

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION THÉMATIQUE SUR LES ENJEUX D'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

AMIENS – LE 21 JANVIER 2020

Retrouvez sur le site internet du projet www.roissy-picardie.fr :

- + Les diaporamas présentés lors de cette réunion auquel il est fait référence dans le présent compte-rendu.
- + L'ensemble des documents d'information sur le projet

INFORMATIONS PRATIQUES

- + Nombre de participants : 56
- + Dispositif d'information : 2 panneaux d'exposition, mise à disposition des documents de la concertation : dossier de concertation, cahier de plans, dépliant (avec mise à jour).
- + Dispositifs d'expression : Questions en salle, questions écrites, carte T
- + Format et déroulé de la rencontre : la rencontre s'est déroulée de 19h30 à 21h45 au quai de l'innovation à Amiens. La rencontre était animée par Emilie WALKER (Agence Eker). Après l'introduction de l'animatrice (1), SNCF Réseau puis les garants de la concertation ont présenté les objectifs et le déroulé de la concertation ainsi que le rôle des garants (2). Après un premier temps d'échange avec la salle (3), SNCF Réseau a présenté le projet (4) puis de nouveaux échanges ont eu lieu (5). La seconde partie de la réunion a donné lieu à plusieurs présentations apportant des éclairages sur les enjeux d'attractivité du territoire (6).
- + Étaient présents :
 - **SNCF Réseau**
 - André BAYLE, Chef de la Mission Roissy-Picardie
 - Laurence ROSSET, Responsable Concertation
 - **Garants de la concertation**
 - Sylvie DENIS-DINTILHAC
 - Floran AUGAGNEUR
 - Michel RIOU
 - **Intervenants**
 - Sébastien ALAVOINE, Région Hauts-de-France
 - Jérôme GRANGE, Agence d'urbanisme du Grand Amiénois
 - Pascale POUPINOT, Agence d'urbanisme Oise les Vallées
 - Jean-Christian CORNETTE, Amiens Aménagement
 - Jean-Jacques BLANGY, Medef de la Somme

MOT D'ACCUEIL

Alain GEST, Président d'Amiens Métropole, remercie les participants pour leur présence et rappelle l'attachement fort d'Amiens Métropole au projet du barreau Roissy-Picardie. Il se dit heureux d'accueillir cette nouvelle étape de concertation mais affirme que son attachement premier porte sur le fait que ce dossier avance et ne prenne plus de retard.

Il insiste sur le fait que ce projet est essentiel pour le développement de la Métropole, son attractivité et le développement de plusieurs quartiers comme celui de la gare. Alain GEST précise qu'il souhaite que les débats soient riches et permettent surtout d'aller le plus vite possible vers les étapes de réalisation du projet et la mise en service à la date rappelée par le Président de la République en novembre dernier (horizon 2025).

I. INTRODUCTION DE LA RÉUNION

Emilie WALKER, Agence Eker, se présente et annonce les intervenants de la réunion.

Elle détaille le déroulé de la réunion, rappelle les modalités de participation et notamment l'usage proposé des fiches questions. Elle annonce également que des photographies peuvent être prises par les équipes de SNCF Réseau au cours de la réunion afin de documenter la concertation et invite les personnes ne souhaitant pas être prises en photos à se manifester : aucune personne ne fait cette demande.

II. LA DÉMARCHE DE CONCERTATION

Laurence ROSSET, SNCF Réseau, présente le cadre de la nouvelle concertation (Cf. pages 5 à 9 du support de présentation).

Elle rappelle que des phases antérieures de participation du public ont eu lieu entre 2010 et 2014 (débat public et 2 étapes de concertation). Elle précise qu'en raison du délai existant entre le débat public de 2010 et l'étape d'enquête publique envisagée en 2020, la CNDP a été saisie par SNCF Réseau et a décidé de la tenue d'une nouvelle étape de concertation (décision du 3 juillet 2019) au titre du code de l'environnement (art.L121-15). Elle en a validé les modalités le 6 novembre 2019. Elle ajoute que le 8 janvier 2020 la CNDP a décidé de prolonger la concertation jusqu'au 18 février.

Laurence ROSSET explique également que la CNDP a nommé dans un premier temps deux garants pour cette nouvelle phase de concertation : Madame Sylvie DENIS-DINTILHAC et Monsieur Florian AUGAGNEUR, et qu'un troisième garant a été nommé par la décision du 8 janvier : Monsieur Michel RIOU.

Laurence ROSSET précise les objectifs de cette phase de concertation pour le maître d'ouvrage, SNCF Réseau. C'est une occasion de reprendre le dialogue avec les acteurs, habitants et usagers du territoire et qui doit permettre :

- d'informer sur le projet,
- de recueillir les avis et contributions du public,
- d'enrichir le projet pour mieux l'intégrer dans son environnement.

Laurence ROSSET détaille ensuite les différentes modalités de concertation prévues par le dispositif :

- 2 réunions publiques, pour présenter le projet et échanger avec le public et les acteurs des territoires : elles se sont tenues le 3 décembre à Creil et le 10 décembre à Roissy-en-France. Les comptes rendus et présentations de ces réunions sont disponibles sur le site du projet,
- 12 débats mobiles, qui ont permis d'aller à la rencontre du public et notamment des usagers. Ils se sont tenus dans les gares, sur les lieux de vie et les marchés. Des présences ont également été réalisées sur la plateforme aéroportuaire de Roissy. Elle met en avant quelques chiffres quant à ces débats : 36 heures de présence terrain, environ 5000 documents d'information diffusés, 1000 personnes rencontrées pour informations et échanges sur le projet, 423 questionnaires complétés,
- 3 réunions thématiques, pour approfondir certains aspects liés au projet :
 - l'attractivité du territoire (présente réunion à Amiens),

les enjeux de mobilités dans le Val d'Oise : le 28 janvier à Fosses,
la ligne nouvelle et ses aménagements : le 4 février à Vémars.

Par ailleurs, Laurence ROSSET ajoute que la participation est également possible via le site internet du projet, les mails et adresses de SNCF Réseau ainsi que via la carte T disponible dans le dépliant du projet. Il est également possible de s'adresser directement par mail aux garants de la concertation.

Laurence ROSSET termine son propos en expliquant qu'à l'issue de cette phase de concertation, les garants de la concertation établiront un bilan de la concertation comportant une synthèse des contributions exprimées ; SNCF Réseau exprimera les enseignements qu'il en retient pour la suite du projet Roissy-Picardie. L'ensemble de ces documents sera rendu public (sur le site de la CNDP et le site du projet).

Floran AUGAGNEUR, garant de la concertation, explique le rôle des garants dans la démarche de concertation. (Cf. pages 10 à 12 du support de présentation).

Il explique que la CNDP a été saisie par SNCF Réseau et a nommé 3 garants pour veiller aux principes du débat public en garantissant le droit à l'information et le droit à la participation du public.

Il détaille les différents principes :

Indépendance : par rapport au gouvernement et au maître d'ouvrage

Neutralité par rapport au projet
Transparence de l'information

Argumentation : la confrontation des arguments est au cœur du principe de concertation

Equivalence : tous les arguments se valent quel que soit le statut de la personne qui le porte.

Il ajoute que la concertation se conclura le 18 février et que les garants établiront le bilan de la concertation avant le 18 mars, comme l'oblige le code de l'environnement, puis le porteur du projet, SNCF Réseau, publiera dans les 2 mois qui suivent les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements tirés de la concertation.

Floran AUGAGNEUR termine en expliquant que les garants sont joignables par mail par toute personne souhaitant échanger, poser une question ou contribuer avant la fin de la procédure.

III. PREMIER TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LA SALLE

Suite à ce premier temps de présentation, Emilie WALKER sollicite la salle pour d'éventuelles questions sur les éléments présentés.

NB : les interventions des participants présents dans la salle figurent en italique.

Jean-Claude OLESKY, Medef de la Somme, regrette que depuis avril 2010 et le débat public, le projet n'ait pas progressé davantage. Il trouve que le projet n'avance pas suffisamment rapidement et se demande si la date de mise en service est bien enfin stabilisée.

Floran AUGAGNEUR explique qu'il n'a pas à répondre pour sa part sur les garanties d'avancée du projet, mais que la loi oblige à saisir la CNDP lorsqu'un délai de 8 ans est passé entre le débat public et l'enquête publique. C'est ce qu'a fait SNCF Réseau et la CNDP a décidé d'une nouvelle étape de participation.

Sylvie DENIS-DINTILHAC ajoute que la CNDP a demandé la tenue d'une concertation également du fait du changement du contexte dans lequel le barreau ferroviaire va s'inscrire, principalement dans le Val d'Oise, avec le projet d'aménagement du terminal 4 à l'aéroport de Roissy-CDG.

Jean-Jacques BLANGY, Medef de la Somme, demande confirmation de la date prévue pour l'enquête publique.

André BAYLE, SNCF Réseau, confirme qu'en fonction des décisions qui seront prises par l'Etat à l'issue de la concertation, l'enquête publique est prévue en 2020 (date mentionnée dans l'exposé des motifs du projet de Loi d'Orientation des Mobilités, lors de son approbation en Conseil des ministres en novembre 2018) en vue d'une déclaration d'utilité publique en 2021 si la procédure se conclut favorablement.

Alain GEST ajoute que l'on parle de ce projet depuis 1990, comme indiqué en page 13 dans le dossier de concertation. Cela fait donc 30 ans que le territoire défend cette solution. Sur la date, il rappelle que le Président de la République s'est engagé sur la date de 2025 pour la mise en service et dit ne pas imaginer que ce calendrier ne soit pas respecté par une société directement dépendante de l'Etat.

IV. PRÉSENTATION DU PROJET

André BAYLE, SNCF Réseau, présente les grandes lignes du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, ses objectifs et ses apports pour le territoire (Cf. pages 13 à 23 du support de présentation).

Il explique que le projet propose un accès direct entre le Sud des Hauts-de-France, le Nord-Est du Val d'Oise et la gare de Roissy TGV. Il s'appuie sur un double service TaGV-TER répondant à la fois aux besoins de mobilité longue distance et aux enjeux de transports du quotidien.

Il met en avant le rôle de maillage du réseau ferroviaire que représente le projet. Il explique que pour mettre en œuvre ces services, le projet prévoit :

- la réalisation d'une section de ligne nouvelle reliant l'interconnexion LGV à la ligne existante Paris Gare du Nord - Creil-Amiens/Saint-Quentin, de 6,5 km,
- des aménagements sur le réseau existant, principalement en gares de Roissy TGV, Surveilliers-Fosses, Chantilly-Gouvieux et Amiens.

André BAYLE ajoute que le coût de l'investissement prévu pour le projet est de 356 millions d'euros en valeur 2017.

Il met en avant le côté prioritaire du projet Roissy-Picardie, comme rappelé par le Président d'Amiens Métropole. Il ajoute que le projet est également cohérent avec les priorités actuelles en faveur de la modernisation et de la valorisation du réseau ferré existant : près de 3 milliards d'euros sont consacrés au niveau national à la rénovation et à la modernisation du réseau, avec des programmes très ambitieux, soit sur fonds propres soit dans le cadre de programmes cofinancés avec l'Etat et les collectivités.

Dans ce contexte, le projet Roissy-Picardie est retenu comme prioritaire, avec sa double dimension mobilités longues distances et transport du quotidien.

Les objectifs retenus pour le projet sont donc les suivants :

- relier les territoires jusqu'à Amiens au réseau à la grande vitesse et renforcer l'accessibilité par le ferroviaire de la partie Sud de la région Hauts-de-France et du Nord-Est du Val d'Oise ;
- améliorer les déplacements quotidiens et la desserte en transports en commun du pôle de Roissy, pôle d'activités majeur aujourd'hui largement desservi par le mode routier ;
- développer l'intermodalité fer-air en gare de Roissy TGV (accès renforcé au 1er aéroport national) ;
- proposer aux habitants de la région Hauts-de-France (bassin Picard) un nouvel accès à l'Ile-de-France.

André BAYLE revient ensuite brièvement sur l'historique du projet et son calendrier actuel. Il rappelle l'étape du débat public en 2010, avec 2 scénarios présentés. L'étape 1 d'études et de concertation a ensuite conduit à définir la zone de passage dite centre-nord comme la plus favorable et à travailler les aménagements nécessaires sur le réseau existant, option confirmée par une décision

ministérielle en avril 2013 fixant la zone prioritaire de passage. L'étape 2 (2013-2014) a conduit - avec différentes étapes de mise au point et concertations - à définir une proposition de tracé pour la section de ligne nouvelle.

Ces deux étapes ont ensuite laissé place à un dialogue avec les partenaires qui ont conclu à la signature en 2017 de 2 protocoles concernant à la fois les dessertes et le financement du projet.

André BAYLE explique qu'aujourd'hui une nouvelle phase de concertation se tient suite à la décision de la CNDP, une décision ministérielle interviendra ensuite et précisera les conditions de poursuite du projet à partir des enseignements tirés.

L'enquête publique est ensuite prévue à l'automne 2020 et une déclaration d'utilité publique attendue pour 2021. Le projet entrera ensuite dans les étapes des dernières procédures réglementaires (avec notamment les autorisations environnementales) puis les travaux préparatoires et les travaux avec un objectif de mise en service de l'infrastructure à l'horizon 2025.

André BAYLE termine sa présentation en présentant les apports du projet pour les territoires. Il revient d'abord sur les nouvelles dessertes telles que prévues dans le protocole signé avec les partenaires en 2017 qui prévoit :

- une desserte mixte pour Amiens et Creil : 2 allers retours TaGV intersecteurs (vers Strasbourg, Lyon et Marseille) et 3 allers retours TER pour correspondances à Roissy TGV ;
- une desserte TER Creil/Roissy et Compiègne/Roissy, avec un objectif de fréquence à la ½ heure en heure de pointe sur Creil et à l'heure sur Compiègne ce qui représente 26 allers retours TER par jour.

Il ajoute que la mise en œuvre est prévue sur une large plage horaire (6h à 23h), avec un service renforcé en heures de pointe, en précisant que des remarques ont été faites sur ce point dans le cadre de la concertation.

André BAYLE ajoute qu'il ne s'agit pas d'une ligne à grande vitesse : les trains circuleront à 160 km/h (réseau classique). Il présente les temps de parcours sur les courtes distances (TER) et longues distances (TaGV), avec notamment des gains de l'ordre de 40 minutes pour les liaisons vers l'Est ou le Sud-Est. Ceci donne pour Amiens par exemple une liaison vers Lyon ou Strasbourg proche des 3 heures.

André BAYLE conclut en faisant un point sur les études de trafic. Il précise que celles-ci sont en cours d'actualisation et se réalisent par étapes dans le cadre des études (étape 5 de ces études de trafic en cours). Il met en avant quelques résultats intermédiaires :

- 3,4 à 3,9 millions de voyageurs/an, soit 12 à 13 000 voyageurs/jour. Le projet se situe donc au niveau de lignes de TER très fréquentées,
- 2/3 d'usagers actuels (nouvel itinéraire) et 1/3 de nouveaux usagers (report modal depuis la route important).

Il ajoute que selon les analyses en cours, 2/3 de ces déplacements concernent les transports du quotidien (Picardie et Val d'Oise vers le pôle de Roissy) et 1/3 pour les déplacements longue distance (TGV ou avion).

André BAYLE rappelle que ces différents aspects sont présentés plus précisément dans le dossier de concertation et que ces éléments seront fortement développés dans le dossier d'enquête publique.

V. 2^{ème} TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LA SALLE

Emilie WALKER sollicite à nouveau la salle pour poser des questions ou contribuer sur la présentation du projet qui a été faite.

Hubert DE GENLIS, Vice-Président du Conseil Départemental de la Somme, interroge le maître d'ouvrage sur les prévisions de trafic pour Amiens et les allers retours prévus avec Roissy-CDG en demandant des précisions sur les créneaux horaires de ces trajets et sur la possibilité d'avoir davantage de dessertes, comme c'est le cas pour Compiègne et Creil.

André BAYLE rappelle qu'au moment du débat public des scénarios TGV ou TGV+TER étaient présentés (avec 7 AR TGV), le scénario mixte ayant ensuite été privilégié ; compte tenu de l'évolution ultérieure de l'équilibre économique des TGV intersecteurs (province-province), les discussions ont ensuite conduit au protocole de 2017 signé entre la Région HDF et SNCF Mobilités, avec un équilibre revu entre dessertes TGV et TER, ceux-ci permettant aussi d'assurer des correspondances en gare de Roissy TGV pour les dessertes à grande vitesse sur le réseau LGV.

Dans le cadre du dossier présenté en concertation, c'est le protocole qui est pris comme base (ce qui n'empêchera pas bien sûr des évolutions ultérieures en fonction de la compétitivité du transport ferroviaire en matière de mobilité longue distance). Le projet est un projet d'infrastructure qui renforce le maillage du réseau; les services ferroviaires pourront ensuite évoluer dans le temps (comme le montrent d'ailleurs les ajustements lors des services annuels). Les grilles horaires seront quant à elles mises au point dans les étapes futures, plus près de la mise en service du projet.

Brigitte FOURÉ, Maire d'Amiens et Vice-Présidente du Conseil Régional des Hauts-de-France, ajoute que les TGV prévus ont fait l'objet d'un accord avec le Conseil Régional des Hauts-de-France et c'est le Conseil Régional qui financerait la perte d'exploitation sur ce qui est prévu et non pas la SNCF, ce qui est unique en France. Il pourrait donc être envisagé d'autant plus facilement, si le flux est suffisant, que le cadencement soit amélioré.

Hubert DE GENLIS revient sur la question de la fréquence des TER et demande ce qui pourrait freiner le fait d'avoir une fréquence plus importante ultérieurement et si cela serait possible en matière d'exploitation et de capacité du réseau. Il ajoute que la liaison à la plateforme aéroportuaire est doublement importante : pour renforcer l'accès à la plateforme aéroportuaire ou le réseau à grande vitesse, et pour conforter l'attractivité résidentielle de la Picardie.

André BAYLE rappelle que les chiffres présentés pour les liaisons jusqu'à Amiens sont ceux actés dans les protocoles signés en 2017. Il précise que l'on pourrait par exemple imaginer le prolongement de certaines missions au nord de Creil sans que cela ne consomme de capacité sur Creil-Roissy. Il rappelle également que la ligne Amiens-Paris comporte de nombreuses dessertes, ce qui peut permettre de rejoindre Roissy en correspondance. Il faudra donc considérer l'ensemble des services ferroviaires possibles le moment venu.

VI. LES ENJEUX D'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

NB : 4 présentations successives ont été faites afin d'éclairer les enjeux d'attractivité du territoire et leur lien avec le projet. Il convient de se reporter aux présentations des différents intervenants (accompagnées de cartes et illustrations).

Intervention de Sébastien ALAVOINE, Directeur de l'Agence Hauts-de-France 2040, Région Hauts-de-France

Sébastien ALAVOINE, en charge du SRADDET, explique que l'objectif de son intervention est de montrer que le projet Roissy-Picardie, au-delà d'un projet ferroviaire est un projet d'aménagement du territoire.

Il rappelle en introduction que la région est polarisée par deux moteurs métropolitains : la métropole lilloise et la métropole parisienne. Il insiste sur le rôle important d'Amiens comme lien entre versants nord et sud avec son étoile ferroviaire et sur les flux allant à la fois vers le Nord de la Région et vers la région parisienne.

Au niveau des transports, il rappelle que l'objectif est d'irriguer l'ensemble des pôles du territoire et que le projet Roissy-Picardie est dans ce cadre un maillon essentiel du système de transports.

La stratégie du SRADDET en matière de transports et d'intermodalité vise ainsi plusieurs objectifs :

- une facilitation des échanges avec l'Ile-de-France et avec les métropoles du nord et le développement des possibilités de déplacements transfrontaliers
- un renforcement de l'attractivité touristique
- une amplification des services longue distance confortant le positionnement de la région au cœur de l'Europe
- un accès facilité aux pôles d'emploi, de formation et d'enseignement supérieur
- un développement des pôles d'échanges multimodaux et de l'intermodalité
- un développement des solutions de mobilité pour les publics et les territoires les plus vulnérables

Sébastien ALAVOINE met en avant les enjeux multiples auxquels il s'agit de répondre en matière de transports et précise que Roissy Picardie y contribue à plusieurs niveaux.

→ **L'enjeu d'ouverture régionale :**

- il s'agit pour le Sud de la région de développer les liens avec d'autres territoires (Strasbourg, Lyon, Marseille...) et de renforcer l'accessibilité du territoire jusqu'au littoral,
- le projet permet également de développer les liens avec la porte internationale de Roissy,
- il offre des opportunités de nouveaux points d'entrée vers l'Ile-de-France dans un contexte de saturation de la gare du Nord, en permettant une connexion avec le Grand Paris Express grâce à la ligne 17 et RER.

→ **L'enjeu de renforcement de la place d'Amiens**

- Amiens est identifiée comme le second pôle régional dans le SRADDET et ce renforcement passe par le développement des fonctions métropolitaines d'Amiens Métropole, appuyé par la Région (Santé, Recherche, Innovation, Enseignement supérieur, Tourisme, Équipements, Quartier de gare, etc.),
- un accord-cadre spécifique a été signé par la Région avec Amiens Métropole pour mettre en œuvre cet objectif.

→ **L'enjeu de développement des villes moyennes**

- le SRADDET prône un développement équilibré des territoires en s'appuyant notamment sur un réseau de pôles d'envergure régionale (Creil, Compiègne, Beauvais, Saint-Quentin, Abbeville), avec des fonctions propres à chacune d'entre elles,
- quatre fonctions ont été identifiées pour les pôles d'envergure régionale, permettant à la fois de caractériser un rôle régional et de favoriser les interactions et les mises en réseaux : une fonction d'irrigation (« hub secondaire »), une fonction de relais métropolitains (« tête de réseau »), une

fonction de rayonnement territorial (« pôle de service supérieur »), une fonction de captation et de valorisation des flux (« porte d'entrée régionale »).

En parallèle de ces enjeux, **Sébastien ALAVOINE** ajoute que le SRADDET prévoit des règles et objectifs pour répondre aux enjeux d'attractivité des centres villes, dont le développement des pôles d'échanges multimodaux. Le projet Roissy Picardie est ainsi un maillon essentiel d'une stratégie globale mise en œuvre par la Région.

Michel MAGNIEZ, Président de la FNAUT Hauts-de-France, remercie SNCF Réseau pour l'invitation et l'organisation de ces débats. Il insiste sur le fait que le plus important à son sens est que le barreau se fasse et que la desserte mixte soit maintenue pour que ce projet profite au territoire de l'ex-Picardie. Il revient sur plusieurs points :

- *la nécessité que le schéma de desserte sur Amiens-Paris ne soit pas dégradé à la mise en service de Roissy Picardie,*
- *l'avenir de la gare TGV Haute-Picardie, en s'appuyant sur le fait qu'une liaison OUIGO ait été supprimée entre Marseille et la gare Haute-Picardie,*
- *la demande que Saint-Just et Clermont soient un jour desservis par les TER prévus,*
- *l'importance de la qualité des correspondances en gares de Creil pour faciliter la desserte de Beauvais ou d'autres villes non desservies directement.*

Il termine en interrogeant les porteurs de projet sur une desserte possible de Saint-Quentin et les garants sur la possibilité de tenir dans les phases de concertation ultérieures des réunions de ce type à Saint-Quentin ou Compiègne.

Sylvie DENIS-DINTILHAC répond que les modalités de la présente concertation ont été approuvées par la CNDP qui a confié la mise en œuvre à SNCF Réseau. Le périmètre de la concertation a été défini en tenant compte du débat public, des phases antérieures de concertation ainsi que des orientations retenues dans les protocoles de 2017. Elle précise également que des débats mobiles ont été organisés à Compiègne.

Floran AUGAGNEUR ajoute que la CNDP veillera – conformément à la loi – à la continuité de la participation jusqu'aux travaux ; des modalités complémentaires pourront alors être étudiées.

André BAYLE confirme que les services ferroviaires proposés avec le projet sont bien des liaisons supplémentaires et qu'ils ne se font donc pas au détriment de liaisons radiales sur la gare du Nord.

Sur la gare TGV Haute-Picardie, il indique qu'il peut y avoir chaque année des ajustements de la desserte, mais il est bien considéré dans les prévisions de trafics établies pour le projet que la gare TGV Haute-Picardie poursuit ses fonctions. Cette gare a sa propre zone de chalandise sur l'Est de la Somme et l'Aisne et elle continuera à remplir ces fonctions, comme expliqué dans les premières réponses apportées aux questions en ligne (cf. page Foire aux questions).

La desserte des gares TER retenue à ce stade correspond à celle retenue dans les protocoles de 2017, suite aux premières étapes d'études ; il est notamment précisé dans ces accords que la desserte de Clermont fera l'objet d'études ultérieures. La réalisation de l'infrastructure permettra des évolutions ultérieures des services, en fonction des plans d'exploitation et des politiques de transport déployées par l'autorité organisatrice.

Il sera de même recherché une diffusion la plus large possible du nouveau service (correspondances dans les nœuds) pour que le service ferroviaire soit le plus efficace possible.

Alain GEST ajoute sur la question de la ligne Amiens-Paris qu'Amiens Métropole attend une forte amélioration du service, indépendamment du projet Roissy Picardie, et ce dès le court terme. Il déplore par ailleurs que les dessertes à la gare TGV Haute-Picardie aient été fortement réduites en l'espace de

10 ans, alors que cette gare est irriguée par des villes bien au-delà d'Amiens et notamment par l'Aisne, le Nord et le Pas-de-Calais.

Interventions de Jérôme GRANGE (Agence d'urbanisme du Grand Amiénois, ADUGA) et Pascale POUPINOT (Agence d'urbanisme Oise les Vallées).

Jérôme GRANGE explique que la présentation se base sur une étude commandée par RFF en 2012 puis actualisée par SNCF Réseau en 2019 afin d'alimenter les réflexions sur les enjeux du projet vis-à-vis des dynamiques territoriales. Cette étude est réalisée par 3 agences : L'Institut Paris Région, Oise les Vallées et ADUGA.

Il rappelle les dynamiques à l'œuvre sur le périmètre entre 2009 et 2016 :

- sur la partie picarde du périmètre d'étude, on note un gain de 0,27 % par an, avec une perte d'habitants dans les principales villes sauf Creil et Beauvais
- sur la partie francilienne, on relève un gain de 0,82% par an
- avec le reste de la France et l'étranger (hors périmètre), on remarque plus de départs que d'arrivées sur la partie picarde et sur la partie francilienne.
- sur les échanges migratoires entre le périmètre d'étude et l'Île-de-France dans son ensemble, on note sur la partie picarde plus d'arrivées que de départs, avec un desserrement résidentiel francilien vers le sud de l'Oise et de l'Aisne. On relève des échanges quasi équilibrés entre les principales villes picardes et l'Île-de-France, sauf Compiègne.
- On remarque une hausse des emplois sur le périmètre étudié entre 1999 et 2016, avec des dynamiques inégales marquées notamment par la crise économique de 2008.

Rejoignant l'intervention de M. ALAVOINE, il fait observer qu'il faut éviter de penser le territoire au travers d'antagonismes possibles entre le Val d'Oise et le sud des Hauts-de-France. En effet, ce secteur constitue la zone de contact entre deux grands systèmes urbains, Lille étant intégrée à la grande conurbation nord européenne et Amiens constituant la limite septentrionale du Grand bassin parisien. Le projet offre donc à la fois une solution de mobilité du quotidien pour des actifs intégrés dans le grand bassin parisien, et l'accès à des fonctions métropolitaines comme l'aéroport, dans le cadre de mobilités longue distance.

Le projet a naturellement des effets directs en matière d'accessibilité du territoire et des effets potentiels en matière d'attractivité et de développement pour les territoires concernés (attractivité économique, résidentielle, dynamique des pôles gares, etc.).

Brigitte FOURÉ précise sur la population d'Amiens, que si celle-ci a baissé sur la période 2006-2014, elle augmente depuis et les chiffres de l'INSEE indiquent une augmentation depuis 2016, avec une population en progression en 2017 à plus de 134 000 habitants.

Pascal RIFLART, élu d'Amiens Métropole, souligne la notion d'attractivité bipolaire du territoire. Il y a à la fois un enjeu de meilleure accessibilité pour la mobilité longue distance et un enjeu de renforcement des transports collectifs pour les déplacements du quotidien au sein de la zone d'influence du pôle économique de Roissy, qui dépasse largement l'Île de France. Il ajoute également que les chiffres devront être actualisés afin de bien traduire la dynamique démographique qui existe aujourd'hui.

Jérôme GRANGE confirme que selon lui la notion d'accès aux emplois de Roissy est moins importante par rapport au renforcement du statut d'Amiens comme second pôle de la région, porte d'entrée dans la Somme et plus largement jusqu'à la côte d'Opale (tourisme par ex) ; c'est l'inverse pour l'Oise.

Pascale POUPINOT présente ensuite les effets potentiels pour le territoire liés au projet et plus particulièrement aux liaisons nationales et internationales. Ils sont de trois ordres : les effets en matière de développement économique, en matière d'attractivité économique et résidentielle et en matière de développement urbain et d'aménagement du territoire. Elle rappelle ensuite des éléments structurants concernant le pôle de Roissy :

- il s'agit d'un pôle économique majeur pour l'Île-de-France, avec près de 300 000 emplois et une aire de recrutement de plus en plus large qui s'étend vers le Nord-Est du territoire,
- en 2016, près de 9 000 actifs habitant dans l'Oise y travaillent dont 1 000 actifs de Senlis et 700 de Creil. De nombreux actifs venant également de l'Île-de-France.

Pascale POUPINOT insiste également sur les effets pour les territoires liés à l'amélioration des échanges avec le pôle de Roissy. Elle termine son intervention en présentant la spatialisation des potentialités offertes par la liaison Roissy Picardie concernant les différents territoires (en relevant à ce sujet la pertinence d'une desserte de Clermont).

Jean-Claude OLESKY explique qu'il partage les éléments présentés mais s'interroge sur les moyens d'influencer les décideurs pour favoriser la réalisation du projet.

André BAYLE explique que les éléments présentés aujourd'hui pourront venir nourrir la démonstration de la justification du projet, notamment dans le cadre de l'évaluation socio-économique - à joindre au dossier d'enquête après examen par le SGPI - qui doit comporter une analyse stratégique examinant la cohérence entre le projet et les dynamiques territoriales.

Intervention de Jean-Christian CORNETTE, Directeur Général d'Amiens Aménagement et Développement

Jean-Christian CORNETTE présente une vision opérationnelle de la démarche de développement en cours pour l'agglomération d'Amiens, avec des efforts très importants déployés pour en relancer l'attractivité.

Le quartier de la gare en déshérence au début des années 2000 a été retravaillé avec l'idée que la gare pouvait être la porte entrée de la ville (différentes illustrations montrent les mutations urbaines en cours, à partir de quartiers très dégradés, la place réservée à la nature, à la culture... dans ces évolutions). On se rend compte aujourd'hui que le mode ferroviaire est effectivement pertinent pour s'engager dans de vraies stratégies de développement durable et que cela a du sens de faire de la gare un épicerie.

L'ambitieux projet qui est porté sur le quartier (ZAC Gare la Vallée) prévoit de réinvestir 112 ha de foncier au cœur de la ville, avec plus de 100 000 m² de logement et de 110 000 m² d'activités pour 230 millions d'euros d'investissements. A date, la moitié de ce programme a été réalisée.

Il ajoute que les investissements faits et les orientations prises (multiplexe en cœur de ville, investissements forts sur les espaces publics, transformation urbaine, réflexions sur le cadre de vie et le retour de la nature en ville, mise en valeur de la dimension artistique notamment au travers du festival de la BD, etc.) relèvent de l'anticipation liée à ces sujets de développement et d'attractivité. L'aménagement se poursuit à un rythme soutenu, et la perspective de mise en œuvre rapide du projet ferroviaire est un puissant argument pour attirer des fonctions supérieures, dans une agglomération à taille humaine.

Jean-Christian CORNETTE met également en avant l'échelle territoriale plus large, au-delà de la ZAC liée au quartier de gare. Les réflexions sur ce sujet se traduisent au travers du concept de "Somme, Vallée idéale", projet fédérateur pour les acteurs publics le long de la Somme, jusqu'au littoral.

Il conclut en soulignant la cohérence du projet ferroviaire avec cette dynamique territoriale et l'importance de sa prochaine mise en œuvre pour y apporter toute sa contribution.

Intervention de Jean-Jacques BLANGY, Medef de la Somme

M. BLANGY commence en excusant l'absence du Président du Medef de la Somme retenu par ailleurs. Il souhaite au travers de son intervention affirmer que les milieux économiques sont très mobilisés sur la réalisation du barreau ferroviaire, car Amiens et plus généralement le département de la Somme ont besoin d'un appel d'air, d'une ouverture sur leur environnement national et européen.

Il rappelle que c'est une attente forte des milieux économiques déjà rassemblés en 2010 dans l'association TGV 2017 et regrettent que le projet en soit encore aux phases préliminaires. Il explique qu'en décembre dernier, via une consultation lancée par le Medef, les entrepreneurs du département et leurs cadres, ont remonté une situation qui serait de nature à contribuer au ralentissement économique et social du territoire et des entreprises qui le composent. Cette situation étant selon lui renforcée par le fait que les dessertes ferroviaires actuelles ne répondent pas suffisamment aux besoins de proximité d'Amiens avec Paris.

Le Medef considère aujourd'hui ce sujet comme étant prioritaire, car directement lié au développement économique territorial.

Il met en avant le fait que la réalisation du barreau Creil-Roissy vise à relier le territoire départemental aux pôles majeurs de développement économique nationaux et européens, et permettra de le doter d'une nouvelle porte internationale, selon lui bénéfique pour l'ensemble des villes picardes en termes d'image, de visibilité et d'attractivité.

Il est important aussi de conforter le rôle de l'agglomération comme pôle de développement, entre Paris et Lille, afin de contribuer à un développement équilibré des territoires et d'éviter une concentration excessive au sein d'espaces métropolitains.

Il conclut son propos en rappelant que le projet a également des vertus de développement durable car le mode ferroviaire permet de limiter l'usage de la voiture, de générer des économies d'énergie et d'assurer plus de sécurité pour les personnes.

Un habitant d'Amiens explique avoir été en poste à la direction de l'agriculture du Val d'Oise il y a plusieurs années. Il revient sur les oppositions existantes dans le Val d'Oise et met en avant le fait que les projets routiers se sont multipliés dans ce département avec des impacts fonciers bien supérieurs à celui du projet Roissy-Picardie. Il faut donc à son avis faire en sorte que l'aménagement ait le moins d'impact pour le Val d'Oise mais selon lui les mesures envisagées sont de nature à répondre aux préoccupations exprimées ; les impacts résiduels sont secondaires par rapport aux nombreux projets routiers réalisés sur le territoire du Val d'Oise et mis en perspective avec les bénéfices importants apportés par le projet.

André BAYLE confirme que les enjeux pour le Val d'Oise sont à différents niveaux. Il y a d'une part un enjeu global de répondre aux préoccupations en matière d'amélioration de la mobilité et du développement du territoire, dans un cadre plus large que celui du projet, et d'autre part un enjeu projet sur l'insertion de la ligne (tout en rappelant que le projet apporte aussi une amélioration à sa mesure pour le département). Le maître d'ouvrage devra faire la démonstration que les impacts sont maîtrisés et que les mesures d'accompagnement y répondent. Ces enjeux sont traités au cours de la présente étape de concertation mais les échanges devront se poursuivre tout au long de la mise au point du projet (le dialogue territorial se poursuivant jusqu'à la mise en service).

VII. CONCLUSION

Emilie WALKER, remercie les participants pour leur présence et rappelle les prochains rendez-vous. Elle ajoute que chacun peut contribuer sur le site internet du projet, par mail, courrier ou cartes T.

Floran AUGAGNEUR relève le fait qu'il y a une forte attente sur le territoire et que les approches sont très différentes des positions exprimées dans la partie Sud du périmètre de la concertation (Val d'Oise). Il conclut en invitant chacun des participants à faire part de ses contributions pendant le mois de concertation restant.
