

Janvier 2011

PSA PEUGEOT CITROËN



PSA PEUGEOT CITROËN, PARC D'ACTIVITÉS ET LOGISTIQUE URBAINE GARONOR, CENTRE RÉGIONAL O'PARINOR : LES PREMIERS ACTEURS ÉCONOMIQUES D'AULNAY-SOUS-BOIS

L'usine PSA Peugeot Citroën, le parc d'activités de Garonor et le centre commercial régional O'Parinor, localisés sur la commune d'Aulnay-sous-Bois, rassemblent les premiers employeurs du territoire. Avec plus de 400 entreprises, 23 469 salariés privés (source : GARP 2008) et 12 millions de visiteurs par an, cet ensemble territorial constitue un pôle économique majeur pour la métropole francilienne et le département de la Seine-Saint-Denis.

PSA PEUGEOT CITROËN

Centre de production d'Aulnay
Boulevard André Citroën - BP 13
93601 Aulnay-sous-Bois Cedex

O'PARINOR

Le Haut de Gally
93606 Aulnay sous Bois Cedex 1

GARONOR

BP 439
93617 Aulnay sous Bois Cedex

Le réseau de transport public du Grand Paris, une opportunité pour le pôle économique d'Aulnay Nord

Le parc d'activités de Garonor, le centre industriel PSA Peugeot Citroën et le centre commercial régional O'Parinor, depuis leur implantation au nord de la commune d'Aulnay-sous-Bois respectivement en 1967, 1973 et 1974, participent activement au développement économique de la métropole parisienne et plus largement au rayonnement de la France. Situé au sein du Grand Roissy, à mi-distance entre l'Aéroport international de Roissy et Paris, il constitue un ensemble économique majeur pour l'Île-de-France et le département de la Seine-Saint-Denis.

Le groupe PSA Peugeot Citroën, avec 48,4 Md€ de chiffre d'affaires et 99 600 salariés en France dont 26 000 en Île-de-France, emploie 4 300 collaborateurs en Seine-Saint-Denis. Le site d'Aulnay, l'un des six sites de montage de véhicules du groupe en France, est un maillon essentiel de l'industrie en Île de France. Le centre commercial régional O'Parinor, avec 220 enseignes, 98 000 m² et 3 000 salariés, s'affirme comme le plus grand centre commercial du nord parisien. Il accueille chaque année 12 millions de visiteurs dont 95 % viennent en voiture. Le parc d'activités et de logistique de Garonor rassemble sur ses 70 hectares 150 entreprises de fret, messagerie, transport et logistique employant 2 000 salariés. Avec ses 350 000 m² de locaux d'activités et d'entreposage, Garonor constitue, par sa taille et sa situation à 12 km de Paris, la première plateforme de logistique urbaine d'Île-de-France.

Dans ce cadre, le débat sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris qui vise à répondre aux besoins actuels des entreprises, de leurs salariés et à anticiper les développements futurs, constitue une chance pour l'avenir du pôle économique nord d'Aulnay-sous-Bois, sa croissance, la mobilité de ses employés et l'accessibilité pour ses visiteurs.

L'accessibilité pour les salariés, les visiteurs et les marchandises : un enjeu prioritaire pour le pôle d'Aulnay Nord

Un réseau routier en voie de saturation

Malgré la présence de nombreuses infrastructures routières à proximité du site (A1 : 100 000 véhicules jour, A3 : 170 000 véhicules jour, ex-RN2 : 20 000 véhicules jour, ex-RN317 : 32 000 véhicules jour) qui ont notamment facilité l'implantation et le développement de l'activité, le réseau viaire se trouve aujourd'hui de plus en plus fréquenté et au bord de la saturation.

D'après une étude récente, la région parisienne est la région capitale la plus embouteillée d'Europe avec en moyenne 52 % de temps supplémentaires pour atteindre une destination par rapport à une période de trafic fluide (source : étude Inrix 2009). L'Autoroute A1, entre Roissy et Paris, est aujourd'hui le tronçon autoroutier le plus fréquenté d'Europe continentale (source : DIRIF). En l'absence du développement de nouvelles infrastructures de transport en commun, alternatives au mode routier, la situation devrait continuer de se dégrader. En effet, selon un rapport de la direction des affaires économiques du ministère des Transports sur « la projection des tendances de transport en 2025 », la croissance du trafic sur le réseau routier français devrait continuer d'augmenter et les conditions de circulation devraient s'aggraver en périphérie des grandes villes, et plus particulièrement en région parisienne.

Il est donc primordial de désaturer le réseau routier et ce d'autant plus pour le site d'Aulnay Nord qu'il accueille la première plateforme de logistique urbaine de la métropole francilienne, Garonor et le plus grand centre commercial régional, O'Parinor. Il est vital de fluidifier le réseau, notamment grâce à un report modal de la voiture particulière sur un autre mode de déplacement. Aulnay-sous-Bois et plus largement la Seine-Saint-Denis, constitue un territoire d'importation et d'exportation mais également de transit pour les flux de marchandises du bassin parisien. La fonction logistique est une fonction vitale pour le développement des fonctions d'excellence métropolitaine, et le positionnement du pôle économique d'Aulnay Nord, à mi-distance entre Roissy et Paris, le qualifie naturellement pour la constitution d'un cluster d'excellence à vocation industrielle et logistique urbaine, si les conditions d'accès y sont améliorées.



Une desserte en transport en commun insuffisante pour les salariés et les visiteurs

Le pôle d'Aulnay Nord n'est aujourd'hui desservi par aucun mode lourd de transport en commun. Six lignes de bus offrent un accès au site économique ainsi que des possibilités de rabattement sur le RER B, ligne ayant le plus fort taux d'irrégularité du réseau francilien. Cette offre est insuffisante au regard des besoins de déplacements des salariés (mobilité domicile-travail et mobilité professionnelles), des visiteurs et des enjeux de développement durable. Les temps d'accès en transport en commun aux autres pôles économiques du département et de la métropole sont peu attractifs (27 minutes pour l'aéroport Paris-Le Bourget, 40 minutes pour rejoindre l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, 55 minutes pour le quartier d'affaires de la Plaine Saint-Denis, 58 minutes pour Paris-Saint-Lazare, 68 minutes pour Paris-La Défense...). Ainsi **moins de 10 %** des collaborateurs de l'usine PSA Peugeot Citroën, des entreprises situées à Garonor et du centre commercial régional O'Parinor utilisent les transports en commun. Au-delà du temps de transport, les amplitudes horaires du fonctionnement de l'offre en transport en commun existante ne correspondent pas aux activités de ces entreprises (fonctionnement en 3/8 du centre PSA Peugeot Citroën, fermeture du centre régional de O'Parinor à 21h).

Malgré le très faible niveau de desserte du pôle, les entreprises participent tous les ans aux frais de fonctionnement des transports en commun via le versement transport, et cependant, sont contraintes de palier au manque de moyens par le financement de transports en propre dédiés aux salariés et aux visiteurs, grevant l'équilibre économique de leur implantation locale.

Description du système de navettes mis en place par PSA Peugeot Citroën pour ses salariés du site d'Aulnay

- Mises en place dès le démarrage de l'usine en 1973, 27 lignes de navettes desservent spécifiquement le site PSA Peugeot Citroën d'Aulnay pour les équipes du matin et de l'après-midi, au travers de 222 points de ramassage dans Paris et la Région Parisienne.
- 1 530 personnes sont transportées en moyenne par jour par les 53 autocars mis en œuvre, pour un coût de 1,3 million d'euros en 2009.
- 380 personnes seulement (moins de 10 % de l'effectif du site) utilisent les transports en commun publics franciliens pour venir au centre.

Il est donc primordial de développer une offre en transports en commun à la hauteur des fonctions métropolitaines du territoire et de relier ce bassin d'emplois aux espaces de vie de ses salariés, de ses clients et consommateurs.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris : une opportunité pour le pôle économique d'Aulnay Nord

Renforcer l'attractivité et la visibilité du pôle grâce à :

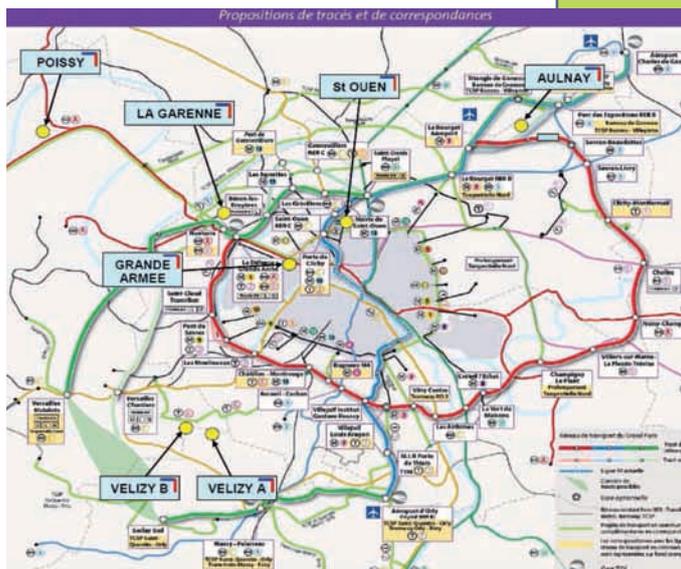
- une desserte rapide des aéroports internationaux (14 minutes pour rejoindre Paris-Charles-de-Gaulle, 3' pour l'aéroport Paris-Le Bourget), des gares TGV (10' pour le quartier d'affaires de la Plaine Saint-Denis et sa future gare TGV, 18' pour Paris-Saint-Lazare) et une haute performance du réseau ;
- une desserte de haut niveau des quartiers d'affaires de la métropole (20' pour Paris La Défense, 10' pour La Plaine-Saint-Denis, 18' pour Paris-Saint-Lazare) ;

- la mise en réseau des différents établissements d'une même entreprise, facilitant les déplacements des collaborateurs entre les sites, un enjeu essentiel pour PSA Peugeot Citroën (26 000 salariés en Île-de-France) et pour L'Oréal ;
- un soutien direct aux projets de développement de :
 - Garonor avec la création programmée sur les cinq prochaines années de 120 000 m² à vocation d'activités et de logistique urbaine,
 - O'Parinor, avec le projet d'extension centrée sur l'offre culture & loisirs,
 - PSA Peugeot Citroën, avec la mise en réseau des sites franciliens du groupe.

Projet de mise en réseaux des sites franciliens du groupe PSA Peugeot Citroën

Répondre aux besoins des entreprises, de leurs clients et de leurs salariés

- Créer des accès rapides aux grands bassins de vie et une grande diversité de liaisons entre territoire à forte densité de population et d'emplois, rapprochant habitat et lieux de travail et facilitant le recrutement par les entreprises de leurs salariés.
- Désengorger le réseau routier par un transfert modal au profit de la nouvelle infrastructure de transport, notamment en proposant aux 12 millions de visiteurs de O'Parinor l'utilisation d'un mode de transport alternatif à la voiture, un enjeu fort de développement durable.
- Améliorer les moyens et temps de liaison des salariés habitant en Seine-Saint-Denis, entre leur



lieu d'habitation et leur travail ; un enjeu essentiel pour l'équilibre social du Département.

- Assurer la rapidité et l'efficacité du système de transport global de la région, qui se traduira par des gains directs d'efficacité pour les entreprises, leurs clients et leurs salariés.



O'Parinor >



< Garonor



PSA Peugeot Citroën



Nos conclusions

Le développement du pôle d'Aulnay Nord ne peut se faire qu'autour d'une infrastructure et d'une offre de transports en commun efficace et adaptée aux besoins non seulement des entreprises, de leurs salariés et de leurs clients mais aussi au service de ses consommateurs et habitants. À ce titre, la future gare d'Aulnay Nord a une parfaite vocation mixte, économique et sociale.

Le réseau de transport public du Grand Paris nous paraît de nature à apporter une réponse forte aux enjeux et besoins d'aujourd'hui et de demain. Il doit favoriser le développement économique et social de territoires essentiels à l'équilibre urbain francilien comme le pôle d'Aulnay Nord, bénéficiant ainsi à la métropole francilienne dans son ensemble et aux enjeux propres au département de la Seine-Saint-Denis.

Nous demandons :

- la réalisation complète de la ligne rouge du réseau de transport public du Grand Paris et sa liaison avec les lignes bleue et verte, afin de desservir les territoires économiques et les bassins de vies enclavés de la Seine-Saint-Denis ;
- l'implantation prioritaire d'une gare sur le pôle d'Aulnay Nord ;
- une réorganisation de l'offre actuelle de transports en commun, aujourd'hui insuffisante, et le développement d'un nouveau réseau de surface associé à la mise en service de la future infrastructure.