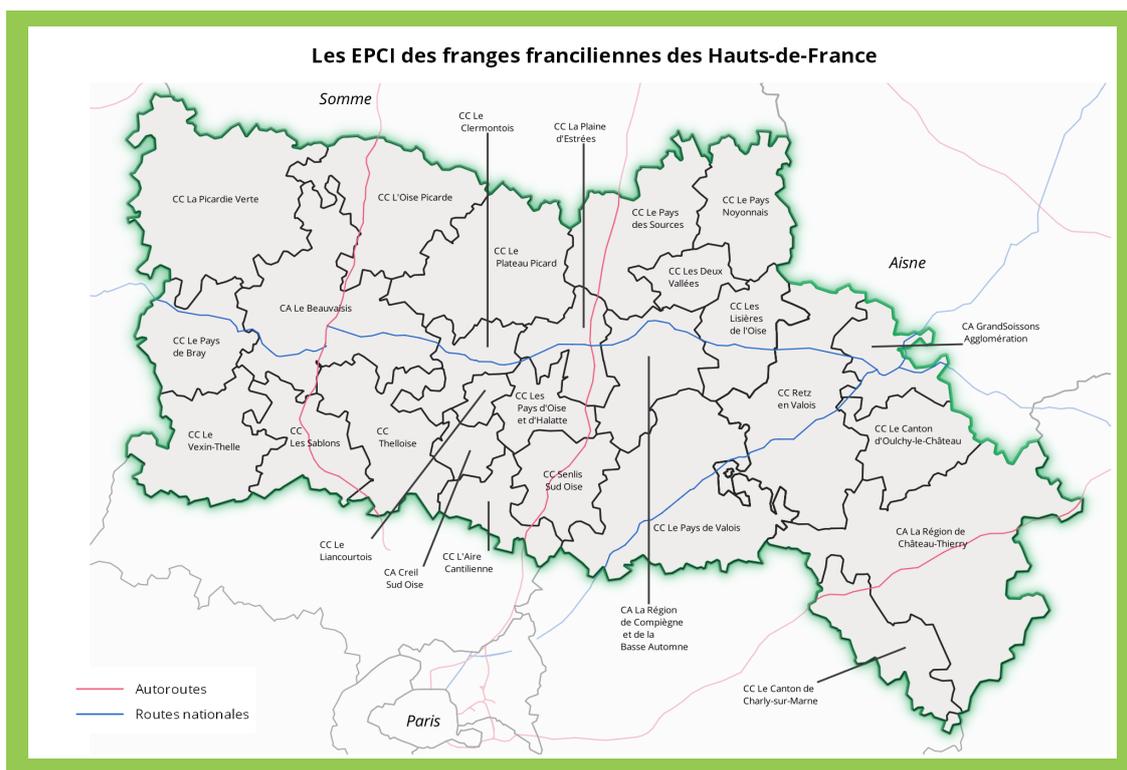


Les franges franciliennes, les influences de l'Île-de-France : Opportunités et défis pour les territoires des Hauts-de-France



Introduction

L'Île-de-France, en tant que pôle économique de niveau international, rayonne sur les régions voisines.

En Hauts-de-France, les liens les plus étroits sont développés avec le département de l'Oise et une partie sud de l'Aisne. La rencontre territoriale consacrée aux franges franciliennes a pour objectif de mettre en évidence les opportunités et les enjeux des territoires de la région selon leur niveau d'intégration au système francilien.

Après un état des lieux des trajectoires observées dans les territoires les plus influencés en Hauts-de-France, seront abordées les questions d'aménagement des territoires, de la mobilité et des effets du développement des liaisons. Puis, nous nous intéresserons à l'urbanisation sous le prisme de la consommation d'espace dans le cadre de la loi Climat et résilience.

Chiffres-clés

Population



- **26** EPCI : les EPCI de l'Oise, de l'Aisne, les CC de Retz-en-Valois, CA de Château-Thierry, cantons d'Oulchy le Château et de Charly-sur-Marne, CA de Grand Soissons Agglomération.
- 987 218 habitants (01/01/2020)

Niveau de vie



- **13,4%** : Taux de pauvreté en 2019

Emploi



- **13,8%** : Taux de chômage en 2019
- **74,5%** : Taux d'activité des 15-64 ans en 2019

Une influence francilienne établie au nord et en croissance à l'ouest

(J. Dufeutrelle, INSEE)

Le dynamisme économique de l'Île-de-France rejaillit sur les territoires situés aux franges, où la population et l'emploi évoluent sous l'effet des interactions entretenues avec la région francilienne. Ainsi, les territoires limitrophes situés au nord de la région parisienne, plus denses en termes d'emploi, de population et mieux

desservis par les infrastructures de transport, sont les plus intégrés au système francilien en termes de navette domicile-travail. En proche couronne, c'est surtout à l'ouest que le lien avec le système francilien s'intensifie entre 1990 et 2015, la proportion de navetteurs vers l'Île-de-France ayant ainsi considérablement

augmenté parallèlement au faible développement de l'emploi local. Ces territoires s'urbanisent pour absorber la croissance de la population. Dans des territoires plus éloignés de l'agglomération francilienne, le développement des transports en commun amplifie les navettes domicile-travail avec l'Île-de-France. Enfin, certains territoires conservent un lien privilégié et stable avec le système francilien, bien qu'ils en soient plus éloignés. Pour ces territoires peu densément peuplés et situés hors de l'influence de systèmes urbains locaux, le lien avec l'Île-de-France constitue un enjeu important de développement.

Le caractère résidentiel du sud de la région se renforce en vingt ans

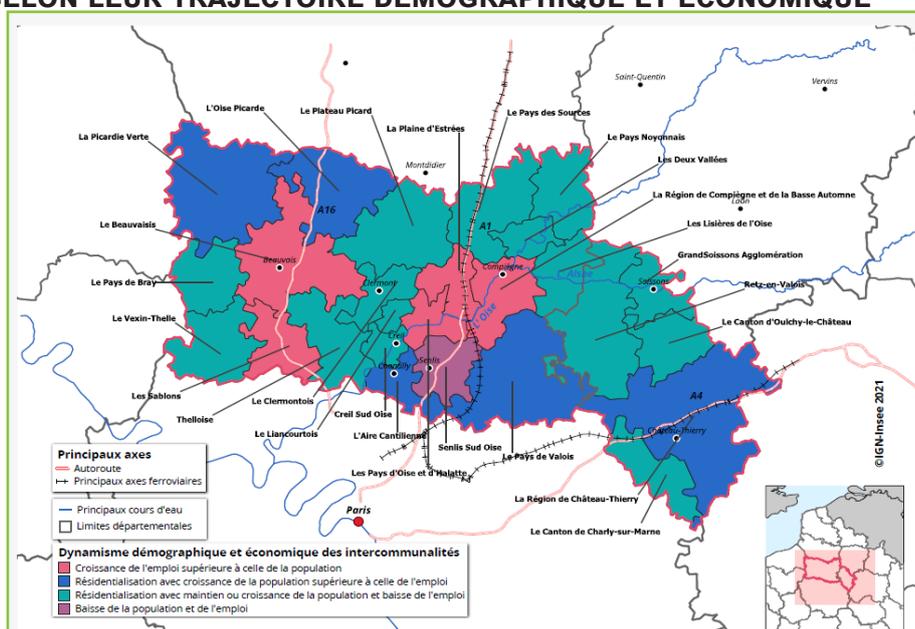
(G. Borey, INSEE)

Dans le sud de la région, la croissance démographique est portée par la proximité avec l'Île-de-France. A contrario, la croissance de l'offre d'emploi est moins soutenue, même si quelques EPCI renforcent leur rôle de pôle d'emploi. Les actifs de ce territoire sont de plus en plus nombreux à traverser la frontière régionale pour travailler ; leur nombre dépasse le seuil des 100 000 alternants en 2017.

Ils sont globalement plus âgés, plus qualifiés et mieux rémunérés que ceux qui vivent et travaillent dans le territoire. Ces trajets quotidiens, principalement vers Paris et Roissy, sont facilités par des infrastructures permettant un accès rapide à ces pôles d'emploi franciliens. Les travailleurs alternants sont pour partie d'anciens franciliens, jeunes et en emploi, qui quittent l'Île-de-France

pour les prix du foncier, l'offre de logement ou une meilleure qualité de vie, mais continuent à y travailler. L'économie locale du sud de la région bénéficie de la manne financière des travailleurs alternants qui représente 35 % des salaires gagnés par les actifs du territoire. Ces salaires sont en partie dépensés localement et favorisent le développement d'une économie présente.

INTERCOMMUNALITÉS DU TERRITOIRE D'ÉTUDE, SELON LEUR TRAJECTOIRE DÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE



Lecture : entre 1999 et 2017, la population a progressé plus vite que l'emploi au sein de la CC du Pays de Valois
 Source : Insee, base Saphir (recensement de la population 1999 et 2017)

CA Retz-en-Valois : l'aménagement du territoire sous l'influence francilienne (A. Clément, CA Retz-en-Valois)

La communauté de Communes Retz-en-Valois (CCRV) est un EPCI situé dans le sud-ouest de l'Aisne composé de 54 communes et de 30 000 habitants, aux frontières de l'Oise et de la région parisienne. C'est un pôle intermédiaire entre Soissons, Crépy-en-Valois et Château-Thierry, traversé par plusieurs axes structurants : la RN 2, la RN 31 et la ligne de train Laon-Paris. Elle se situe à 35 minutes de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, à une heure de Paris et de Reims et deux heures de Lille.

Ce positionnement intéressant attire une population souhaitant se trouver près des grands pôles tout en profitant d'un cadre de vie agréable.

C'est un territoire rural, marqué par la présence de la forêt de Retz, une des plus grande forêt domaniale de France et labellisée Forêt d'exception© en 2022 et riche d'un patrimoine culturelle et remarquable dense.

La ville de Villers-Cotterêts, plus grande commune du territoire,

connaîtra en 2023 l'inauguration de la Cité Internationale de la Langue Française.

La collectivité doit toutefois faire face à des difficultés qui impactent sa politique d'aménagement et économique, notamment un foncier rare et couteux, qui limite les possibilités de développement du territoire.

Les bassins de mobilité, une nouvelle échelle pour coordonner les actions, y compris avec l'Ile-de-France (L. Verdier, Région Hauts-de-France)

Promulguée le 24 décembre 2019, la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) a sensiblement transformé l'écosystème de la mobilité.

Tout d'abord, elle a permis que la totalité du territoire national soit couvert par des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) dès juillet 2021 en offrant en particulier la possibilité aux communautés de communes de devenir AOM, c'est-à-dire des structures en capacité de développer des services de mobilité adaptés aux besoins locaux, y compris dans les territoires les moins denses. Au sein des Hauts-de-France, sur 59 communautés de communes ayant eu à se prononcer, 49 sont devenues AOM et on compte désormais 76 AOM locales.

Par ailleurs, la LOM a renforcé le rôle de chef de file de la Région en définissant principalement un nouvel espace de coordination : le bassin de mobilité. C'est en effet à cette nouvelle échelle des bassins de mobilité, définis après concertation par la Région, que cette dernière doit piloter l'élaboration de contrats

opérationnels de mobilité (COM) afin de faciliter la bonne connexion de tous les territoires aux réseaux de transport ainsi que le copilotage, avec les Départements, de plans d'action communs en matière de mobilité solidaire (PAMS) afin d'accompagner les personnes vulnérables dans leur mobilité au quotidien.

A noter que l'Etat n'octroie pas de ressources financières nouvelles à la Région lui permettant d'assurer les nouvelles missions confiées par la LOM, mais la Région Hauts-de-France a décidé de déployer des moyens spécifiques pour engager les démarches correspondantes avec la désignation d'un élu référent - Olivier ENGRAND est ainsi désormais conseiller régional délégué à la mobilité dans les territoires - le recrutement de cinq chargés de mission et le recours à une assistance à maîtrise d'ouvrage conjointe avec les Départements et l'Etat pour élaborer les PAMS.

Le calendrier prévisionnel prévoit la signature de l'ensemble des COM et PAMS en 2024 avec l'identification d'actions sur la période 2024-2029.

S'agissant en particulier du bassin de mobilité de l'Est de l'Oise qui se trouve pour partie sous influence de l'Ile-de-France, le comité technique du 24 mai prochain permettra de préciser les attentes de l'ensemble des partenaires concernant les modalités d'une meilleure coordination entre acteurs des transports ou encore les actions à mener pour mieux accompagner les personnes les plus vulnérables. Les acteurs associés seront nombreux et il s'agira en particulier d'engager des réflexions avec Ile-de-France Mobilités.

Le travail sur le diagnostic est déjà engagé et des premiers éléments, à titre illustratif, peuvent être partagés lors de cette rencontre PIVER concernant la demande en déplacements au sein du bassin de mobilité Est de l'Oise : l'ensemble des déplacements quotidiens tous modes et tous motifs s'élèvent à 879 000. Les flux internes représentent 79%. Les échanges avec les territoires voisins s'élèvent à 189 000 dont 56% avec l'Ile-de France. Selon l'Insee, (2017) les flux domicile-travail se déclinent ainsi : 144 253 actifs résidant et

travaillant dans le bassin (part des transports en commun : 5%) et 69252 actifs résidant et sortant du bassin dont 82% vers l'Île-de-France (part des transports en commun : 32%).

Parmi les 372 1000 déplacements quotidiens de plus de 10 km, 14% sont intermodaux.

Les dix bassins de mobilité en Hauts-de-France dont la liste a été arrêtée par délibération le 27 janvier 2022

sont : l'aire urbaine centrale de Lille, l'Arrageois, l'Est de l'Oise, Grand Amiénois-Grand Roye, Hainaut-Cambrésis-Thiérache, Littoral Nord, Littoral Sud, Ouest de l'Oise, St-Quentinois, Sud de l'Aisne.

Les relations entre Amiens Métropole et l'Île-de-France : les effets potentiels du projet Roissy Picardie (M. Duhayon, A. Deschamps, ADUGA)

En 2019, 2 200 actifs vivant dans une commune d'Amiens Métropole travaillent en Île-de-France, soit 3,3 % des actifs occupés. Dans l'autre sens, 830 actifs franciliens viennent travailler dans une commune de l'agglomération amiénoise. Ce sont, en premier lieu, des cadres, des actifs travaillant dans le secteur tertiaire et des utilisateurs des transports en commun. Bien qu'il y ait eu une diversification des destinations et origines géographiques des navetteurs ces dernières années, l'existence d'une liaison ferroviaire conditionne fortement ces migrations domicile-travail.

Quels peuvent être les impacts de la future liaison Roissy-Picardie sur les migrations alternantes et résidentielles en lien avec Amiens Métropole ? Cette question a été explorée dans le cadre

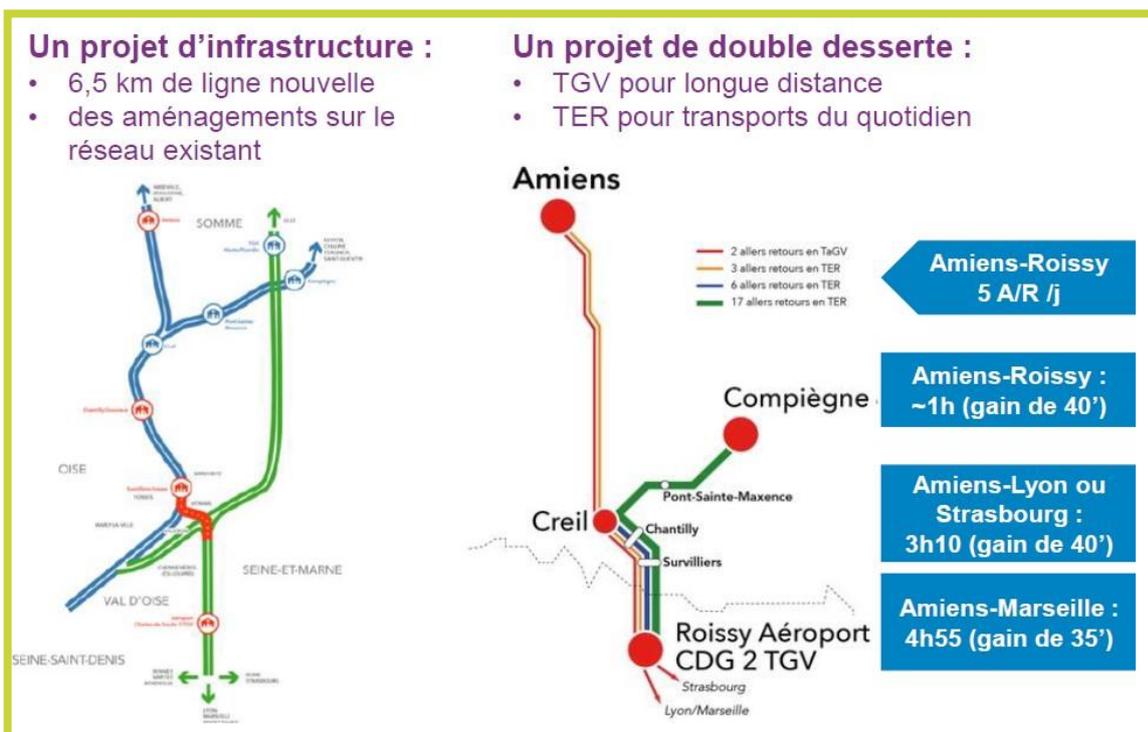
d'une mission confiée par RFF en 2012 puis par SNCF Réseau en 2019 aux agences d'urbanisme de la Vallée de l'Oise, d'Île-de-France et du Grand Amiénois.

Le projet Roissy-Picardie consiste en la réalisation d'une ligne nouvelle de 6,5 kilomètres entre la LGV Nord et la ligne ferrée existante Paris-Amiens et en la création de dessertes en TER et trains aptes à la grande vitesse (TaGV). Il connectera Amiens directement au hub aéroportuaire de Roissy et au réseau de lignes à grande vitesse français à raison de 2 allers-retours par jour en TaGV et 3 allers-retours en TER, et permettra un gain de temps de 35' à 40' sur les trajets entre Amiens et Roissy, Strasbourg, Lyon ou Marseille.

Cette nouvelle accessibilité en lien avec un pôle d'emploi puissant, ainsi qu'avec le reste de la France et le reste du monde, peut potentiellement engendrer des effets en termes d'attractivités économique et résidentielle et de développement urbain dans l'Amiénois. Mais pour les concrétiser, ces effets nécessitent d'être anticipés ou accompagnés par des politiques publiques. Des recommandations ont été formulées en ce sens.

Les effets imaginés avant la crise Covid sont à réinterroger au regard des évolutions récentes : développement du télétravail, aspiration des franciliens à un autre cadre de vie notamment.

LE PROJET ROISSY-PICARDIE



ÉVOLUTION DE L'ARTIFICIALISATION DANS LES TERRITOIRES DES FRANGES FRANCIENNES DES HAUTS-DE-FRANCE

(C. Oulsaïd et L. Biville (Oise les Vallées))

Les éléments qui suivent s'appuient sur l'exploitation de l'observatoire de l'artificialisation du CEREMA, ils portent sur les flux d'artificialisation des terres NAF (naturelles, agricoles et forestières), au cours de la période 2011-2021, à l'intérieur du secteur à enjeux du SRADDET au sud de la région. A noter : un nouvel outil d'observation est en cours d'élaboration dans les Hauts-de-France. Il s'agit du référentiel d'Occupation du Sol à Deux Dimensions (OCS2D), qui qualifiera à la fois le couvert du sol et l'usage du sol.

Dans les Hauts-de-France, le taux d'artificialisation observé entre 2011 et 2021, c'est à dire la surface artificialisée rapportée à la superficie du territoire régional, est le 5e taux le plus élevé au sein des 13 régions. Dans cette région voisine de la métropole parisienne, en moyenne 1 700 hectares par an ont été artificialisés depuis 2010. L'artificialisation a sensiblement ralenti par rapport au début des années 2010. Ce ralentissement concerne surtout l'artificialisation dédiée à l'habitat, passée de 1 100 hectares par an, entre 2010 et 2015, à 800 hectares par an, plus récemment. Toutefois, comme au niveau national et dans les autres régions, l'artificialisation pour l'habitat reste prédominante par rapport à celle destinée à l'activité.

Dans les franges franciliennes, l'artificialisation a concerné 340 hectares par an de terres NAF depuis 2010, dont (c'est ce qui distingue ce secteur de la région), autant de surface pour l'activité que pour l'habitat sur l'ensemble de la période.

Les franges franciliennes ont elles aussi connu un ralentissement des flux d'artificialisation, mais moins nettement qu'à l'échelle de la région. La réduction concerne les surfaces dédiées à l'habitat (passées de 180 hectares en moyenne par an à 120 hectares annuels, ces dernières

années) ; elle peut s'expliquer en partie par le ralentissement de la construction de logements. En effet, l'Oise et l'Aisne enregistrent une baisse de 20% de logements commencés par an, entre 2016 et 2020, par rapport aux 4 années qui précèdent. Elle peut aussi être mise en lien avec un grand nombre d'opérations réalisées récemment dans des grandes friches ou des dents creuses et qui n'ont pas généré d'artificialisation de terres NAF.

En revanche, l'activité économique, 140 hectares annuels en moyenne entre 2016 et 2011, est devenue la première « vocation » consommatrice d'espace. Les franges franciliennes connaissent actuellement une « sur-artificialisation » dédiée aux zones économiques, par rapport à la région. En effet, un quart des surfaces artificialisées consacrées aux activités, dans les Hauts-de-France, a eu lieu récemment dans les franges franciliennes, qui représentent environ 20% de la surface de la région et 16% de la population et 16% des emplois.

L'artificialisation pour l'activité apparaît plus importante dans les intercommunalités en lisières du Val d'Oise et de Seine et Marne, ainsi que dans les 3 grandes agglomérations de l'Oise. Parmi les territoires en lisière, la Thelloise, les Salons, le Valois, notamment, mettent en avant leurs atouts incontestables : position stratégique et excellente desserte routière, cadre rural de qualité, des plus grandes emprises pour un coût foncier plus réduit.

Ce modèle de développement économique, basé sur des grandes emprises foncières et sur la mono-activité commerciale et / ou logistique (avec pas ou peu de sites de production, de transformation, etc.) apparaît en contradiction avec les démarches qui tentent de sauver le petit commerce et l'animation des

centres villes et centres bourgs : Action coeur de ville et Petites villes de demain. Aujourd'hui et pour l'avenir, la loi Climat et résilience remet en question ce rythme d'artificialisation et ce modèle de développement économique, davantage opportuniste que stratégique, défini à l'échelle de « micro-SCOT » et soumis à la pression des promoteurs et porteurs de projets. En effet, avec les « Inter-SCOT », l'échelle de réflexion va s'élargir pour mettre en oeuvre des objectifs de -50% de consommation foncière à 2031 et de Zéro Artificialisation Nette à 2050.

D'ici là, il s'agit de résister face à la pression des promoteurs, tout en répondant aux besoins d'emplois, et de « composer » avec les zones existantes :

- notamment en gérant mieux les flux générés, en passant du mode exclusivement routier au multimodal, fluvial,

- mais aussi en optimisant l'espace des zones existantes : réhabilitation d'anciennes zones, réduction des espaces de parking au sol, limitation des emprises de bâtiments avec des bâtiments plus hauts et mixité des activités (logistique au RDC et activités artisanales à l'étage), verdissement des espaces, production d'énergie sur les sites d'activités, valorisation des filières de l'économie circulaire...

Pour en savoir plus, retrouvez les présentations en ligne :

<https://piver-hauts-de-france.org/?meeting=a-vos-agendas-13e-rencontre-territoriale-portant-sur-les-franges-franciliennes>



Retrouver l'actualité de PIVER :

www.piver-hauts-de-france.org

contact@piver-hauts-de-france.org



@piver_hdf - <https://urlz.fr/8UWz>

