

Janvier 2011



La dimension internationale

Avec 4 300 membres, dirigeants d'entreprises, cadres et professions libérales, le Comité National des Conseillers du Commerce Extérieur de la France est un partenaire clef du dispositif français de soutien à l'exportation et au développement international des entreprises françaises. Avec ses huit comités départementaux d'Île-de-France représentant 794 Conseillers, le CNCCEF se veut un acteur engagé dans le débat public sur le futur Grand Paris et notamment sur le réseau de transport francilien.

L'enjeu est considérable : Paris, Ville-Monde, se doit d'être au cœur de tous les grands flux de population et d'échanges de marchandises. Dans une économie mondialisée, nous devons promouvoir à la fois l'attractivité de notre territoire, les savoir-faire de nos entreprises et la valeur de nos grands pôles économiques. Dans le débat sur le futur réseau de transport, il nous faut dépasser l'échelle de la métropole parisienne pour nous placer sur un plan mondial. Mais il y a aussi urgence à être bien présent sur tous les fronts de l'aménagement des métropoles de demain. Chacune des grandes décisions qui devront être prises, devra intégrer la dimension internationale, garante de croissance, de création d'emplois et de maintien de notre compétitivité.

Bruno DURIEUX
Président du CNCCEF

COMITÉ NATIONAL DES
CONSEILLERS DU COMMERCE
EXTÉRIEUR DE LA FRANCE

www.cnccef.org

COMITÉ NATIONAL DES CONSEILLERS DU COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE

La mobilité des voyageurs et du fret fait partie de l'essence de la ville moderne qui doit conjuguer rapidité, services aux habitants, aux entreprises, aux étudiants, aux visiteurs et respect de l'environnement. La réflexion sur le réseau de transport public du grand Paris doit permettre à la métropole parisienne d'être un meilleur acteur de l'économie mondiale. C'est l'image de Paris et de sa « Place économique », qui est en jeu.

Enjeux majeurs

Ceci implique de tenir compte des enjeux majeurs suivants :

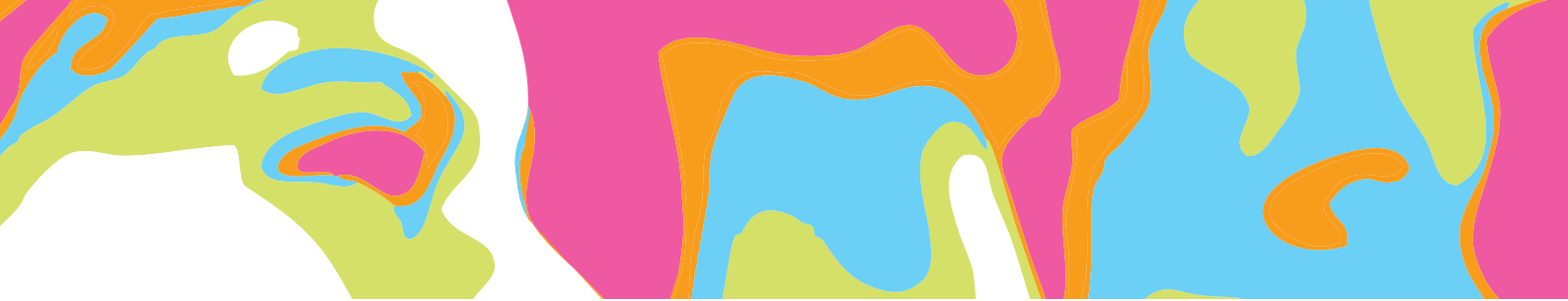
- penser notre système de transport comme faisant partie d'un grand système européen ;
- accueillir avec efficacité et de manière simple les visiteurs étrangers et provinciaux ;
- faciliter les décisions d'implantations d'entreprises nouvelles ;
- prendre en compte tous les territoires et maîtriser l'étalement urbain ;
- évaluer les véritables coûts économiques, sociaux, environnementaux des zones engorgées.

Principes directeurs

La multimodalité et le maillage doivent être des principes directeurs pour tenir compte de ces enjeux majeurs.

Ils prendraient notamment appui sur :

- un meilleur partage de la voie ;
- une amélioration importante du réseau routier ;
- une meilleure organisation du fret, qu'il soit ferroviaire, fluvial ou routier de proximité ;
- le développement du transport par voie fluviale ;
- l'interconnexion accélérée des L.G.V. ;
- le meilleur rapport qualité-prix des projets retenus et la bonne évaluation des délais nécessaires pour les mettre en œuvre.



Ces enjeux majeurs et ces principes directeurs doivent poursuivre les trois objectifs prioritaires suivants :

Une métropole mobile et ouverte sur l'international

À l'heure où les grandes métropoles mondiales se livrent une concurrence acharnée, dans un monde en transformation, nous devons adapter notre échelle de réflexion et faire les choix stratégiques que nous dicte la géographie.

Le Grand Paris doit se penser en termes européens et mondiaux et son intérêt bien compris s'étend donc à l'ensemble du Grand Bassin Parisien :

- prolongement vers son port naturel, Le Havre (plus de 80 % du commerce mondial se fait par voie maritime) et la logique portuaire qui doit se décliner de Paris au Havre, *via* Rouen ;
- lien avec Bruxelles, Anvers et Rotterdam par le canal Seine - Nord Europe ;
- axe du Grand Est Parisien, entre les vallées de la Marne et Seine Amont, qui s'étend jusqu'à Metz et Nancy, portes des échanges vers l'Allemagne et l'Europe centrale ;
- la colonne vertébrale du Grand Paris s'étend aussi vers le couloir rhodanien et les liaisons vers l'Europe du sud ;
- l'axe ouest/sud-ouest vers la façade atlantique (ports Nantes/Saint-Nazaire et Bordeaux) et la péninsule ibérique.

Dans un commerce mondial qui va poursuivre son développement, le Grand Paris doit œuvrer à la fois pour renforcer sa capacité de projection à l'international et préserver l'attractivité de son territoire. Nous souhaitons donc que dans la synthèse finale des deux rapports, la dimension internationale soit mise au premier plan des priorités.

La croissance et l'augmentation du nombre d'emplois

Nous partageons l'objectif affiché dans le dossier du maître d'ouvrage du réseau de transport public du Grand Paris, d'une croissance forte (3 à 4 %) et de la création d'un million d'emplois d'ici à 2030. Cette ambition ne peut se concrétiser sans une crois-

sance forte de nos exportations, moteur indispensable à toute dynamique économique.

Celle-ci passe par le développement des moyens suivants :

1. Faire vivre nos clusters

Si Paris est classé par l'OCDE comme Ville-Monde avec New York, Tokyo et Londres, c'est parce qu'au-delà de son histoire, de son patrimoine culturel et de sa diversité, elle est le premier centre européen de recherches avec ses laboratoires et universités et s'appuie sur des clusters de rang mondial.

Le CNCCEF est lié par convention à plusieurs de ces pôles de compétitivité franciliens. Leur accessibilité est un enjeu majeur pour le futur de la métropole. Ces grands pôles qui devront à l'avenir être de plus en plus multithématiques, doivent être reliés aux aéroports, aux centres d'exposition, au réseau des LGV, aux voies fluviales et avoir un accès direct à la mer.

2. Avoir une vraie politique du transport des marchandises et de l'Optimodalité

Rappelons que « **tous les jours, pour servir ses 700 000 établissements et 11 millions d'habitants, plus d'un million de livraisons et enlèvements sont effectués en Île-de-France** ». Nous avons besoin d'instaurer, à un niveau plus élevé, une nouvelle politique du fret reliant sans ruptures de charges, ports fluviaux et maritimes, aéroports, chargeurs franciliens et livraisons individualisées.

Nous devons veiller à imaginer une nouvelle gouvernance qui place la logistique urbaine et le transport des marchandises au cœur des préoccupations d'avenir.

Cette politique passe notamment par les actions suivantes :

- répartir autour du Grand Paris et à proximité des bords de Seine, une chaîne de plates-formes multimodales liant sans discontinuer transport routier, ferroviaire, fluvial et maritime, capables de produire leur propre énergie ;
- relier les grands pôles logistiques d'Orly, Rungis et Roissy aux grandes zones économiques européennes, par le « Canal Seine-nord Europe » et la façade maritime ;

3. Promouvoir nos savoir-faire pour gagner des marchés à l'étranger

Nous devons prendre appui sur le Grand Paris pour conquérir de nouvelles parts de marché dans l'Union européenne et au-delà. En effet, les solutions que nous saurons apporter pour les grands réseaux de transports métropolitains pourront être reprises par d'autres métropoles et être autant de marchés à conquérir.

Nous devons notamment renforcer la recherche et le développement de nos « pôles de compétitivité transports ». Les industriels doivent être pleinement associés à l'élaboration de tous les projets futurs et un consensus stratégique doit s'élaborer entre pouvoirs publics, entreprises et syndicats pour prévenir les grands mouvements de grèves et savoir les traiter en dehors du conflit ouvert.

Avec le débat public sur le futur Réseau de transport du grand Paris, nous préconisons la création d'un Pôle Export/Systèmes de Transports des grandes métropoles où seraient associés industriels et architectes-urbanistes.

Nos savoir-faire sont multiples :

- la consultation internationale des dix cabinets d'architectes-urbanistes a ouvert les pistes d'un urbanisme moderne qui concerne de nombreuses métropoles dont plusieurs les ont déjà consultés ;
- l'utilisation des technologies les plus pointues pour l'équipement, le matériel roulant, les infrastructures ;
- les Lignes à Grande Vitesse ;
- la construction de « Hubs » de transports, ferroviaires, aéroportuaires, ports fluviaux et maritimes ;
- les téléphériques urbains, monorails et plus généralement tous types de transports suspendus ;
- les transports au-dessus d'autres voies de circulation ;
- les transports électriques et à énergie solaire ;
- un Tram-fret qui devrait être testé dès 2012 ;
- les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication pour le suivi et la gestion en temps réel des marchandises (traçabilité Rfid et géolocalisation GPS), l'information des disponibilités de transport pour les piétons, les systèmes de sécurisation de la supply-chain et de contrôles d'accès des sites sensibles.

4. Avoir une vraie politique de transport des citoyens

La situation de congestion de son réseau de transport, paralyse la métropole parisienne. Nos modes de vie même sont remis en cause. Il n'y a pas de ville mondiale, ni durable, si l'on ne s'interroge pas d'abord sur ce qui fait le quotidien de ses habitants. Or, l'Île-de-France a pris trente ans de retard dans son système de transport. Pour rendre la métropole parisienne plus attractive, nous avons besoin de mobiliser tous ses habitants. Nous ne pourrions le réaliser qu'en s'attachant à bâtir un réseau de transport accessible au plus grand nombre.

Les tracés souhaitables

Nous avons analysé avec attention les projets du Grand Huit, de l'Arc Express, la contribution des architectes et les nombreux commentaires qui ont accompagné ces propositions. La conception du réseau du Grand Huit sans rupture de charge est attractive mais le besoin prioritaire est de diminuer les temps de trajet domicile-travail pour tous les Franciliens.

Les objectifs à retenir sont les suivants :

- désengorger Paris et la petite couronne : en ce sens, le projet d'Arc express converti en boucle tel que proposé par le Président de la Région Île-de-France le 15 novembre 2010 est une base de travail intéressante ;
- le désenclavement du 93 est nécessaire et pourrait en revanche reprendre le tracé proposé à l'origine par la Société du Grand Paris ;
- le doublement du tunnel reliant la Gare du Nord à Châtelet-les Halles est indispensable pour améliorer le fonctionnement des lignes B et D ;
- sur le plan international, la desserte des aéroports de Roissy/CDG, Orly et Le Bourget est un enjeu majeur. Il en va de l'image de la France et de la qualité d'accueil de l'Île-de-France. Ils doivent faire partie du réseau rapide du Grand Paris quel que soit le concessionnaire ;
- Saclay, qui se veut le phare de la recherche et de l'innovation européenne, doit faire aussi partie de ce réseau rapide avec la création de plusieurs stations ;
- une solution devra être trouvée en concertation avec les élus, chambres consulaires et usagers afin que le Val d'Oise soit intégré dans le réseau global ; ●●●

- la remise à niveau technique et de cadencement des RER A, B, C et D est indispensable pour le maillage efficace du grand réseau avec le nouveau métro, les RER, les trams, les BHNS, les autoroutes urbaines et les boulevards urbains qui constitueront la métropole de demain. C'est le bon choix des interconnexions des LGV qui fixera le niveau de mise en réseau de l'ensemble ;
- renforcer le grand hub ferroviaire de la gare de Marne la Vallée-Disney, qui fait le nœud Eurostar/TGV/RER A/Roissy CdG/A4/parc hôtelier et de convention d'affaire de Disney (15 millions de visiteurs par ans...) et qui connecte en direct et entre eux les TGV des lignes qui ne passent pas par Paris de Marseille/Bordeaux/Nantes/Brest/Lilles/Strasbourg avec Eurostar et CdG.

Une métropole respectueuse de l'environnement et éco-compétitive

La diminution de l'émission de carbone via un réseau de transport reconditionné et plus écologique est l'objectif de « Paris, ville durable et métropole de l'après Kyoto ».

L'économie du transport doit tendre vers une industrie décarbonée et sobre en énergie qui contribuera à l'éco-compétitivité de la Région Capitale et de la France dans son ensemble.

Avec les solutions déjà évoquées d'une meilleure mobilité urbaine, du développement des voitures électriques citadines, d'une organisation du fret plus optimale et décentralisée, la transformation des grandes voies, autoroutes et nationales, en voies urbaines et partagées, aura un impact fort sur l'environnement. La création de parkings relais au sein de hubs répartis dans toute la petite couronne devra compléter le dispositif.

Mais au-delà du transport, il y a aussi tous nos savoir-faire en matière de technologies pointues « vertes » incluant par exemple l'efficacité énergétique, les bâtiments et ouvrages HQE, la mesure et gestion du bruit et autres pollutions et plus généralement celles qui résultent du Grenelle de l'Environnement.

CONCLUSION

Il n'y a pas de futur sans vision de l'international. Les débats sur le Grand Paris nous obligent à donner le meilleur de nous-mêmes pour développer un bassin d'innovations et d'emplois, assurer une meilleure circulation des citoyens et des marchandises et partout gagner en performance et efficacité.

Le Grand Paris devient une vitrine pour promouvoir de nouveaux matériels, technologies et techniques, inventés et produits en France.

L'approche des CCE est en totale complémentarité avec l'approche politique, administrative et sociale des pouvoirs publics et des collectivités territoriales. Grâce à ces regards croisés, nous bâtissons tous ensemble la France de l'avenir.

Ce Grand Paris idéal ne sera possible que s'il est fondé sur des financements adaptés. Des pistes commencent à s'ébaucher. En tant que responsables d'entreprises, nous demandons qu'avant tout choix final, le maître d'ouvrage du projet retenu et le STIF présentent un dossier précis sur le financement des infrastructures, du matériel et sur les équilibres financiers de l'exploitation. En particulier, le financement des études préalables devra être assuré de 2011 à 2013.