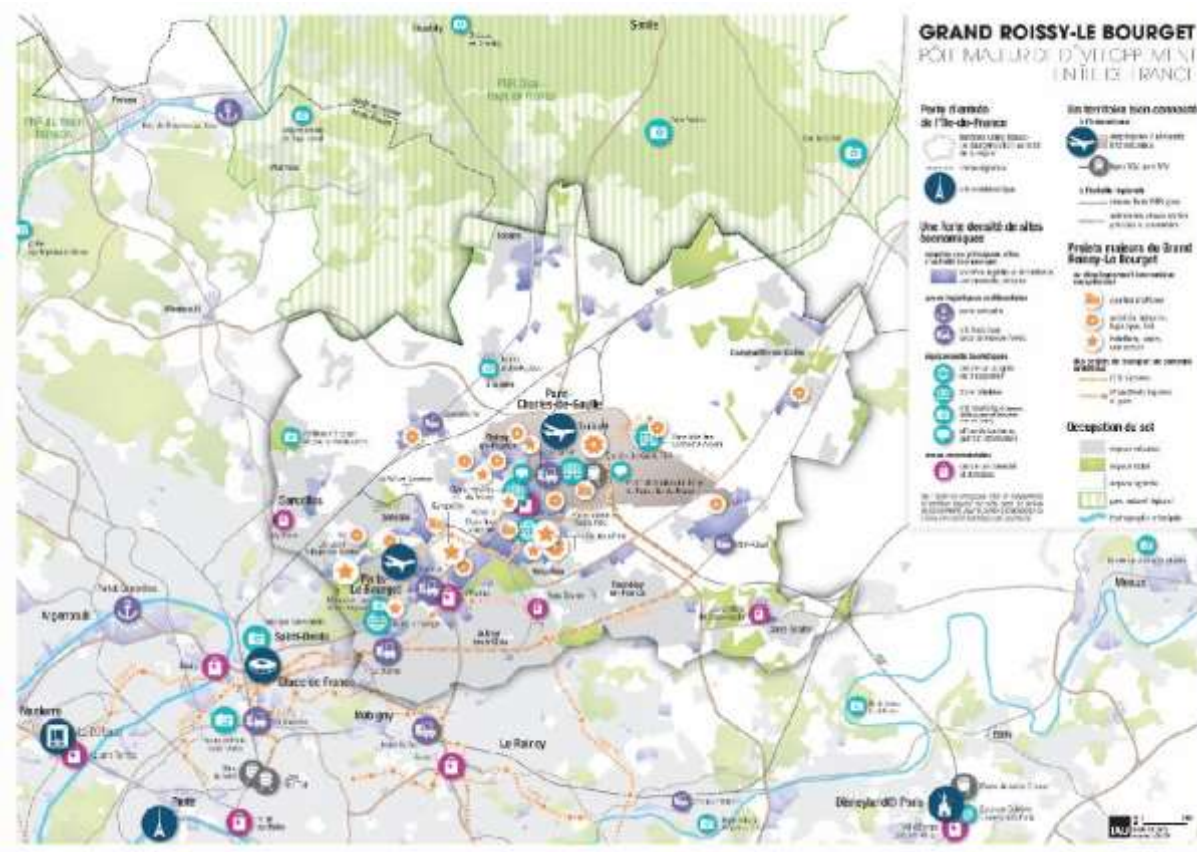
Le rapport réalisé par les Agences d'urbanisme met en avant un potentiel de développement et de structuration du territoire résumé dans le tableau suivant et détaillé dans les pages qui suivent.

Le potentiel né de la liaison Roissy-Picardie par grandes thématiques				
	Principaux enjeux	Développement et attractivité économique	Habitant et attractivité résidentielle	Développement urbain et aménagement du territoire
Pôle de Roissy	<ul style="list-style-type: none"> * Renforcement de l'accessibilité de la plate-forme par les transports en commun face à un risque de thrombose * Contribution au report modal 	<ul style="list-style-type: none"> * Augmentation de la capacité d'accueil des trains de la gare TGV (création de quais) * Élargissement de l'aire de recrutement pour les emplois du pôle vers le nord de l'Île-de-France et la Picardie ; * Accès facilité depuis le pôle aux aménités du sud de l'Oise (hôtels, forêt, etc.) * Renforcement de la compétitivité du pôle aéroportuaire et économique 	/	<ul style="list-style-type: none"> * Amélioration de l'accessibilité de la plate-forme aérienne par les transports en commun, facteur de limitation de la congestion routière sur ce territoire porte d'entrée de l'Île-de-France
Fosses et nord Île-de-France	<ul style="list-style-type: none"> * Déplacements domicile-travail : faciliter le report modal (pôle d'échanges multimodal à Survilliers-Fosses) et améliorer les temps de parcours * Développement de l'activité économique * Organisation maîtrisée de l'urbanisation 	<ul style="list-style-type: none"> * Attractivité économique du territoire renforcée. * Montée en gamme du tissu économique. 	<ul style="list-style-type: none"> * Accès facilité aux emplois de Roissy et aux destinations nationales et internationales; accès facilité aux aménités régionales et aux sites de formation du sud de l'Oise 	<ul style="list-style-type: none"> * Hausse de la demande de logements et de locaux d'activité autour des gares; * Polarisation autour des gares permettant d'initier une dynamique de développement accompagnant le renouvellement urbain et peu consommatrice d'espaces agricoles.
Creil et sud Oise	<ul style="list-style-type: none"> * Déplacements domicile-travail : faciliter le report modal et améliorer les temps de parcours * Développement de l'activité économique * Attractivité des villes-centres confortée * Développement de l'offre de logements autour des pôles gares 	<ul style="list-style-type: none"> * Accroissement de l'attractivité économique du territoire ; * Élargissement de l'aire de chalandise des entreprises grâce à un accès au réseau LGV ; * Confortement du positionnement de la Picardie sur le tourisme d'affaires haut de gamme (Chantilly, Amiens, Baie de Somme) 	<ul style="list-style-type: none"> * Attractivité renforcée des territoires desservis 	
Amiens et Grand Amiénois	<ul style="list-style-type: none"> * Rayonnement de la 2^{ème} ville de la région Hauts-de-France * Développement de l'activité économique et touristique * Offre urbaine renouvelée 			

Partie 2 : Un projet qui renforce l'accessibilité au bassin d'emplois du Grand Roissy – Le Bourget

Le bassin d'emplois du Grand Roissy – Le Bourget

Le Bassin d'emplois Roissy – Le Bourget représente 5,9 % de la population et 5 % des emplois d'Île-de-France (Insee RP 2016), et le secteur Cœur de Pôle représente 13,5 % de la population et 38 % des emplois de ce bassin. On dénombrait ainsi, en 2016, 90 190 emplois sur la plateforme aéroportuaire et 287 000 à l'échelle du Grand Roissy – Le Bourget. La part de marché régionale des différents segments de l'immobilier d'entreprise (moyenne 2008-2017) est un bon révélateur des spécificités de ce bassin, et notamment de sa place modeste en matière de bureaux.



Source : L'Institut Paris Region, Chiffres clés du Grand Roissy – Le Bourget, 2019

Après avoir été un territoire très dynamique en termes de création d'emplois (+ 46 % de 1998 à 2007) portée par la croissance soutenue du trafic aérien, le pôle de Roissy – Le Bourget a été touché par la crise de 2008 et, en particulier, par la diminution importante de postes de la compagnie aérienne Air France et la fermeture de l'usine PSA à Aulnay-sous-Bois. Depuis, conjointement à la reprise du trafic aérien, la création d'emplois commencée en 2013 dans le secteur privé se poursuit à l'image de la moyenne régionale, voire avec un taux supérieur sur la période la plus récente (source Acoff).

Mais sur ce territoire, le paradoxe persiste entre le nombre important d'emplois et l'important taux de chômage, 17,7 % de chômeurs en 2016. Les problèmes d'accessibilité aux emplois, mais aussi de savoir-être ou de formation des candidats, sont des facteurs qui sont très fréquemment donnés par les entreprises et les élus pour expliquer les difficultés d'accès à l'emploi des habitants.

Les dynamiques économiques à l'œuvre sur le secteur

La tendance récente et à venir révèle une extension urbaine moindre que par le passé, notamment suite à la mise en application du Schéma Directeur Régional d'Île-de-France (SDRIF) approuvé en 2013.

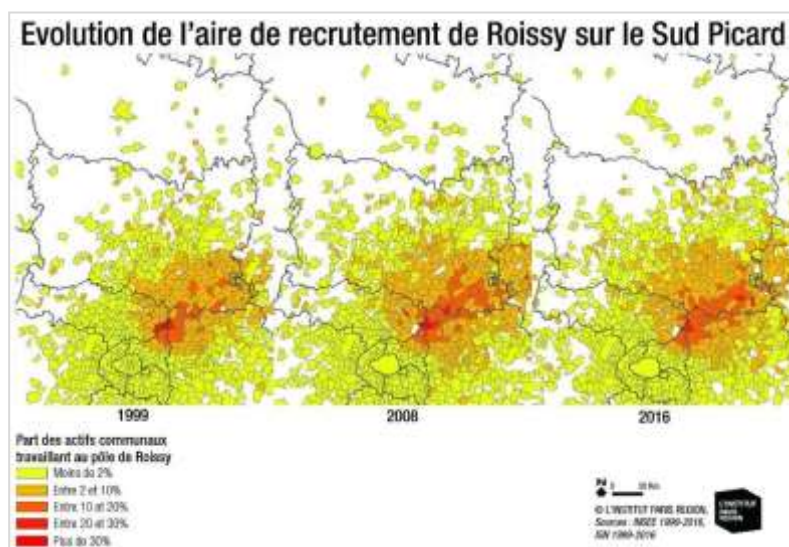
Sur le secteur d'étude, le projet de SCOT de la communauté d'agglomération de Roissy Pays de France privilégie le renouvellement et la modernisation des sites d'activités économiques existants à la création de nouveaux

sites. Le moteur économique autour du corridor aéroportuaire doit être consolidé, l'activité logistique confortée et l'offre commerciale rééquilibrée entre le commerce de centre-ville et les zones commerciales périphériques. Cependant, le potentiel théorique de création d'emplois sur les principaux sites d'activité existants ou prévus à l'horizon de 20 ans reste très important sur le Grand Roissy – Le Bourget, en particulier grâce aux projets de niveau international que sont le Terminal 4 qui portera la capacité de l'aéroport à 120 millions de passagers annuels (+ 40 000 emplois selon une étude du Gip Emploi Roissy), les projets de transport, les nouvelles zones d'activités, etc. En revanche, le projet ludo-commercial Europacity, envisagé sur le site du triangle de Gonesse, (estimation de + 10 000 emplois), a fait l'objet d'une décision d'abandon lors du Conseil de défense écologique du 7 novembre 2019. Suite à cette décision, le gouvernement a mis en place une mission pilotée par le préfet Rol-Tanguy pour définir, en concertation avec les élus, des alternatives vers un projet plus mixte mêlant bureaux, industries, voire agroalimentaire.

Les effets à attendre du projet Roissy-Picardie

L'ouverture d'une nouvelle liaison ferroviaire performante au nord de la plateforme correspond à une évolution de la géographie des actifs et permettra de desservir une grande partie des emplois de celle-ci. Principalement localisés au cœur de la plateforme, les emplois devraient y voir leur densité augmenter, dans le futur, avec la construction et la mise en exploitation du Terminal 4 et avec le renouvellement et la modernisation des sites d'activités.

A l'échelle du Grand Roissy, notamment pour l'accessibilité au sud de la plateforme, l'effet à attendre de la desserte Roissy-Picardie dépendra également de la mise en œuvre d'autres projets de transports en commun à venir sur le secteur. Il s'agit, en particulier, du prolongement de la ligne 17 du Grand Paris Express, programmée pour 2030, mais aussi du développement d'autres lignes structurantes de type bus en site propre, organisées autour du pôle d'échanges de Roissy-pôle.



Les recommandations

- Faire de la gare de Survilliers-Fosses un pôle d'échanges au service des territoires du nord du Val-d'Oise (Luzarches, Persan) pour un accès renforcé au pôle d'emploi de la plateforme aéroportuaire
- Travailler à la recherche de la performance pour la desserte interne du bassin d'emploi Grand Roissy – Le Bourget par les transports en commun et ce depuis les pôles d'échanges notamment Roissy-Pôle et vers les principales zones d'activités économiques (ZAE).
- Engager des études pour appréhender les interactions entre formation en Picardie et bassin d'emploi du Grand Roissy – Le Bourget. Il s'agira d'identifier les liens potentiels et de travailler à l'affirmation d'une stratégie collective et partagée pour déployer une offre de formation adaptée aux enjeux spécifiques des métiers liés à l'aéroportuaire.
- Engager une réflexion sur la densification et la restructuration des ZAE au nord de Roissy. Dans la perspective où Roissy-Picardie devrait permettre l'implantation de nouvelles activités économiques, il est nécessaire d'adapter l'offre foncière en conséquence ainsi que la nature des ZAE aujourd'hui dédiées essentiellement à l'accueil de fonctions supports (notamment logistiques).
- Polariser le développement économique autour des gares. Faire émerger une offre tertiaire de qualité pour une montée en gamme du tissu économique et l'implantation d'activités économiques à haute valeur ajoutée.
- Intégrer à ces réflexions le devenir du territoire du Triangle de Gonesse suite à l'abandon du projet Europacity.

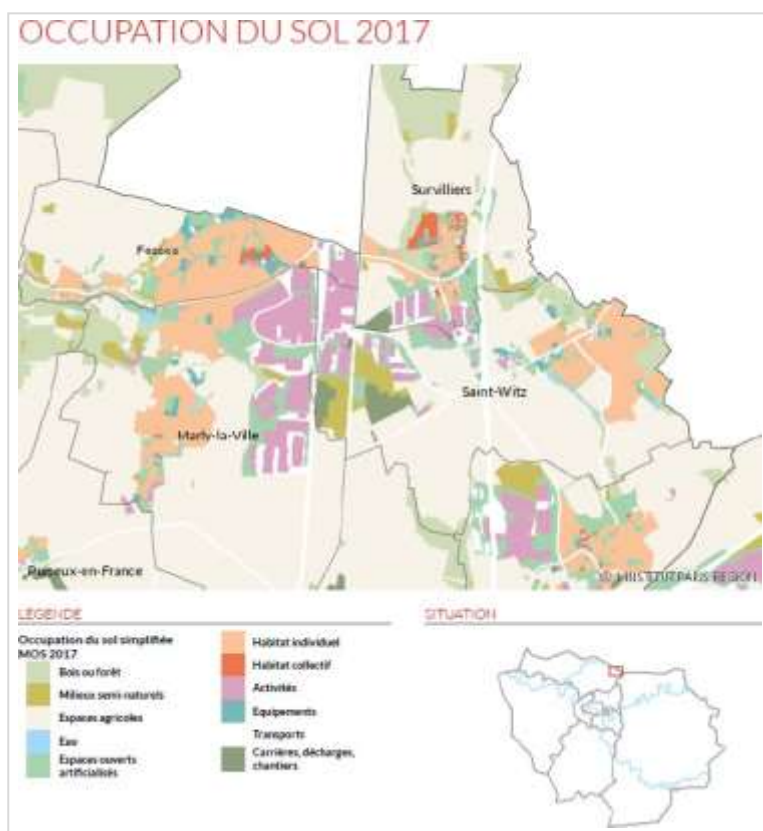
Partie 3 : Un projet qui offre la possibilité de renforcer une polarité au nord de l'Île-de-France : Survilliers-Fosses

Le contexte

Le pôle de Survilliers-Fosses est situé en extrémité nord de la région francilienne, en limite du département de l'Oise, à quelques kilomètres au nord de la plate-forme aéroportuaire de Roissy.

Il comprend les communes de Fosses, Survilliers, Marly-la-Ville et de Saint-Witz, soit environ 22 000 habitants. Ces communes font partie de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France.

La gare de Survilliers-Fosses est desservie par des missions RER D aux quarts d'heure en heure de pointe et à la demi-heure en heure creuse. Les trains mettent 39 min pour atteindre la gare de Châtelet - Les Halles. Sous réserve de faisabilité, des arrêts de TER Hauts-de-France - Paris renforceraient les possibilités de desserte depuis la Gare du Nord.



Les potentialités offertes par la liaison

Le projet Roissy-Picardie offre une réelle opportunité de renforcement pour ce pôle urbain par l'accessibilité qu'il crée à la plate-forme aéroportuaire, au bassin d'emploi du Grand Roissy – Le Bourget ainsi que par la connexion rapide au réseau ferroviaire à grande vitesse.

Le projet représente également un atout majeur pour favoriser le développement économique du pôle dans le respect du SDRIF et du SCOT c'est-à-dire en extension au sud de la gare ainsi qu'en densification et en montée en gamme en ce qui concerne les ZAE. Grâce à la nouvelle desserte, le pôle peut profiter notamment de la présence d'un bassin d'emploi qualifié sur les secteurs de Luzarches-Viarmes et du sud de l'Oise.

Le projet présente également une opportunité de meilleure connexion à la plateforme pour les habitants du pôle urbain de Louvres-Puiseaux situé à 8 km au sud, via une correspondance entre le RER D et les missions Roissy-Picardie. Ce pôle connaît une dynamique démographique positive soutenue, avec 13 800 habitants en 2016 contre 12 300 en 2009, et bénéficie d'un projet d'éco-quartier de 3 500 logements en cours de réalisation.

Les recommandations

- Travailler à l'affirmation d'une stratégie collective et partagée en mesure de maximiser les effets de la liaison Roissy-Picardie et de renforcer le pôle de Fosses-Survilliers.
- Faire émerger une offre de qualité pour une montée en gamme du tissu économique et l'implantation d'activités économiques à haute valeur ajoutée.
- S'assurer du bon fonctionnement multimodal du pôle d'échange de la gare, au profit des communes du nord-ouest du Val-d'Oise comme Luzarches, jusqu'à Persan, en privilégiant les accès en transport en commun (bus-car) grâce, notamment, à une limitation des accès en modes individuels motorisés qui pourraient saturer l'espace urbain autour du pôle-gare.

Partie 4 : Un projet qui permet de polariser le développement du sud de l'Oise et de la Vallée de l'Oise autour des gares

Le contexte

Le département de l'Oise, est formé essentiellement de villes moyennes connaissant des situations socio-économiques très diverses. Avec en moyenne près d'un actif sur deux travaillant en Île-de-France, sa partie sud est depuis longtemps intégrée au marché de l'emploi francilien, ce qui est beaucoup moins vrai pour la région de Compiègne dont environ 10 % des actifs seulement travaillent en Île-de-France. Dans les migrations domicile-travail, le train joue un rôle important notamment autour de Creil et Chantilly qui bénéficient d'une très bonne liaison avec Paris en TER. Cependant, les actifs isariens travaillant à Roissy utilisent dans leur majorité la voiture faute de liaison ferroviaire de qualité.

D'un point de vue socio-économique, la ville impériale de Compiègne constitue le pôle économique le plus diversifié et le plus important. Il souffre cependant d'un éloignement au réseau LGV et à Roissy. Comme Compiègne, Chantilly et Senlis bénéficient d'un patrimoine architectural exceptionnel. Chantilly offre par ailleurs des aménités de qualité avec son château, ses activités équestres, ses hôtels haut de gamme. Enfin, le Creillois demeure un pôle économique et industriel important mais en reconversion.

Les potentialités offertes par la liaison

La liaison Roissy-Picardie offre plusieurs opportunités :

- permettre à une partie des Isariens et nord Franciliens allant travailler à Roissy chaque jour de bénéficier d'un mode de transport plus efficace et moins émetteur de gaz à effet de serre. Cette liaison pourra ainsi également permettre de limiter la croissance du trafic routier autour de Roissy ;
- donner aux entreprises un accès privilégié à Roissy et au réseau LGV et leur permettre de conquérir de nouveaux marchés en France ou à l'étranger, cette facilité améliorant l'attractivité du territoire ;
- offrir un meilleur accès à la Picardie depuis le reste de la France et favoriser le développement du tourisme de loisirs ou d'affaires ;
- renforcer l'attractivité résidentielle et économique des quartiers de gare et y faciliter l'élaboration de projets urbains ambitieux ;
- générer une dynamique territoriale qui polarise le développement autour des gares plutôt qu'un étalement urbain consommateur d'espaces agricoles et naturels.

Les recommandations

- Confirmer la prolongation du service TER Roissy-Picardie jusque Compiègne.
- Lancer l'élaboration de plan-guide autour des gares pour créer les conditions de l'émergence d'une offre immobilière capable de répondre à la demande générée en matière de logement, de locaux d'activité et de services.
- Développer et améliorer une offre de logements diversifiée.
- Améliorer la qualité urbaine et paysagère des quartiers de gare.
- Mener des politiques foncières actives et favoriser la libération des emprises industrielles et ferroviaires, tout en veillant à préserver sur le long terme le potentiel de développement des services ferroviaires.
- Mettre en place une intermodalité efficace autour des gares desservies par la liaison Roissy-Picardie capable de gérer les flux engendrés autour des gares.
- Mettre en place des horaires adaptés aux actifs ayant des horaires de travail décalés et facilitant les correspondances.
- Faire de Creil et Compiègne les portes d'entrée principales du tourisme dans l'Oise et amplifier le développement touristique à partir de Chantilly et de Senlis.
- Prendre en compte les actifs de Senlis qui travaillent au pôle Roissy CDG, d'une part, en proposant un rabattement de qualité à la gare de Creil et / ou de Chantilly et, d'autre part, en conservant la liaison par car régional entre Senlis et Roissy CDG notamment pour les actifs qui travaillent en heures décalées.
- Développer les rabattements vers le réseau LGV et les aéroports depuis Beauvais et les autres pôles urbains.

Zoom sur les potentialités des agglomérations de Creil et de Compiègne

Alors que Creil souffre d'un solde migratoire négatif, la liaison ferroviaire permettrait ainsi d'accroître son attractivité. Creil présente l'avantage de posséder un potentiel foncier important, idéalement localisé à proximité de la gare dans le cadre d'une organisation territoriale complexe, offrant la possibilité de développer un projet urbain ambitieux autour de la gare de Creil raccordé au réseau LGV, à 20 minutes de Roissy et à 30 minutes de Paris.



En jaune : Emprises ferroviaire et industrielles en cœur d'agglomération

En rouge, le périmètre du plan-guide « Gare Cœur d'Agglo » dont le succès repose largement sur la liaison Roissy-Picardie.



Compiègne possède déjà un certain nombre d'atouts, comme un pôle économique et universitaire dynamique. La liaison Roissy-Picardie offrira un atout de plus à Compiègne, pour poursuivre son développement et accroître son accessibilité et donc son attractivité. La liaison Roissy-Picardie devrait augmenter la fréquentation de la gare qui fait l'objet d'une opération de modernisation permettant d'améliorer son fonctionnement et sa desserte.



En jaune : Opportunités foncières

Pour l'Université Technologique de Compiègne, de renommée internationale, la liaison Roissy-Picardie constituera un projet stratégique permettant d'accroître son attractivité auprès des professeurs et étudiants étrangers.



Crédit Photos : ©UTCommunication

Le rapport complet développe les potentialités offertes par les autres gares du territoire.

Partie 5 : L'opportunité pour le Grand Amiénois de se connecter à Roissy et aux métropoles régionales

Le contexte

Second pôle de la région Hauts-de-France après Lille et 27^e ville française, à mi-distance entre Paris et Lille, Amiens a la particularité d'être la seule grande ville dans un vaste espace à dominante rurale, qui s'étend du Pas-de-Calais au sud de l'Oise. Première de Picardie en termes d'emplois (96 000) et de population (180 000 habitants), l'agglomération réunit de nombreux équipements qui rayonnent sur la partie picarde des Hauts-de-France et exerce une forte influence sur les territoires environnants. Le projet de SRADDET des Hauts-de-France l'affirme dans une fonction de relais métropolitain régional.

Elle fait partie, avec 7 communautés de communes, du pôle métropolitain du Grand Amiénois, issu de la transformation, en août 2018, du « pays du Grand Amiénois », créé en 2007. Cette échelle interterritoriale a pour mission de mettre en cohérence et de coordonner les programmes d'aménagement et d'équipement à l'échelle du bassin de vie amiénois, à travers, notamment l'élaboration d'un schéma de cohérence territoriale, approuvé fin 2012. La révision de celui-ci a été entamée fin 2018, concomitamment à l'élaboration d'un PCAET.

Depuis 30 ans, des efforts considérables ont été consentis pour renforcer l'attractivité de l'agglomération amiénoise mais, bien qu'en progression, sa notoriété nationale n'est pas encore acquise. A travers le SCOT, Amiens Métropole projette la construction de 18 700 logements entre 2012 et 2032 afin, notamment, d'accueillir 13 500 habitants supplémentaires pour enrayer son déficit migratoire. Plusieurs ZAC sont en cours pour contribuer à cet objectif. La ZAC Gare La Vallée, incluant la principale gare d'Amiens, est en passe d'achever sa deuxième phase de réalisation et a engagé l'aménagement de 3 nouveaux sites sur 7 hectares qui s'étalera sur 10 ans. A terme, 300 000 m² de logements et d'activités (hôtels, bureaux, commerces) y seront créés.

Amiens Métropole a mis en service en mai 2019 son nouveau réseau de bus structuré autour de 4 lignes de bus à haut niveau de service, baptisées « Nemo », dont 3 roulent intégralement à l'électricité. Elles desservent la gare du Nord d'Amiens ainsi que les équipements majeurs de l'agglomération, notamment le nouveau pôle universitaire de la citadelle, le Campus universitaire, le CHU, le Pôle des cliniques et Mégacité.

Les potentialités offertes par la liaison

A l'horizon de la mise en service de la liaison Roissy-Picardie, Amiens devrait être reliée à Roissy en TAGV à raison de 2 allers-retours (Amiens – Marseille et Amiens – Strasbourg) en 57 minutes, et en TER, avec 3 allers-retours en 1h02.

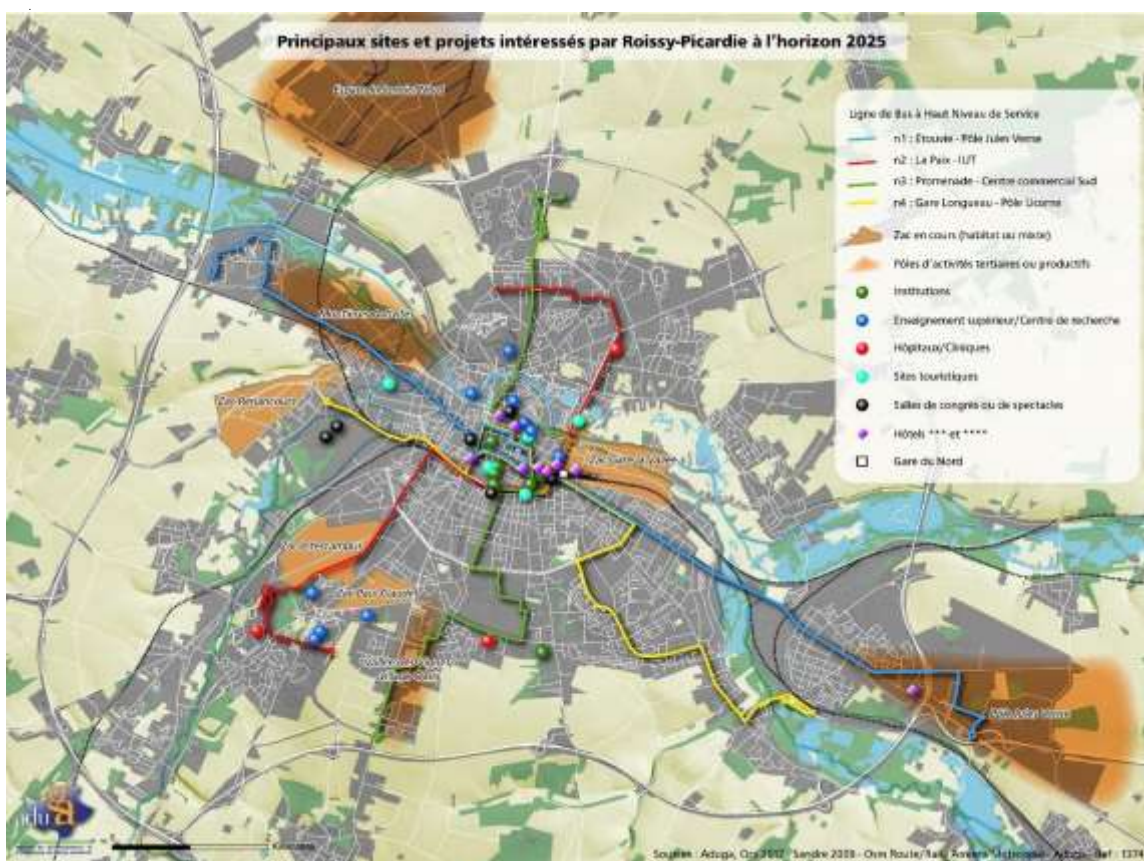
Les acteurs locaux ont engagé une dynamique de projets permettant d'anticiper et d'accompagner l'arrivée de cette liaison, de manière à bénéficier des effets positifs attendus sur l'attractivité de l'agglomération amiénoise :

- l'activité liée au tourisme de loisirs et au tourisme d'affaires pourrait être boostée, l'offre hôtelière ayant été diversifiée sur le moyen et haut de gamme, notamment à proximité de la gare;
- les institutions, les entreprises, les établissements d'enseignement, de recherche et de santé pourraient plus facilement pourvoir les postes d'encadrement ; la liaison Roissy-Picardie pourrait également, en facilitant les déplacements nationaux et internationaux, permettre à certaines entreprises d'élargir leur aire de chalandise et favoriser les échanges, coopérations nationales et internationales entre universités ou laboratoires de recherche; l'UPJV, l'ESIEE, l'ESC et l'ESAD pourraient ainsi accroître leur attractivité auprès des professeurs et étudiants français et étrangers ;
- la commercialisation des locaux de bureaux (notamment dans la ZAC Gare La Vallée) pourrait être confortée;
- l'installation d'actifs, nouvellement recrutés dans l'agglomération, potentiellement utilisateurs de la liaison (professions intermédiaires et cadres), ou d'actifs travaillant à Roissy pourrait contribuer à réduire le déficit migratoire et à maintenir ou dynamiser l'économie résidentielle.

Les recommandations

- Maximiser les fréquences de desserte et organiser une grille horaire assurant un lissage des départs et des arrivées de missions ferroviaires au fil de la journée, et assurant notamment, une desserte directe ou avec correspondance rapide à Roissy avec les axes Sud-Est, ligéro-breton, Sud-Ouest et Est aux heures de pointe du matin et du soir, et ce dans chaque sens.
- Élargir les abonnements TER Hauts-de-France aux trajets vers Roissy et autoriser l'accès aux TAGV pour les abonnés domicile-travail entre Amiens et Roissy pour optimiser les retombées de la liaison.

- Pour que la liaison puisse profiter à un large territoire (bassin de vie amiénois, Abbeville, baie de Somme), organiser les grilles horaires des lignes de l'étoile ferroviaire d'Amiens :
 - pour faciliter les correspondances entre TER et liaison Roissy-Picardie, sauf dans le cas où des TER bi-modes seraient utilisés et leur service prolongé jusqu'à Abbeville, voire au-delà ;
 - permettre aux touristes de séjourner en Picardie maritime pour un week-end (toute l'année) ou un long séjour durant les vacances scolaires via Amiens et la ligne TER Amiens-Calais qui dessert les gares d'Abbeville, Noyelles-sur-Mer et Rue, lieux de correspondance avec des cars ou navettes pour accéder aux plages et sites emblématiques de la Côte picarde (Mers-les-Bains, la Baie de Somme, Quend et Fort-Mahon).
- Les TAGV Amiens-Roissy ne s'arrêtant pas à Longueau, organiser l'accessibilité de la gare afin de concilier attractivité de la liaison et maîtrise des flux automobiles et du stationnement aux abords de la gare et dans la ville.
- Pour que la gare d'Amiens puisse jouer le rôle d'une véritable porte d'entrée sur la ville et sa région, en faire un lieu pleinement accueillant, vitrine de la région et point de départ ou étape de boucles touristiques, en lien notamment avec le projet « Vallée de Somme, vallée idéale ». A cet égard, la résorption de la vacance des cellules commerciales et l'implantation d'activités en lien avec le tourisme seront déterminantes.
- Pour attirer les cadres et les navetteurs travaillant à Roissy, porter une ambition forte sur la qualité des bâtiments et espaces publics du quartier Gare La Vallée qui poursuit sa mutation.
- Pour favoriser les retombées économiques et résidentielles, mener des campagnes de marketing ciblées de façon à mettre en évidence l'attrait d'une ville dotée d'une large gamme de services, à 1h de Roissy et de son quartier Gare La Vallée, tout proche de la gare et offrant un cadre de vie de qualité, entre ville et nature.



ZAC Gare La Vallée : L'esplanade Tellier, l'hôtel Campanile, les immeubles Terralia, Oxygène et Orange Bank – Photo : ADUGA

Conclusions en matière de structuration du territoire

A l'issue des travaux menés, l'étude présente une lecture spatialisée des effets potentiels attendus de la mise en service de la liaison Roissy-Picardie au travers de la carte de synthèse qui fait suite. L'infrastructure peut être envisagée non seulement comme un lien, mais aussi et surtout, comme un levier de développement économique et de développement durable.

Cinq groupes de recommandations pour concrétiser les potentialités

La concrétisation des potentialités offertes par le projet Roissy-Picardie nécessite l'élaboration et la mise en œuvre de politiques publiques ambitieuses et efficaces. Pour cela, cinq grandes recommandations sont faites.

5 grandes recommandations

Dans le champ de l'aménagement

Initier ou renforcer les **projets urbains** autour des gares pour faire émerger une offre immobilière (bureaux et logements) capable de répondre à une demande diversifiée. Y valoriser le cadre de vie ville-nature proposé par les villes des vallées de l'Oise et de la Somme.

Conduire une veille et une politique foncières actives autour des gares. Promouvoir des politiques de densification/intensification autour des pôles gares.

Dans le champ des politiques de transport et de mobilités

Créer ou renforcer l'**intermodalité** autour des gares pour irriguer de larges territoires et ainsi faciliter les liaisons gare / entreprise et gare / domicile ou gare / sites touristiques.

Travailler l'organisation des grilles horaires du transport ferroviaire et routier afin d'assurer des correspondances optimales sur les quatre nœuds stratégiques (Roissy TGV, Creil, Compiègne, Amiens) au profit de l'ensemble du territoire d'étude.

Dans le champ de la stratégie économique

Accompagner, particulièrement sur le territoire du Grand Roissy-Le Bourget, une montée en gamme de l'offre économique en initiant ou confortant des politiques d'accompagnement au développement (Clusters, métiers créatifs, tertiaire des fonctions métropolitaines, consultants experts...).

Dans le champ de la stratégie touristique

Procéder à des démarches de promotion et de fabrication de produits touristiques sur des échelles territoriales élargies permettant de jouer des effets de synergie entre les offres (Vallée de l'Oise + Beauvais, Grand Amiénois + Baie de Somme + littoral picard...).

Compléter l'offre d'équipements et les services associés (Bureaux des congrès...) afin de répondre aux potentialités en matière de tourisme d'affaires.

Dans le champ de la formation et de l'accès à l'emploi

Déployer une offre de formation adaptée aux enjeux spécifiques des métiers de l'aéroportuaire à l'échelle du bassin d'emploi de Roissy, élargi du fait de la mise en service de la liaison.

