

# Cahier d'acteurs

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.



N°49 Juillet 2010



CCI de l'Aisne

Dans le cadre de la concertation menée entre les Chambres de Commerce et d'Industrie de Picardie, la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Aisne a souhaité évaluer les besoins des territoires axonais, notamment au regard des retombées et conséquences de ce projet sur le département. La réalisation de ce cahier d'acteurs

synthétise à la fois les éléments retenus par les acteurs économiques mais également les intérêts propres au soutien des entreprises et au développement économique sous toutes ses formes.

Le Conseil général de l'Aisne et les territoires ont pris tour à tour les délibérations de soutien sur ce projet picard.

Contact : Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Aisne - Espace Jean Bouin - B.P. 630 - 02322 SAINT-QUENTIN Cedex  
Tél. 03.23.06.02.02 - Fax. 03.23.06.02.06 - Courriel : ccia@aisne.cci.fr

## Un projet d'intérêt régional

Les délibérations prises par le Conseil général de l'Aisne et la plupart des collectivités locales font ressortir l'unanimité axonaise vis-à-vis de ce projet. La Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Aisne a également pris une délibération dans ce sens le 26 avril 2010.

## L'impact d'une telle construction est multiple :

- **Une réponse à une dimension urbaine croissante**

La liaison Roissy-Picardie est un enjeu fort pour la Région Picardie. Elle permet de créer les amorces d'un projet national à plus long terme que représente le LGV Paris-Amiens-Londres. La région Picardie fait déjà partie de l'extension du Bassin parisien.

De nombreux picards travaillent dans les environs de Roissy. Inversement, les prix du foncier et de l'immobilier sur la région Ile-de-France entraînent la migration de certaines entreprises et de la population vers les départements de l'Oise et de l'Aisne. La saturation des axes est manifeste avec cette croissance des déplacements pendulaires vers Paris.

Les réseaux RER ont été étendus au fur et à mesure des extensions de la capitale. Aujourd'hui, les distances sont plus conséquentes, les réseaux de trains TER et le renforcement des maillages tels que ceux du barreau de Gonesse et du RER B doivent être conjugués avec les impératifs de



développement des connexions européennes, donc avec le contournement de Paris par le TGV.

Ce projet est imbriqué dans une logique d'ensemble de déplacement des voyageurs. La réfection des gares, la modernisation du matériel et le désengorgement des gares parisiennes sont autant de projets cohérents menés simultanément avec les régions concernées pour offrir une égalité de déplacement.

D'autre part, notre région est pratiquement la seule dont la capitale régionale n'est pas correctement desservie par le TGV en dépit de la présence de grands centres universitaires et de recherche.

- **Un enjeu écologique d'avenir**

Il s'agit également de permettre au réseau une avancée, en cohérence avec l'appauvrissement des ressources minérales (pétrole, gaz...) et l'engorgement permanent des accès routiers parisiens. Ce sont aujourd'hui des notions d'approches européennes et internationales dont les objectifs sont repris également dans le Grenelle.

- **Une logique économique inéluctable**

La région Picardie est concernée par 3 pôles de compétitivité, largement soutenus par la CCI de l'Aisne. Deux d'entre eux sont d'ampleur internationale, et de nombreuses entreprises travaillent avec des instances et des centres scientifiques et techniques implantés sur les trois départements picards. Le pôle Industries et Agro-Ressources est un véritable moteur de croissance et a réussi à mettre en cohérence certains de ses développements avec les finalités de projets tels que le canal Seine-nord Europe et la ligne Roissy-Picardie. Le pôle I-TRANS, dont l'un des objectifs est de répondre aux enjeux posés par l'intensification des échanges fret et voyageurs, est également en adéquation avec ce projet.

Le coût de ce projet est marginal si l'on se réfère aux implications et aux retombées sociales et économiques. Il s'agit ici de soutenir un développement stratégique de la Picardie, mais également de l'ensemble de la région Ile-de-France. L'ensemble des acteurs soutient donc le projet non pas en tant que projet isolé mais comme le point de départ d'une politique globale. Les objectifs TGV et RER doivent ainsi être couplés avec le développement des trains régionaux et des dessertes locales sur la plate-forme majeure que représente Roissy et ses extensions socio-économiques (15 000 des 90 000 emplois que compte la plate-forme aéroportuaire de Paris Roissy-Charles de Gaulle, sont occupés par des picards). L'optimisation d'un tel projet doit même aller plus avant que le développement des déplacements LGV-TGV à l'échelle interrégionale avec une dimension nationale (avec les RER et TER). Elle doit aboutir à une cohérence européenne du transport ferroviaire (avec les EUROSTAR et THALYS).

## **Un choix de tracé en cohérence avec les besoins**

Trois tracés sont présentés dans le projet. Les options d'études se déclinent selon 2 scénarii (TGV ou TGV + TER) permettant 3 options.

Les projections devront être affinées pour permettre d'identifier les options les plus cohérentes avec les maillages régionaux. Cependant, d'ores et déjà, le couplage TGV-TER correspond mieux aux nécessités des déplacements pendulaires locaux.



## ***Un projet régional, une nécessité de cohérence de développement sur le département de l'Aisne***

L'Aisne est un département largement irrigué par les voies autoroutières. Cependant, les modes alternatifs à la route, pourtant existants et performants à leur conception (destinations nationales et européennes vers l'Allemagne et la Belgique) ont été délaissés et ignorés ces dernières années, provoquant l'enclavement de certains territoires comme la Thiérache. Cet isolement ne permet pas de promouvoir les atouts économiques axonais et est préjudiciable au développement de ses entreprises.

### ***Quelques éléments :***

- Le poids économique de l'Aisne est de plus de 19 700 établissements (source INSEE Sirène 01/01/2008). On note également une forte proportion de création d'entreprises (une densité de création de 126 pour 10 000 habitants).
- Les importations représentent 37,3% de celles de la Picardie et les exportations environ 1/3. L'Allemagne, la Belgique, l'Italie et la Pologne font partie des pays concernés par ces échanges économiques.
- La répartition des entreprises étrangères présente 102 établissements contrôlés majoritairement par des groupes étrangers (source : CCI de l'Aisne juin 2010). Environ 69,4% des effectifs axonais travaillant dans une entreprise étrangère dépendent d'un groupe européen (21 entreprises belges, 18 espagnoles, 13 suisses, 10 italiennes...).
- Les entreprises de renommée internationale telles qu'ARKEMA, BAXI, BAYER, DUFERCO, EBERSPACHER, LEGRAND, LU FRANCE, NESTLE, WESTPHARMACEUTICAL SERVICES, WEILL, GIVENCHY ou encore VALEO, SAINT-GOBAIN, VOLKSWAGEN AUDI SEAT ... justifient une accessibilité européenne, mais également le déplacement des compétences nécessaires.

### ***Les points essentiels à retenir sont les suivants :***

- Les retombées sur le territoire sont liées au réseau ferré européen, mais également à l'extension du Bassin parisien et surtout de la plate-forme internationale de Roissy vouée à une extension continue.
- La préservation des acquis sur le département est impérative : les modes de déplacement liés au projet pour desservir le département de l'Aisne doivent être modernisés pour la part régionale du réseau ferré ou renforcés si insuffisants. De plus, la desserte LGV Haute Picardie reste essentielle pour desservir le nord de l'Aisne et surtout pour permettre l'accès rapide vers Lille, le Nord de l'Europe mais également le sud-est et le sud-ouest de la France. Il est indispensable de préserver cet atout pour les entreprises de renom présentes notamment sur le bassin économique de Saint-Quentin (LE CREUSET, LA COURONNE, L'OREAL, TEREOS, YAMAHA MBK, BORGERS). La ligne devrait même permettre une meilleure complémentarité avec le desserrement de Roissy par des améliorations (augmentation du nombre de trains, une préservation des navettes...).
- La nécessité de modernisation de certains éléments : électrification de ligne, liaisons régionales. A ce stade du projet Roissy-Picardie, les études réalisées en amont du débat public sont trop succinctes. Mais globalement, les options avec TER répondent mieux aux nécessités de déplacements domicile-travail. Cette réalisation pourrait comprendre simultanément une modernisation et une meilleure fréquence des lignes régionales existantes pour répondre aux besoins (Paris-Hirson ou Creil-Chauny-Tergnier-Saint-Quentin-Busigny par exemple) et désenclaver les parties les plus sensibles du territoire.



La CCI de l'Aisne et ses partenaires confirment à nouveau leur attachement au maintien de la gare TGV Haute-Picardie, élément fondamental d'attractivité avec 43 000 voyageurs sur l'année 2008 et demandent une réelle complémentarité entre les gares picardes.



## Conclusion

### Les attentes du département par rapport à ce débat et par rapport à ce projet

Ces préconisations doivent permettre par la suite des réflexions communes pour la mise en place de moyens d'actions nécessaires au département de l'Aisne afin d'assurer sa parfaite intégration au projet (en complément des documents régionaux que sont le SRADDT et le SRIT).

Les acteurs du développement économique doivent être mis à contribution, ensemble dans cette réflexion, pour permettre la bonne compréhension des choix et des priorités d'une part et la possible complémentarité des opérations départementales et locales d'autre part. La réflexion devra notamment porter sur une plus large dimension des modes de déplacement ferrés tant au niveau interrégional qu'europpéen, en favorisant les interconnexions LGV-TGV-Eurostar-Thalys...