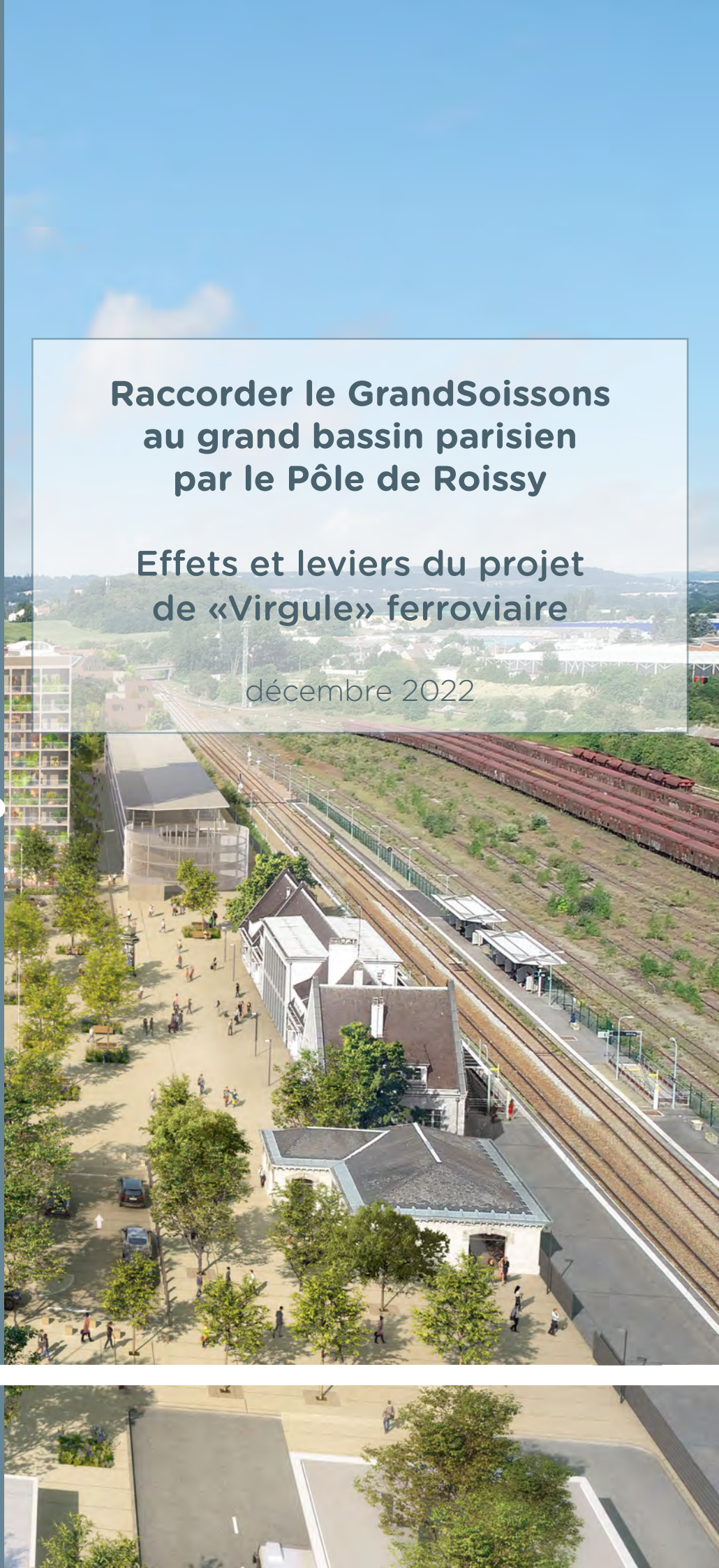


**Raccorder le GrandSoissons
au grand bassin parisien
par le Pôle de Roissy**

**Effets et leviers du projet
de «Virgule» ferroviaire**

décembre 2022



EDITO

Roissy CDG, c'est une porte ouverte sur le monde à 45 minutes de chez nous. Avec près de 290 000 emplois, c'est aussi l'un des plus grands pôles économiques européens.

Avec les élus du Sud de l'Aisne, je me mobilise depuis 2015 afin d'obtenir de l'État la création d'un barreau de 1,5 kilomètres de voie ferrée qui permettrait de raccorder la ligne Paris-Laon et la ligne à grande vitesse, à hauteur de Mitry-Mory, la « Virgule ».

Cette interconnexion ferroviaire est une réponse aux enjeux majeurs que connaît notre pays : la réindustrialisation des territoires, la décarbonation des mobilités, ou encore l'amélioration de l'accès au logement, à un cadre de vie qualitatif, et à l'emploi.

Ce projet de «Virgule» ferroviaire aurait un impact considérable sur l'attractivité du Sud de l'Aisne et du Grand Roissy, en créant une synergie basée sur les atouts respectifs de ces territoires :

- pour le développement des entreprises,*
- pour faciliter l'accès à un bassin d'emploi exceptionnel,*
- pour le développement touristique.*

Améliorer la connexion ferroviaire permettra d'accélérer la dynamique du développement et la métropolisation du GrandSoissons. Au-delà de la mobilité, c'est un enjeu de développement territorial. Je veux que GrandSoissons participe à la croissance du Grand Paris.

Alain CREMONT
Président du PETR du Soissonnais et du Valois
Président de GrandSoissons Agglomération
Maire de Soissons

EDITO

Le redémarrage durable de l'économie française ne pourra se faire qu'à travers 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, en mettant 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.

Philippe ANSEL,
Chef Economiste de la Fondation Concorde

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* ».

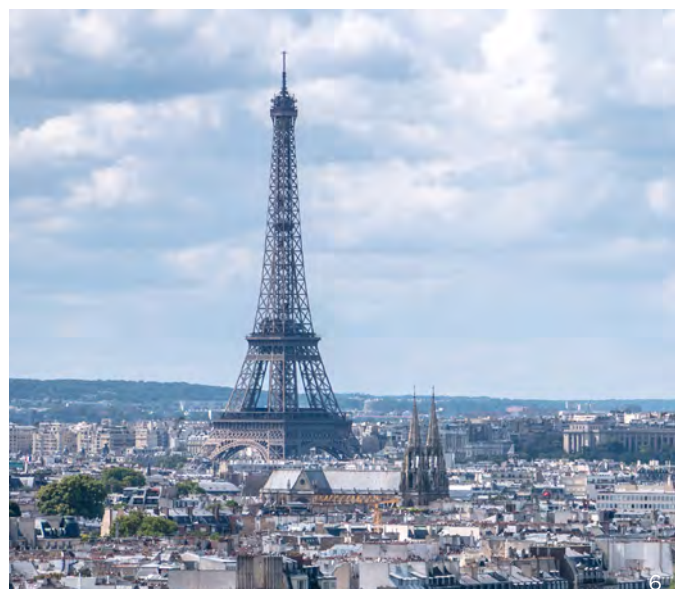
- **Locaux d'activité économique** : « *les déséquilibres persistent en matière d'offre d'espaces, d'activités, questionnant la portée du SDRIF en matière de maintien et de développement des activités productives en tissu dense.* »

- **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 m² 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'Ile-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'oeuvre industrielle,
- à l'insuffisance d'espaces verts pour améliorer la qualité de vie de ses habitants.

Pour répondre à ces défis, l'Ile-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.



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

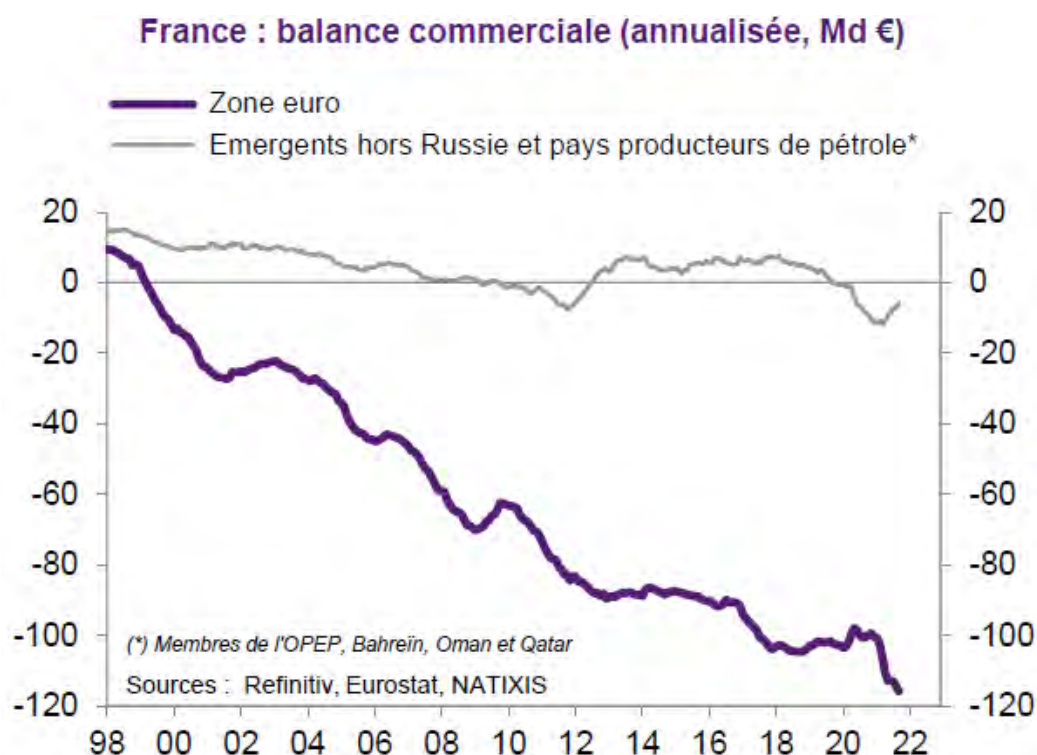
Le bassin de vie du Soissonnais et du Valois compte 107 930 habitants répartis dans 166 communes et 4 EPCI à fiscalité propre. Il est situé au Sud du département de l'Aisne, entre les arrondissements de Laon au Nord et de Château-Thierry au Sud.

À l'Ouest se trouve le Compiégnois (Oise) qui bénéficie déjà du dynamisme des franges extérieures de l'Île-de-France.

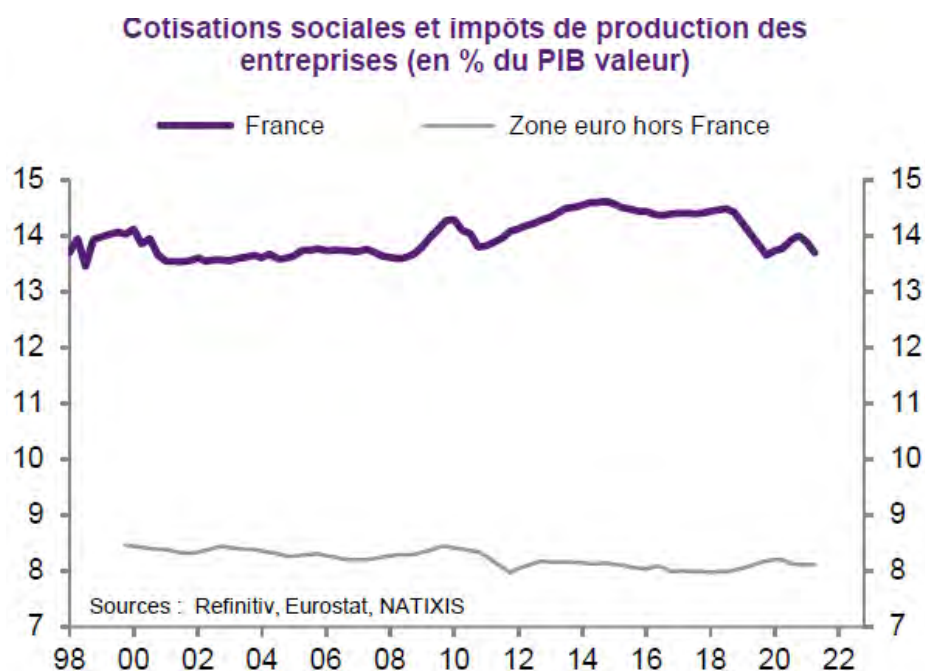
À l'Est, l'arrondissement de Reims (Marne) connaît également une forte croissance.

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.**

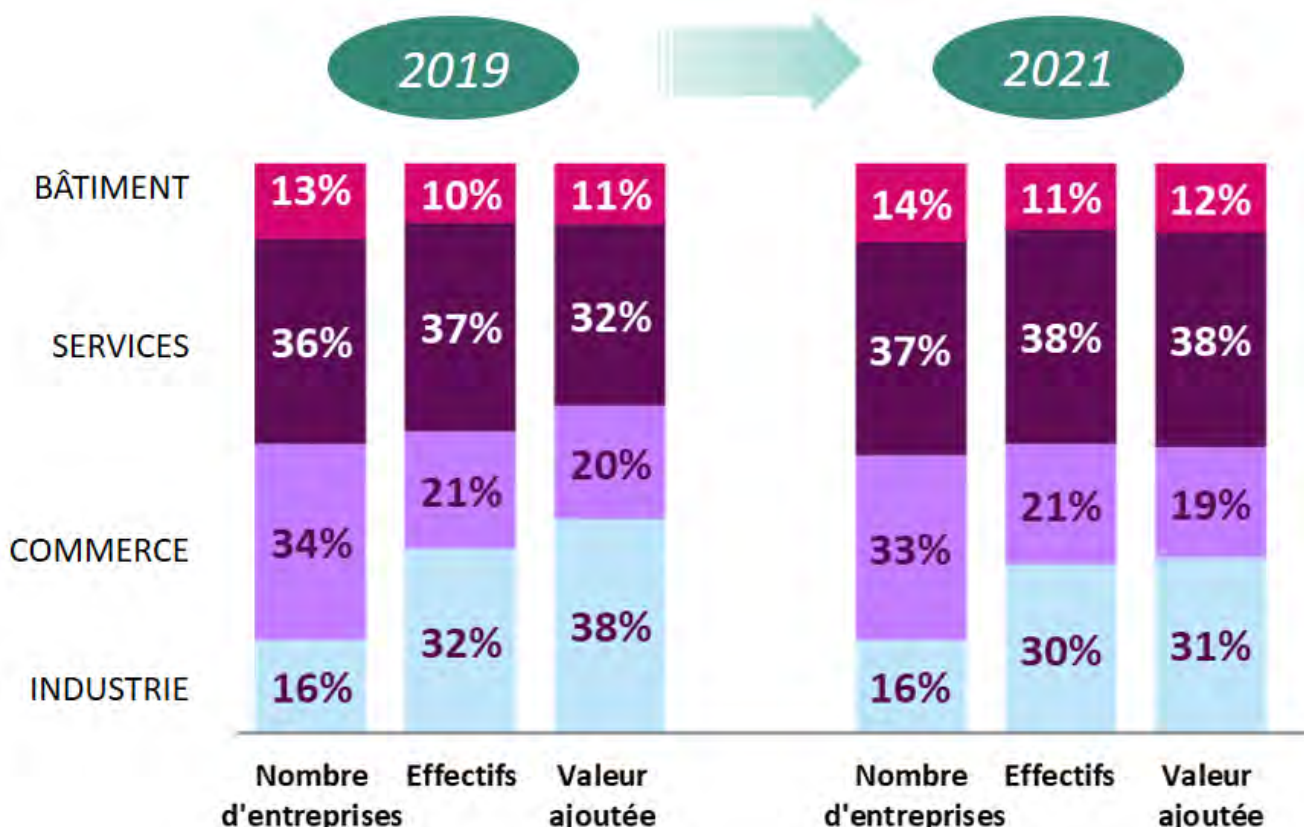
Pour consommer plus que ce que nous gagnons, nous empruntons sans cesse, nous vivons à crédit. 8

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 GrandSoysons 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 sur le bassin du Soissonnais et du Valois



Ces résultats encourageants sont à mettre au crédit d'une **stratégie volontariste de réindustrialisation du GrandSoissons** 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...

Village PME, GrandSoissons



- 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 »** GrandSoissons.

- **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.

Parc du Plateau, GrandSoissons, Labellisé Site industriel clés en main



En résumé, le GrandSoysons 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'oeuvre compétitive** grâce à un coût du logement abordable,
- **Compétences,**
- **Volonté politique de réindustrialiser**

En cela, les atouts et la stratégie du GrandSoysons 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 GrandSoysons a vocation comme d'autres marges de la région Ile-de-France à devenir un de ses hinterlands industriels.

Mais la mise en oeuvre 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 Grand Soissons 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.

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 apporterait 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 III. **La « Virgule », un investissement public rentable.**

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.

voir annexe «Le développement du tourisme international permis par la « Virgule » ferroviaire financerait ses coûts d'exploitation»



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 CO₂ par km vers le rail, on aboutit à une **économie de 10 tonnes de CO₂** 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 Grand Soissons 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 : Le développement du tourisme international permis par la « Virgule» ferroviaire financerait ses coûts d'exploitation

Les atouts touristiques de L'Aisne

L'offre touristique de l'Aisne a trois atouts à faire valoir :

- Son **patrimoine historique**, en particulier avec les villes historiques de Villers-Cotterêts, Soissons, Laon
- Une **nature préservée**
- Sa **proximité ferroviaire avec Paris** qui permet de visiter la capitale tout en bénéficiant d'un hébergement calme et vert

Cette offre est parfaitement exprimée par le positionnement choisi par les acteurs du tourisme du département : « Une terre chargée d'histoire au service de la déconnexion et du ressourcement, en pleine nature à une heure de Paris ».

La meilleure illustration de ce positionnement réside dans le succès du **Center Parcs Aisne** au bord du lac d'Ailette qui est le plus important des Hauts de France avec 4382 lits. Son taux d'occupation frôle les 80 % (chiffres avant Covid) et sa fréquentation s'élève à 800 000 nuitées dont le quart est assuré par la clientèle étrangère européenne proche (la Belgique représente 45 % de la clientèle étrangère).

A l'heure actuelle, l'ensemble du parc d'hébergements marchands dans l'Aisne est estimé à plus de 27 000 lits, générant selon l'INSEE 1,3 millions de nuitées d'avril à septembre soit probablement 1,7 millions de nuitées sur l'ensemble de l'année.



L'enjeu de la «Virgule» ferroviaire: le développement d'une clientèle internationale éloignée

Avec la «Virgule» ferroviaire, le département de l'Aisne pourrait développer une offre unique et rare pour la clientèle internationale : **un accès rapide et sûr à l'aéroport de Roissy et un hébergement nature reposant, loin des ilots de chaleur urbains, bien moins onéreux qu'à Paris, ainsi que la proximité ferroviaire avec Paris permettant de visiter la capitale et son patrimoine.**

La «Virgule» ferroviaire permettra plus spécifiquement de valoriser tout le potentiel de la **Cité Internationale de la Langue Française** de Villers-Cotterêts, dont le parcours de visite ouvrira au printemps 2023.

Il sera un lieu culturel et de vie entièrement dédié à la langue française, reliant le passé, le présent et le futur de la langue française et de la francophonie, autour de trois piliers : culture & création, éducation & formation, recherche & innovation.

Espace pluridisciplinaire accessible au plus grand nombre, elle articulera des activités variées et complémentaires : parcours de visite, expositions temporaires, spectacles, ateliers de résidences pour des artistes, chercheurs et entrepreneurs, activités pédagogiques, d'apprentissage et de formation à la langue française.

Or, rappelons que le français est la langue officielle de 32 pays représentant environ 230 millions de francophones dans le monde, hors de France.

Si la Cité Internationale de la Langue Française parvient à rayonner sur cette population résidant dans sa grande majorité en Afrique et au Canada, c'est **un afflux considérable de visiteurs qu'il faut envisager.**

Elle rayonnera d'autant plus si la «Virgule» ferroviaire, qui représente pour ces populations francophones un accès direct et bon marché à l'aéroport de Roissy, donnant de la même façon accès à un hébergement beaucoup moins onéreux qu'à Paris pour visiter la capitale, est construite.

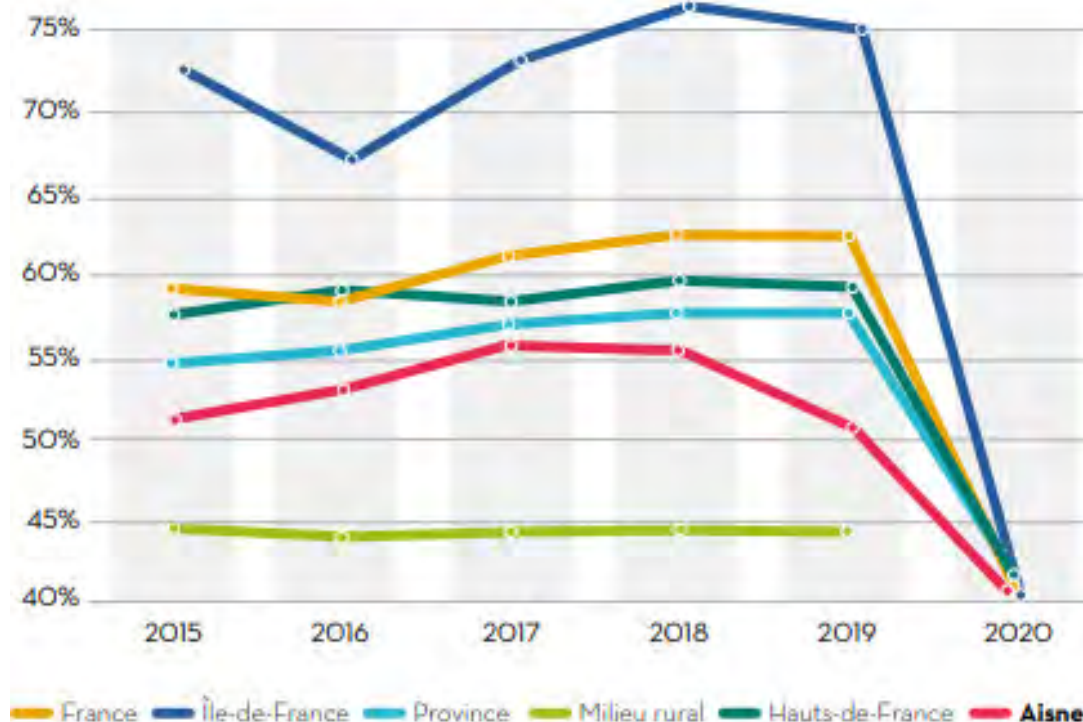
La contribution du développement d'une clientèle touristique internationale éloignée à la rentabilisation de la «Virgule» ferroviaire

Compte tenu des importants atouts touristiques de l'Aisne (hébergement nature bon marché à proximité de Paris, Cité Internationale de la Langue Française), nous retenons l'hypothèse minimale de 100 000 visiteurs étrangers supplémentaires transitant par l'aéroport de Roissy et utilisant cette nouvelle commodité ferroviaire. Les capacités d'hébergement sont disponibles si l'on se réfère à la faiblesse du taux d'occupation actuel :

On peut projeter que, en moyenne, chaque visiteur réalisera un trajet ferroviaire A/R avec Roissy et deux trajets ferroviaires A/R avec Paris : cela représente une recette de 120 euros par visiteur pour la SNCF pour l'ensemble de ses réseaux, soit **une recette annuelle de 12 millions d'euros générée par la «Virgule» ferroviaire sur le trajet Roissy/Aisne mais également sur les trajets Paris/Aisne.**

Nous estimons que la rentabilité d'une nouvelle infrastructure ferroviaire doit faire l'objet d'une **évaluation économique élargie en considérant l'impact sur l'ensemble de la plateforme ferroviaire SNCF.**

Évolution des taux d'occupation dans l'hôtellerie



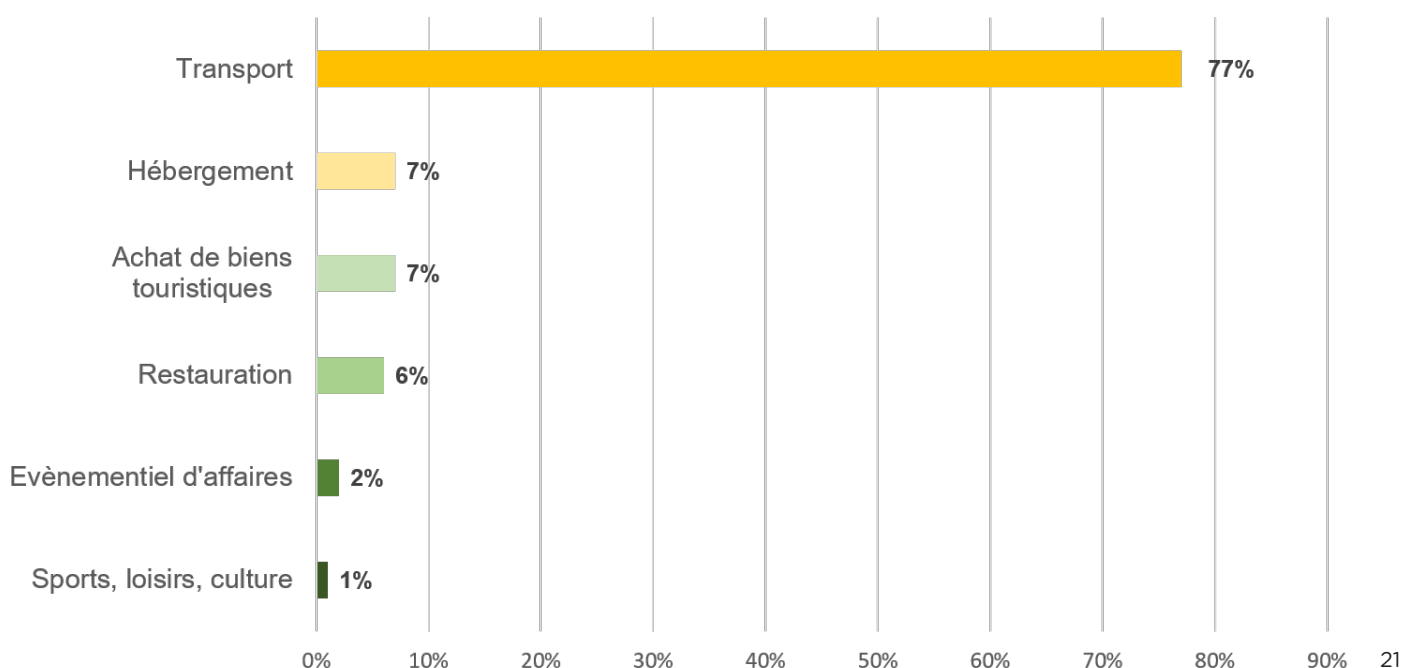
Cette seule recette découlant de ce nouveau tourisme financerait la totalité des coûts de fonctionnement de la nouvelle ligne, estimés à 11 millions d'euros.

Cet exemple de la « Virgule » ferroviaire de l'Aisne met en lumière le **nouvel enjeu du tourisme durable**. Celui-ci est défini par l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT) comme : « *un tourisme qui tient pleinement compte de ses impacts économiques, sociaux et environnementaux actuels et futurs, en répondant aux besoins des visiteurs, des professionnels, de l'environnement et des communautés d'accueil* ».

La question de la décarbonation de cette activité se pose, au même titre que les autres, voire même de manière plus aigüe, car ce n'est pas une activité indispensable.

Selon une étude réalisée auprès de 160 pays et publiée en 2018 dans la revue scientifique Nature Climate Change, le tourisme représente 8 % du total des émissions de carbone produites dans le monde. 49 % des émissions de CO2 proviennent du transport. Les chiffres sont plus élevés en France. Comme nous avons beaucoup misé sur le tourisme, celui-ci représente 11% de nos émissions de CO2 avec un impact déterminant des transports :

Les émissions de gaz à effet de serre du tourisme par secteur



D'ores et déjà des agences se développent sur ce créneau : elles proposent un tourisme durable de proximité avec un déplacement basé le plus possible sur le ferroviaire.

Les pays les plus avancés dans le tourisme durable sont le Japon et la Suisse grâce à la densité de leur réseau ferroviaire. Ainsi, la Suisse bénéficie d'importants avantages comparatifs en matière de tourisme durable avec un transport déjà fortement décarboné :

- Le réseau ferroviaire du pays se compose de 5 270 km de rails sur lesquels circulent quotidiennement 5 600 trains qui parcourent un total de 344 000 kilomètres. Il s'agit du **réseau le plus dense du monde**. Les Suisses sont ainsi les Européens qui voyagent le plus en train avec une moyenne de 59 trajets par année. Sur le plan mondial, seul le Japon est meilleur avec 72 déplacements annuels.

- Le réseau de tram, trolleybus et bus qui transportent près d'un milliard de passagers sur 1 765 km de lignes

Le rapport « Stratégie touristique » de la Confédération exprime clairement les avantages comparatifs du tourisme suisse, basés sur la proximité, la densité des attractions touristiques desservis par le transport ferroviaire :

Forces

- La forte densité des *attractions touristiques* constitue la base du tourisme suisse. Notre pays peut s'enorgueillir de ses *paysages attractants*, de ses *villes historiques* ou encore de ses *institutions culturelles* (musées, théâtres, concerts).
- L'*offre touristique*, à travers ses curiosités, ses activités de plein air (chemins de randonnée, régions de sport d'hiver, etc.), ses différentes cultures et ses traditions vivantes, est diverse, dense et facilement accessible.
- La Suisse dispose d'*infrastructures de très haut niveau*, notamment des moyens de transport performants qui garantissent une excellente accessibilité des différents sites touristiques.

Nous estimons que la «Virgule» ferroviaire constitue une opportunité unique pour faire de l'Aisne un lieu d'excellence de ce nouveau tourisme durable à mettre en place en France, lequel constitue un nouveau champ de développement pour la SNCF.

Annexe : Concilier industrie et tourisme : l'exemple de la Suisse

Les ressorts de la prospérité suisse

Le PIB par habitant de la Suisse (qui mesure la richesse produite) s'élevait à 78910 euros en 2021, soit plus de deux fois que celui de la France qui n'atteignait que 36520 euros.

Premier facteur explicatif : l'importance de l'industrie dans l'économie Suisse. Alors que nous pensons que ce sont les banques et le secret bancaire (qui n'existe plus) qui font la richesse de ce pays, la Suisse est en réalité le **pays le plus industrialisé d'Europe**, devant l'Allemagne, très loin devant la France. L'industrie représente 25,5 % du PIB Suisse et seulement 12,4 % en France.

L'industrie dégage une valeur ajoutée très supérieure aux autres activités, ainsi, la Suisse est le pays le plus riche d'Europe après la Norvège et le Luxembourg.

Et comme la recherche est dédiée à 80 % à l'industrie, la Suisse est le **pays le plus innovant du monde**.

Mais **la réelle force de la Suisse réside dans son éducation** avec un énorme investissement quantitatif puisque les dépenses d'éducation représentent 15,5 % de son budget contre 9,7 % pour la France.

Et surtout, ce qui caractérise son système éducatif, c'est d'être complètement en prise avec l'économie en faisant de la **filière professionnelle basée sur l'apprentissage la principale voie d'accès à l'emploi**. Celle-ci est empruntée par 90 % des jeunes Suisses. L'enseignement professionnel est une filière d'élite : souvent, plusieurs des sept membres du Conseil fédéral (l'organe exécutif de la Confédération suisse), ont fait un apprentissage et se revendiquent comme apprentis !

Cet engagement dans une formation orientée vers les besoins de l'économie se traduit par un **niveau de qualification de la population très élevé** (plus de 90 % des Suisses sont diplômés) qui aboutit au **plus fort taux d'emploi européen**.

Le taux d'emploi est la proportion de personnes disposant d'un emploi parmi celles en âge de travailler. C'est un indicateur dont on parle peu, mais qui est beaucoup plus pertinent que le taux de chômage pour mesurer la capacité d'une société à fournir un emploi à ses membres.

C'est un **enjeu capital** :

- Plus ou moins de travailleurs, c'est plus ou moins de production pour le pays et donc plus ou moins de revenus par habitant.

- Plus ou moins de production, c'est plus ou moins de recettes fiscales et sociales pour l'Etat qui obligent à accroître le poids de l'impôt sur ceux qui produisent lorsque le taux d'emploi est faible (la situation française).

- Plus ou moins de travailleurs, c'est également plus ou moins d'inactifs qu'il faut aider pour leur permettre de vivre, avec une redistribution financée par les impôts de ceux qui produisent.

Grace à l'excellence de son système de formation, le **taux d'emploi Suisse s'élève à 81 %** contre 67 % en France. Il y a donc 20 % de travailleurs en plus en Suisse qui contribuent à la production.

Ce taux d'emploi élevé permet à la Suisse de **développer toutes les potentialités de son économie dans toutes ses dimensions : industrie, services, finance, tourisme.**

La Suisse a su concilier industrie et tourisme

Du fait de la priorité donné à l'industrie dans son développement économique, le tourisme pèse beaucoup moins dans le PIB qu'en France : 2,9 % du PIB en 2019 contre 8,5 %. Mais si on compare en valeur, l'écart est beaucoup plus faible : le tourisme apporte 2300 euros par an par habitant contre 3100 euros en France.

Le tourisme représente 173 000 équivalents temps plein, soit près de 4,5% de l'ensemble des emplois, auxquels s'ajoutent 80 000 à 90 000 emplois dans des entreprises de sous-traitance. Mais il occupe une place beaucoup plus importante en région alpine, environ 16 % des emplois directs et 11% des emplois indirects. Dans l'espace alpin, un emploi sur quatre dépend donc directement ou indirectement de l'activité touristique et **le tourisme a joué un rôle déterminant pour maintenir les populations.**

Dans ces régions de montagne, le tourisme est donc une locomotive de l'économie. Au niveau local ou cantonal, sa contribution peut être encore bien plus importante :

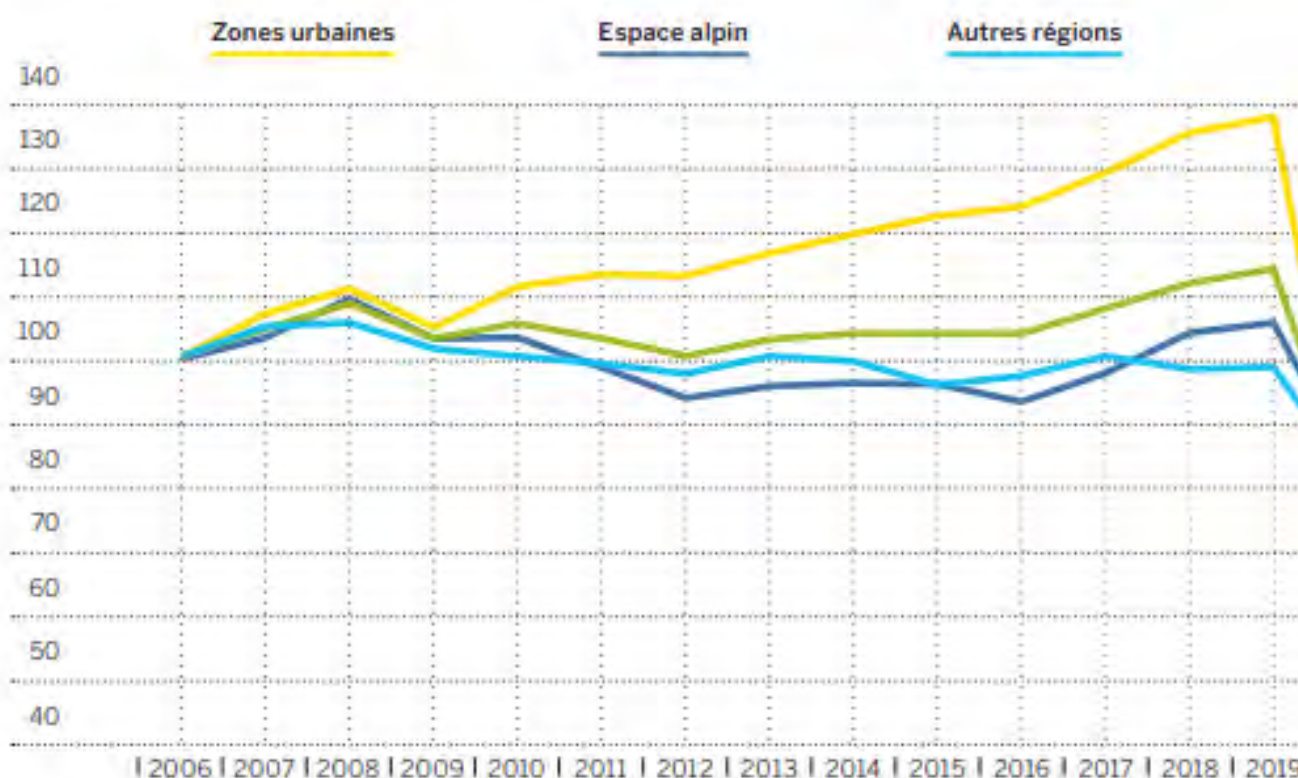
dans le canton de Berne, elle atteint environ 7% du PIB régional et se hisse même à 24% dans l'Oberland bernois (directement et indirectement). Ces chiffres soulignent bien l'importance économique du tourisme pour ces régions.

Dans les autres régions, qui ne bénéficient pas de la ressource alpine, **l'industrie ne nuit pas au tourisme, bien au contraire.**

D'abord parce que l'industrie est en Suisse un ressort essentiel du **tourisme d'affaire**, tourisme à haute valeur ajoutée. Une usine, ce sont des clients et des fournisseurs qui arrivent. Une usine qui exporte, ce sont des visiteurs étrangers qui doivent être hébergés.

Son industrie florissante et innovante a fortement développé le tourisme urbain avec les salons et les foires, les déplacements professionnels :

Figure 1 : Évolution du nombre de nuitées selon les régions⁶, et prévisions⁷



Par ailleurs, **certaines activités industrielles constituent de véritables attractions touristiques.**

C'est traditionnellement le cas de **l'industrie horlogère**. C'est également le cas de **produits alimentaires de qualité ou de biens de consommation de haut de gamme**. En Suisse, pour se démarquer de la concurrence étrangère, de petites exploitations innovantes misent sur la garantie d'une origine régionale des marchandises, sur la qualité et sur des produits de niche ou des spécialités, ainsi que sur une offre complémentaire au tourisme, par exemple le fromage de montagne ou la viande des Grisons.



GrandSoissons Agglomération
Service de Développement Economique
Parc Gouraud
2 allée des Nobel
02200 SOISSONS

www.grandsoissons.com

