



CESER
champagne-ardenne

RAPPORT & AVIS

25 OCTOBRE 2013

GRAND PARIS – BASSIN PARISIEN :
QUELLES OPPORTUNITÉS POUR
LA CHAMPAGNE-ARDENNE ?

SOMMAIRE

Préambule	3
I. La Démarche	4
A. L'origine et le cadrage de l'autosaisine.....	4
B. L'organisation de l'étude	6
1. Méthodologie.....	6
2. Calendrier de travail.....	7
II. Le Grand Paris : les différentes étapes.....	8
A. Prémices du Grand Paris et contexte mondial	8
1. Le Grand Paris de la mission Banlieues 89	8
2. Le contexte mondial.....	9
B. Le Grand Paris de Monsieur le Président Nicolas Sarkozy.....	10
1. Les dates clefs.....	10
2. La loi Grand Paris.....	12
3. Les douze clefs de lecture pour comprendre le Grand Paris	14
C. La dynamique actuelle.....	17
1. Le Nouveau Grand Paris	17
2. Les Contrats de Développement Territorial (CDT)	18
3. Le devenir de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN).....	20
4. Haropa : la coopération entre les ports de l'axe Seine	22
III. Et la région Champagne-Ardenne ?	24
A. La situation actuelle de la région Champagne-Ardenne	24
1. Des territoires structurés par des flux de toute nature plus que par l'urbanisation	24
2. Une situation géostratégique contrastée	27
3. De réelles faiblesses	27
B. Les dynamiques à l'œuvre	30
1. Un Bassin parisien écartelé	30
2. L'axe Seine.....	32

IV. Des enjeux stratégiques pour la Champagne-Ardenne dans le Bassin parisien	36
A. La Champagne-Ardenne, des atouts pour le Grand Paris.....	36
1. Des points d'appuis à développer	36
2. Quelle place pour l'aéroport Paris-Vatry dans le Bassin parisien ?	40
3. Pour un axe ferroviaire structurant nord-sud	44
B. Mieux coopérer.....	50
1. Le projet de pôle métropolitain G10.....	50
2. Les structures de coordination au sein du Bassin parisien	52
AVIS	64
SIGLES ET ABREVIATIONS	74
SOURCES	75
ANNEXES.....	77

Préambule

Dans la droite ligne des travaux sur le développement stratégique de la Champagne-Ardenne conduits au cours de l'année 2012, les membres du CESER ont souhaité comprendre les façons dont pouvaient se traduire, pour la région Champagne-Ardenne, le développement du Grand Paris, et ce, afin d'alimenter, avec le regard de la société civile organisée, les réflexions liées à l'élaboration des politiques publiques par le Conseil Régional de Champagne-Ardenne.

Le postulat de départ à ces travaux a été celui de considérer que la région Champagne-Ardenne est prise en étau entre le moteur national de développement que forme l'Île-de-France, des logiques de métropolisation sur ses fronts est et sud, tout en faisant partie, au moins sur son front nord, du grand axe d'échanges Lorraine-Luxembourg-Europe du nord. Ces considérations, relatives à la position champardennaise sur le plan des grandes dynamiques du territoire européen, ont conduit les membres du CESER à s'interroger sur les capacités régionales à capter une part du développement exogène mais aussi à identifier les points d'appui pouvant permettre un développement régional endogène et, plus loin, un rayonnement marqué de l'identité régionale.

Les travaux de la société civile organisée, dont les éléments de contexte et la méthodologie sont exposés ci-après, ont été délibérément orientés vers le développement d'une clef de compréhension des enjeux auxquels les forces vives du territoire auraient à se confronter et pouvant alerter les décideurs champardennais. Ce choix, issu de nombreux débats, a été préféré à un travail uniquement centré sur les besoins ou les dangers observés, comme les questions relatives à la paupérisation du front est de l'Île-de-France, la nécessité des réseaux d'entreprises et de développeurs en matière d'innovation, l'emploi et la réindustrialisation ou l'industrialisation verte, la protection de la nature et le potentiel touristique, la question complexe des équilibres sociaux.

I. La Démarche

A. L'origine et le cadrage de l'autosaisine

Lors de sa réunion du 4 octobre 2012, le Bureau du Conseil Économique, Social et Environnemental Régional (CESER) a décidé d'engager une réflexion sur la thématique **Grand Paris – Bassin parisien**.

ÉLÉMENTS DU CAHIER DES CHARGES ADOPTÉ PAR LE BUREAU DU CESER

Contexte

L'annonce, en juin 2007, par le Président de la République, de créer le Grand Paris, doit interpellier la région Champagne-Ardenne, limitrophe de l'Île-de-France, tant les enjeux et les conséquences sont importants pour, au moins, les 30 ans à venir... Le projet initial du Grand Paris est de « *renverser la tendance et de créer une nouvelle dynamique territoriale dont Paris sera le foyer pour permettre à la France de tenir son rang dans la compétition des territoires* » (C. Blanc). Paris étant la métropole mondiale qui a la plus petite superficie, le but est donc d'élargir le périmètre fonctionnel de la capitale en opérant un changement d'échelle. Il s'agit de « *penser le développement de la métropole du Grand Paris sur la grande échelle de la Vallée de la Seine jusqu'à la mer* » (N. Sarkozy).

Le CESER est donc interpellé par ce qui semble être uniquement envisagé, à savoir le développement économique centré le long de l'axe de la Seine, de Paris au Havre. Il y a là le risque d'un « *aspirateur économique* » vers l'ouest. Ce risque est d'autant plus vrai que le grand Ouest se porte plutôt bien, a fortiori mieux que notre région. Le Grand Paris pourrait donc provoquer une accélération de ce dynamisme, aux dépens des territoires situés à l'Est de Paris, en particulier en Champagne-Ardenne.

A ceci s'ajoute un risque important de fracture, étant donné que l'un des axes de l'acte II du Grand Paris est de « *faire de la vallée de la Seine un laboratoire de réindustrialisation et de sortie de crise* ». Ainsi, le développement de l'axe Seine pourrait se traduire par l'accroissement de la fracture entre les territoires situés à l'Est de Paris et ceux situés à l'Ouest de la métropole parisienne. Cette fracture concernerait, en priorité, la Champagne-Ardenne et une partie de la Picardie.

Si la conférence permanente des conseils régionaux du bassin parisien, dénommée C8, avait produit, en juin 2008, un travail prospectif intéressant dans le but de maîtriser le destin du bassin parisien face à l'État (après l'annonce du projet de Grand Paris) et à l'Union Européenne, force est de constater qu'il n'existe pas, à ce jour, une réelle dynamique pour fédérer les territoires qui pourraient bénéficier, en se mobilisant, de l'impulsion créée par le Grand Paris.

Depuis l'élection de M. François Hollande à la Présidence de la République, Mme Cécile Duflot, ministre de l'Égalité des territoires et du logement, a défendu une exigence de priorité pour le Grand Paris, en précisant que « *tout ne pourra pas se faire tout de suite, ni en même temps* ». Les multiples projets feront donc l'objet d'un phasage selon des priorités mais le périmètre et les tenants et aboutissants du Grand Paris restent inchangés.

La Seine-aval devient la colonne vertébrale du Grand Paris composé de l'Île-de-France, de la Haute-Normandie et d'une partie de la Basse-Normandie. Il reste que cinq régions du C8 ne sont pas directement concernées, en l'état actuel, par le Grand Paris. La région Pays de la Loire est globalement tournée sur la façade atlantique et la vallée de la Loire, tout en regardant vers l'Île-de-France, via Le Mans et Alençon. Le nord de la Bourgogne et notamment les villes de Sens et Auxerre sont sous l'influence de l'Île-de-France. La Picardie est connectée à l'Île-de-France par le département de l'Oise, et la région Centre est également reliée à la région parisienne, notamment avec Orléans.

Problématique

- Face à la construction, déjà entamée, du Grand Paris, quelles pourraient-être les conséquences négatives ou positives d'un tel projet pour notre région, en termes d'aménagement du territoire, d'emploi, de développement économique, d'industrialisation, et quelles sont les opportunités, les atouts, les leviers de la région sur lesquels il faut s'appuyer pour faire en sorte que la Champagne-Ardenne puisse participer pleinement à la dynamique territoriale créée par le Grand Paris et en tirer profit ?

Approche possible du sujet par le CESER

Le CESER engage une étude pour analyser les orientations prises dans le cadre du Grand Paris et pour faire émerger les atouts de la Champagne-Ardenne qui pourraient être des valeurs ajoutées au projet qui se met en œuvre. Le champ d'investigation est vaste. Il sera donc probablement nécessaire, au fil des auditions, de fixer des limites afin d'approfondir certains points, en particulier pour être force de propositions. Le groupe de travail s'appuiera donc sur les auditions et sur ce qui a déjà été produit par notre CESER, sur le travail de prospective actuellement en cours et sur ce qu'ont produit d'autres structures (autres CESER, Agences d'urbanismes, INSEE, etc.). Dans sa démarche, le groupe de travail, mis en place pour mener cette étude, s'appuiera également sur l'expertise de Mme Eliane Dutarte, Chargée de mission à la DATAR, sur la thématique « Île-de-France région capitale » et qui a déjà pu apporter un éclairage bénéfique lors de son audition par le Comité de pilotage.

Le groupe de travail devra tenter de répondre à plusieurs questions :

- Face au développement progressif du Grand Paris, comment tenter d'en tirer un bénéfice en Champagne-Ardenne ?
- Comment valoriser les richesses propres à la Champagne-Ardenne (réservoirs d'eau, produits de carrières, produits agricoles, électricité...) en tant qu'éléments déterminants pour la poursuite du développement de l'Île-de-France ?

- Comment faire en sorte que le contournement ferroviaire nord de Paris soit effectif pour le fret ne concernant pas la région parisienne ?
- Comment intégrer l'aéroport de Vatry dans le système des aéroports ?
- Comment des régions voisines, faisant partie du Bassin parisien, travaillent-elles déjà ensemble pour tirer partie du Grand Paris ?
- Comment mobiliser, au niveau régional, des fonds suffisamment conséquents pour impulser ou soutenir des investissements importants en matière de recherche, d'innovation et d'implantation d'entreprises ?
- Comment mobiliser des fonds pour des infrastructures qui soient complémentaires à celles prévues dans le cadre du Grand Paris ?
- Comment mettre en œuvre, sur notre région, le fruit des recherches qui y sont effectuées ?
- Comment passer d'un processus de recherche régional à un processus industriel régional ?

B. L'organisation de l'étude

1. Méthodologie

Après validation par le Bureau, le cahier des charges a été transmis aux membres du CESER qui ont alors pu présenter leur candidature pour participer au groupe de travail¹, dans la limite de 15 membres.

Une fois le groupe de travail constitué, celui-ci a mené 6 auditions qui ont permis de recueillir des éléments d'analyse et de réflexion auprès d'acteurs aptes à poser un regard sur les grands enjeux auxquels la région Champagne-Ardenne est confrontée avec le développement du Grand Paris.

¹ Cf. Composition du groupe de travail et du comité de pilotage en annexe page 69.

Afin de conforter ses connaissances, le groupe de travail s'est aussi appuyé sur :

- Les études, rapports, présentations, documents et articles se rapportant au sujet (Cf. rubrique *Sources*, page 66) ;
- Les sites internet en rapport avec le sujet d'étude.

2. Calendrier de travail

Dates	Objectifs	Acteurs et méthodes
mai 2012	Composition du Comité de Pilotage	Président du CESER
juin à août 2012	Rédaction du projet de cahier des charges	Réunions du Comité de pilotage
4 octobre 2012	Validation du cahier des charges	Bureau du CESER
octobre 2012	Lancement de la composition du Groupe de Travail	Appel à candidature
	Temps de l'étude, Groupe de Travail constitué	
octobre 2012 à fin mai 2013	Recueil des éléments	Enchaînement chronologique des auditions
fin mai 2013 à août 2013	Rédaction du rapport et des préconisations	Président, Rapporteur et Chargé de mission
septembre 2013	Validation projet d'avis et de rapport	Réunion du groupe de travail
15 jours avant la plénière	Envoi du rapport	CESER
octobre 2013	Présentation projet d'avis et de rapport	Assemblée plénière du CESER
octobre 2013	Remise de l'avis et du rapport	CESER

II. Le Grand Paris : les différentes étapes

A. Prémices du Grand Paris et contexte mondial

1. Le Grand Paris de la mission Banlieues 89

Si l'idée de créer un Grand Paris est ancienne et remonte au moins au début du 20^{ème} siècle, elle renaît dans les années 80.

En 1979 et 1981, des émeutes urbaines éclatent en banlieue lyonnaise. Se pose alors la question du devenir de ces quartiers, de leur intégration dans l'espace urbain, de leur relation aux centres-villes mais aussi à la « ville-centre » que sont Lyon ou Paris. Le Président François Mitterrand décide, en 1983, de confier à deux architectes, Michel Cantal-Dupart et Roland Castro, la mission « Banlieues 89 ».²

Alors que les grands travaux mitterrandiens ont concerné essentiellement Paris intra muros (pyramide du Louvre, Opéra Bastille), l'objectif de « Banlieue 89 » n'était pas seulement de doter la banlieue en édifices d'exception mais de « bâtir la ville en banlieue », de lutter contre l'enclavement des quartiers. Et, au-delà, de travailler sur « un Grand Paris ». La réflexion de ces deux architectes sur la banlieue était réellement novatrice.

Les assises de Banlieues 89 à Bron (69), en décembre 1990, ont donné naissance au ministère de la ville. Au cours de ces assises, le Président de la République François Mitterrand pose quatre principes : concentrer les efforts de l'État sur 400 quartiers, organiser la diversité urbaine et sociale au sein de chaque quartier, faire participer les habitants et créer de l'emploi. Pour Paris, les seules conséquences concrètes de cette réflexion seront le transfert du ministère de l'Économie et des Finances du Louvre à Bercy, celui du ministère de l'Équipement à la Défense. Néanmoins, les deux architectes ont réussi à remettre le sujet du Grand Paris dans l'air du temps.³

Il faudra attendre 2001 pour que Bertrand Delanoë et Pierre Mansat lancent un processus de dialogue. Une conférence métropolitaine de l'agglomération parisienne, structure de concertation entre élus, est mise en place à l'été 2006. Des assises de la métropole rassemblant élus de gauche et de droite se réunissent en juin 2008 pour parler de l'avenir de la métropole parisienne.⁴

² Source : www.legrandparisdescitoyens.fr

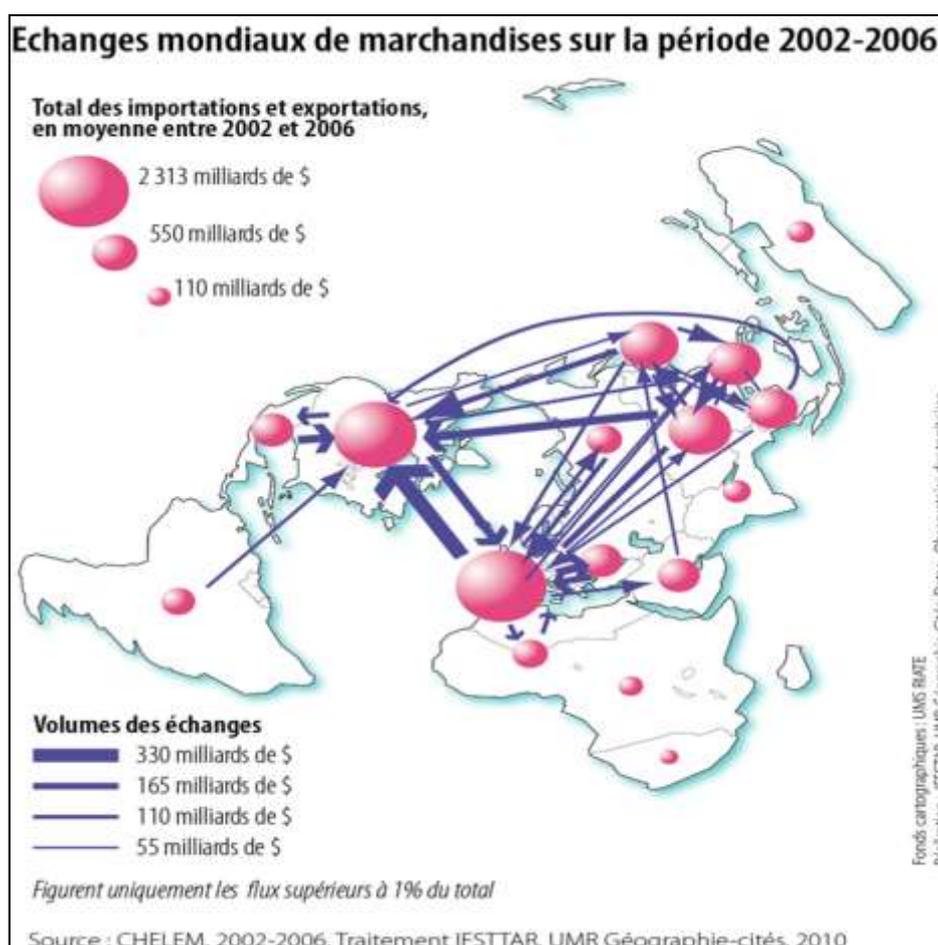
³ Source : « À propos de *Banlieues 89* : entretien avec l'architecte Roland Castro », *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, 109 | 2009, 95-97.

⁴ Source : www.pierremansat.com

2. Le contexte mondial

Les échanges mondiaux de marchandises sont dominés par de grands pôles d'échanges (Europe, Amérique du Nord, Asie) avec, au cœur de ces pôles, d'intenses échanges en interne (importations-exportations entre pays européens par exemple).

Concernant les liaisons aériennes mondiales, les échanges au cœur des pôles sont beaucoup moins nombreux, l'essentiel de l'activité étant dominé par des liaisons structurantes entre continents, disposant de hubs où les marchandises sont acheminées via d'autres modes que l'aérien (mode routier principalement).



A superficie égale, Paris est le 1^{er} PIB européen et l'une des 4 premières métropoles mondiales. L'aéroport de Roissy-Charles-De-Gaulle se situe au 1^{er} rang européen et au 8^{ème} rang mondial en nombre de mouvements. Mais Paris souffre d'une croissance moindre que celle de ses principales concurrentes faute de mobilisation des atouts et des potentiels à l'échelle de la compétition internationale.

Parmi les 4 grandes métropoles mondiales, Paris est celle qui a la plus petite base spatiale de développement économique. Paris est également la seule métropole mondiale sans façade

maritime directe alors que 90% du trafic mondial de marchandises s'effectuent par la mer et que la conteneurisation progresse.

Par conséquent, les aménageurs estiment qu'un changement d'échelle est indispensable car l'Île-de-France ne peut plus porter seule l'excellence française au plus haut niveau international dans un aussi grand nombre de domaines scientifiques et technologiques.

D'où le projet du Grand Paris, vu par Christian Blanc, comme étant un projet destiné à « *Renverser la tendance et créer une nouvelle dynamique territoriale dont Paris sera le foyer* » pour permettre à la France de « *tenir son rang dans la compétition des territoires* ».

B. Le Grand Paris de Monsieur le Président Nicolas Sarkozy

1. Les dates clefs

En déplacement à l'aéroport de Roissy, **le 26 juin 2007**, le Président de la République, Nicolas Sarkozy, a présenté le dossier du Grand Paris en identifiant notamment quatre leviers de changement :

- Les infrastructures
- L'urbanisme
- La recherche et l'enseignement supérieur
- L'organisation des pouvoirs.

Sur ce thème, le Président a déclaré que « Paris est la seule agglomération de France à ne pas avoir de communauté urbaine. Alors qu'elle est la plus grande et la plus stratégique des régions ».⁵

Monsieur le Président de la République prononce un discours appelant à la création d'un Grand Paris dans lequel il décline une vision étatiste de sa construction. C'est l'État qui doit être maître d'œuvre de l'aménagement de l'Île-de-France.

Le 17 septembre 2007, en inaugurant la Cité de l'architecture et du patrimoine, Nicolas Sarkozy annonce son souhait d'un projet d'aménagement global du Grand Paris.

⁵ Source : www.senat.fr

Extraits du discours :⁶

« (...) S'agissant de la région parisienne, je souhaite que nous réfléchissions, au-delà des clivages des uns et des autres, à un nouveau projet d'aménagement global du Grand Paris. C'est mon devoir de porter cette idée.

Quarante ans après la démarche lancée par le général de Gaulle et le préfet Paul Delouvrier, nous devons réparer les erreurs commises dans le passé - car il y a eu des erreurs - en veillant à créer de vraies villes dans nos banlieues, avec des espaces publics, des services, et tout simplement des lieux de sociabilité. Nous devons aussi les intégrer davantage à la capitale par des moyens de communication adaptés (...).

Pour favoriser cette réflexion, je souhaiterais, en concertation bien sûr avec l'ensemble des collectivités concernées, à commencer par la ville de Paris, que huit à dix agences d'architectes puissent travailler sur un diagnostic prospectif, urbanistique et paysager, sur le Grand Paris à l'horizon de vingt, trente voire quarante ans. Ces agences seraient choisies pour moitié parmi des agences françaises et pour l'autre moitié parmi des agences étrangères, en incluant de jeunes agences (...) ».

Le 27 décembre 2007 le ministère de la Culture lance une « Consultation internationale pour l'avenir du Paris métropolitain ».

Le 18 mars 2008, Christian Blanc est nommé secrétaire d'État au développement de la région capitale.

Le 4 juin 2008, Nicolas Sarkozy charge dix équipes d'architectes-urbanistes de mener une réflexion afin de « produire des scénarii de développement urbain et d'aménagement du territoire » en Île-de-France.

Le 10 novembre 2008, Christian Blanc présente son projet de création d'un pôle scientifique et technologique sur le plateau de Saclay (Essonne et Yvelines).

Cette zone recouvre une vingtaine de communes et se structure autour de deux grands territoires de projet : le « Triangle Sud » et la zone de « Satory – La Minière », qui seront reliés entre eux par une infrastructure de transport rapide.

Bien que disposant d'atouts initiaux différents (topographie du territoire, poids relatif de l'enseignement supérieur et de la recherche...) la logique de développement de chacun des territoires de projet repose sur les mêmes fondamentaux :

- 1) le développement d'un cluster autour d'établissements d'enseignement supérieur et de recherche, et d'entreprises,
- 2) une polarisation forte autour de quelques thématiques technologiques,
- 3) la mise en place de plates-formes et démonstrateurs technologiques structurants permettant d'accélérer la maturation industrielle des découvertes scientifiques et la création d'entreprises autour des innovations correspondantes.

⁶ Source : www.senat.fr

En complément, le développement d'une urbanité compatible avec l'arrivée d'étudiants, de nouveaux habitants et l'accueil de nouveaux emplois à haute valeur ajoutée est indispensable. Le projet prévoit la construction de logements pour les 35 000 nouveaux habitants attendus sur le plateau, dont 12 000 étudiants, et d'équipements collectifs nécessaires au développement de la zone.⁷

Le 17 mars 2009, les dix équipes d'architectes chargées de donner leur vision de la future agglomération parisienne présentent leurs projets à la Cité de l'architecture et du patrimoine.

Le 16 juillet 2009, lors de son discours sur la politique maritime de la France au Havre, le Président de la République revient sur la nécessité de « faire du Grand Paris une véritable métropole maritime » et sur l'ambition d'un transport rapide, un TGV, qui reliera Paris au Havre par Mantes et Rouen en une heure et quart et qui profitera également aux deux régions Normandie.

Extraits du discours :

*« Nous devons faire du Grand Paris une véritable métropole maritime (...) c'est pour moi plus qu'un grand projet, c'est non négociable, c'est capital au sens propre et au sens figuré pour la France. Nous devons faire du Grand Paris cette métropole maritime qui va permettre de tisser un lien nouveau, via cette magnifique vallée de la Seine, entre une vieille capitale Paris (...) et ses deux ports traditionnels que sont Le Havre et Rouen. (...) ».*⁸

Le 30 octobre 2009 le Premier Ministre François Fillon annonce la création de l'Atelier International du Grand Paris (AIGP) lors d'une rencontre avec les dix agences d'architectes sélectionnées dans le cadre de la consultation internationale. Ce groupement d'intérêt public a pour but de poursuivre et d'approfondir les réflexions engagées par les équipes consultées lors de la consultation du «Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne » dont les résultats ont été présentés à la Cité de l'architecture et du patrimoine.

2. La loi Grand Paris

Le contenu de la loi

Le 27 mai 2010 la loi sur le Grand Paris est adoptée définitivement par le Parlement et promulguée le 3 juin.

⁷ Source : Dossier de présentation du projet de cluster scientifique et technologique sur le plateau de Saclay, Secrétariat d'État chargé du Développement de la région capitale, novembre 2008.

⁸ Source : « Au Havre, Nicolas Sarkozy rêve d'un Grand Paris, véritable métropole maritime », Le moniteur, le 16 juillet 2009.

L'article premier précise que « *le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Île-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet* ».

Le contenu de la loi peut se résumer au travers des 4 points suivants :

- Le Grand Paris s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État.
- Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'État, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire, chaque année, 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Île-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.
- Le projet du Grand Paris favorise également la recherche, l'innovation et la valorisation industrielle au moyen de pôles de compétitivité et du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay dont l'espace agricole est préservé.
- Ce projet intègre un objectif de croissance économique afin de soutenir la concurrence des autres métropoles mondiales.

A noter, concernant la vision du Grand Paris comme devant être une véritable métropole maritime, que la loi précise que « *la mise en place d'un réseau à haut niveau de performance prioritairement affecté au fret ferroviaire entre les grands ports maritimes du Havre et de Rouen, qui constituent la façade maritime du Grand Paris, et le port de Paris est un objectif d'intérêt national* ».

Le 26 mai 2011 la Société du Grand Paris présente le « schéma d'ensemble » du futur réseau de transport automatique. Le projet prévoit 57 gares, sur 160 kilomètres, pour transporter deux millions de voyageurs par jour. Le coût de ce réseau est estimé alors à 20,5 milliards d'euros pour une mise en service s'effectuant par phases entre 2017 et 2025.⁹

Les Contrats de développement territorial (CDT) ¹⁰

La loi relative au Grand Paris, qui traduit le projet de développement de la métropole francilienne autour d'un réseau de transport public de voyageurs, crée un nouvel outil d'aménagement : les contrats de développement territorial (CDT). Mis en place autour du

⁹ Source : « Métro du grand Paris : la carte du compromis », L'express, le 23 mai 2011.

¹⁰ Source : Le courrier de la Confédération française pour l'habitat, l'urbanisme, l'aménagement du territoire et l'environnement, numéro 29, mars 2012, « Le Grand Paris de demain », page 17.

futur réseau de transport et des futures gares, ces contrats ont vocation à traduire et accompagner, sur les territoires, le développement induit par ce futur maillage d'infrastructures de transport. Grâce aux CDT, l'objectif est de permettre une mise en œuvre globale et rapide du projet de Grand Paris concernant le développement économique, urbain et social des territoires¹¹. Les CDT sont prévus pour accompagner l'arrivée de l'offre de transport et constituer un outil concerté de maîtrise de l'urbanisation, en construisant « la ville sur la ville » et contribuant ainsi au respect des équilibres régionaux.

Le 24 juin 2011, le décret relatif aux contrats de développement territorial a été publié.

Chaque CDT doit préciser, en un document unique, défini et réalisé conjointement entre l'État et les communes et leurs groupements, les actions ou opérations d'aménagement et les projets d'infrastructures répondant à ces objectifs, et présenter les conditions de leur financement.

Les CDT revêtent à la fois un caractère stratégique (une vision pour le territoire, des objectifs partagés entre l'État et les communes) et un caractère opérationnel (un calendrier réaliste des projets, des maîtres d'ouvrages et des financeurs identifiés).

Enfin, l'un des enjeux de l'élaboration des CDT réside aussi dans la contribution que chaque contrat apportera à l'objectif de construction de 70 000 logements par an, élément fort de la loi Grand Paris.

3. Les douze clefs de lecture pour comprendre le Grand Paris¹²

La consultation internationale, lancée en 2008 auprès de dix équipes pluridisciplinaires d'architectes et d'urbanistes, a permis de faire naître une nouvelle conscience du potentiel d'évolution du Grand Paris, au travers d'un ensemble d'idées et de propositions concrètes. Elle a jeté les bases d'une réflexion métropolitaine.

Ce travail créatif sur la métropole se poursuit au travers de l'Atelier International du Grand Paris (AIGP) et de son Conseil scientifique d'architectes-urbanistes par la production de nouvelles propositions ciblées sur des thèmes transversaux ou sur des territoires cibles.

L'AIGP a souhaité présenter, en 12 points, une synthèse de l'étendue des travaux réalisés par les équipes d'architectes-urbanistes afin d'explicitier le projet de territoire et que les habitants de la métropole s'approprient la dynamique du Grand Paris.

¹¹ Source : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France (IAUIDF), www.iau-idf.fr

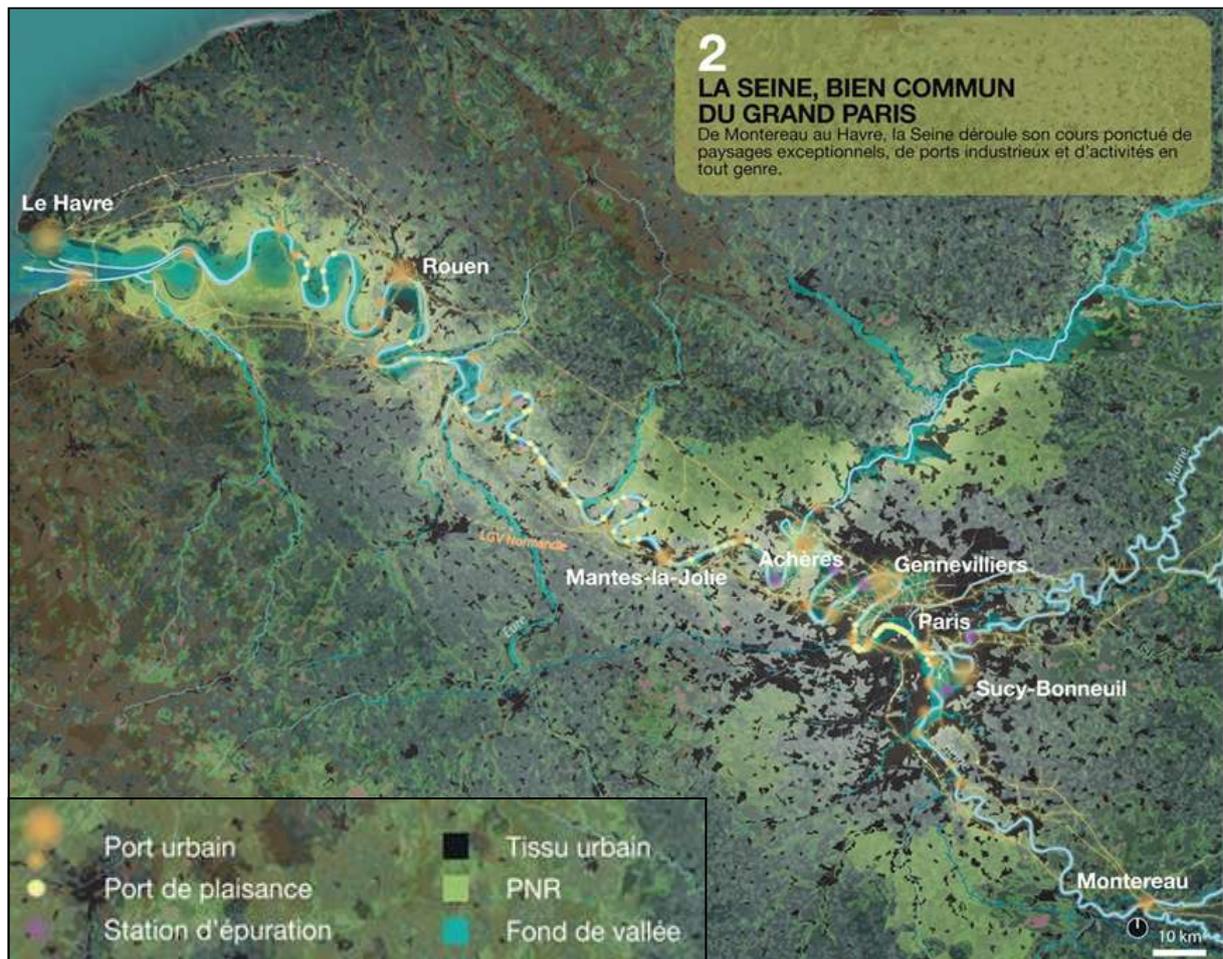
¹² Source : www.ateliergrandparis.fr

1) Des ceintures vertes préservées

Le Grand Paris préserve plusieurs ceintures vertes qui renforcent la présence de la nature dans et autour de la métropole.

2) La Seine, bien commun du Grand Paris

Le Grand Paris s'appuie sur la mise en valeur de la Seine et de ses affluents comme fils conducteurs de la métropole.



3) Une offre de transports publics renforcée

Le Grand Paris est structuré par le renforcement de son réseau de transports publics et son extension au travers de nouvelles lignes de métro automatique.

4) La route et le transport routier repensés

Les routes et les autoroutes du Grand Paris vont évoluer pour accueillir davantage de transports collectifs, même si l'automobile est appelée à rester présente.

5) Une métropole plus compacte et intense

L'avenir du Grand Paris passe par son intensification, selon le modèle européen des villes compactes par opposition à l'étalement urbain, pour offrir à tous ses habitants la possibilité d'y habiter dignement.

6) De nouveaux lieux de centralité

Le Grand Paris de demain s'appuie sur l'excellence et le rayonnement de Paris mais aussi sur de nouveaux lieux de centralité, créés ou renforcés, qui sont autant de pôles d'attractivité métropolitaine.

7) Des quartiers mieux intégrés

Le Grand Paris ne peut se penser et se faire en laissant de côté les quartiers sensibles, dont il est essentiel qu'ils soient pleinement intégrés à la métropole.

8) De grands projets emblématiques

De nouvelles grandes réalisations architecturales et urbaines vont renforcer le statut de ville-monde du Grand Paris.

9) Une métropole de la connaissance

La vocation du grand Paris à accueillir industries de pointe, laboratoires de recherche publics et privés et enseignement supérieur, est affirmée au travers de la création ou du renforcement de grands pôles d'excellence sur lesquels s'appuiera son développement économique.

10) Une beauté métropolitaine

Au-delà de la beauté universellement reconnue de Paris et des paysages d'Île-de-France, c'est bien l'embellissement de l'ensemble du grand Paris qui sera recherché.

11) Une gouvernance adaptée

Le développement harmonieux du Grand Paris passe nécessairement par une redéfinition de ses modes de gouvernance, fondés sur une claire distribution des compétences et des champs d'action.

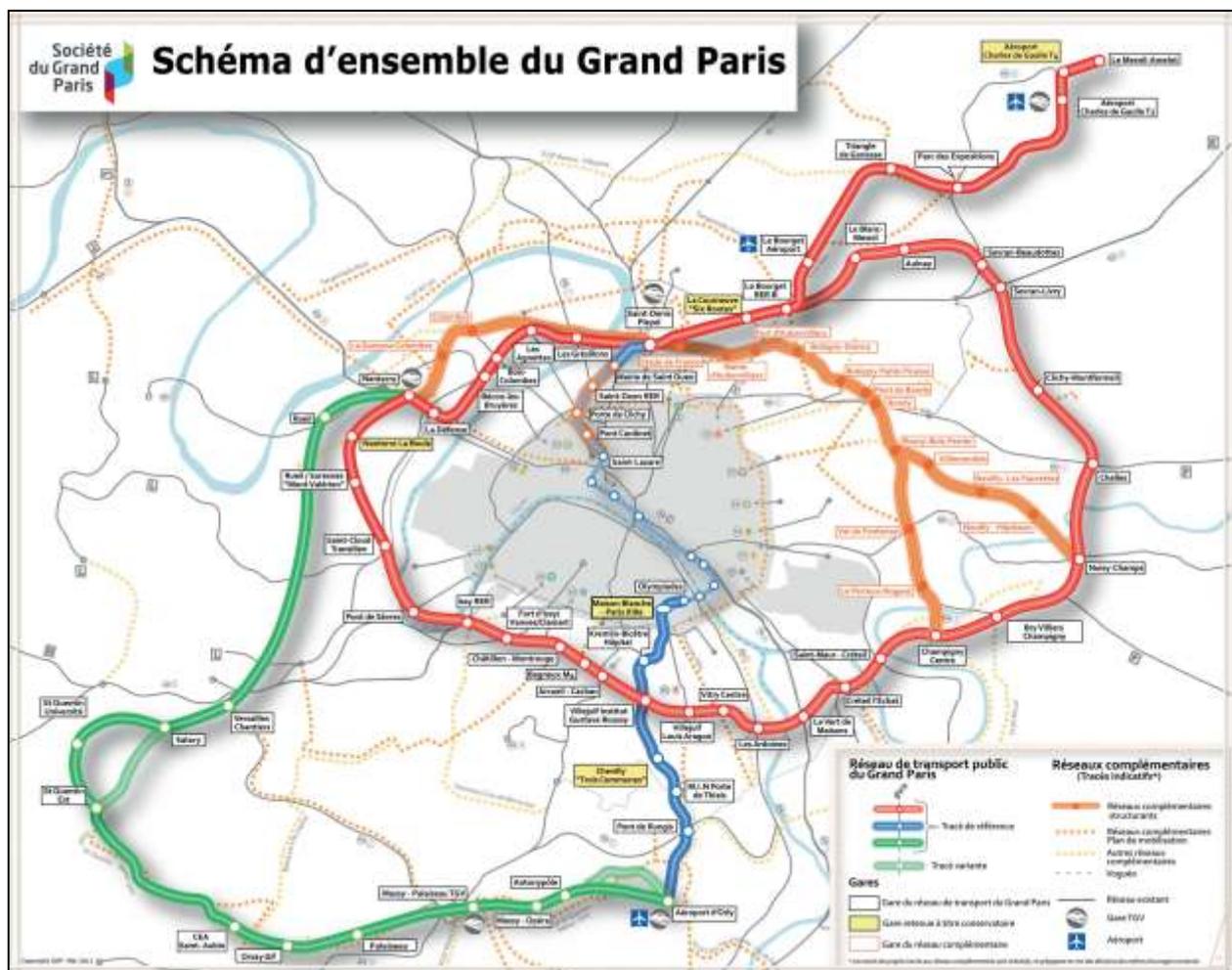
12) Un Grand Paris durable

En faisant jouer les onze clefs explicitées précédemment, le Grand Paris pourra pleinement entrer dans une dynamique de développement durable.

C. La dynamique actuelle

1. Le Nouveau Grand Paris

Le 6 mars 2013 le Premier ministre Jean-Marc Ayrault a présenté le projet du gouvernement pour le Grand Paris des transports. Ce projet, initié par Nicolas Sarkozy, a été retravaillé afin d'améliorer rapidement les conditions de transports des Franciliens dans leurs déplacements quotidiens. Cet ensemble appelé « le Nouveau Grand Paris » comprend le futur Grand Paris Express ainsi que le plan de mobilisation pour améliorer et prolonger les lignes existantes.¹³



Source : Société du Grand Paris

¹³ Source : « Supermétro et tramways : le Nouveau Grand Paris Démarre », www.leparisien.fr, le 6 mars 2013.

Les financements se répartissent comme suit :¹⁴

- 7 milliards d'euros à engager, d'ici 2017, pour les opérations du plan de mobilisation ;
- 24,5 milliards d'euros pour la réalisation des lignes sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris. Cela comprend la construction de 200 kilomètres de lignes et de 72 nouvelles stations, le tout échelonné jusqu'à 2030.

Le coût global des nouvelles infrastructures de transport qui irrigueront l'Île-de-France s'élève donc à 31,5 milliards d'euros.

La loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris crée un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial dénommé Société du Grand Paris.

« Cet établissement public a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures, leur entretien et leur renouvellement, dans les conditions prévues par la loi. A cette fin, l'établissement public Société du Grand Paris peut acquérir, au besoin par voie d'expropriation ou de préemption, les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, nécessaires à la création et à l'exploitation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris ».

(Source : loi n°2010-597 du 3 juin 2010)

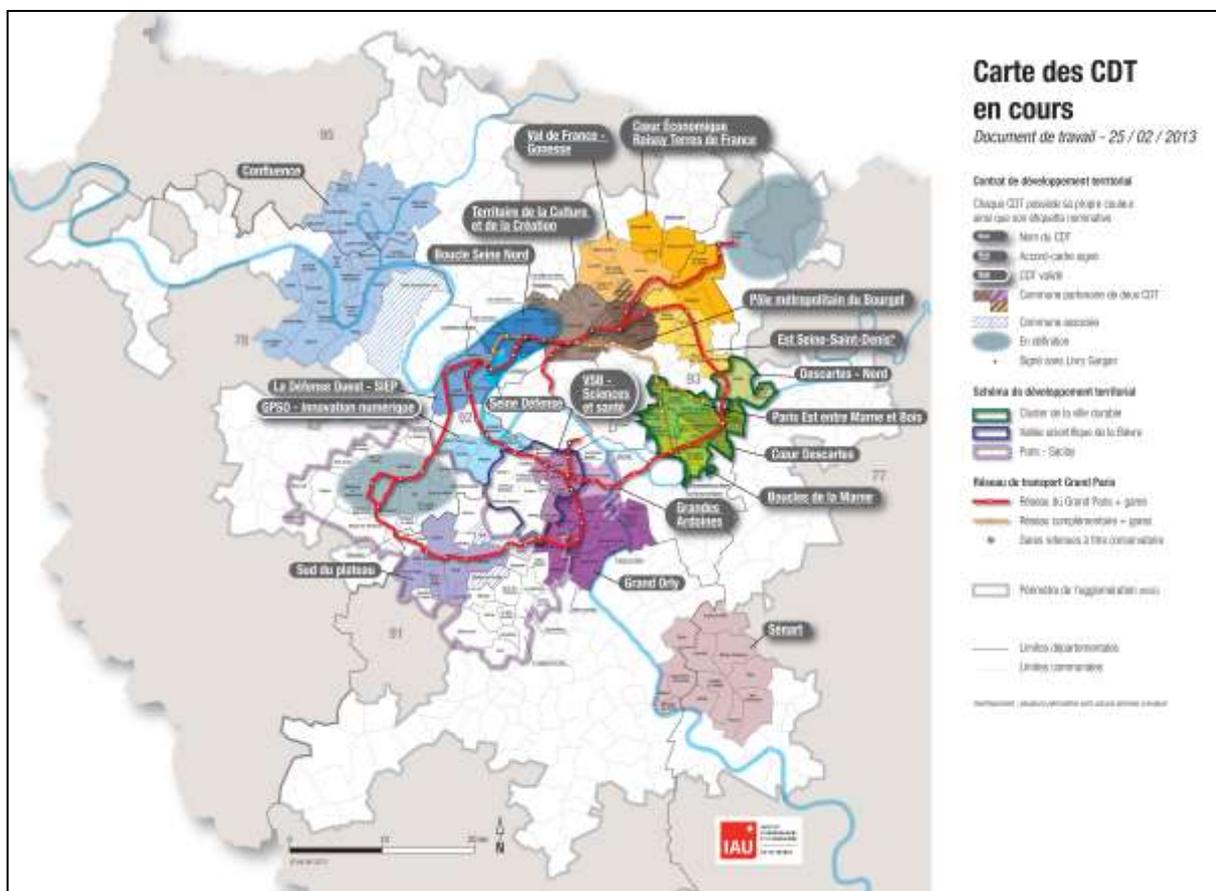
2. Les Contrats de Développement Territorial (CDT)

« Les contrats de développement territorial (CDT) sont définis par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, modifiée par la loi du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement. Ils doivent mettre en œuvre le développement économique, urbain et social de territoires définis comme stratégiques, et en particulier ceux desservis par le réseau de transport public du Grand Paris. Ces démarches contractuelles, à visée opérationnelle, engagent l'État, représenté par le préfet de région,

¹⁴ Source : « Grand Paris Express : un chantier colossal mais un financement encore incertain », Le Monde, le 8 mars 2013.

les communes et leurs groupements signataires. La région d'Île-de-France, les départements et un certain nombre d'acteurs institutionnels du Grand Paris dont Paris Métropole, l'Atelier international du Grand Paris et l'Association des maires d'Île-de-France sont invités à s'associer à ces démarches. La région d'Île-de-France et les départements concernés peuvent dorénavant, à leur demande, être signataires des CDT. Les CDT doivent être compatibles avec le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF).

A ce jour, environ une vingtaine de CDT sont en cours de réflexion ou d'élaboration, tous les périmètres n'étant pas encore définis. Treize territoires ont signé des accords-cadres (documents fixant les grandes orientations des futurs contrats) et neuf territoires ont validé leur CDT, avant de le soumettre à enquête publique. Cinq CDT supplémentaires devraient être validés d'ici la fin juillet 2013 ».¹⁵



Source : IAUIDF

¹⁵ Source : www.iau-idf.fr

3. Le devenir de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN)

La commission Mobilité 21, instituée par le Ministre en charge des Transports, de la mer et de la pêche à la demande du Gouvernement a été chargée, dans le cadre de l'élaboration du schéma national des infrastructures de transport (SNIT), de formuler des recommandations en vue de créer les conditions d'une mobilité durable et de hiérarchiser les projets d'infrastructures du SNIT de 2011. « *Ce schéma, élaboré par le précédent gouvernement, représentait un coût de 245 milliards d'euros sur 25 ans* »¹⁶. Le 27 juin 2013, cette commission a rendu son rapport au ministre délégué chargé des Transports, Frédéric Cuvillier.

Parmi les grands projets de créations de lignes nouvelles figure la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), annoncée par Nicolas Sarkozy, en juillet 2009, comme devant être une ligne à grande vitesse faisant pleinement partie du Grand Paris afin de relier « *Paris au Havre par Mantes et Rouen* ».

La commission Mobilité 21, mandatée le 17 octobre 2012 par le ministre estime qu'il ne faut pas voir « *la poursuite du développement de la grande vitesse ferroviaire comme seul marqueur de modernité. Il devrait être possible d'offrir à moindre coût, entre TER et TGV, une offre de service de qualité pour de grandes dessertes d'aménagement du territoire, capable de satisfaire les besoins légitimes de mobilité sur les liaisons concernées* »¹⁷. En d'autres termes, la commission estime que, en l'état actuel, le maillage TGV est suffisant et que son développement n'est pas prioritaire.

La commission a réparti les projets en trois groupes :

- Les premières priorités dont l'engagement doit intervenir avant 2030,
- Les secondes priorités dont l'engagement doit être envisagé entre 2030 et 2050,
- Les projets aux horizons plus lointains (après 2050).

Dans le contexte actuel, étant donné « les incertitudes qui pèsent tant sur les coûts des projets concernés que sur les ressources de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) et des autres financeurs publics, y compris dans le court terme »¹⁸, la commission a considéré deux scénarios :

¹⁶ Source : « La commission Duron enterre l'essentiel du SNIT », www.maire-info.com.

¹⁷ Source : Mobilité 21, « Pour un schéma national de mobilité durable », Rapport au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche, page 16.

¹⁸ Source : Mobilité 21, « Pour un schéma national de mobilité durable », Rapport au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche, page 40.

- le premier prévoit un montant d'engagement de projets d'ici à 2030, tous financements confondus, compris entre 8 et 10 Md€. Ce scénario retient 9 projets dans les premières priorités.
- le second propose un montant d'investissements compris entre 28 et 30 Md€. Ce scénario repose sur l'hypothèse d'une amélioration de la conjoncture économique et aussi d'une mobilisation de nouvelles sources de financement. Ce scénario compte 20 projets classés en premières priorités.

Scénario 1

Concernant la LNPN, le traitement du nœud ferroviaire Paris / Saint-Lazare/ Mantes est inscrit dans les premières priorités du scénario 1. La poursuite du projet, y compris la construction de la nouvelle gare de Rouen, figurent dans les secondes priorités du premier scénario.

Scénario 2

Le traitement du nœud ferroviaire Paris / Saint-Lazare/ Mantes ainsi que le traitement de la gare de Rouen sont inscrits dans les premières priorités du scénario 2. La poursuite du projet jusqu'au Havre est inscrite dans les secondes priorités.



Légende : Carte réalisée d'après le scénario 2 « optimiste »
 (Source : Le Journal de Saône-et-Loire)

4. Haropa : la coopération entre les ports de l'axe Seine ¹⁹

Les ports de Paris, Grand Port Maritime de Rouen et Grand Port maritime du Havre se sont associés pour la réussite du projet de développement de la vallée de la Seine en créant, en janvier 2012, une structure commune : le groupement d'intérêt économique « Haropa ».

Ces ports ont uni leurs forces afin de proposer les solutions logistiques les plus pertinentes pour leurs clients. Haropa devient donc un interlocuteur unique pour les clients qui demandent une offre de service de bout en bout.

Le groupement ainsi créé permet d'aboutir à une façade maritime de premier plan :

- ✓ 1^{er} port pour le commerce extérieur de la France
- ✓ 1^{er} port français pour les conteneurs
- ✓ 1^{er} port fluvial européen pour le vrac
- ✓ 1^{er} port européen exportateur de céréales
- ✓ 1^{er} port français pour l'approvisionnement énergétique

Ce 5^{ème} ensemble portuaire nord européen est connecté à une offre maritime internationale et constitue la chaîne d'approvisionnement d'un bassin de vie de 25 millions de consommateurs. Haropa est la porte d'entrée maritime sur la région parisienne, 1^{er} marché de consommation français et 2^{ème} européen.

Depuis le 12 avril 2013, le port de Nogent-sur-Seine a signé une charte de partenariat avec le réseau Haropa.

Grâce à ce partenariat, « *Haropa peut espérer consolider l'attractivité de sa marque, élargir son hinterland et développer la pertinence de son offre logistique. En contrepartie, Nogent pourra bénéficier d'un effet levier pour soutenir le développement commercial et la promotion du port de l'Aube et améliorer fortement la connaissance des filières* »²⁰.

Le rapport publié le 27 juin par la commission « Mobilité 21 » considère la mise à grand gabarit de la Seine amont, entre Bray et Nogent-sur-Seine, comme un projet prioritaire à réaliser avant 2030, dans le scénario 2. Le premier ministre Jean-Marc Ayrault a confirmé, le 9 juillet 2013, que le deuxième scénario est celui retenu par le gouvernement.

« *Le projet de mise à grand gabarit de la Seine amont entre l'écluse de la Grande Bosse (à l'aval immédiat de Bray-sur-Seine) et les installations portuaires de Nogent sur Seine vise à étendre le réseau navigable à grand gabarit du bassin de la Seine, en aménageant un*

¹⁹ Source : www.haropaports.com

²⁰ Source : « De nouvelles perspectives pour les ports de Nogent », l'est-éclair, le 13 avril 2013.

tronçon de 27 kilomètres accessible aux péniches de classe Va (2500 tonnes, bateau de 110 m de long, 11,40 de large et 2,80 de mouillage) »²¹.

La commission Mobilité 21 considère que « *la réalisation de ce projet doit stimuler le développement économique local et répondre au-delà à une demande forte d'usage de la voie d'eau pour l'acheminement à destination de Paris et des ports de Rouen et du Havre de matériaux de construction, de produits agricoles ou encore de conteneurs* »²².

Il serait opportun que ce projet s'inscrive dans une dynamique de transformation des matières premières locales et traversantes.

²¹ Source : Mobilité 21, « Pour un schéma national de mobilité durable », Rapport au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche, page 53.

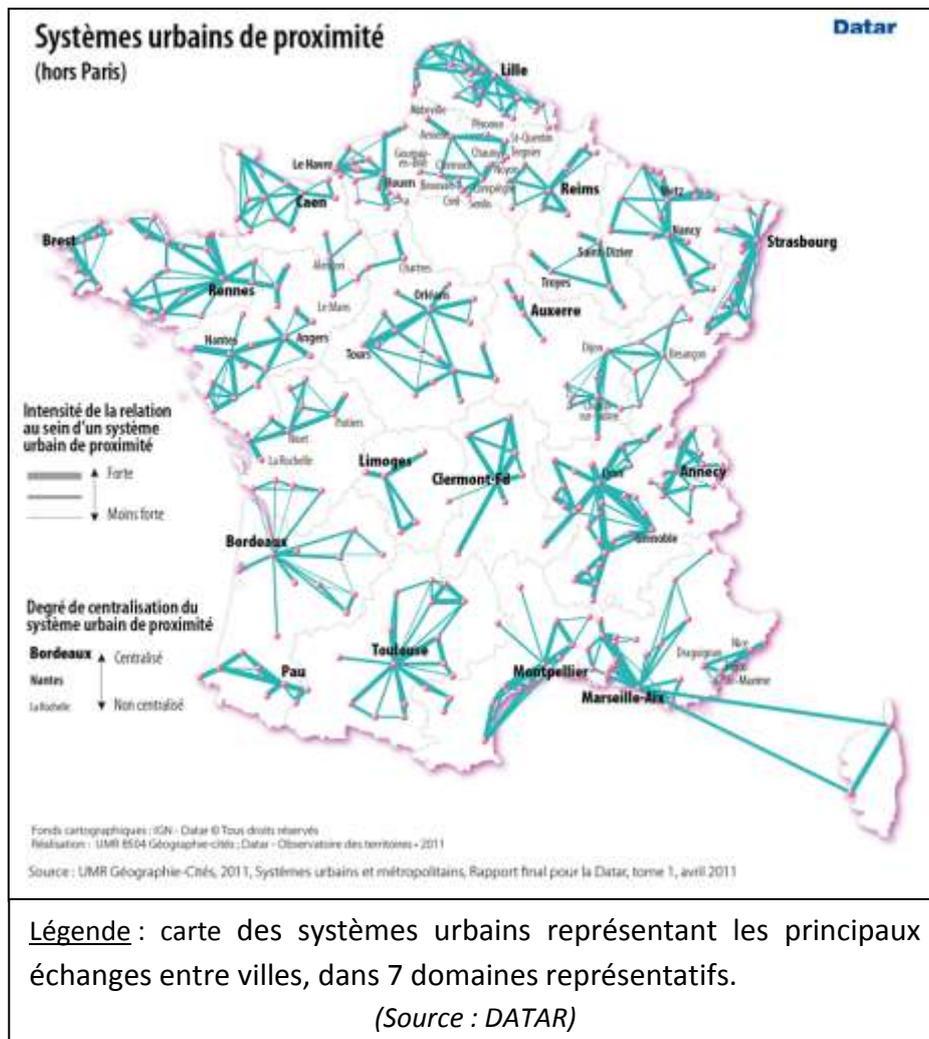
²² Source : Ibid.

III. Et la région Champagne-Ardenne ?

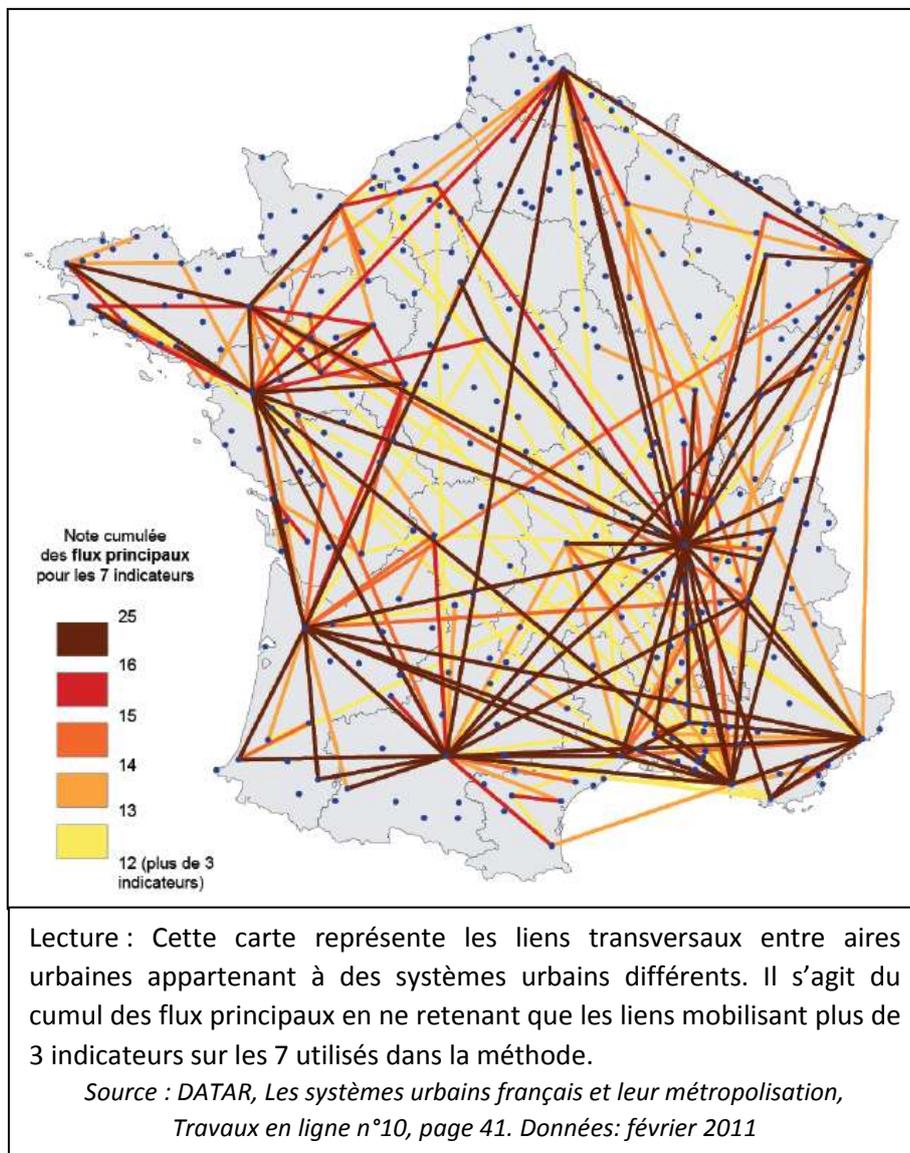
A. La situation actuelle de la région Champagne-Ardenne

1. Des territoires structurés par des flux de toute nature plus que par l'urbanisation

En région Champagne-Ardenne, deux systèmes urbains se dégagent nettement, un système Reims/Charleville-Mézières et un système Troyes/St Dizier/Chaumont. Ces deux systèmes ont peu ou pas de relations entre eux.



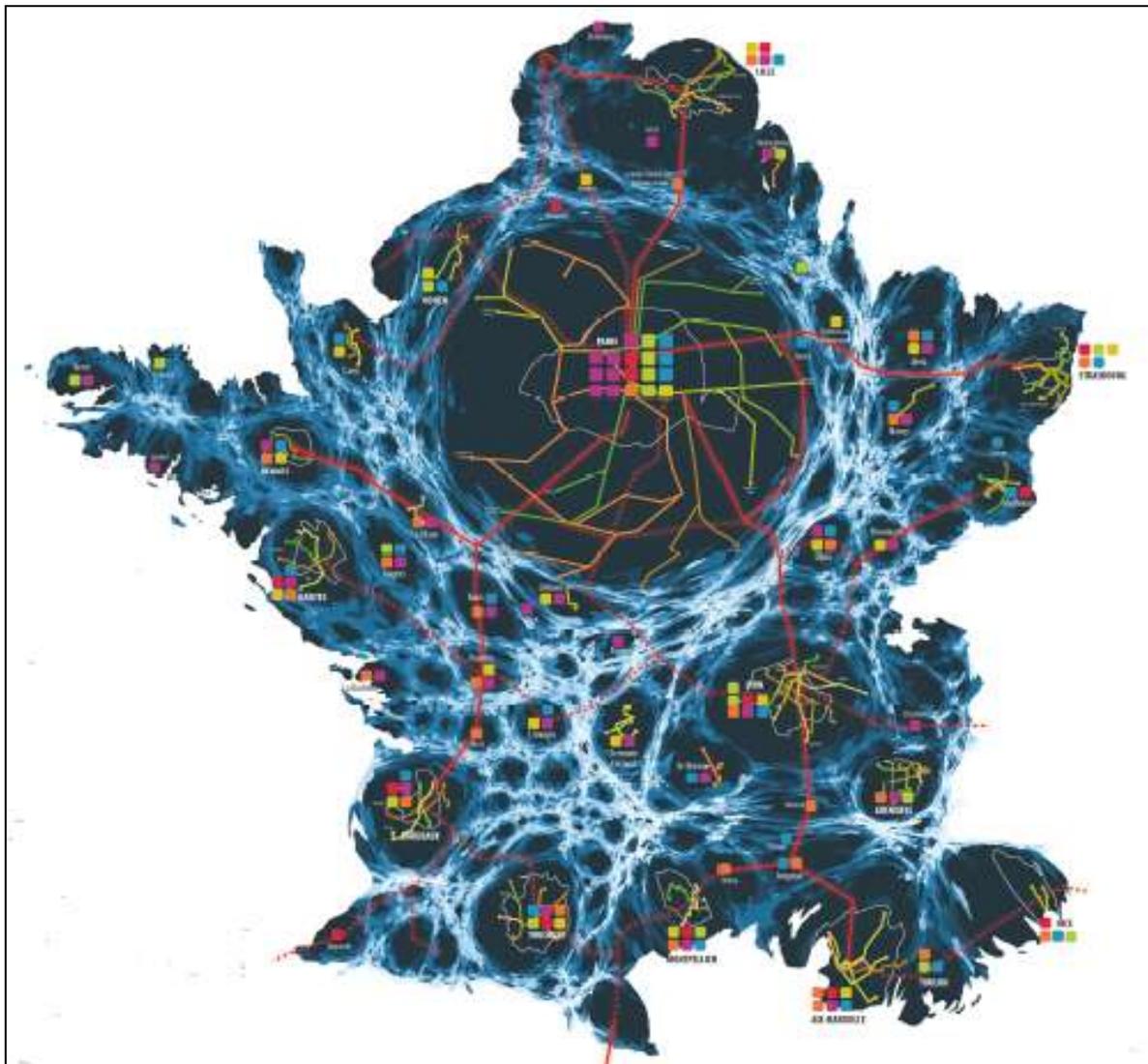
**La France des liens transversaux
(Liens entre les systèmes urbains de proximité – hors Paris)**



Commentaire de la carte :

Cette carte met en évidence un déficit important de liens entre les principales villes de la région Champagne-Ardenne et les villes des régions limitrophes (hors Paris). Seule la ville de Reims a des liens forts avec Lille et un peu moins intenses avec d'autres villes comme Strasbourg, Lyon ou Nice.

L'urbain métropolisé français dans la mondialisation



Reticularité

intra-métropolitain

Ligne de transport en commun en site propre (métro, tramways, RER)



inter-métropolitain

Ligne à grande vitesse

— existante ou cours de réalisation
 en projet (tracé indicatif)

A l'échelle de l'agglomération



Fonctions métropolitaines

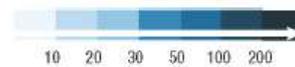
- **Economique** Pôle de compétitivité mondial ou à vocation mondiale
- **Connaissance** Pôle de recherche et d'enseignement supérieur (PRES) - Juin 2011
- **Culturelle** Opéra (membre de la réunion des opéras de France)
- **Politique** Capitale nationale et/ou préfecture de région

Connexion

- Aéroport dont le trafic est supérieur à 1 million de passagers en 2008
- Gare TGV dont le trafic est supérieur à 1 million de passagers en 2007 (aggloméré par commune)

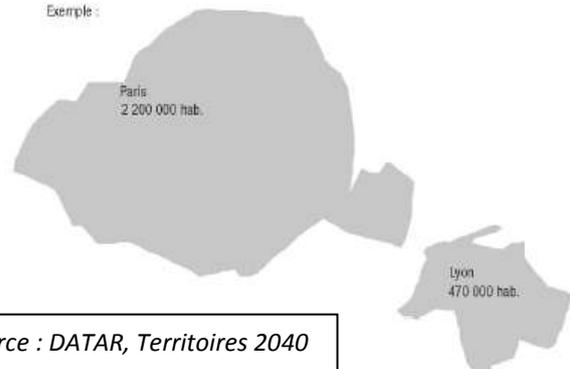
Urbanité

Nombre d'habitants par km²
 (exprimé par commune en 2006)



Nombre d'habitants
 (la surface des communes est proportionnelle à la population qu'elles portent en 2006)

Exemple :



Source : DATAR, Territoires 2040

Commentaire de la carte (page précédente) :

- La Champagne-Ardenne est touchée, pour partie, par la « diagonale du vide », allant du sud des Ardennes jusqu'à Clermont-Ferrand (surfaces blanches sur la carte). Cette diagonale est caractérisée par la faiblesse de la densité de population et par la quasi absence, sur cet axe, de villes ayant des fonctions métropolitaines,
- L'influence de la région parisienne crée aussi une zone circulaire de vide autour de celle-ci.

2. Une situation géostratégique contrastée

La région Champagne-Ardenne n'a aucune grande métropole « moteur de croissance » pour le territoire. Dans une analyse comparée des 357 aires urbaines fonctionnelles européennes inférieures à 200.000 habitants, Reims apparaît comme étant une « aire urbaine fonctionnelle à orientation agricole »²³.

La région Champagne-Ardenne se situe :

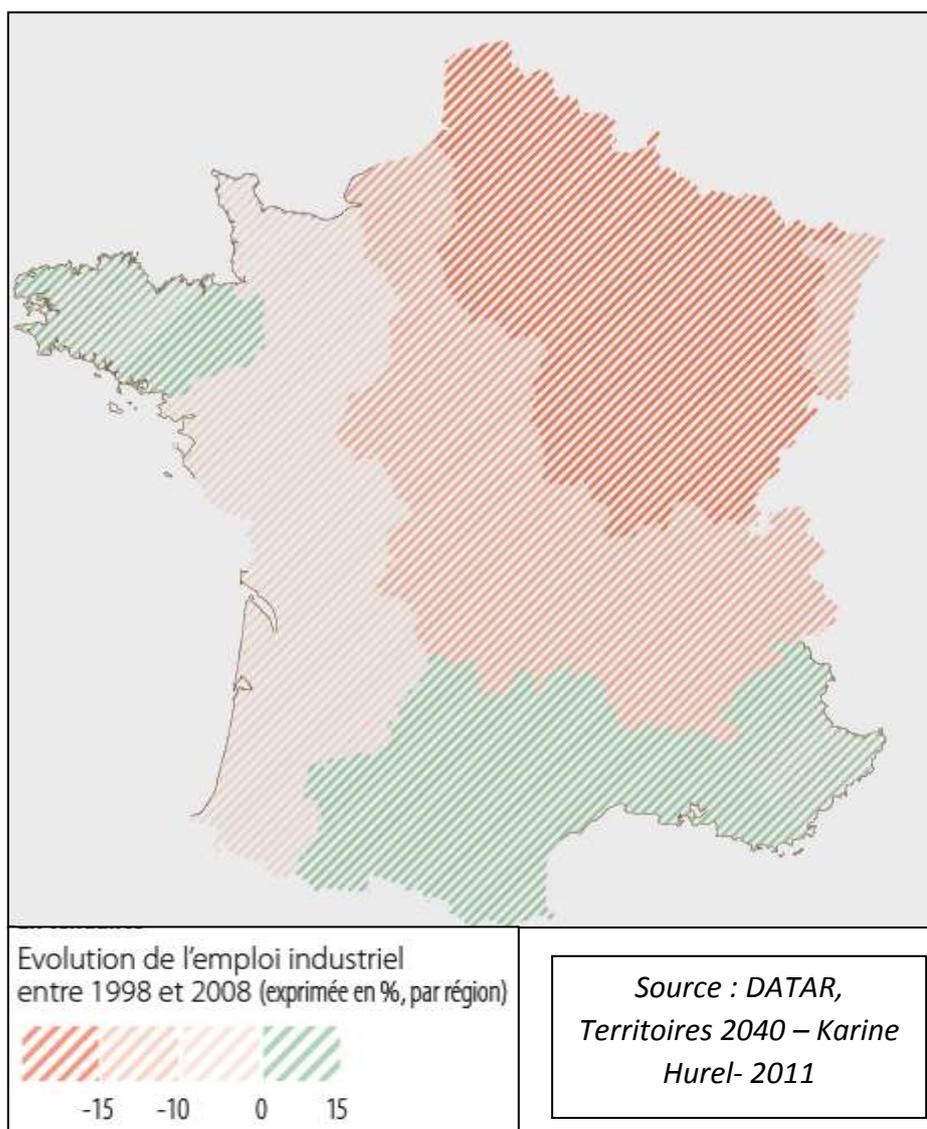
- Sous l'influence de l'agglomération parisienne, seule capitale européenne de rang mondial avec Londres.
- Entre les aires d'influence de la « métropole » lilloise et du sillon lorrain.
- Hors des grands réseaux d'infrastructures et des grands flux européens de marchandises.

3. De réelles faiblesses

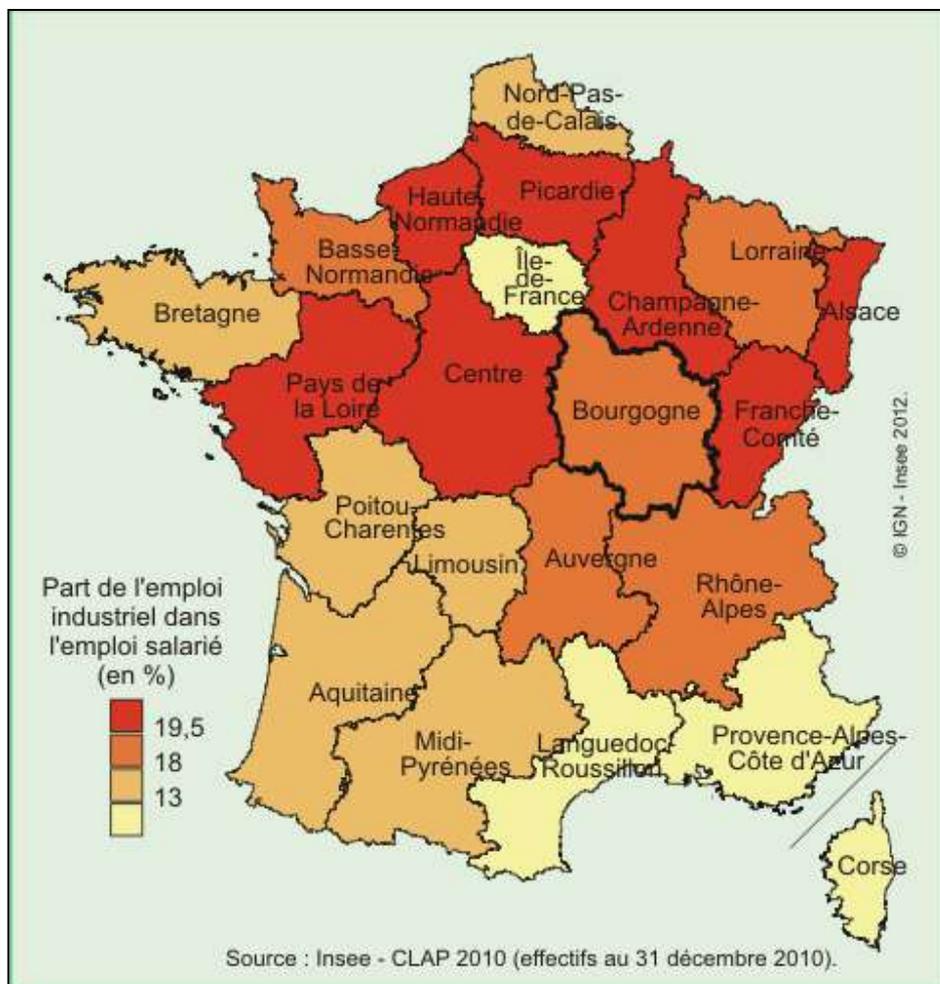
- De trop fortes concurrences territoriales au sein de l'espace régional. Il y a un manque évident de véritable unité entre acteurs, au sein de la région Champagne-Ardenne, cohérence pourtant indispensable pour être force de propositions et impulser des dynamiques. Il est urgent que les acteurs s'entendent pour qu'il y ait une réelle unité car la concurrence territoriale est malsaine et pousse finalement à un immobilisme qui n'est pas constructif,
- Une région étirée du nord au sud avec de fortes disparités géographiques,
- Une désindustrialisation importante du territoire.

²³ Source : Audition de Mme Eliane Dutarte, Chargée de mission « Île-de-France, région capitale » à la DATAR.

Évolution de l'emploi industriel entre 1998 et 2008



Part de l'emploi industriel dans l'emploi salarié



Source : Insee

Paroles d'acteur rencontré

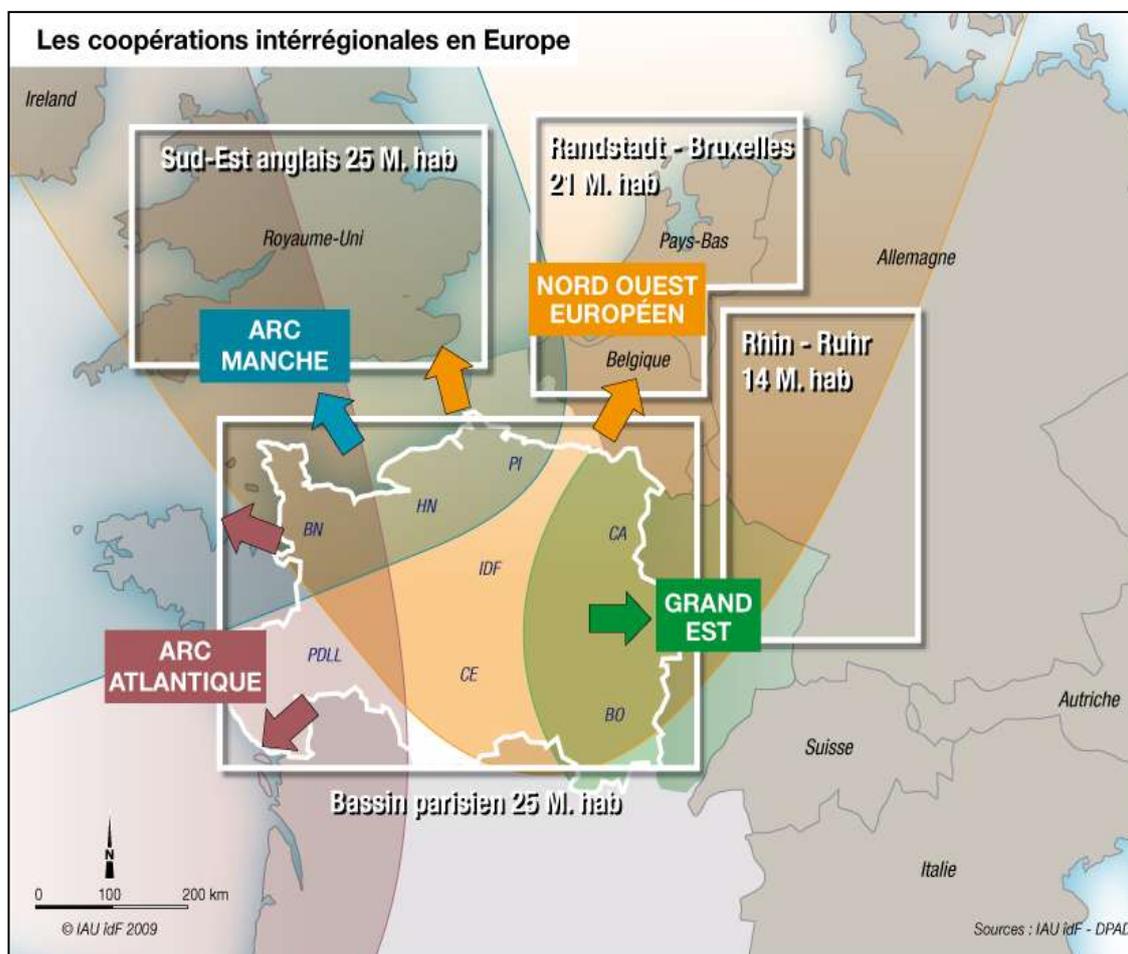
« Il faut que les autres territoires se développent et viennent ajouter leurs compétences à la performance francilienne. Si vous ne vous appuyez pas soit sur Paris, soit sur le sillon lorrain ou la métropole lilloise, alors il y aura quelque chose de raté ! ».

B. Les dynamiques à l'œuvre

1. Un Bassin parisien écartelé

Le Bassin parisien est une méga-région qui compte 24 millions d'habitants pour une superficie de 190 000 km². « Économiquement, il concentre 48% du PIB national et 42,5% des dépenses en Recherche et Développement »²⁴.

Néanmoins, le Bassin parisien doit s'intégrer dans des espaces de coopération pour pouvoir exister au niveau européen.

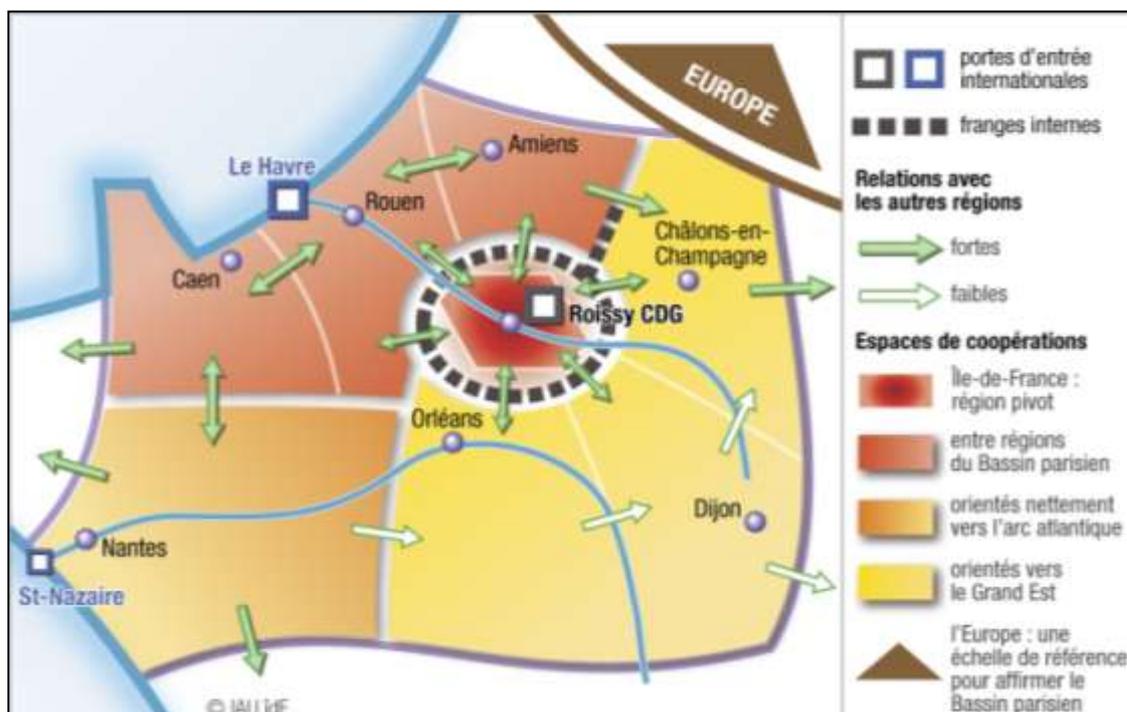


Légende : Un Bassin-parisien espace de savoir, de pouvoir, mais un territoire écartelé.

(Source : IAURIF)

²⁴ Source : La lettre d'information de l'association des villes du grand bassin parisien, n°3, mars 2013, page 6.

Le Bassin parisien dans les documents de planification



Légende :

- Bassin parisien éclaté, **un déficit d'appréhension des territoires interrégionaux.**
- Des espaces :
 - Sous tension plutôt que des espaces de projets,
 - Traversés (navetteurs, infrastructures, etc.) plus que recherchés,
 - Poreux,
 - En attente de traitement.

(Source : IAUIF)

2. L'axe Seine

Dans la lettre de mission du Premier ministre François Fillon, adressée à Antoine Rufenacht, Commissaire général pour le développement de la vallée de la Seine (CGDVS), François Fillon indique que « *le projet de Grand Paris c'est penser l'avenir de Paris dans le cadre d'une stratégie nationale d'aménagement et de développement des territoires qui s'appuie sur un atout historiquement négligé : son potentiel maritime. C'est le choix stratégique de penser Le Havre comme le port du Grand Paris et la Seine comme l'axe nourricier autour duquel la métropole a vocation à s'ordonner* »²⁵.

A la suite du travail mené par le CGDVS, celui-ci a présenté en février 2012 un rapport au Premier ministre dans lequel il présente ce que doit être, pour lui, le deuxième acte du Grand Paris, à savoir penser la métropole à une nouvelle échelle en s'appuyant sur « *le développement de la vallée de la Seine et des grands ports maritimes. La Seine est l'axe majeur autour duquel la métropole parisienne doit désormais s'ordonner, comme la réponse de l'architecte Antoine Grumbach, lors de la consultation internationale sur l'avenir du Paris métropolitain en juin 2008, l'a mis en évidence* »²⁶.

Afin de traduire cette ambition dans les faits, dans le but de renforcer le rayonnement de la métropole parisienne, Antoine Rufenacht a proposé les cinq axes stratégiques suivants :²⁷

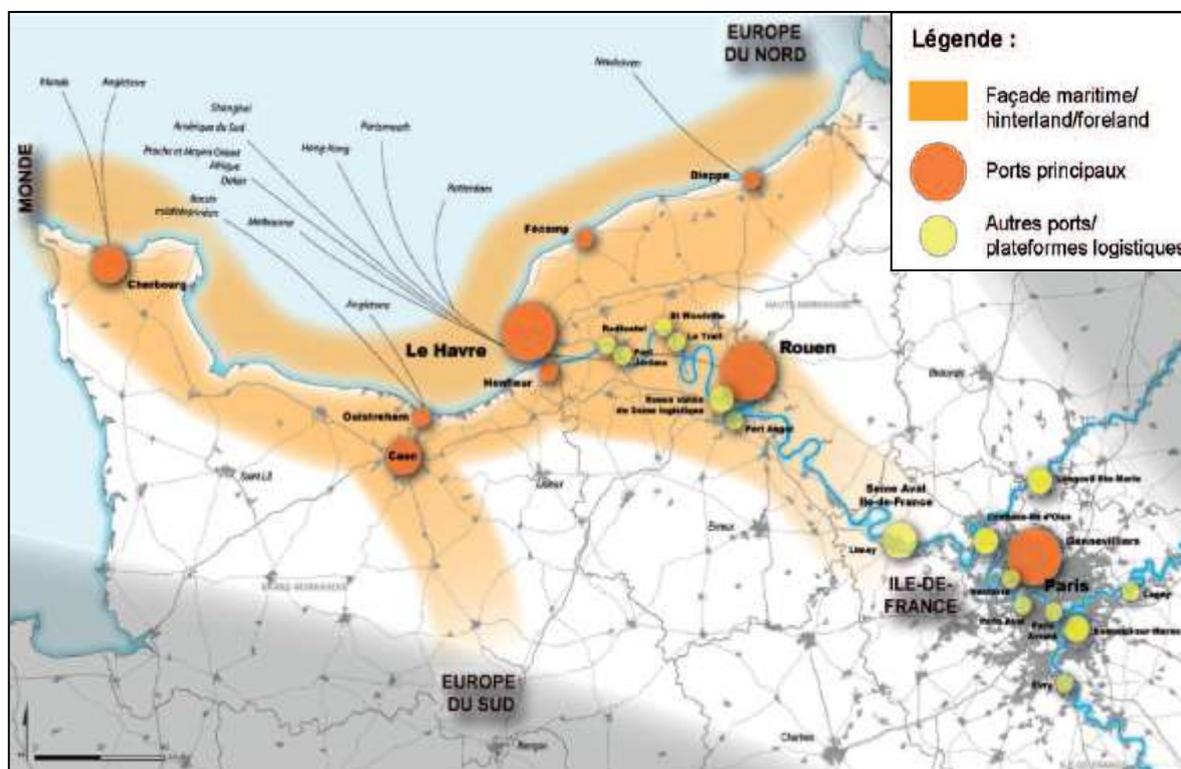
- **Réaliser le « Seine Gateway »** (sur le modèle du « Thames Gateway » londonien).
 - Faire que le système portuaire et logistique de la vallée de la Seine devienne une des principales portes d'entrée et de sortie de l'Europe du Nord Ouest, à l'image du port d'Anvers et de son arrière-pays.
 - Développer les activités logistiques et industrielles tirant parti de l'offre de transport de la vallée de la Seine.
 - Favoriser la montée en gamme des activités logistiques par l'innovation, la formation et la recherche.

²⁵ Source : Lettre de mission du Premier ministre, François Fillon, adressée à Antoine Rufenacht, Commissaire général pour le développement de la vallée de la Seine, le 24 mai 2011.

²⁶ Source : Le Commissaire général pour le développement de la vallée de la Seine, rapport au Premier ministre, février 2012.

²⁷ Source : Le Commissaire général pour le développement de la vallée de la Seine, rapport au Premier ministre, février 2012.

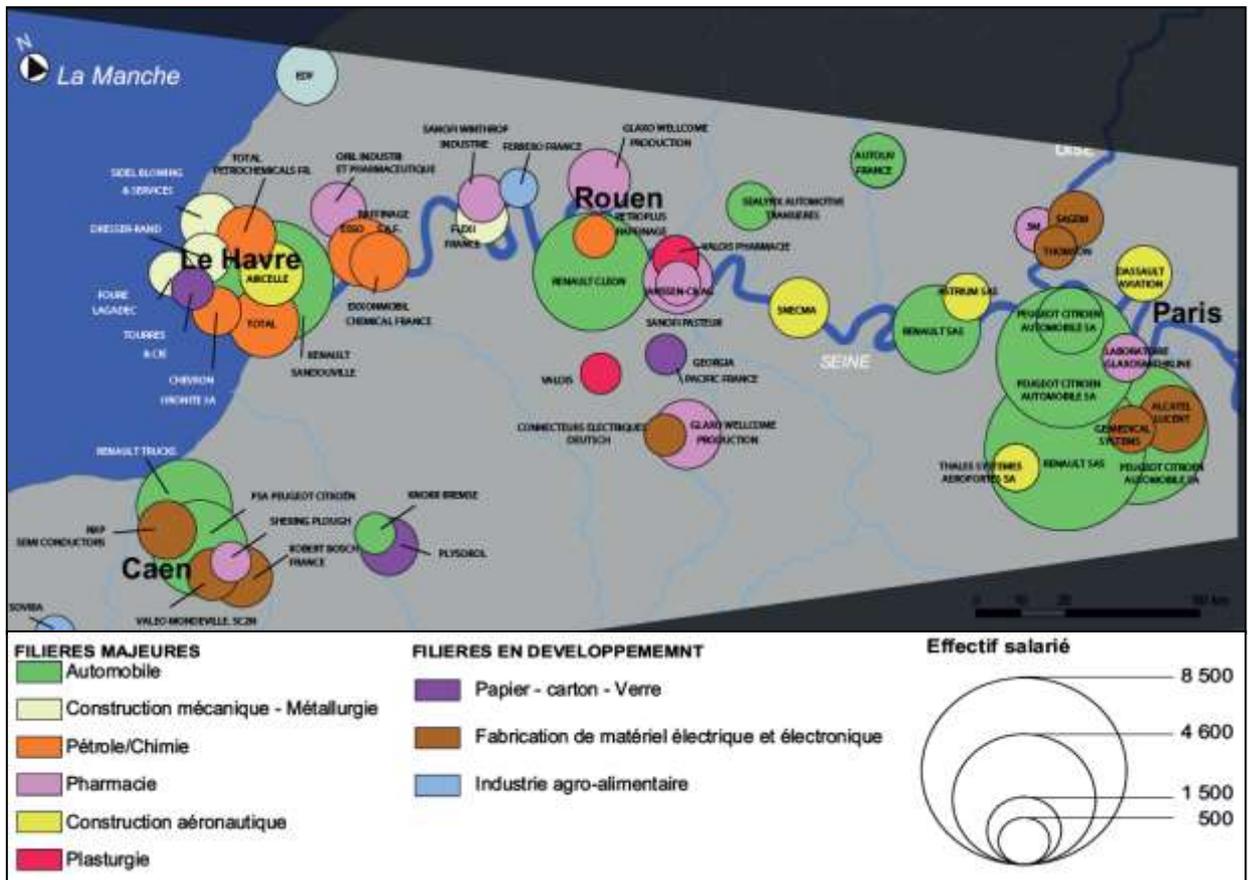
La Normandie : façade maritime de la métropole parisienne



Source : Paris-Rouen-Le Havre-Axe Seine, Les données essentielles, coopération des agences d'urbanisme (APUR-AUCAME-AUDAS-AURBSE-AURH-IAUIDF)

- **Constituer une métropole équilibrée.**
 - S'appuyer sur les projets territoriaux des pôles d'attractivité, tout en gardant à l'esprit l'équilibre des territoires. La ligne ferroviaire nouvelle Paris-Normandie (LNPN) doit notamment jouer un rôle fondamental, permettant de mettre les agglomérations de la vallée de la Seine en réseau.
- **Faire de la vallée de la Seine un laboratoire de réindustrialisation et de sortie de crise.**
 - En dépit d'un déclin industriel qui ne l'a pas épargnée, la vallée de la Seine est, aujourd'hui encore, une terre industrielle de premier plan où des secteurs d'activité industriels majeurs, historiquement implantés sur ce territoire (les énergies, la chimie et la pétrochimie, l'automobile, l'aéronautique, etc.), continuent de fournir 20% de l'emploi industriel de France métropolitaine et un quart des effectifs de la chimie.

Seine Production Valley Établissements industriels de plus de 500 salariés



Source : Paris-Rouen-Le Havre-Axe Seine, Les données essentielles, coopération des agences d'urbanisme (APUR-AUCAME-AUDAS-AURBSE-AURH-IAUIDF)

- **Faire de la vallée de la Seine un laboratoire de développement durable.**
 - La vallée de la Seine pourrait devenir une vitrine de développement durable et la première région mondiale à s'être engagée dans la démarche préconisée par la norme ISO 26000, relative à la responsabilité sociale des organisations.
 - La nécessité d'une vision et d'une politique globales à l'échelle de l'ensemble de la vallée de la Seine concernant les richesses et les ressources naturelles (eau, qualité des paysages, agriculture durable).
- **Faire émerger une culture partagée sur l'ensemble du territoire.**
 - Possibilité d'accorder un label « musée d'Orsay » à trois musées riches en œuvres impressionnistes (musée Malraux au Havre, musée des Beaux-arts à Rouen, musée Eugène Boudin à Honfleur).
 - Possibilité d'inscrire les villes du Grand Paris dans les réseaux de coopération culturelle internationaux et européens.

- Une exposition internationale sur la métropole de demain, organisée, d'ici à 2020, sur le thème de la nouvelle échelle métropolitaine au XXI^{ème} siècle. Ce pourrait être une exposition universelle de nouvelle génération, permettant de montrer au monde la volonté nationale d'être aux avant-postes de la réflexion et de la mise en œuvre d'une nouvelle génération de capitale mondiale.
- D'autres axes comme, par exemple, encourager l'événementiel, construire une identité forte du Grand Paris, des projets culturels dans les gares, les friches, etc.

A noter que, en novembre 2012, le Premier ministre Jean-Marc Ayrault a supprimé le commissariat général pour le développement de la vallée de la Seine, dirigé par l'ancien maire du Havre, Antoine Rufenacht.

Un décret du 22 avril 2013 crée un délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine. Placé auprès du Premier ministre, celui-ci prépare, anime et coordonne les travaux du comité directeur pour le développement de la vallée de la Seine. En conseil des ministres, le 24 avril 2013, François Philizot a été nommé à ce poste. Il est chargé de définir les conditions d'élaboration du schéma stratégique pour l'aménagement et le développement de la vallée de la Seine.

(Source : www.grandeseine2015.fr)

IV. Des enjeux stratégiques pour la Champagne-Ardenne dans le Bassin parisien

A. La Champagne-Ardenne, des atouts pour le Grand Paris

1. Des points d'appuis à développer

Constat

Le CESER est interpellé par ce qui est envisagé dans le cadre du Grand Paris, à savoir centrer le développement économique uniquement le long de l'axe de la Seine, de Paris au Havre, sans se préoccuper des liens à créer avec les régions situées à l'Est de l'agglomération parisienne. Il y a là un véritable risque « d'aspirateur » économique vers l'ouest.

Ce risque est d'autant plus vrai que tout le grand Ouest se porte plutôt bien, en tout cas mieux que la région Champagne-Ardenne. Le Grand Paris pourrait donc avoir pour effet de provoquer une accélération de ce dynamisme vers l'Ouest, aux dépens des territoires situés à l'Est de Paris. Le développement de l'Île-de-France vers l'ouest est naturel. Pour autant, l'Île-de-France doit fonctionner avec une armature urbaine nationale.

Paroles d'acteur rencontré

« Sans politique volontariste d'équilibre des territoires, la Champagne-Ardenne aura du mal à s'en sortir. Aujourd'hui, la DATAR ne cherche plus à équilibrer les territoires. On se situe plutôt dans une logique consistant à aider ceux qui s'en sortent. Favoriser certains territoires plus que d'autres ne me paraît pas sérieux ».

Les leviers à actionner

▪ Des processus endogènes à mettre en place.

Il est nécessaire de s'appuyer sur les dynamiques émergentes de la région Champagne-Ardenne pour impulser une dynamique générale. Il s'agit d'un travail sur le long terme. Une fois cette dynamique enclenchée, des partenariats pourront se nouer. Il est indispensable que la dynamique provienne du territoire champardennais lui-même :

- Les pôles de compétitivité : IAR, Materialia. Le secteur de l'agro-industrie est l'un des axes sur lequel doit reposer le développement économique de la Champagne-Ardenne,
- Le Cluster NOGENTECH et ses entreprises de premier plan adossées à des savoir-faire industriels (mise en réseau, complémentarité, savoir-faire),
- L'Université de technologie de Troyes : une des trois Universités technologiques de France (rayonnement national et international),
- La domomédecine (Altran, Axon' cable)
Des projets pilotes sont en cours et portés par l'entreprise Altran.
Par exemple, le territoire d'expérimentation du projet Picado 2 comprend les zones urbaines d'Île-de-France et des zones rurales de Champagne-Ardenne. La Région Champagne-Ardenne, aux cotés de la Région Île-de-France et de la Mairie de Paris participe à ce projet de 5,5 millions d'euros. L'entreprise Axon'cable, basée à Montmirail, participe également à Picado 2. L'Académie des technologies rédige actuellement le cahier des charges d'un futur projet qui sera déployé pour 10 000 patients en Île-de-France et en Champagne-Ardenne.

▪ Les infrastructures de transport : un potentiel sous-utilisé

- Connexions de points stratégiques aux réseaux ferroviaires,
- Utilisation du réseau fluvial (ports de Givet et de Nogent-sur-Seine notamment),
- Le développement de l'aéroport Paris-Vatry,
- Mise à deux fois deux voies de la route nationale 4, de Vitry-le-François à Paris,
- Modernisation de la ligne 4 et son maintien dans le réseau des trains d'équilibre du territoire (TET).

▪ **Tourisme et économie résidentielle**

- Le tourisme doit être un véritable axe de développement, générateur d’emplois localement (gisement potentiel de public : 12 millions d’habitants)
 - ✓ Tourisme de mémoire (réalité augmentée²⁸, circuits de visite)
 - ✓ Tourisme de patrimoine²⁹
 - ✓ Tourisme vert et de loisirs, autour des deux arcs naturels et identitaires suivants :
 - Les grands lacs (lac du Der et lacs de la Forêt d’Orient) et le pays d’Othe,
 - Le massif d’Ardenne, la Montagne de Reims et la côte des Blancs.

- L’économie résidentielle, une piste à ne pas négliger : à ce titre, une récente étude réalisée pour le compte de la DATAR révèle que le département des Ardennes est particulièrement plébiscité par les touristes recherchant un cadre accueillant pour des vacances à la campagne. Ils recherchent avant tout des activités, des services de proximité et ils veulent « consommer » le territoire (AOC, paysages, etc.).

▪ **S’appuyer sur le secteur agricole**

- Accompagner la production agricole régionale pour faire en sorte que le fruit de celle-ci puisse continuer à alimenter l’agro-industrie, qu’il s’agisse du domaine agro-alimentaire ou non alimentaire (agro-ressources, agro-matériaux, etc.),
- Diversifier les productions agricoles pour subvenir aux besoins de l’Île-de-France en produits maraichers (circuits de proximité),
- Considérer le Champagne comme un fleuron à partir duquel doivent pouvoir se développer des activités connexes créatrices de richesse.

²⁸ Principe de la réalité augmentée : des informations sont ajoutées à notre perception du réel pour créer une nouvelle réalité « augmentée », entre le monde réel et le monde virtuel, dans le but de nous divertir, de nous aider dans le quotidien, etc. Cette technologie s’intègre dans notre environnement au travers des supports visuels tels que des tablettes, smartphones pour superposer des images de synthèse à notre perception de la réalité en temps réel. Source : www.larealiteaugmentee.info

²⁹ Cf. Rapport du CESER intitulé : Développer le tourisme de patrimoine en Champagne-Ardenne, Une région d’histoire tournée vers l’avenir.

▪ Une région interface : activer des interactions

La Champagne-Ardenne est une région située dans un vide mais à proximité d'importantes zones économiques. Tout l'enjeu est de faire en sorte que cette région devienne l'interface entre le Grand Est (Luxembourg, sillon lorrain, etc.) et le Bassin parisien.

Une région située :

- à proximité de PARIS / Île-de-France : 1er bassin de consommation européen,
- non loin de la « dorsale européenne » et de sa partie la plus riche :
 - ✓ au Nord (ports du Range, Luxembourg),
 - ✓ à l'Est (l'Allemagne via Strasbourg),
- à « mi-chemin » entre les ports du Nord (Anvers, Rotterdam) et le couloir rhodanien, puis l'Italie.

Pour que la région puisse réellement bénéficier au mieux de cette situation d'interface, il semble nécessaire que les acteurs champardennais renforcent et développent de nouveaux partenariats avec leurs voisins (Picardie, métropole Lilloise, Belgique, Luxembourg/sillon mosellan, nord de la Bourgogne/ Île-de-France). Il paraît évident que la région Champagne-Ardenne ne peut s'en sortir qu'en réfléchissant large (partenariats avec d'autres régions, métropoles), pas uniquement avec le Grand Paris. La localisation peut être un atout à condition qu'il y ait une stratégie pour actionner des leviers.

Paroles d'acteur rencontré

« Je ne crois pas que vous deviez vous rattacher au Grand Paris. On est riche de ce que notre territoire recèle et non pas parce que l'on est situé à côté d'une autre région. Il ne s'agit pas de faire des compromis avec les territoires limitrophes mais plutôt de trouver des cohérences, des échanges gagnants/gagnants ».

Forces

- La **faible densité de population** peut être une force, la région disposant ainsi d'espaces disponibles pour l'expansion de la métropole parisienne. C'est une région riche de territoires non saturés aux potentialités diverses. L'ouverture vers l'Est peut et doit passer par la Champagne-Ardenne. De plus, les terres agricoles dont dispose la région font d'elle une des premières à fournir autant de produits issus du sol.
- La **problématique eau** : l'agglomération parisienne est fortement dépendante de ses bassins-versants amont, déjà maîtrisés pour partie par les lacs-réservoirs situés en

Champagne-Ardenne et représentant une réserve d'un peu plus de 800 millions de m³, sans que cela soit accompagné d'une solidarité de l'aval vers l'amont (gestion des volumes d'eau, investissements, etc.). Même si ce point ne fait pas partie des compétences de la Région, il semble important que celle-ci puisse faire valoir son rôle de réservoir d'eau d'une partie du Grand Paris.

- **Le TGV** : sans effet automatique avéré sur le développement et la croissance (activateur et non moteur).
- Le **vignoble**, est une réelle force de la région Champagne-Ardenne.
- Les **espaces naturels** de Champagne-Ardenne sont une véritable richesse de la région. Il s'agit de sites reconnus et recherchés, susceptibles d'attirer de nombreux touristes originaires du Grand Paris ou du Bassin parisien et à la recherche d'un « tourisme vert ». La région compte de nombreuses zones protégées, des espaces reconnus pour leur biodiversité remarquable ainsi que trois Parcs Naturels Régionaux (PNR) et un futur parc national des forêts de Champagne et Bourgogne.
- Des **sites remarquables** et historiquement reconnus, fondateurs de l'histoire de France.

Paroles d'acteur rencontré

« Vous êtes dans un vide mais il y a des leviers. C'est à partir de vos pépites qu'il faut travailler. Ce sont des stratégies de niches dans tous les domaines ».

2. Quelle place pour l'aéroport Paris-Vatry dans le Bassin parisien ?

Données générales sur le trafic aérien

Les aéroports parisiens concentrent 70 % de parts de marché de l'aérien au niveau national. Ceci s'explique par le fait que la France ne dispose pas de grandes métropoles régionales. Paris reste la première ville de congrès au niveau mondial et une des toutes premières villes touristiques. L'Île-de-France représente 12 millions de clients potentiels tandis que le reste du territoire national est occupé par des villes insuffisamment fortes par rapport aux autres villes européennes.

Le trafic aérien est atone en 2012 avec + 1 % de croissance. En général, en France, le taux de croissance du trafic aérien est le double du taux de croissance du PIB national.

Pour l'année 2012, Aéroports de Paris représente 88 % du trafic fret des aéroports métropolitains contre 12 % pour les aéroports de province.

La création d'un 3^{ème} aéroport ex nihilo

Il semble que le 3^{ème} aéroport, envisagé dans les années 90, a peu de chance de voir le jour à moyen terme. L'importance des dépenses liées à la création de la plateforme aéroportuaire elle-même (12 milliards d'euros environ) auxquelles s'ajoutent celles liées aux infrastructures de desserte renvoie à un investissement lourd. Cependant, si besoin, la solution pourrait être d'utiliser un aéroport existant mais sous-utilisé, à condition que celui-ci soit bien connecté par des infrastructures de transport performantes.

Comparaison Paris-Vatry / Beauvais-Tillé

L'aéroport de Beauvais-Tillé, situé à environ 70 kilomètres de Paris et relié à l'agglomération parisienne par un service de navettes routières qui effectuent le trajet en 1h15³⁰. Cet aéroport, spécialisé sur les vols low cost, propose 60 destinations et a enregistré au cours de l'année 2012 une fréquentation de 3 862 550 passagers, contre 87 750 pour l'aéroport Paris-Vatry³¹. Le trafic de l'aéroport de Beauvais-Tillé est tiré par la compagnie aérienne Ryanair. Néanmoins, les capacités de développement de l'aéroport sont limitées par la présence d'une seule piste, sans possibilité d'extension, et par les nuisances sonores causées par les avions aux populations riveraines de l'infrastructure.

Paroles d'acteur rencontré

« La plateforme aéroportuaire de Vatry peut être utile si les aéroports parisiens sont saturés, or ils ne le sont pas. Orly est d'ores et déjà limité en volume mais Roissy a de la marge. L'aéroport de Roissy Charles de Gaulle représente 86 000 emplois directs et 150 000 emplois induits ».

Paris-Vatry trafic fret/passager

La piste de l'aéroport Paris-Vatry, l'une des plus longues d'Europe (3860 mètres), permet à n'importe quel type d'avion d'atterrir à Vatry, y compris les gros porteurs. L'aéroport est ouvert au trafic international 24h/24 et 7j/7. En effet, la très faible densité de population à proximité de la piste n'oblige pas à des restrictions sur les vols de nuit et sur le volume des émissions sonores. Dans les années 90 la croissance du transport de fret international (entre

³⁰ Source : www.aeroportbeauvais.com

³¹ Source : Résultat d'activité des aéroports français en 2012, Union des aéroports français.

7 et 12 % par an) permettait d'envisager la création d'une nouvelle infrastructure complémentaire aux aéroports parisiens avec un objectif : atteindre 150 000 tonnes annuelles de fret aérien à l'horizon 2010. La plateforme aéroportuaire est la propriété du Conseil général de la Marne.

En 2011, l'aéroport a traité 8 372 tonnes de fret. Avec l'ouverture d'une ligne régulière entre Chengdu (Chine) et Paris-Vatry, à partir du 28 mars 2012, le directeur général de l'aéroport, Gilles Darriau, espérait « un trafic de 25 000 tonnes en 2012 »³². Cependant « la chute du volume de fret échangé entre la Chine et l'Europe, en dépit de très bons coefficients de chargement initiaux, a entraîné une suspension sine die de la seule ligne régulière cargo de Paris-Vatry. L'aéroport a donc terminé l'année 2012 sur une progression de seulement 6 %, à 8 849 tonnes »³³.

Selon M. Didier Hamon, Secrétaire général du groupe ADP, « *il est certain, que s'il y a du trafic passager, alors le fret peut se développer à Vatry. En revanche, s'il n'y a qu'une activité fret, cela n'attire pas le trafic passager* ». Entre 2011 et 2012 le trafic passager low cost de l'aéroport Paris-Vatry a progressé de 74,2 %.

Caractéristiques du transport aérien

- Un avion ne peut que très rarement être rempli à 100 % de passagers en correspondance, tout comme il ne pourra être occupé à 100 % de passagers locaux.
- Les compagnies des pays du Golfe, en revanche, transportent surtout des passagers « qui connectent ». Ces compagnies se sont concentrées sur ce modèle et peuvent proposer des prix bon marché grâce à une main d'œuvre peu chère et un prix du carburant moins cher qu'en Europe.
- Les compagnies aériennes traditionnelles ont besoin de connexion. « *Aujourd'hui, Vatry c'est du point à point non connecté* »³⁴. En Europe, c'est Paris qui dispose des plus grandes opportunités de connexion.
- Il n'y a pas de grands aéroports sans grandes compagnies aériennes basées sur ces aéroports. La compagnie Air France représente plus de la moitié du chiffre d'affaire aéronautique d'ADP.

³² Source : « L'aéroport de Paris-Vatry enrayer la chute de son trafic fret », www.wk-transport-logistique.fr

³³ Source : « Paris-Vatry une année d'espoirs déçus dans le fret aérien », www.wk-transport-logistique.fr

³⁴ Source : Audition de M. Didier Hamon, Directeur du Développement Durable au sein du pôle aménagement et développement d'Aéroports de Paris (ADP), le 17 mai 2013.

Les axes de développement pour Paris-Vatry

- Développer le trafic fret en s'appuyant sur le trafic passager.
- Approcher des compagnies aériennes pour développer, à partir de Vatry, des vols low-cost intercontinentaux (gros marché potentiel).
- Garder à l'idée le fait que Vatry pourrait être, en quelque sorte, un 3^{ème} aéroport possible même s'il est difficile d'en prévoir l'échéance.
- Conclure un partenariat avec d'autres aéroports pour les déroutements de vols.

Certains acteurs rencontrés ont estimé que l'aéroport de Vatry est trop proche de Paris pour pouvoir se démarquer et ainsi connaître une véritable croissance de son trafic. Cependant, l'implantation géographique de l'aéroport, à proximité de la région parisienne, est aussi un atout indéniable pour augmenter le trafic de l'aéroport, qu'il s'agisse du flux de fret ou du flux de passagers.

La position d'Aéroports de Paris

Dans un courrier adressé au Président du CESER, le 18 juillet 2013, au sujet de la réflexion menée par ADP sur l'avenir de l'aéroport de Paris-Vatry, Monsieur de Romanet, PDG d'Aéroports de Paris, estime que, *« incontestablement, Paris-Vatry est un équipement structurant du grand bassin parisien. Ses atouts sont nombreux et identifiés »*. Néanmoins celui-ci précise que *« la situation actuellement traversée par l'économie du transport aérien ne permet pas d'engager, pour l'immédiat, Aéroports de Paris dans un projet difficilement compatible avec nos propres contraintes et celles de nos clients »*. Par conséquent, si l'idée d'une collaboration future entre ADP et Paris-Vatry n'est pas écartée par Monsieur de Romanet, celui-ci considère *« qu'à la fin de la présente décennie, période qui correspond à l'échéance de la délégation de service public en vigueur, le contexte sera favorable à une prise de décision engageant l'avenir, avec une bonne vision de l'évolution du trafic aérien pour les années 2020 à 2030 »*.

Les possibilités de la Région pour agir

A ce jour, la Région participe à la promotion de l'aéroport de Vatry via une aide accordée à l'association Aéroport Paris-Vatry Project (APVP), au départ non destinée à s'inscrire dans le temps, mais renouvelée en 2013 pour un montant de 1,3 M€.

La plateforme aéroportuaire de Vatry est un équipement régional structurant, d'intérêt national et international à moyen terme, lorsque les aéroports parisiens seront en voie de saturation.

Le constat fait par ADP révèle qu'il est crucial que l'aéroport de Vatry soit desservi par une infrastructure permettant d'opérer une liaison directe avec la région parisienne. La desserte de l'aéroport de Vatry est un point important sur lequel la Région devra réfléchir si le trafic de l'aéroport se développe. L'exemple de l'aéroport de Beauvais, relié à Paris par des navettes routières, est à ce titre un exemple intéressant.

3. Pour un axe ferroviaire structurant nord-sud

Enjeux et priorité identifiés par le CESR en 2009

Dans son rapport intitulé « *Quel axe ferroviaire structurant Nord-Sud pour la Champagne-Ardenne ?* », adopté le 23 janvier 2009, le CESR a clairement identifié l'axe Le Havre/Dijon (Le Havre / Amiens / Tergnier/ Reims / Châlons-en-Champagne / Saint-Dizier / Culmont-Chalindrey / Dijon) comme une priorité pour le trafic fret, dans le but d'inscrire le réseau ferroviaire régional existant dans le réseau des grands corridors nationaux et européens.

Cet axe permet la liaison entre Le Havre et le sillon rhodanien, via la Champagne-Ardenne.

Les enjeux identifiés par le CESR pour l'avenir de la région étaient les suivants :

- Intégrer le réseau ferroviaire régional dans les grands corridors de fret,
- Ouvrir le réseau ferré régional sur les ports maritimes, en particulier celui du Havre, et les ports européens de la mer du Nord,
- Accompagner la croissance des trafics conteneurs,
- Proposer une alternative et une offre modale complémentaire à la route.

Le port du Havre : une porte d'entrée majeure

Données générales

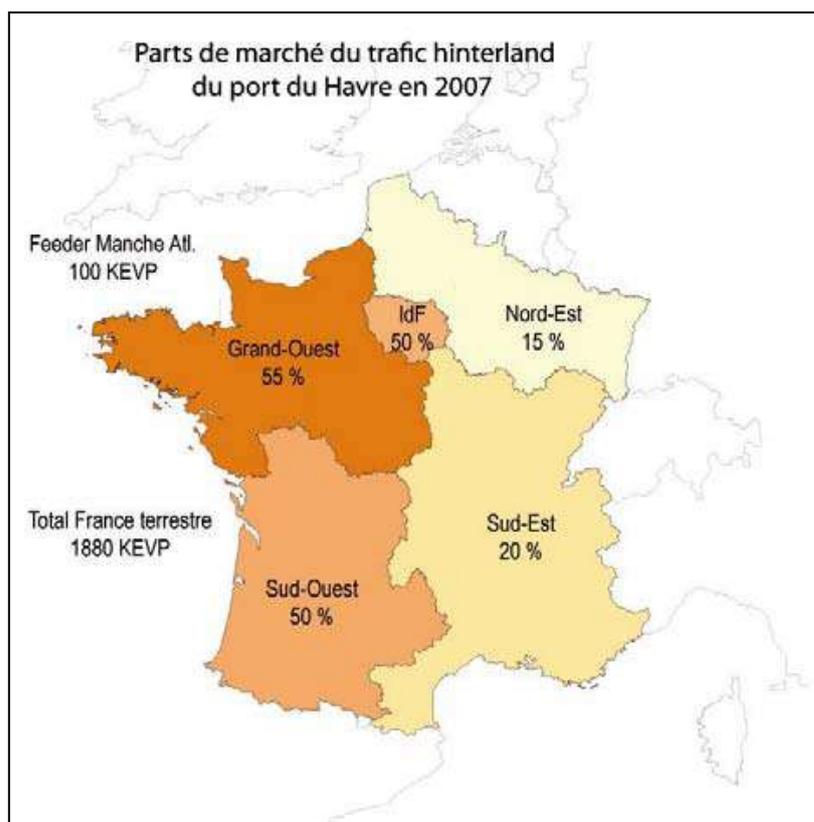
Le port du Havre est le 2^{ème} port de France et dispose de bonnes capacités nautiques. Son développement est axé principalement sur le trafic conteneur. Au cours de l'année 2012, les flux conteneurisés ont représenté la première catégorie de trafic avec 36 % du tonnage total du port et ont progressé de 5 % en tonnage et de 4 % en nombre d'équivalents vingt pieds (EVP). Pour l'année 2012, 63 millions de tonnes de marchandises ont été manutentionnées, dont 2,3 millions de tonnes en conteneur. « *Au cours des quatre premiers mois de l'année 2013, le port du Havre a stabilisé son trafic par rapport à la même période de*

2012. Les conteneurs, portés par le développement de l'armateur MSC à « Port 2000 », continuent leur progression, avec une hausse de 5,5 %. Le port se fixe pour objectif de passer la barre des 3 millions de tonnes en conteneur »³⁵. L'objectif pour 2020 étant fixé à 5 millions de tonnes.

Le mode routier représente plus de 80 % des post-acheminements depuis le port du Havre. Il y a donc une nécessité de développer les modes alternatifs que sont le fluvial et le ferroviaire, afin d'améliorer l'accès à l'hinterland. Les travaux en cours devraient permettre d'ouvrir le terminal trimodal (maritime-fer-fluvial) à l'exploitation à partir de septembre 2014. Quatre portiques sont prévus au total : deux portiques fluviaux et deux portiques ferroviaires.³⁶

Trafic au départ du port

➡ 70 % des conteneurs déchargés au port du Havre sont destinés à Paris et à sa zone proche. Peu de conteneur partent vers l'Est, mais il est envisagé d'augmenter ce trafic.



Source : SNCF-Geodis

³⁵ Source : « Le Havre : moins de pétrole, plus de conteneurs » Navigation, Ports et Intermodalité, Hors série Trafics 2012, juin/juillet 2013, page 13.

³⁶ Source : « Un premier rail pour le terminal trimodal du Havre », Navigation, Ports et Intermodalité, n°6, juin/juillet 2013, page 23.

Flux de transport ferroviaire au départ du port³⁷

- ✓ Pour le ferroviaire combiné, les opérateurs sont les suivants : Naviland Cargo, Greenmodal (CMA-CGM) et Ferovergne. Lyon est la principale destination.
- ✓ Pour le ferroviaire conventionnel (train entier), les opérateurs sont : Fret SNCF, ECR, Europort et OSR.

Les flux de marchandises se décomposent comme suit :

- flux inter-usines (Chimie vers Creutzwald)
- flux automobiles
- flux Lafarge

La majeure partie de ces transports se font via l'Île-de-France. Le seul flux qui contourne l'Île-de-France est celui en direction de Creutzwald.

Ligne Le Havre / Dijon, quelle utilisation ? Quel avenir ?³⁸

Quelques caractéristiques

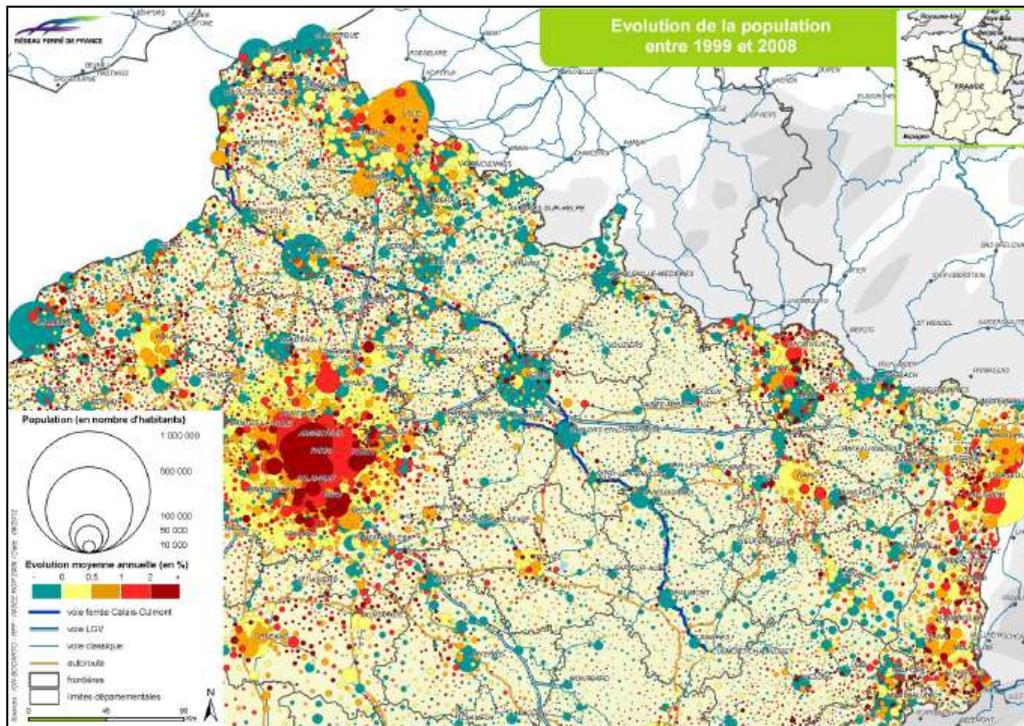
- Des sites multimodaux entourent l'axe mais ne sont pas sur la ligne,
- Pas assez d'activité sur la ligne,
- Peu de bassins de population,
- Un axe relié à un nombre important d'Installations Terminales Embranchées (ITE).

Il s'agit d'une ligne classée dans le réseau comme étant orientée fret mais pas de manière prioritaire.

³⁷ Source : Audition de M. Gille Decobert, représentant SNCF-GEODIS, le 28 mai 2013.

³⁸ Source : Audition de M. Thomas Allary, Directeur régional de RFF, le 28 mai 2013.

Évolution de la population entre 1999 et 2008 autour de l'axe Le Havre / Reims / Culmont-Chalindrey / Dijon



Source : Réseau Ferré de France

Fréquentation actuelle et scénarii d'évolution

Pour le Fret, il y a moins de un train par jour qui emprunte l'axe Amiens / Châlons-en-Champagne dans sa totalité et 36 trains empruntent une section de ce parcours chaque jour.

En partant du tonnage annuel actuel (53,7 millions de tonnes transportées) trois scénarii d'évolution sont envisagés pour l'avenir : 58.8 M de t / 75 M de t / 98 M de t.

Même dans le scénario le plus positif, l'augmentation du volume de marchandises transportées n'est pas démesurée.

La charge du réseau en 2009 (trafic fret)



Source : Réseau Ferré de France

Estimation de la charge du réseau à l'horizon 2020

- En ne privilégiant pas l'axe, il est possible d'espérer une légère augmentation du trafic, de l'ordre de 1 %,
 - Avec une électrification de l'axe, passage à 25 trains/jour,
 - En privilégiant l'axe, passage à 35 trains/jour.
- A noter que, les capacités de l'axe ne sont pas connues actuellement, cela constitue la 3^{ème} partie de l'étude menée par Réseau Ferré de France (RFF). Pour comparaison, le trafic en plaine d'Alsace représente 170 sillons/jour.

Remarque :

L'étude menée par Réseau Ferré de France se base sur une part modale du ferroviaire à 20 %. L'étude ne prend pas en compte l'impact d'un éventuel report modal d'une partie du trafic routier vers le fer.

Un axe important pour la Champagne-Ardenne et à l'échelle du Bassin parisien

L'axe Le Havre/Dijon, appelé aussi rocade nord-est ou grand contournement de l'Île-de-France, offre, en termes d'organisation et d'exploitation, une ouverture vers le premier port français : Le Havre (port conteneurs) et, dans une moindre mesure, vers le port de Rouen (orienté vers le transport de vrac). Cette option étend l'hinterland du port français, permet à ce dernier d'utiliser le mode ferroviaire, jusque là sous utilisé, et offre de nouvelles capacités et performances face à la croissance du trafic conteneurs. De plus, cette option s'inscrit pleinement dans la logique du Grenelle de l'environnement qui privilégie le ferroviaire et vient en complémentarité des projets soutenus par les autres régions (Picardie et Haute-Normandie notamment). A l'échelle régionale, elle offre la possibilité de connecter les plates-formes logistiques et multimodales de la région, en particulier Vatry et Culmont-Chalindrey. Enfin, elle permettrait d'améliorer les capacités du réseau pour le fret mais aussi pour le trafic voyageur.

A l'échelle du Bassin parisien, privilégier cet axe pour le transport de fret ferroviaire permettrait aussi d'éviter de contribuer à l'engorgement des infrastructures de la région parisienne.

Paroles d'acteur rencontré

« 1/3 des trafics fret ferroviaires qui passent en région parisienne n'ont rien à y faire ».

Néanmoins, au-delà du fait que cette ligne peut être vue comme un contournement de la région parisienne et un facteur d'accroissement des échanges avec le port du Havre et l'Est du Bassin parisien, cet axe ne bénéficiera réellement à la région Champagne-Ardenne que si les acteurs régionaux savent s'en saisir. La modernisation de cet axe n'aura un effet sur le développement économique de la région que si les produits transportés sont transformés localement, qu'il s'agisse de matières premières produites en Champagne-Ardenne ou en provenance du port du Havre, puis réexpédiées avec création de valeur ajoutée.

Il semble évident que le simple transit de wagons transportant des conteneurs ne sera pas créateur de développement économique pour la région.

B. Mieux coopérer

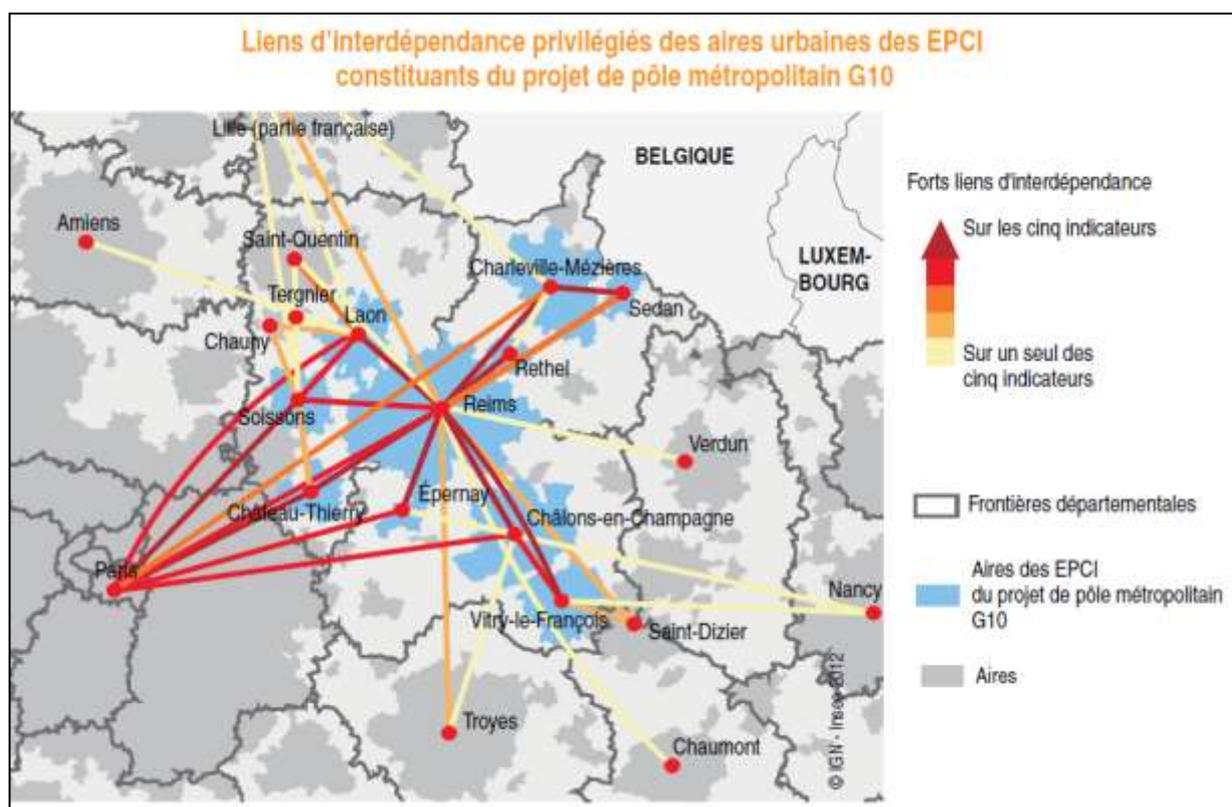
1. Le projet de pôle métropolitain G10

« Le 22 janvier 2010, l'association pour le développement de l'espace métropolitain G10 a été créée à Châlons-en-Champagne avec pour objectif de constituer une forme de gouvernance nouvelle pour cet espace de projet et de définir les stratégies indispensables au développement durable du territoire. L'association regroupe dix agglomérations de Champagne-Ardenne et de Picardie : Châlons-en-Champagne, Charleville-Mézières, Château-Thierry, Épernay, Laon, Reims, Rethel, Sedan, Soissons, Vitry-le-François.

Le 2 décembre 2011, la transformation de l'association a été actée en un projet de pôle métropolitain.

Au 1er janvier 2009, 1 100 000 personnes vivent dans l'espace d'échanges du G10.

La grande majorité des 440 000 emplois du territoire est occupée par des personnes y résidant, soit 92,4 % des actifs. Il possède également des liens avec le reste du territoire français, en particulier avec la région parisienne »³⁹.



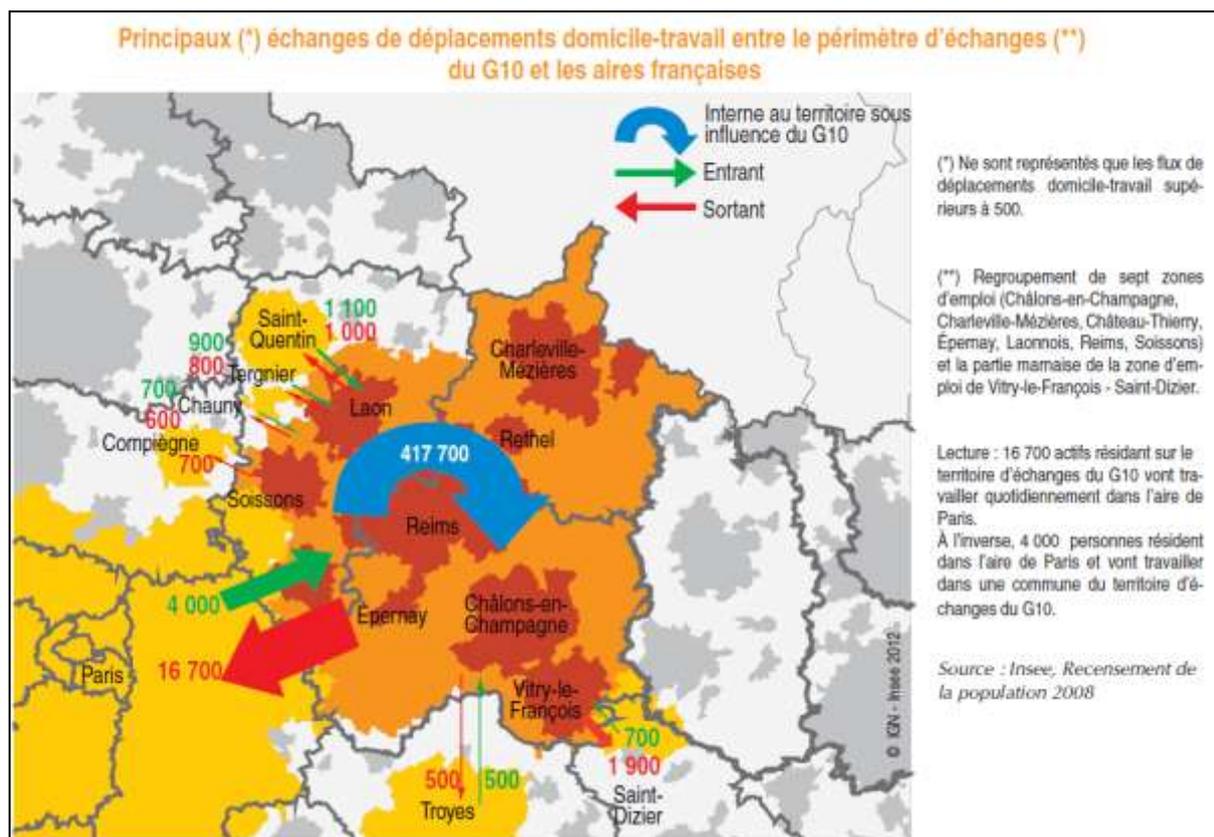
Lecture : un lien d'interdépendance entre aires est jugé fort lorsqu'il dépasse un certain seuil en termes de volume et d'intensité. Cinq indicateurs de liens ont été calculés : migrations résidentielles, déplacements domicile-travail, accès aux soins, accès à l'enseignement supérieur, liens entre établissements.

Source : INSEE 2012

³⁹ Source : Insee flash Champagne-Ardenne, n°162 – novembre 2012.

« Les EPCI du G10 ont des liens plus forts entre eux qu'avec aucune autre grande aire urbaine ou moyenne aire (territoire comprenant les villes françaises et leur aire d'influence). L'aire rémoise est la seule des dix aires à posséder des relations fortes avec l'ensemble des neuf autres. En raison de son poids et de la concentration de fonctions uniques au sein du G10, Reims polarise la plupart des échanges interurbains au regard des cinq indicateurs de flux. Les mouvements liés à l'accès aux soins ou à l'enseignement supérieur sont dirigés vers Reims dans neuf cas sur dix : l'agglomération bénéficie de la présence d'infrastructures à rayonnement régional, voire interrégional telles que l'université de Reims-Champagne-Ardenne (URCA) ou encore le centre hospitalier universitaire (CHU). Enfin, Reims exerce une forte attractivité résidentielle. Parmi l'ensemble des migrations résidentielles entre Reims et les autres aires du G10, deux tiers sont dirigées vers Reims.

Bien que l'organisation des échanges soit principalement centrée sur l'aire de Reims, certains EPCI développent des relations fortes entre eux, à un niveau secondaire, en raison de leur proximité et de la présence d'un grand axe routier les reliant (Charleville-Mézières et Sedan, Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François) »⁴⁰.



« La proximité géographique du système formé par les EPCI du G10 avec la région parisienne tend à favoriser plus qu'ailleurs les échanges interurbains, non seulement avec Reims, mais

⁴⁰ Source : Insee flash Champagne-Ardenne, n°162 – novembre 2012.

également avec l'ensemble des autres villes. Ainsi, huit des dix EPCI du G10 tissent des liens privilégiés avec l'aire de Paris en termes de liens établissements- siège, migrations résidentielles et accès à l'enseignement supérieur. Un salarié sur cinq des EPCI du G10 travaille dans un établissement dont le siège est à Paris »⁴¹.

La question de l'aménagement du territoire

L'axe de développement à privilégier pourrait reposer sur le polycentrisme, autrement dit, donner vie à un réseau de pôles dynamiques à la fois tournés vers Paris et l'Est (Alsace et Lorraine), mais aussi échangeant entre eux, donc reliés par des moyens de transports et de communications permettant un bon maillage du territoire.

L'aménagement du territoire est également l'un des facteurs déterminants pour renforcer le maillage des PME dans la région.

2. Les structures de coordination au sein du Bassin parisien

La coordination entre régions du Bassin parisien

La démarche Bassin parisien a été amorcée par l'élaboration d'une charte en 1994 et s'est ensuite concrétisée par la signature, la même année, d'un contrat de plan interrégional. Cette initiative novatrice a permis de renforcer la solidarité entre ces régions (Basse-Normandie, Bourgogne, Centre, Champagne-Ardenne, Haute-Normandie, Île-de-France, Pays de la Loire, Picardie). Les CESER se sont accordés sur le fait qu'il faut lutter contre les forts déséquilibres constatés au sein de l'espace géographique du Bassin parisien et, pour ce faire, mettre en œuvre une politique concertée d'aménagement et de développement.

Les propositions de la C8 pour le Bassin parisien

Instituée le 23 janvier 2008, la Conférence permanente des présidents des Conseils régionaux du Bassin parisien regroupe 8 régions et 25 millions d'habitants. Ce périmètre s'étend sur 190 000 km².

⁴¹ Source : Insee flash Champagne-Ardenne, n°162 – novembre 2012.

Le périmètre C8

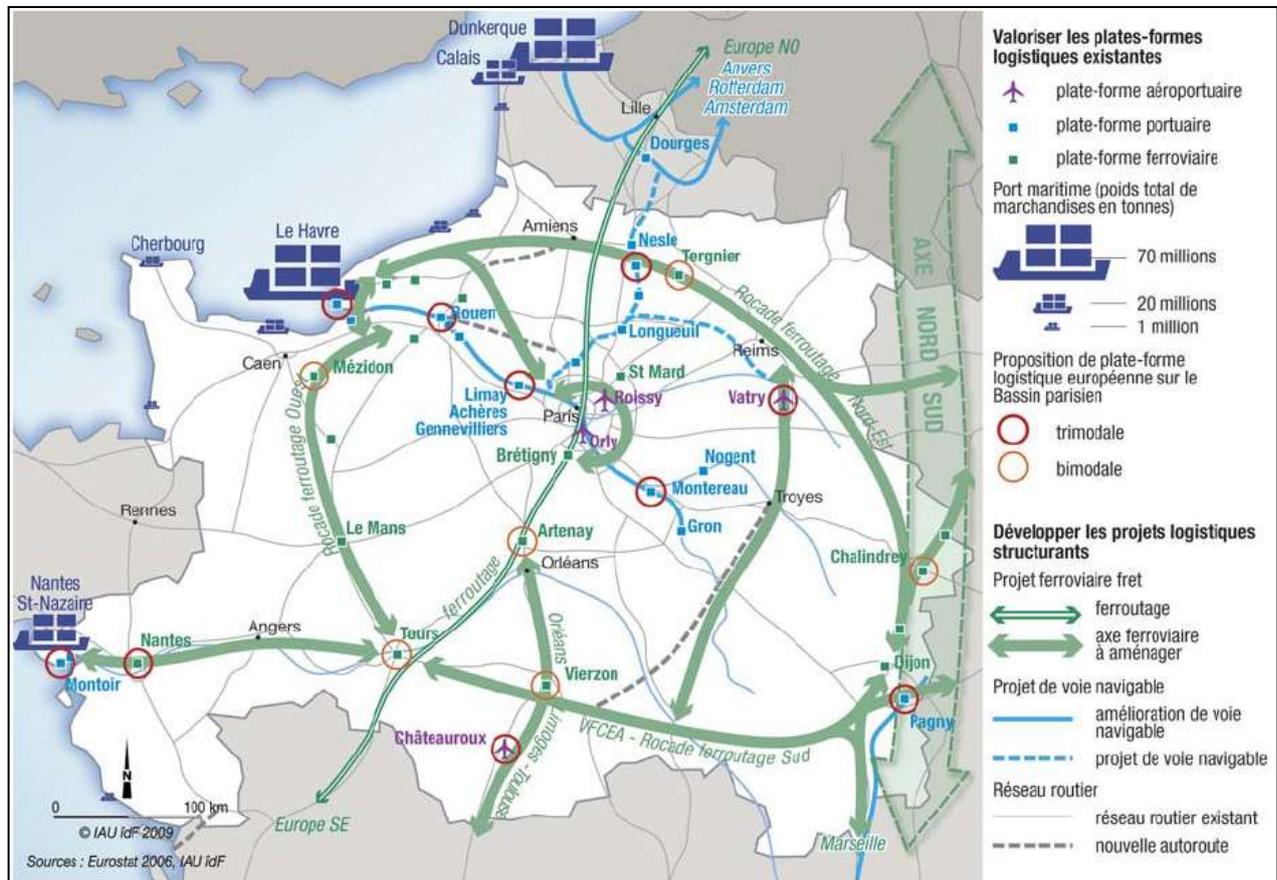


Les présidents des 8 Conseils régionaux du Bassin parisien ont souhaité l'élaboration d'un cadre de référence stratégique qui se structure autour de 7 principaux engagements visant à doter durablement le Bassin parisien des moyens d'agir structurellement en commun :

1. Ouvrir le Bassin parisien aux échanges maritimes internationaux ;
2. Renforcer l'accessibilité au réseau à grande vitesse européen et aux plateformes aéroportuaires d'Île-de-France ;
3. Faciliter les déplacements au sein du Bassin parisien ;
4. Encourager un bassin parisien plus équilibré ;
5. Promouvoir des stratégies communes d'innovation et de développement économique ;
6. Valoriser les continuités écologiques ;
7. Permettre la mise en œuvre des engagements.

Éléments à retenir

Organiser le transport de fret dans le Bassin parisien



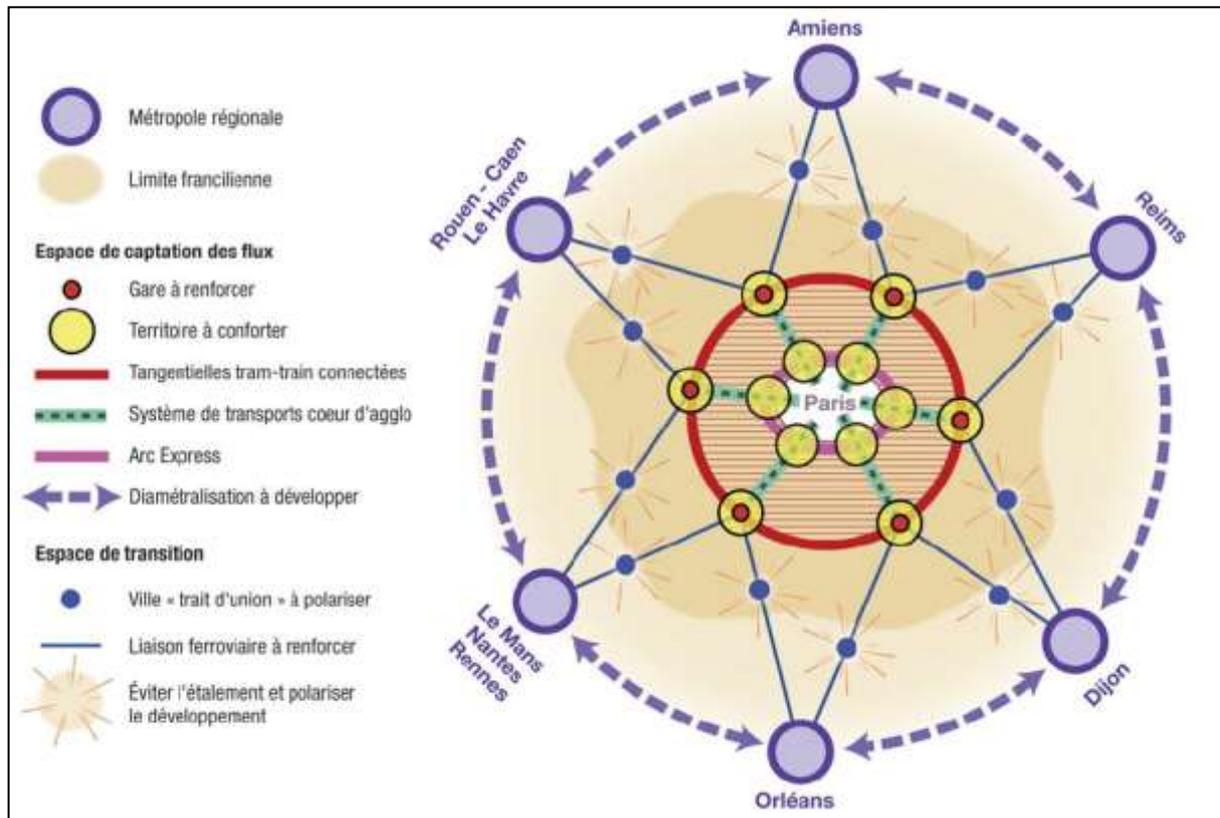
Il est nécessaire de développer, dans le Bassin parisien, un transport de marchandises qui soit maillé et durable, s'appuyant sur le développement des axes ferroviaires et fluviaux ainsi que la création de plate-forme logistique à rayonnement européen. Le but serait également de mieux relier les ports du Bassin parisien via des modes alternatifs à la route.

Des pistes d'actions :

- Aménager le contournement fret ferroviaire du Bassin parisien (maillon Ouest du réseau européen de transport de fret) / améliorer les dessertes ferrées de Port 2000, en lien avec la mise en place du contournement de l'Île-de-France et la levée des goulets d'étranglement de la ligne Le Havre – Rouen – Paris.
- Mettre à l'étude l'autoroute ferroviaire Europe du Nord - Bassin parisien qui se prolongera vers la péninsule ibérique.
- Faciliter l'aménagement de plates-formes trimodales de rayonnement européen.
- Développer l'accès ferroviaire aux aéroports à vocation fret affirmée.
- Faciliter les coopérations entre les ports maritimes et fluviaux.

Organiser le transport ferroviaire entre les régions du Bassin parisien et l'Île-de-France

Principes pour une stratégie de l'accessibilité à l'Île-de-France

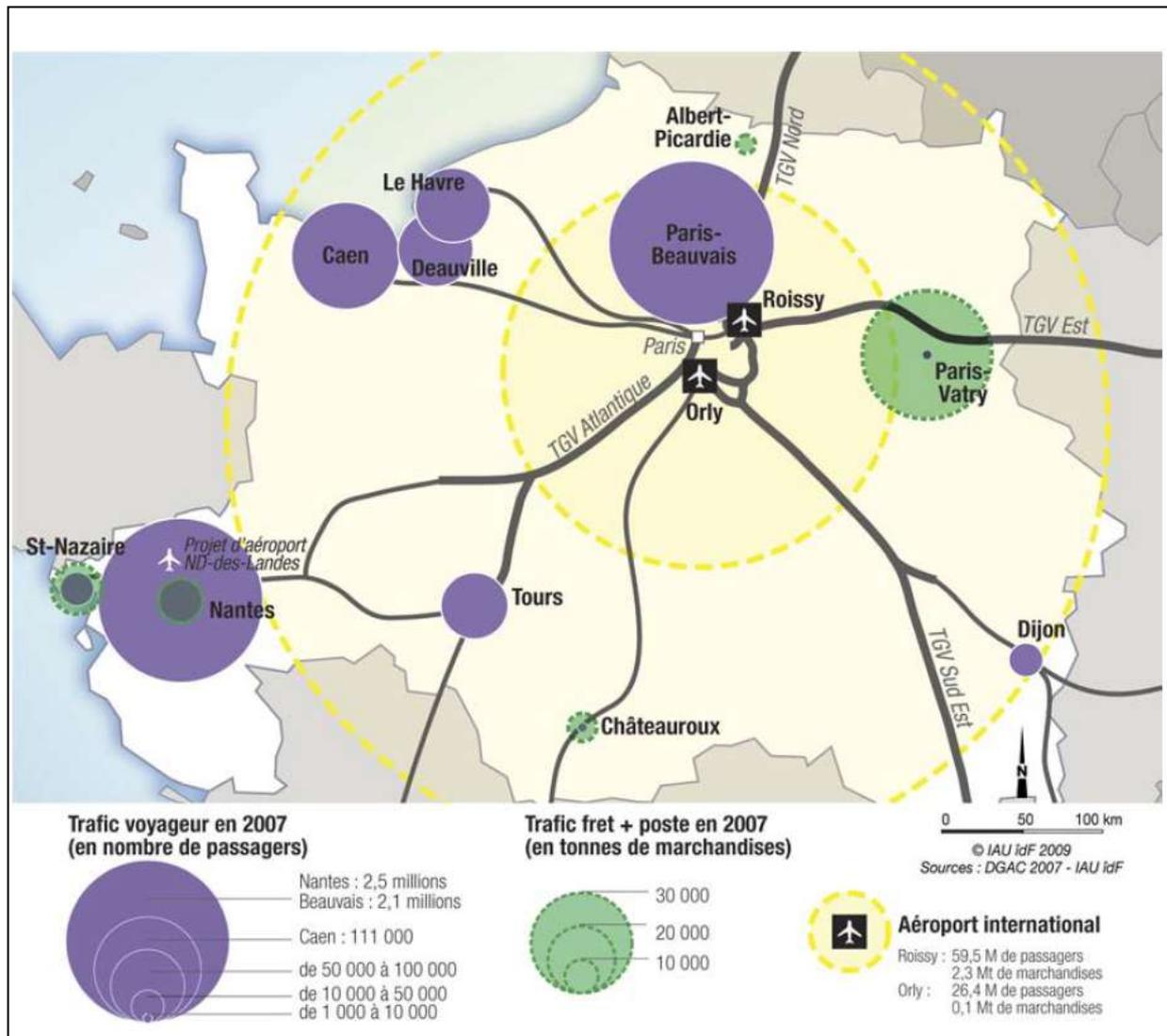


Source : IAUIDF

Des pistes d'actions :

- Affirmer et renforcer les gares de connexion au réseau francilien ;
- Mailler et connecter les liaisons depuis le Bassin parisien vers l'Île-de-France, notamment sur les rocares ferrées franciliennes ;
- Coordonner les offres ferroviaires des régions du Bassin parisien ;
- Développer une action concertée en réponse au désengagement de l'État sur les liaisons interrégionales (Corail Intercités).

Le système aéroportuaire du Bassin parisien

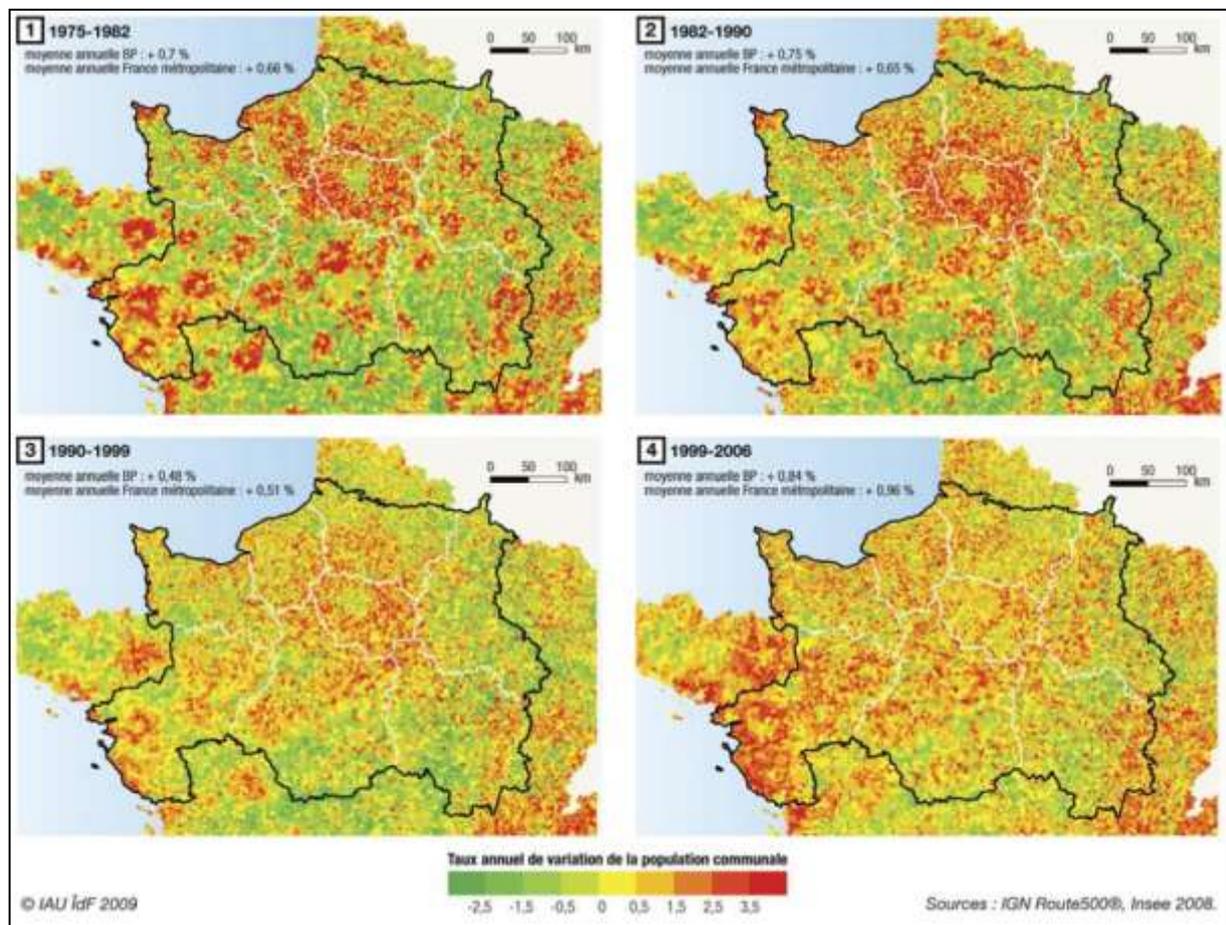


Source : IAUIDF

Des pistes d'actions :

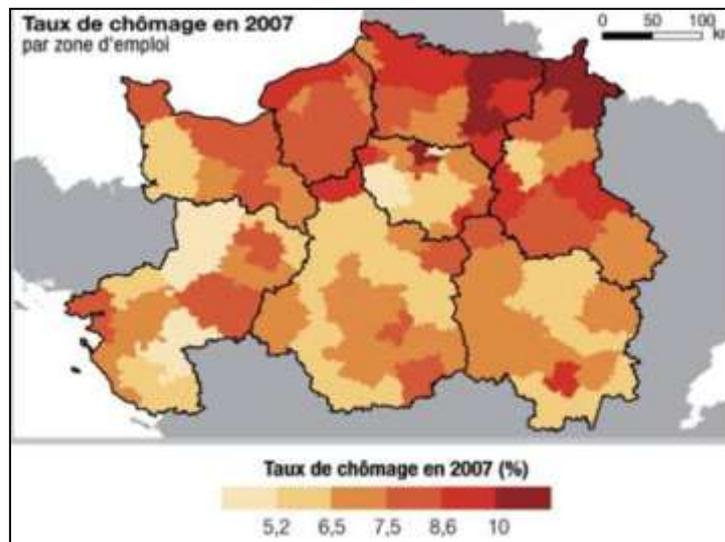
- Faciliter les rapprochements et alliances entre gestionnaires d'aéroports ;
- Développer le dialogue entre les Régions du Bassin parisien et ADP avec les gestionnaires aéroportuaires concernés et les services compétents de l'État ;
- Réaliser une étude de faisabilité pour le report fret de Paris CDG vers Vatry et Châteauroux ;
- S'appuyer sur un réseau aéroportuaire de qualité pour développer des aéroports d'appui dans le Bassin parisien.

Évolution de la population dans le Bassin parisien (en %)



Depuis 1975, le Bassin parisien se caractérise par une dilution urbaine et une homogénéisation de la croissance démographique, même si des disparités s’amplifient au profit des espaces maritimes et, plus globalement, du Grand Ouest.

Des zones de croissance se concentrent le long de la façade atlantique, de l’axe ligérien et de certains territoires qui semblent bénéficier d’un dynamisme des régions extérieures au Bassin parisien, notamment le long de l’axe rhodanien. En revanche, l’est du Bassin parisien connaît un déficit considérable d’attractivité démographique.



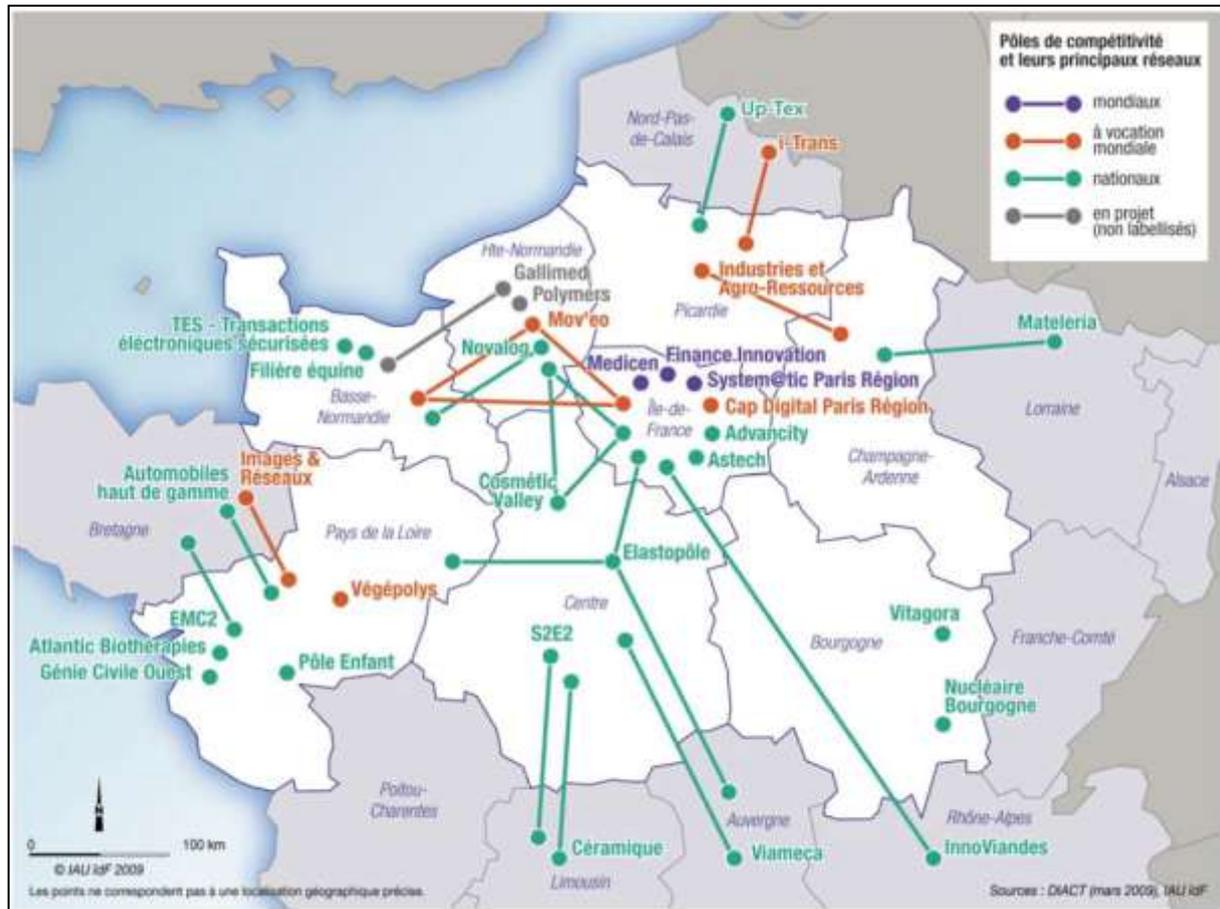
Source : INSEE

Des pistes d'actions :

- Polariser l'espace pour éviter une dilution urbaine trop importante ;
- Équilibrer l'est et l'ouest du Bassin parisien en travaillant l'attractivité économique et résidentielle des métropoles et régions de l'est du Bassin parisien ;
- Dynamiser l'activité économique sur les territoires « aux franges » de l'Île-de-France afin d'éviter la constitution d'espaces à vocation uniquement résidentielle ;

En matière de développement économique : optimiser les complémentarités pour une meilleure coordination et une valorisation des moyens

Les pôles de compétitivité du Bassin parisien



Des pistes d'actions :

- Favoriser les échanges de bonnes pratiques dans la mise en place de réseaux et filières structurés.
- Aider les laboratoires de recherche à s'inscrire dans des réseaux nationaux et européens.
- Développer les promotions et prospections internationales communes : prospection d'investisseurs, participation à des salons français et internationaux.
- Réaliser des études à l'échelle du Bassin parisien pour identifier les complémentarités à accompagner en matière d'économie, d'innovation et de recherche.
- Articuler les dispositifs régionaux de soutien à l'innovation.
- Répondre conjointement à des appels à projets en matière économique, d'innovation ou de recherche et travailler sur l'accompagnement des mutations (synergies, filières).

L'association des villes du Grand Bassin parisien

En 1990, dans le contexte de la décentralisation, une demande de rééquilibrage de la croissance dans le Bassin parisien a été portée par plusieurs villes du Bassin parisien regroupées dans « l'Association des Villes à une heure de Paris » créée à l'initiative du District de Reims.

Devenue « Association des Villes du Grand Bassin parisien (AVGBP) » en 1998, elle réunit les principales villes de province situées dans la zone d'influence de la capitale, désireuses d'exploiter tout leur potentiel de développement en bonne intelligence avec la région parisienne mais aussi d'être associées aux réflexions pour l'élaboration du Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF).

Les objectifs statutaires de l'association sont les suivants :

- ✓ « L'association a pour objet l'étude et l'élaboration de propositions et toute action en vue d'une politique harmonieuse de l'aménagement du territoire, fondée sur un rééquilibrage entre l'Île-de-France et le Grand Bassin Parisien ».
- ✓ « L'association contribue à toute réflexion sur des projets d'intérêt national, susceptibles d'intéresser une ou plusieurs villes membres »⁴².

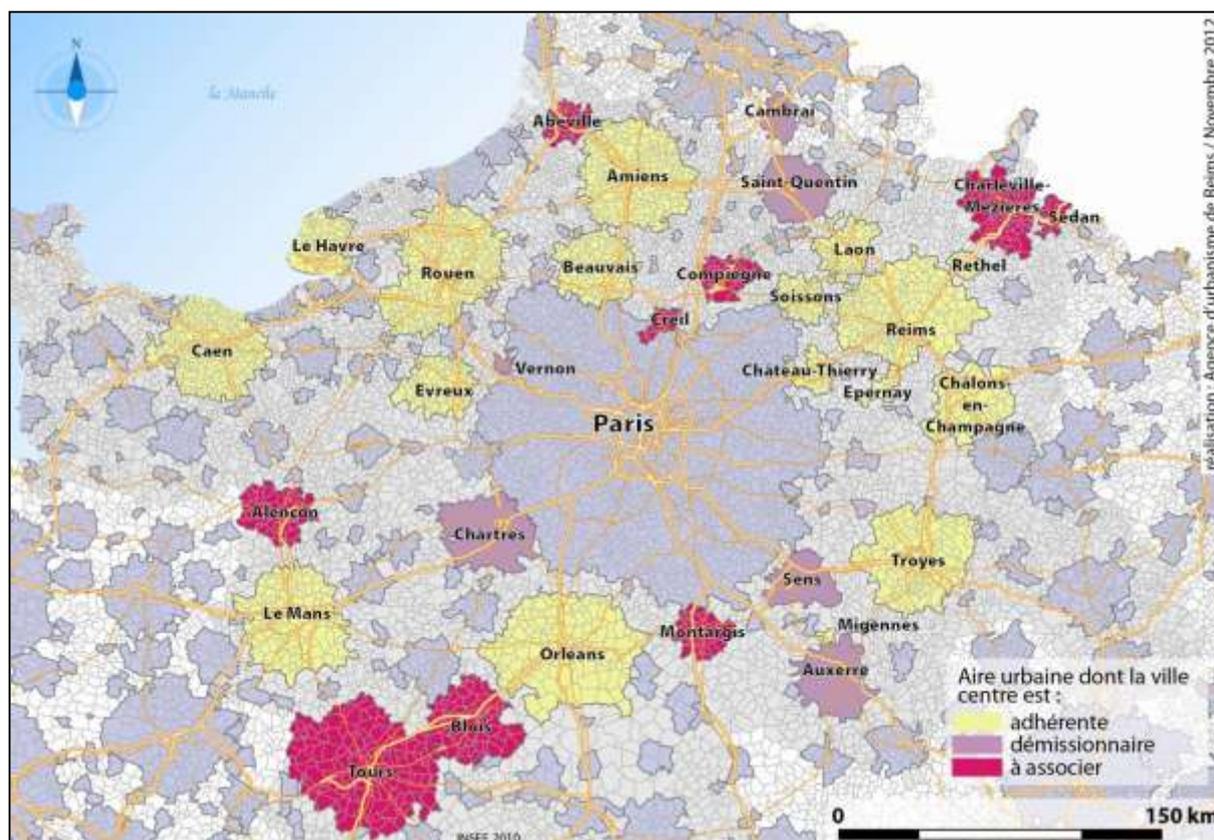
La présidente de l'AVGBP est Mme Adeline Hazan, maire de Reims.

L'AVGBP en chiffres :

- 21 communes regroupant 1 300 000 habitants, soit 5 % de la population du Bassin parisien.
 - 21 communautés d'agglomération regroupant 506 communes totalisant 2 600 000 habitants.
- Soit au total, 10 % de la population du Bassin parisien.

⁴² Source : Association des villes du Grand Bassin parisien, Assemblée générale du mardi 27 novembre 2012.

Carte de l'association des villes du Grand Bassin parisien



Source : Agence d'urbanisme de Reims

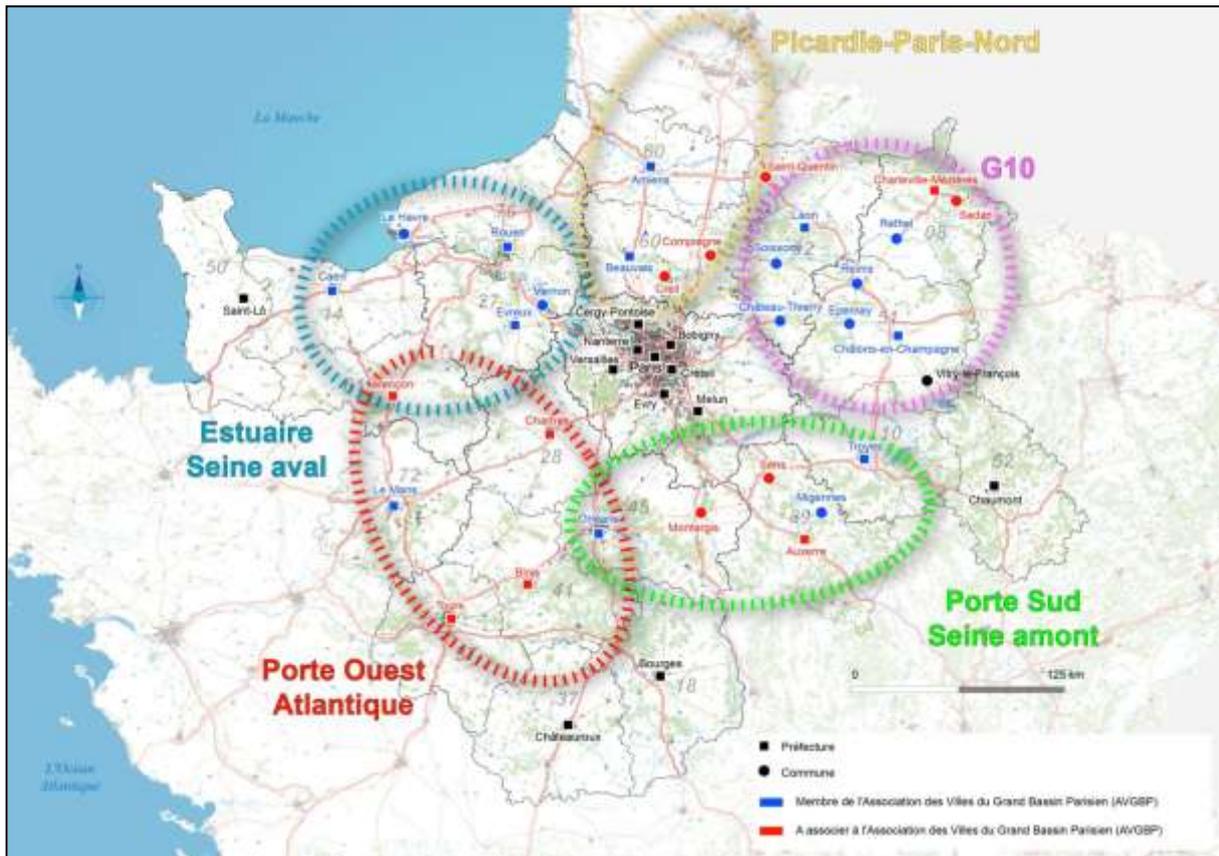
Enjeux et processus en cours

- ✓ La révision du SDRIF
- ✓ La gouvernance du Bassin parisien : la « C8 »
- ✓ Le Grand Paris
- ✓ L'acte III de la décentralisation
- ✓ Refonder l'association sur un positionnement stratégique
- ✓ Faire valoir la position des villes du grand Bassin parisien

L'AVGBP met en avant les trois questions suivantes :

- Comment rendre nos territoires davantage attractifs ?
- Quelles mises en commun pour être « plus fort » ?
- Enfin quelles complémentarités nos villes peuvent-elles apporter au Grand Paris ?

Cinq pôles identifiés



Source : Association des villes du Grand Bassin parisien

Concernant le Grand Paris, l'AVGBP a publié trois prises de position en 2008 et en 2009. La conclusion de la troisième contribution de l'AVGBP, le 2 juillet 2009, est la suivante :

«...il convient (...) de procéder à un changement d'échelle afin de faire prendre en compte l'ensemble des villes du Bassin parisien. Le projet du Grand Paris est lié à celui du devenir du Bassin parisien où chaque partenaire a un rôle à jouer pour la réussite de l'ensemble. Ces projets peuvent faire l'objet de contrats de partenariats ciblés suivant le projet et/ou d'un contrat de projets interrégional listant de façon sélective les opérations susceptibles de peser dans l'organisation de la région économique de Paris. Enfin, une instance de concertation liant l'État et les collectivités territoriales serait de nature à définir les enjeux aux échelles adéquates et assurer le suivi et la réalisation des objectifs du développement de la métropole monde »⁴³.

Ces considérations restent toujours d'actualité et ont été réaffirmées par M. Jacques Krabal, député-maire de Château-Thierry, le 4 décembre 2012, à l'occasion de l'audition de M. Jean-Paul Huchon par la Commission du développement durable de l'Assemblée nationale.

⁴³ Source : Troisième contribution de l'AVGBP, page 17

Celui-ci a souligné que « *l'avenir de Paris et du Grand Paris passe par un accompagnement des pôles économiques et urbains du grand bassin parisien, autour d'un développement équilibré, de la qualité de vie et du développement durable* »⁴⁴.

⁴⁴ Source : La lettre d'information de l'association des villes du grand bassin parisien, n°3, mars 2013, page 7.

**GRAND PARIS – BASSIN PARISIEN :
QUELLES OPPORTUNITÉS POUR LA
CHAMPAGNE-ARDENNE ?**

Président : François CLAVERIE

Rapporteur : Jean-Dominique REGAZZONI

Séance Plénière du **25 octobre 2013**

Avis adopté à l'unanimité

LE CONTEXTE

Le 26 juin 2007, le Président de la République, Monsieur Nicolas Sarkozy, a présenté le projet du Grand Paris. L'objectif principal de ce projet est de faire en sorte que Paris puisse tenir son rang de métropole mondiale. Pour y parvenir, le but est d'élargir le périmètre fonctionnel de la capitale en opérant un changement d'échelle qui consiste à penser le développement de la métropole du Grand Paris, de la vallée de la Seine jusqu'au Havre. Depuis l'élection de Monsieur François Hollande à la Présidence de la République, les objectifs du Grand Paris restent inchangés mais les projets ont été rééchelonnés dans le temps. Le Grand Paris s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs qui s'articule autour de contrats de développement territorial. Ceux-ci doivent mettre en œuvre les développements économique, urbain et social de territoires définis comme stratégiques. Le Grand Paris a aussi pour

priorité de favoriser la recherche, l'innovation et la valorisation industrielle au moyen de pôles de compétitivité et du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay. Concernant l'axe Seine, un schéma stratégique pour l'aménagement et le développement de la vallée de la Seine est en cours d'élaboration. Enfin, plus globalement, le Grand Paris a pour but d'être un moteur de croissance économique afin de faire face à la concurrence des autres métropoles mondiales.

LA QUESTION POSÉE PAR LE CESER

Le CESER considère que le Grand Paris constitue un risque « d'aspirateur économique » vers l'ouest étant donné l'accent mis sur le développement de la vallée de la Seine jusqu'à la façade maritime. Ce risque est accentué par le fait que rien n'est prévu pour faire en sorte d'associer les régions situées à l'est de la capitale à la construction de la dynamique du Grand Paris.

LE POSITIONNEMENT ADOPTÉ PAR LE CESER

Après avoir repositionné le Grand Paris et la région Champagne-Ardenne dans le bassin parisien, le présent avis émet des préconisations à destination de l'exécutif régional et de l'ensemble des acteurs champardennais dans le but de les alerter. Le Grand Paris est à la fois un danger pour la région, mais aussi une opportunité pour celle-ci de faire valoir ses atouts, de contribuer au rayonnement de Paris – métropole mondiale – et, ainsi, de bénéficier des retombées économiques attendues. L'expression rapide d'une stratégie régionale lisible, intégrant cette ambition, est une des conditions essentielles. Il s'agit bien d'inclure la Champagne-Ardenne dans la grande région économique de Paris.

RÉALITÉS ET LEVIERS TERRITORIAUX

Sur le plan géographique, la région Champagne-Ardenne est un territoire encerclé par des pôles de développement économique importants, dont elle ne tire actuellement que des bénéfices relatifs. Le regard porté par le CESER sur les réalités régionales permet de considérer que la région Champagne-Ardenne possède néanmoins différents atouts en termes d'équipements, d'infrastructures, d'économie régionale et de potentiel touristique. De plus, elle est riche de son histoire, de son tissu industriel diversifié et de ses savoir-faire reconnus. Pour autant le travail du CESER permet de considérer que, si ces leviers sont réels comme, par exemple, le potentiel d'accueil lié à la faible densité régionale, ils appellent les décideurs régionaux à un travail de

soutien, de valorisation et de mise en réseaux, à l'échelle interrégionale, afin d'inscrire la région Champagne-Ardenne dans une logique collaborative d'innovation et d'excellence. **Le CESER affirme que la priorité est d'ancrer l'économie champardennaise dans le territoire en impulsant une réelle stratégie régionale visant à déterminer des secteurs clefs et porteurs pour le développement de la région.**

ÉQUIPEMENTS : 3 « TÊTES DE PONT » POUR LES ÉCHANGES

La région Champagne-Ardenne bénéficie de trois grands équipements majeurs permettant de soutenir sa place et son rôle. Ces sas jouant un rôle de portes, autant entrantes que sortantes, exigent la mise en place, par les exécutifs locaux, de stratégies convergentes pour le soutien au développement économique et, ce, dans une région fonctionnelle située à l'est de la ville-monde que constitue le Grand Paris. **Pour le CESER, il semble important que l'énoncé d'une stratégie de territoire prenne appui sur ces pôles capables de jouer un rôle dans le développement interrégional.**

L'AÉROPORT DE PARIS-VATRY COMME « TÊTE DE PONT » AÉROPORTUAIRE À L'HORIZON 2020

Le CESER est satisfait de ce qui semble être un changement d'approche d'Aéroports de Paris (ADP) quant à une possible coopération avec l'aéroport Paris-Vatry, évoquée dans un récent courrier adressé au Président du CESER, par le PDG d'ADP. Celui-ci considère que l'aéroport Paris-Vatry est incontestablement un

équipement structurant du grand bassin parisien, bénéficiant d'atouts nombreux et identifiés. Néanmoins, il estime que, étant donné la situation actuellement traversée par l'économie du transport aérien, Aéroports de Paris ne pourra éventuellement s'engager aux cotés de Paris-Vatry qu'à partir de 2020.

Le CESER regrette que la décision d'un éventuel partenariat entre ADP et Paris-Vatry soit portée à un horizon aussi lointain et souhaite, au contraire, que des partenariats soient noués rapidement avec ADP afin de soutenir l'activité de la plateforme aéroportuaire Paris-Vatry dont la survie est en jeu.

Le CESER considère nécessaire que la Région continue à promouvoir cet équipement et l'incite donc à ne pas relâcher ses efforts et à continuer à travailler avec ADP mais aussi avec d'autres opérateurs aéroportuaires. Par ailleurs, le CESER estime primordial que l'aéroport Paris-Vatry continue à être considéré, par la Région, comme un équipement régional structurant et d'intérêt national et international à moyen terme, étant donné l'atteinte subodorée des limites de capacités de développement de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle dans les années à venir. Si la vision s'améliorait quant à l'avenir de Paris-Vatry, un travail sur les dessertes de l'équipement, le renforcement de l'outil économique, y compris dans son format passager, pourraient être conduits. **Pour le CESER, la desserte de l'aéroport de Paris-Vatry est un point important auquel la Région devra réfléchir si le trafic passager de l'aéroport se développait fortement.**

Au regard des échanges menés entre le CESER et ADP, il se confirme que Paris-Vatry est susceptible de devenir l'équivalent d'un « troisième aéroport parisien ». Dans tous les cas, si un nouvel équipement est nécessaire, il pourra difficilement se faire à l'ouest étant donné la pression démographique déjà constatée, contrairement à Vatry où la faible densité de population est un atout majeur.

C'est pourquoi le CESER préconise que l'État, actionnaire majoritaire d'ADP, joue véritablement son rôle pour faire en sorte d'intégrer l'aéroport Paris-Vatry dans une stratégie globale de développement des aéroports d'Île-de-France, et ce, afin de considérer cette infrastructure de qualité, et déjà construite, comme un troisième aéroport structurant du Grand Paris.

LA GRANDE VITESSE

La mise en service, mi-2007, de la première phase de la LGV Est européenne a contribué au désenclavement de la moitié nord de la région Champagne-Ardenne et a permis d'améliorer l'attractivité économique d'une partie du territoire. La création d'un pôle d'activités autour de la gare TGV Champagne-Ardenne à Bezannes s'est accompagnée de l'implantation et du développement d'entreprises de services.

Forte de cette desserte ferroviaire grande vitesse, l'agglomération de Reims est à moins d'une heure de Paris (40 minutes de Marne-la-Vallée) et sera à une heure de Strasbourg, lors de la mise en service commercial de la phase 2, fin 2015. Cette liaison permet donc de relier notre région

au sillon lorrain et à l'Alsace, d'une part, au Grand Paris d'autre part.

Le CESER considère qu'il s'agit d'une force indéniable de la région mais qui doit être considérée comme un activateur d'une dynamique à créer et non comme un moteur. **C'est pourquoi le CESER souligne la nécessité de maintenir les dessertes TGV à destination de Sedan, Charleville-Mézières, Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François, dans la mesure où celles-ci permettent de maintenir un lien entre notre région et la zone la plus dense du Grand Paris.**

LE PORT DE NOGENT-SUR-SEINE

Le port le plus en amont de la Seine, situé dans le département de l'Aube, est en lien direct avec le plus important port maritime français : Le Havre. Les principaux produits qui transitent dans ce port intérieur sont des céréales, des matériaux de construction et des produits manufacturés. En cohérence avec le projet de mise au grand gabarit entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine autorisant la circulation d'unités fluviales de 2500 tonnes à l'horizon 2020, une nouvelle plateforme portuaire à vocation trimodale de 15 hectares est en service depuis septembre 2011.

Le CESER souhaite que ce nouvel équipement, ainsi que la mise au grand gabarit, puissent permettre d'augmenter significativement le trafic de conteneurs de produits transformés en Champagne-Ardenne.

Dans le cadre du Grand Paris, le CESER estime que le port de Nogent-sur-Seine peut capter une part importante des exportations au départ de l'est de la

France et à destination de la région parisienne ou du port du Havre. Toutefois, le CESER insiste sur le fait que la viabilité du fret fluvial n'est envisageable que s'il existe un équilibre entre les volumes de marchandises transportées à l'aller et au retour. Ceci est possible dans la mesure où les flux en provenance de la région parisienne ou du port du Havre pourraient permettre d'acheminer, jusqu'au port de Nogent-sur-Seine, des matières premières non produites dans la région ou des produits de seconde transformation qui seraient transformés en Champagne-Ardenne, par des entreprises ayant acquis des savoir-faire technologiques de pointe (nouveaux matériaux, aéronautique, assemblage, etc.). **Le CESER considère que la Région a un rôle important à jouer dans la promotion de ce port et du mode fluvial auprès des chargeurs champardennais, et ce d'autant plus qu'il s'agit d'une des orientations du Plan climat air énergie régional (PCAER).**

DES INFRASTRUCTURES POUR DES ÉCHANGES NORD/SUD ET EST/OUEST

Les caractéristiques régionales, comme l'histoire économique, ont doté la région de trois grands axes traversant reliés entre eux par l'axe nord/sud :

- l'axe des Ardennes passant par Reims et connectant une part du nord européen au Grand Paris,
- l'axe reliant l'est au Grand Paris et traversant de façon médiane le territoire régional (la route nationale 4), reliant l'Europe centrale au Grand Paris,
- l'axe Paris-Bâle sur le sud régional.

Cette réalité physique du potentiel régional, dans une approche analysant l'impact du Grand Paris, et les liens pouvant être structurés avec la région Champagne-Ardenne, permettent de considérer qu'il est nécessaire de prendre appui sur ces infrastructures de transport afin d'augmenter l'attractivité de la Champagne-Ardenne à l'est vis-à-vis du Grand Paris.

LIGNE 4

Le CESER rappelle son attachement à la modernisation de l'ensemble de cette ligne, avec, dans un premier temps, le traitement de la portion de ligne ferroviaire située entre Gretz et Troyes. Le CESER tient également à souligner le rôle structurant joué par cette ligne pour la desserte sud de la région Champagne-Ardenne.

Plus largement, le CESER réaffirme le rôle de cet axe d'intérêt national, irriguant plusieurs régions et permettant d'assurer la liaison entre Paris et Bâle, via Troyes et Mulhouse. Par conséquent, **le CESER soutient la Région dans sa volonté de maintenir cette ligne dans le statut des trains d'équilibre du territoire (TET) afin d'offrir un service public de référence qui soit complémentaire des services à grande vitesse et des services régionaux.**

TER-TET/GRAND PARIS EXPRESS

Au cœur du Grand Paris, l'aménagement du territoire va s'articuler autour d'un nouveau réseau de transport public de voyageurs, appelé Grand Paris Express, qui prévoit la création de 57 nouvelles gares. Dans ce cadre, le CESER estime qu'il est important que la ligne TER Vallée de la

Marne et la ligne 4 soient toutes deux reliées aux nouvelles gares construites, dans le but de garantir la connexion du réseau ferroviaire régional au nouveau système de transport urbain du Grand Paris. Le CESER tient à rappeler qu'il est primordial que les lignes régionales soient maintenues en bon état par Réseau Ferré de France (RFF).

Le CESER préconise également que la Région s'assure que son propre Schéma régional des infrastructures de transport soit cohérent avec le Schéma directeur de la région Île-de-France.

ROUTE NATIONALE 4

Le CESER regrette que cet axe historique reliant Paris à Strasbourg n'ait pas fait l'objet d'un aménagement d'ensemble sur l'étendue de son tracé, certaines portions étant en voie rapide à deux fois deux voies, d'autres ne l'étant pas. Afin d'améliorer la desserte de notre région avec le Grand Paris, **le CESER estime qu'il est urgent que cet axe soit aménagé en deux fois deux voies dans sa totalité. Le CESER propose que la Région impulse une réflexion sur ce dossier et tient aussi à rappeler qu'il s'agit d'un axe routier important pour la desserte de l'aéroport de Vatry.**

UN TERRITOIRE DE RESSOURCES AUX POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENTS IMPORTANTES

Si les grands équipements et les infrastructures se présentent comme des supports de développement affirmés, l'analyse du CESER conduit aussi à reconnaître le territoire régional comme

une terre de ressources pour le Grand Paris avec un important secteur agricole, tant en agro-matériaux qu'en agro-ressources. Le territoire champardennais possède aussi un patrimoine naturel conséquent et une offre touristique pouvant y être associée, une ressource culturelle avec le tourisme de mémoire ou patrimonial, mais aussi l'oenotourisme ou encore le tourisme commercial et de loisir. Dans le dialogue avec la ville-monde, il est nécessaire d'identifier une ligne stratégique forte entre territoire et développement. Ainsi, il semble important de ne pas réduire la Champagne-Ardenne à un territoire de frange, d'autant qu'elle est aussi une région riche de ressources naturelles comme l'eau et ses grands lacs-réservoirs, une terre productrice d'énergie avec ses centrales électriques et son degré d'équipement éolien (un des tout premiers français), un territoire où l'innovation doit trouver sa place, particulièrement sur les nouveaux matériaux, en appui de son potentiel industriel et des qualifications existantes dans le territoire.

L'AGRICULTURE

La Champagne-Ardenne est une région de production agricole idéalement située à l'est du Grand Paris. Pour le CESER, **il est donc important de continuer à accompagner la production agricole régionale, y compris pour subvenir aux besoins de l'agro-industrie, qu'il s'agisse du domaine agro-alimentaire ou non alimentaire (agro-ressources, agro-matériaux, etc.)**. Par exemple, concernant la filière chanvre, les marchés sont nombreux et porteurs de développement économique. Les sous-produits de la paille

de chanvre peuvent notamment être utilisés dans les secteurs du bâtiment (béton de chanvre, nouveaux plastiques, isolation), de l'emballage et de l'automobile.

LE TOURISME

Le Grand Paris représente, pour la Champagne-Ardenne, un potentiel de 12 millions de touristes. Le CESER considère qu'il est indispensable que la Région persiste dans son ambition de fédérer une véritable dynamique économique du tourisme en Champagne-Ardenne, tournée sur plusieurs secteurs complémentaires, le tourisme vert et de loisirs, le tourisme de mémoire et de patrimoine, l'oenotourisme et le tourisme commercial.

Concernant le tourisme de mémoire, le CESER a déjà produit un rapport en décembre 2012, dans lequel il a notamment préconisé de mettre en place une harmonisation des signalétiques départementales des différents sites pour qu'ils soient immédiatement identifiables par chaque touriste et ainsi créer une dynamique régionale autour du tourisme de mémoire.

Le CESER a également proposé de multiplier les offres de visites à thèmes croisés incluant le tourisme de mémoire (package) : le Comité régional du tourisme pourrait, en partenariat avec les comités départementaux du tourisme et les offices du tourisme, créer de multiples produits associant plusieurs thématiques dans le but d'allonger la durée des séjours et de faire découvrir l'éventail des richesses de la Champagne-Ardenne.

Concernant le tourisme patrimonial, les principales villes de la région possèdent d'importantes richesses architecturales (Cathédrales, églises à pan de bois, etc.) à même d'attirer de nombreux touristes.

Pour ce qui est du tourisme vert et de loisirs, il est important, pour le CESER, que la Région ancre une stratégie de promotion du territoire champardennais autour des deux arcs naturels et identitaires suivants :

- Les grands lacs (lac du Der et lacs de la Forêt d'Orient) et le pays d'Othe,
- Le massif d'Ardenne, la Montagne de Reims et la côte des Blancs.

Pour le CESER, le champagne, et plus particulièrement l'oenotourisme constitue également un axe important pour accroître la notoriété de notre région, en considérant le vin non plus seulement comme un produit de consommation mais aussi comme un objet culturel à haute valeur symbolique à découvrir.

Enfin, le tourisme commercial, avec les magasins de marques situés dans la région troyenne, participe indéniablement à l'attractivité de la Champagne-Ardenne vis à vis des habitants du Grand Paris.

Pour améliorer la lisibilité régionale, il est primordial de faire connaître la Champagne-Ardenne pour donner envie. C'est pourquoi le CESER estime que la Région devrait porter une politique de communication touristique déployée sur l'ensemble du territoire du Grand Paris (stations de métro, gares et aéroports) dans le but de faire découvrir et de mettre

en avant les atouts de la région auprès d'un large public. Pour le CESER, il est indispensable que le Comité régional du tourisme poursuive et amplifie sa coordination avec les quatre comités départementaux du tourisme de manière à améliorer la visibilité de notre région à l'extérieur. Développer le tourisme en Champagne-Ardenne nécessite de proposer des structures d'hébergement de qualité et diversifiées (hôtel, chambre d'hôte, gîte, camping, auberge de jeunesse, etc.) pour tous les publics.

LES NOUVEAUX MATÉRIAUX ET L'AGRO-INDUSTRIE

Pour développer une véritable dynamique territoriale, le CESER a déjà préconisé, dans son rapport sur la prospective économique régionale réalisé en novembre 2012, de concentrer le maximum d'efforts sur les deux champs des nouveaux matériaux et de l'agro-industrie car ils présentent de nombreux éléments transversaux aux différents secteurs d'activité actuels de la région.

L'importance de la production agricole régionale, avec des filières végétales très organisées, est donc une réelle force pour le Grand Paris et la Champagne-Ardenne. L'enjeu, aujourd'hui, est de développer des filières de transformation afin que la région ne soit pas que productrice mais qu'elle crée de la valeur ajoutée à partir de ces produits du sol.

Dans son rapport d'octobre 2011 visant à la fois le développement du bois dans la construction et l'utilisation des ressources locales, le CESER préconisait à la Région de renforcer l'aide à l'investissement pour la transformation du bois afin de permettre

aux entreprises régionales de s'adapter plus rapidement aux évolutions, voire de les anticiper.

Le développement en cours du Grand Paris est une opportunité supplémentaire pour que la Région favorise les circuits courts et de proximité permettant l'utilisation de la ressource régionale et sa valorisation locale en apportant une assistance technique et juridique, ainsi qu'une incitation, pour les collectivités propriétaires de forêts à utiliser leurs ressources dans leurs projets de construction. Il s'agit également d'inciter les prescripteurs à utiliser des bois locaux, en particulier dans les projets de construction et de rénovation aidés par la Région ou dans le cadre de projets de territoire.

Plus largement, **le CESER préconise que les collectivités locales, dont la Région, via les appels d'offres, soient moteur pour utiliser les agro-matériaux (béton de chanvre, isolation, matériaux bois, etc.) dans leurs bâtiments, afin d'appuyer le développement de filières porteuses d'avenir.**

Actuellement la région fournit déjà le Grand Paris en matériaux (granulats, produits de carrière, etc.). Le CESER tient à rappeler que le Grand Paris pourrait être un débouché important pour des produits innovants transformés en Champagne-Ardenne et créateurs de valeur ajoutée, notamment dans le domaine des nouveaux matériaux. **C'est pourquoi le CESER juge nécessaire que la Région continue de soutenir fortement l'activité de recherche et développement déjà constatée et renforce les moyens d'une**

coopération entre entreprises et laboratoires de recherche, particulièrement dans le domaine des matériaux et de l'agro-industrie.

L'installation, par l'École Centrale Paris, d'un centre de biotechnologie blanche sur le pôle industrie agro-ressources, à Bazancourt, est un exemple intéressant en la matière.

UNE COOPÉRATION À RENFORCER

La démarche Bassin parisien, amorcée en 1994, et initiée par les huit Régions du Bassin parisien (Basse-Normandie, Bourgogne, Centre, Champagne-Ardenne, Haute-Normandie, Île-de-France, Pays de la Loire et Picardie) s'est concrétisée, la même année, par la signature d'un contrat de plan interrégional qui avait permis de renforcer la solidarité entre ces régions. Le 23 janvier 2008, la Conférence permanente des présidents des Conseils régionaux du Bassin parisien (C8) a été instituée. Celle-ci a débouché sur la production, en partenariat avec l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France, d'un cadre de référence stratégique, structuré autour de 7 engagements principaux, dans le but de définir une stratégie de développement équilibré et durable des huit régions du Bassin parisien.

Aujourd'hui, force est de constater que les travaux communs, au niveau de la C8, sont peu visibles.

Les questions ouvertes par les équipements structurants, ainsi que la position géographique de notre région, montrent que les problématiques posées par le Grand Paris s'inscrivent dans une dimension interrégionale et appellent un

travail collaboratif par les régions, sur le modèle des premiers travaux de la C8, trop rapidement interrompus.

Le CESER considère donc qu'il est urgent de relancer un processus de travail en commun au niveau de la C8. Agir ensemble, dans un cadre interrégional, est, pour le CESER, une nécessité afin de travailler sur les complémentarités possibles entre régions et de pouvoir mener des projets, moteurs d'une dynamique nouvelle qui respecte l'équilibre des territoires. De par sa position géographique, notre région est parmi celles qui souffrent le plus d'un manque de coopération interrégionale. **Le CESER souhaite donc que la Région Champagne-Ardenne fasse preuve de volontarisme pour relancer la C8, dont elle ne pourra tirer que des bénéfices.** Le CESER se tient disponible pour participer à cette initiative fédérative.

De même, l'Association des Villes du Grand Bassin Parisien, à une heure de Paris, a pour ambition de s'inscrire dans la dynamique de la Région Capitale PARIS. Elle souhaite faire valoir, d'une part, le rôle et la capacité des villes du grand bassin parisien à inscrire leurs actions dans un développement coordonné du Bassin Parisien et, d'autre part, à s'engager résolument par une offre complémentaire et harmonieuse.

Elle plaide pour « *un positionnement des villes du Bassin Parisien dans une perspective d'organisation métropolitaine de rang mondial, qui repose sur des atouts qu'il convient de valoriser et des fragilités qu'il faut atténuer avec une exigence de développement durable* ». **Le CESER préconise à la Région de soutenir et**

inciter à développer l'activité de l'Association des Villes du Grand Bassin Parisien qui prône de procéder à un changement d'échelle afin de faire prendre en compte l'ensemble des villes du Bassin Parisien.

A une autre échelle, parler de gouvernance pose aussi la question du travail en commun entre les principales villes de Champagne-Ardenne. Sur ce point, le CESER estime important qu'il y ait, en région, un pôle métropolitain fort, qui puisse se positionner par rapport au Grand Paris et qui soit un espace de coopération et de co-construction de projets, susceptible d'accroître ses fonctions économiques supérieures. Ce pôle métropolitain est aujourd'hui incarné par le G 10, mais dont le projet reste incertain.

CONCLUSION

A partir de ces différents éléments permettant de contextualiser le regard porté sur l'environnement régional, enrichi notamment des travaux connexes qu'il a conduit sur le développement stratégique, le tourisme de mémoire, le bois et la construction, le CESER, en tant qu'expression de la société civile organisée, défend l'idée que le territoire régional peut être fragilisé par le développement du Grand Paris si les acteurs n'adoptent pas une ligne stratégique forte afin de s'inscrire dans une logique de co-construction des espaces voisins du Grand Paris. Cette position renvoie, de fait, aux questions ouvertes par la stratégie interrégionale illustrée par les travaux de la C8.

La Champagne-Ardenne est une région interface, elle est aussi un territoire en creux mais son réseau de transport permet de la traverser facilement. Entourée de pôles de développement économique majeurs, elle en tire actuellement relativement peu de bénéfices. Néanmoins, l'économie régionale est marquée par une agriculture puissante et par d'importants savoir-faire industriels. La région est également une terre d'histoire, riche d'un patrimoine architectural et naturel remarquable. Située à l'est du Grand Paris, la Champagne-Ardenne offre aussi un potentiel d'accueil d'activités important, lié à sa faible densité démographique.

Pour le CESER, il est urgent que ces atouts et ces richesses s'articulent autour d'une stratégie régionale clairement exprimée. L'expression d'une stratégie forte, reposant sur les innovations industrielles, est nécessaire sur les axes suivants :

- ✓ Tirer parti des infrastructures de transport (axes routiers, aéroport de Paris-Vatry, réseau ferroviaire, port de Nogent-sur-Seine),
- ✓ Développer une véritable industrie du tourisme,
- ✓ Transformer localement les matières premières agricoles produites.

Enfin, le CESER estime indispensable que de véritables coopérations se mettent en place entre les acteurs champardennais, mais aussi entre les différents pôles urbains de la région et, à une autre échelle, entre les huit régions du bassin parisien.

SIGLES ET ABREVIATIONS

A

ADP : Aéroports de Paris

AFITF : Agence de financement des infrastructures de transport de France

AIGP : Atelier international du Grand Paris

APVP : Aéroport Paris-Vatry project

AVGBP : Association des villes du grand bassin parisien

C

CDT : Contrat de développement territorial

CGDVS : Commissariat général pour le développement de la vallée de la Seine

CHU : Centre hospitalier universitaire

D

DATAR : Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale

E, I, L

EPCI : Établissement public de coopération intercommunale

EVP : Équivalents vingt pieds

IAR : Industries et agro-ressources

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

LNPN : Ligne nouvelle Paris-Normandie

R, S, T, U

RFF : Réseau ferré de France

SDRIF : Schéma directeur de la région Île-de-France

SEVE : Société d'exploitation de Vatry Europort

SNIT : Schéma national des infrastructures de transport

TET : Train d'équilibre du territoire

URCA : Université de Reims Champagne-Ardenne

SOURCES

Bibliographie

Législation et réglementation

- Loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.
- Loi n°2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement.
- Décret n°2011-724 du 24 juin 2011 relatif aux contrats de développement territorial.

Articles et communiqués de presse

- « À propos de Banlieues 89 : entretien avec l'architecte Roland Castro », *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, 109 | 2009, 95-97.
- « Au Havre, Nicolas Sarkozy rêve d'un Grand Paris, véritable métropole maritime », *Le Moniteur*, le 16 juillet 2009.
- « Métro du grand Paris : la carte du compromis », *L'Express*, le 23 mai 2011.
- « Supermétro et tramways : le Nouveau Grand Paris Démarre », www.leparisien.fr, le 6 mars 2013.
- « Grand Paris Express : un chantier colossal mais un financement encore incertain », *Le Monde*, le 8 mars 2013.
- « La commission Duron enterre l'essentiel du SNIT », www.maire-info.com.
- « De nouvelles perspectives pour les ports de Nogent », *l'Est-Éclair*, le 13 avril 2013.
- « L'aéroport de Paris-Vatry enrayer la chute de son trafic fret », www.wk-transport-logistique.fr
- « Paris-Vatry une année d'espoirs déçus dans le fret aérien », www.wk-transport-logistique.fr
- « Un groupe américain de services s'intéresse à l'aéroport de Vatry », *Les Échos*, le 3 juillet 2013.

Études, Ouvrages, Rapports et Brochures

- *Dossier de présentation du projet de cluster scientifique et technologique sur le plateau de Saclay*, Secrétariat d'État chargé du Développement de la région capitale, novembre 2008.
- « *Le Grand Paris de demain* », Le courrier de la Confédération française pour l'habitat, l'urbanisme, l'aménagement du territoire et l'environnement, numéro 29, mars 2012.
- Mobilité 21, « Pour un schéma national de mobilité durable », Rapport au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche.
- Lettre de mission du Premier ministre, François Fillon, adressée à Antoine Rufenacht, Commissaire général pour le développement de la vallée de la Seine, le 24 mai 2011.
- Le Commissaire général pour le développement de la vallée de la Seine, rapport au Premier ministre, février 2012.
- Résultat d'activité des aéroports français en 2012, Union des aéroports français.

Sitothèque

- www.ateliergrandparis.fr
- www.societedugrandparis.fr
- www.ile-de-france.gouv.fr
- www.legrandparisdescitoyens.fr
- www.parismetropole.fr
- www.iau-idf.fr
- www.haropaports.com
- www.grandeseine2015.fr
- www.aeroportbeauvais.com
- www.pierremansat.com

ANNEXES

ANNEXE 1	COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL.....	78
ANNEXE 2	LISTE DES INTERVENANTS AUDITIONNÉS.....	79
ANNEXE 3	CRITÈRES D'ÉVALUATION DES PRÉCONISATIONS.....	80

ANNEXE 1 Composition du groupe de travail

Groupe de Travail :

<u>1^{er} Collège CESER</u>	<u>2^{ème} Collège CESER</u>	<u>3^{ème} 4^{ème} Collèges CESER</u>
1. Regazzoni Jean-Dominique	6. Claverie François	11. Dehu Michel
2. Bonenfant Lucien	7. Briet Marie-Claude	12. Yon Daniel
3. Guérin Jean-Pierre	8. Girardin Christophe	13. Fauvel Bruno
4. Cailliez Jean-Marie	9. Kimmel Alain	14. Thienot Marie-Hélène
5. Charpentier Jacky	10. Preite Fabrice	15. Vérita Francis

Comité de Pilotage :

- **CLAVERIE François (Président)**
- **REGAZZONI Jean-Dominique (Rapporteur)**
- DEHU Michel (membre)
- YON Daniel (invité permanent)
- TASSIN Patrick (invité permanent)

ANNEXE 2 **Liste des intervenants auditionnés**

- **Mme Eliane DUTARTE**, Chargée de mission « Île-de-France, région capitale » à la DATAR.
- **M. François CRAVOISIER**, Président de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie (CRCI) de Champagne-Ardenne.
- **M. Florian SOULARD**, Urbaniste à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France (IAUIDF).
- **M. Rémy VIARD**, Architecte.
- **M. Didier HAMON**, Directeur du Développement Durable, au sein du Pôle Aménagement et Développement d'Aéroports de Paris (ADP).
- **M. Patrick AUVRELE**, Directeur régional de la SNCF.
- **M. Gilles DECOBERT**, Représentant SNCF-GEODIS.
- **M. Thomas ALLARY**, Directeur régional de RFF.
- **M. Bruno COULVIER**, Responsable des relations institutionnelles (SNCF).

ANNEXE 3 *Critères d'évaluation des préconisations*

AÉROPORT PARIS-VATRY

Critère d'évaluation : la position de l'État par rapport à l'aéroport Paris-Vatry

C8

Critère d'évaluation : la relance d'un travail au sein de la C8

ROUTE NATIONALE 4

Critère d'évaluation : l'impulsion, par la Région, d'une réflexion sur ce sujet (aménagement de l'axe en deux fois deux voies dans sa totalité)

NOUVEAUX MATÉRIAUX

Critère d'évaluation : l'introduction dans les appels d'offres lancés par les collectivités locales, de clauses stipulant l'utilisation de matériaux locaux et d'agro-matériaux.

CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL RÉGIONAL
DE CHAMPAGNE-ARDENNE
HÔTEL DE RÉGION
5 RUE DE JÉRICO – CS 70441
51037 CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE

TÉL : 03 26 70 31 79

FAX : 03 26 21 69 76

MAIL : ceser@cr-champagne-ardenne.fr

SITE WEB: <http://www.ceser-champagne-ardenne.fr>