



# **STRUCTURER LE GRAND BASSIN PARISIEN EN RELIANT L'ÎLE-DE-FRANCE AVEC SES FRANGES EXTÉRIEURES L'EXEMPLE DU SUD DE L' AISNE**

**PRÉSENTÉ PAR**  
Michel Rousseau

JANVIER 2022

## ● Introduction

### **Résumé :**

Le redémarrage durable de l'économie française ne pourra se faire qu'à travers à une stratégie industrielle ambitieuse. En effet, l'industrie est seule à même de générer des gains de productivité, d'améliorer notre balance commerciale, et de fournir des emplois diversifiés à toutes les catégories de salariés. L'Ile-de-France doit prendre sa part à cette stratégie nationale en nouant des collaborations étroites avec les territoires périphériques à l'échelle du grand bassin parisien. A l'exemple du GrandSoyons, ces territoires situés dans l'hinterland du Grand Paris peuvent être de véritables relais de croissance, et mettre à profit des atouts en termes de foncier économique disponible, de main-d'œuvre stable et qualifiée.

Pour que cette synergie puisse fonctionner, et dans l'intérêt de tous, il est impératif que l'Etat renforce les connexions en transport entre ces métropoles et leur hinterland, à l'image de la Virgule ferroviaire, qui connecte le Sud de l'Aisne à l'aéroport international de Roissy Charles-de-Gaulle.

## I-La Région Ile-de-France est désormais confrontée à un mouvement de déconcentration géographique de son tissu économique.

Jusqu'à présent, l'attractivité et la prospérité de la Région Ile-de-France étaient basées sur ses fonctions métropolitaines (marché de masse, réservoir de talents en R&D, finance, droit...), et sur une spécificité française consistant à concentrer historiquement la quasi-totalité des pouvoirs politiques et administratifs dans la capitale.

Or, trois évolutions majeures sont venues remettre en question cette prééminence de la géographie économique. C'est d'abord la révolution numérique, qui, en offrant aux entreprises la capacité de se sourcer, trouver des expertises ou vendre ses produits dans le monde entier grâce à internet réinterroge la pertinence des localisations physiques.

A cela s'ajoute le fait que la vie métropolitaine - avec ses désagréments en termes de temps de transport, de difficulté de logement, de pollution, d'éloignement de la nature - est de plus en plus en décalage avec les aspirations d'une majorité de Français.

Enfin, la Covid-19 a agi comme un révélateur de ces deux grandes tendances sous-jacentes qui menacent les économies métropolitaines avec comme déclic le développement du télétravail qui décorrèle pour une partie de la population le lieu de vie du lieu de travail, ce qui met en cause la logique de concentration géographique des activités économiques. La question de l'attractivité et de l'ancrage des entreprises et des talents sur le territoire francilien est de ce fait clairement posée avec le risque de :

- Pertes d'emplois, car le numérique permet de délocaliser en régions des services en particulier pour les fonctions supports des entreprises et des administrations.
- Pertes de population. Le numérique et le télétravail permettent à une partie de la population « experte » qui subit la métropole de s'en affranchir en la quittant, tout en conservant leur emploi.
- Une contraction des besoins de bureaux qui constitue un enjeu d'activité important en Ile-de-France. 2 jours de travail par semaine permettent en théorie de diminuer les surfaces de bureaux de 36%. Or, selon l'enquête LBMG Worklabs, les Français souhaitent télétravailler 2,65 jours par semaine.
- Pertes d'activité et d'emplois avec le développement de l'E-commerce.

Dans ce contexte, l'Île-de-France doit se donner deux priorités :

a) **Retenir et ancrer ses talents en améliorant la qualité de vie des Franciliens** (logements, transports, espaces verts, terrains de sport), laquelle devient un enjeu crucial pour l'économie de la Région.

b) **Miser à fond sur la valorisation de la recherche francilienne via le développement d'industries innovantes.** L'innovation constitue un apport majeur des métropoles qui la stimulent en regroupant sur un même territoire des compétences intellectuelles, de la recherche, des institutions financières, des universités, des entreprises industrielles classiques. A l'intérieur même d'une entreprise, l'innovation résulte d'apports croisés de compétences, d'informations et de réflexions. Il est encore difficile d'y parvenir sans rencontres physiques, en dehors de la sphère purement numérique.

L'Île-de-France a besoin de redonner une place aux activités industrielles pour valoriser pleinement ses ressources en matière de R&D. Or, son industrie a terriblement régressé puisque qu'elle ne représente plus que 7,2% de l'emploi contre 14,3 % en région. Faute de tissu industriel, les retombées de l'écosystème de recherche sur l'économie de la région capitale sont faibles : une croissance économique à peine dans la moyenne nationale malgré l'importance des dépenses de R&D et une innovation moindre des PME franciliennes en comparaison du reste du pays.

**Ces deux enjeux, qualité de vie et industrie, sont conditionnés par le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) qui détermine le développement des différentes activités économiques, dans un contexte de rareté de la ressource foncière.**

Le bilan du SDRIF réalisé par le conseil régional en mai 2019 montre comment il conditionne ces différents enjeux :

- Industrie : « L'industrie francilienne continue sa tertiarisation, mais est toujours confrontée à la question de l'accès des entreprises à un foncier ou à des locaux adaptés aux besoins ».
- Locaux d'activité économique : « les déséquilibres persistent en matière d'offre d'espaces, d'activités, questionnant la portée du SDRIF en matière de maintien et de développement des activités productives en tissu dense. »
- Carence en espaces verts (une maille carrée de 500 m de côté est considérée comme carencée dès lors qu'elle est située au centre d'un carré de 3km de côté si elle compte au total moins de 10 m<sup>2</sup> d'espaces verts ou boisés ouverts au public par habitant) : l'offre reste déséquilibrée sur le territoire et les carences persistent en raison de l'augmentation significative de la population. »

En résumé, l'Île-de-France possède un immense potentiel de R&D pour développer des industries innovantes, mais elle se heurte :

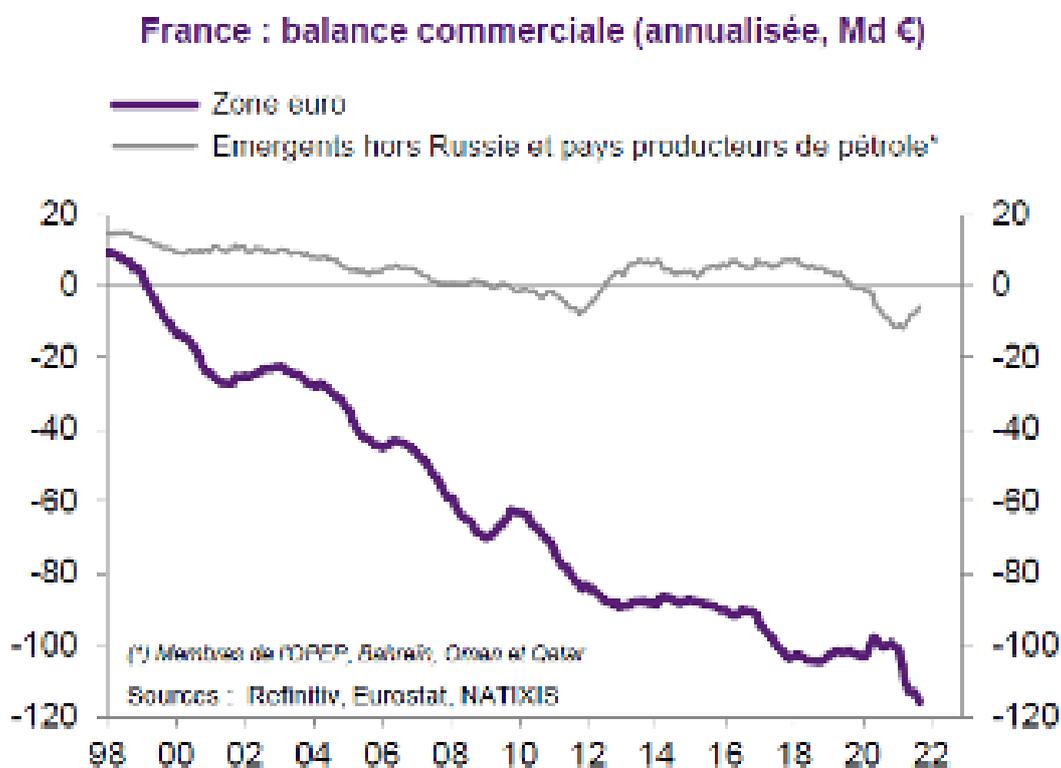
- au manque de foncier,
- à la faiblesse de son tissu industriel nécessaire à la concrétisation d'innovations,
- à son manque de main d'œuvre industrielle,
- à l'insuffisance d'espaces verts pour améliorer la qualité de vie de ses habitants.

Pour répondre à ces défis, l'Île-de-France a besoin de dépasser son strict périmètre géographique et administratif et inscrire son action au sein du Grand bassin parisien. C'est à cette échelle que doit se jouer sa stratégie de régénération par l'industrie et par la qualité de vie.

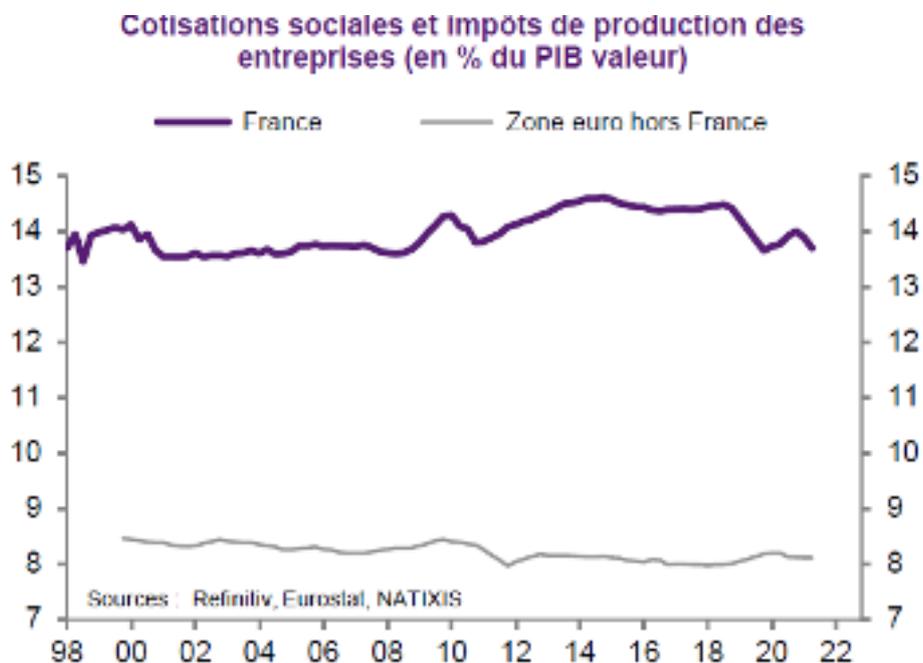
## II- Le rebond industriel du bassin de vie du Sud de L'Aisne est handicapé par son enclavement

Le bassin de vie du Soissonnais et du Valois compte 107 930 habitants répartis dans 166 communes et 4 EPCI à fiscalité propre. Il est situé au Sud du département de l'Aisne, entre les arrondissements de Laon au Nord et de Château-Thierry au Sud. À l'Ouest se trouve le Compiégnois (Oise) qui bénéficie déjà du dynamisme des franges extérieures de l'Île-de-France. À l'Est, l'arrondissement de Reims (Marne) connaît également une forte croissance. Comme la majorité des territoires, il a subi un important déclin industriel entraînant un taux de chômage élevé.

Rappelons que la désindustrialisation française ne résulte nullement de la concurrence des pays en développement comme le montre l'évolution de notre balance commerciale qui s'est dégradée pour l'essentiel vis-à-vis des pays de la zone Euro :



La désindustrialisation de la France est due pour l'essentiel aux surcroûts de charge qui pèsent sur les entreprises françaises, d'abord via les impôts de production :



On constate ainsi un écart de charges abyssal entre la France avec les autres pays européens, de près de 7 % de PIB soit 160 milliards d'euros ! Tant que nous n'aurons pas réduit les impôts de production au niveau de nos partenaires/concurrents européens, nous ne parviendrons pas à mener l'indispensable réindustrialisation du pays. L'industrie constituant l'essentiel du pouvoir d'achat extérieur d'un pays, la désindustrialisation est à la racine du mal français : nous consommons davantage que ce que nous produisons.

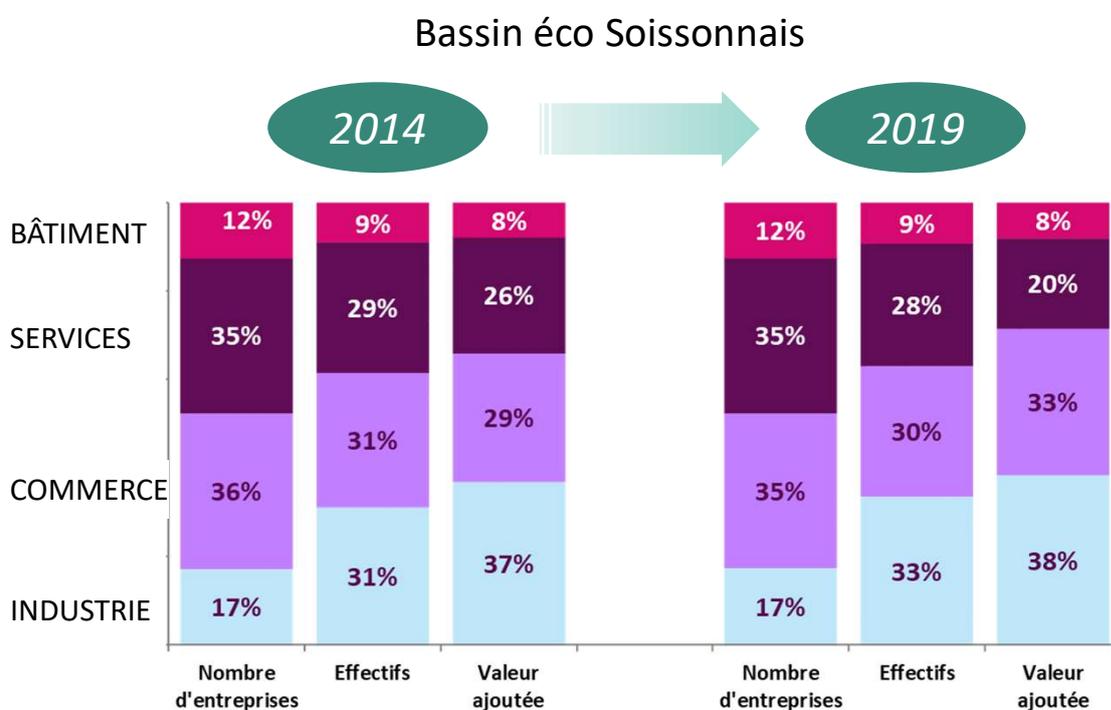
Globalement, notre balance des transactions courantes qui recense les échanges internationaux de biens, mais aussi de services, ainsi que les revenus du travail et du capital, a atteint en 2020 un déficit record de 43,7 milliards d'euros, soit 1,9 % du PIB. Cela signifie que l'ensemble des revenus de notre travail, mais aussi de notre épargne investie à l'étranger ne nous permet pas de financer notre niveau de vie.

Pour consommer plus que ce que nous gagnons, nous empruntons sans cesse, nous vivons à crédit.

Notre dette enflé constamment et notre position extérieure nette, c'est-à-dire la différence entre ce que les Français possèdent à l'étranger et ce que les étrangers possèdent en France se dégrade à vive allure et est devenue déficitaire en 2020 de 700 milliards d'euros, soit 30 % du PIB.

Le Grand bassin parisien, traditionnellement tourné vers l'accueil des activités industrielles et logistiques, a particulièrement pâti de la vague de désindustrialisation des années 1970 à 1990. Le Sud de l'Aisne s'inscrit pleinement dans cette tendance.

Pour autant, depuis une dizaine d'années, on note un maintien, voire un redéploiement de l'industrie sur certains territoires périphériques à l'Île-de-France. C'est notamment le cas du GrandSoissons qui a réussi à maintenir son tissu industriel à un niveau important à la fois en effectifs (31%) et en valeur ajoutée (38%) :



Répartition des entreprises, des effectifs et de la valeur ajoutée des entreprises significatives (CA > 750 k€)

Ces résultats encourageants sont à mettre au crédit d'une stratégie volontariste de réindustrialisation du Grand Soissons prenant appui sur différents leviers :

- Développement d'une offre en foncier et immobilier d'entreprises,
- Réhabilitation de friches industrielles et développement de parcs industriels pour accompagner le développement de nouveaux projets économiques et offrir des solutions immobilières «clés en main». Ces aménagements visent une offre diversifiée (différentes tailles de parcelles, programmes immobiliers en cours...) : Parc du Plateau, Parc de Sermoise & Ciry-Salsogne, Vic-sur-Aisne.
- Développement de Parcs PME sur les bourgs centres et secteur central Soissons, disposant d'une offre diversifiée (immobilier d'entreprise existant ou en programmation, cellules artisanales ou foncier à construire...) : ZAC d'Hartennes-et-Taux, ZAC de Braine, zone de Pontarcher, ZA Près Frais à Mercin-et-Vaux, Parc BSL à Billy-sur-Aisne...
- Innovation et labellisation en particulier, obtention de la labellisation «site industriel clés en main».
- Valorisation des déchets en énergie verte. Intégration de l'innovation sociale, afin de construire des modèles économiques alternatifs (circularité et durabilité).
- Création d'une usine école industrie 4.0 en collaboration avec l'université de Picardie Jules Verne et l'IUT de l'Aisne.
- Création de la « Digitale Académie Grand Soissons.
- Accélérateurs & incubateurs : implantation d'antennes de structures régionales et/ou nationales facilitant l'accompagnement et le financement des projets d'innovation portés par et entre industriels du territoire.

Le territoire a ainsi mobilisé tous les leviers à sa disposition pour attirer des entreprises industrielles souhaitant se développer ou se relocaliser en France grâce à la robotisation et la numérisation. La conjonction de ces actions a déjà permis d'attirer des investissements industriels notamment internationaux, en particulier celui très important de ROCKWOOL.

En résumé, le Grand Soissons s'est doté de tous les atouts pour bénéficier d'un renouveau industriel, indispensable à l'échelle du pays. Il dispose de :

- Ressources foncières en particulier de sites industriels « pré-équipés »,
- Main d'œuvre compétitive grâce à un coût du logement abordable,
- Compétences,
- Volonté politiques de réindustrialiser

En cela, les atouts et la stratégie du GrandSoissons s'avèrent tout à fait complémentaires des besoins de la région Ile-de-France, laquelle peut lui apporter ce qu'elle n'a pas : expertises, R&D, capital et financements, centres de décisions et de conceptions. Le GrandSoissons a vocation comme d'autres marges de la région Ile-de-France à devenir un de ses hinterlands industriels.

Mais la mise en œuvre de cette synergie industrielle interterritoriale est en partie hypothéquée par l'insuffisance des transports : bien que traversé et structuré par la RN2 du Nord au Sud, la RN31 d'Est en Ouest et la ligne TER Paris-Laon, le territoire du GrandSoissons reste fortement enclavé et mal relié à la région Métropole. L'accessibilité routière à Paris s'est certes améliorée avec les travaux de mise à niveau 2x2 voies de la RN2. Pour autant, son accessibilité par le train à Paris et au pôle de Roissy, reste problématique. Cela nuit fortement à l'attractivité et au développement du territoire, à l'internationalisation de ses entreprises, et plus globalement, à celui de l'ensemble du sud de l'Aisne.

Ainsi, la ligne Laon-Paris Nord, qui dessert Soissons, ne permet pas de rejoindre directement la zone d'emploi de Roissy, et ce malgré le potentiel considérable que constitue ce pôle économique. C'est pourquoi depuis plusieurs années, les élus du Sud de l'Aisne, soutenus en cela par le Conseil départemental de l'Aisne, demandent la mise en place d'une « virgule » ferroviaire, c'est-à-dire un raccordement entre la ligne Laon-Paris et l'aéroport international de Roissy Charles-de-Gaulle, au niveau de Mitry-Mory (77) . Le coût d'investissement de la virgule ferroviaire est estimé à 120 M€, soit un amortissement de 3,4 millions d'euros par an sur 35 ans, et ses frais de fonctionnement sont estimés à 11 M€ par an.

La SNCF mène actuellement une étude de faisabilité sur ce projet de Virgule. Mais en complément de ce regard technique sur les conditions précises de réalisation de cette infrastructure de transport, nous estimons qu'il est indispensable d'adopter une vision élargie en termes d'aménagement du territoire et de développement économique et social des franges du Grand Paris.

### III. La « Virgule », un investissement public rentable

La rentabilité d'un investissement public ne doit pas s'apprécier sur la seule question de l'équilibre financier recettes/dépenses à court terme. Il doit s'apprécier au regard des autres enjeux majeurs pour le pays que sont en particulier la réindustrialisation et la décarbonation ou encore une amélioration du logement, du cadre de vie et du développement socio-économique de nos territoires.

#### Réindustrialisation

La valeur ajoutée d'un emploi industriel s'élève à 87 000 euros, dont 45 % est prélevé en taxes, impôts, charges sociales, directement et indirectement. Cela signifie qu'un nouvel emploi industriel apporte 39 000 euros par an aux comptes publics. Le bénéfice pour les comptes publics de la seule création de 100 emplois industriels par cette infrastructure s'avère supérieur au montant de l'amortissement : 3,9 millions d'euros de recettes pour 3,4 millions d'euros d'amortissement. Il suffirait que cette infrastructure induise la création de 370 emplois industriels qui apporteraient un supplément de recettes annuel de 14,4 millions d'euros pour financer la totalité de ses coûts annuels, amortissement (3,4 millions) et exploitation (11 millions), en dehors même de la prise en compte de la recette voyageur. On peut espérer de cette infrastructure une création d'emplois supérieure à ce chiffre.

#### Développement de l'emploi

Cette infrastructure permettrait de contribuer à résoudre les difficultés de recrutement rencontrées par les entreprises du bassin de Roissy suite à la Covid-19. Réciproquement, cela offrirait une opportunité de logement aux personnes travaillant sur le bassin de Roissy dans de bonnes conditions de coût et d'environnement. Cependant, il est difficile de chiffrer ces bénéfices qui pourraient être également importants.

#### Ouverture internationale

La connexion ferroviaire avec Roissy apporterait une ouverture à l'international pour les entreprises du sud de l'Aisne qui sont jusqu'à présent peu internationalisées. Plusieurs acteurs de la région sont déjà dans l'attente de cette liaison, à l'image de Volkswagen qui a son siège France et site de production à Villers-Cotterêts et ses fonctions commerciales & communication à Roissy

L'accessibilité du Sud de l'Aisne à l'international est également l'une des conditions de réussite du grand projet de Cité internationale de la langue française au château de Villers-Cotterêts, qui espère attirer 200 000 visiteurs par an, et s'accompagne d'un développement de la capacité hôtelière du territoire pour accueillir ces nouveaux flux touristiques.

### Décarbonation

La construction de cette « virgule » ferroviaire devrait logiquement entraîner un report du transport automobile de la route vers le rail. Si l'on fait l'hypothèse d'un report de 500 véhicules/jour parcourant 200 km, avec une émission de 100g de CO<sub>2</sub> par km vers le rail, on aboutit à une économie de 10 tonnes de CO<sub>2</sub> par jour soit 2500 euros/jour (Hypothèse d'une valeur tutélaire du carbone de 250 euros par tonne en 2030 selon le rapport Quinet) et au total à 0,9 million d'euro par an. Il participe de la relance du rail, transport décarboné par excellence, dans ses différentes dimensions : substitution aux vols aériens de courte distance, trains de nuit, fret ferroviaire, désenclavement de territoires.

Au total, ce raccordement entre la ligne Laon-Paris et Roissy Charles-de-Gaulle peut être estimé très rentable, l'Etat en étant le premier bénéficiaire. Il lui incombe donc de financer cet investissement, dans un contexte où il bénéficie de conditions de financement très avantageuses.

Ce raccordement sera également bénéfique à l'Île-de-France en lui permettant de mieux valoriser son effort de R&D et de le transformer en productions innovantes. Ce type d'investissement qui connecte la Région à ses franges lui permet en quelque sorte de réagir à la déconcentration géographique qui transforme son économie et de l'organiser en structurant le Grand Bassin Parisien.

Cet exemple du raccordement ferroviaire du GrandSoysons confirme les attendus de la théorie économique qui indiquent que le transport dynamise l'activité économique et l'innovation en reliant les personnes, les entreprises, les expertises, ce qui permet de tirer tout le profit de leurs potentialités respectives.

● **Annexe** : Schéma de l'interconnexion ferroviaire (Virgule) à Mitry-Mory (77)

