



LES INFRASTRUCTURES

Chantier N°5

Renforcer les infrastructures de communication et de transport, indispensables à la performance future de notre économie

Le constat

L'AUBE, UN CARREFOUR NATUREL À CONFORTER PAR DE NOUVELLES INTERCONNEXIONS

L'Aube est historiquement située sur **un lieu de confluence des courants marchands** qui lui confère une légitimité dans la captation des flux de marchandises. Toutefois, **les infrastructures de transport ne sont pas toujours à la hauteur des besoins actuels et futurs**. Pour le fer, en particulier, la ligne Paris-Bâle se voit menacée par le TGV Est, il n'existe aucune liaison Nord-Sud (fret et passagers) ni d'interconnexion avec le TGV, et le département se trouve à l'écart des grands réseaux de fret ferroviaire. Le déclin des activités industrielles de main-d'œuvre au profit des activités de gestion des flux offre **une opportunité de mutation économique qui dépend de notre raccordement aux grands réseaux d'infrastructures européens**. Deux éléments permettent de penser que cette mutation est possible : la promesse de développement d'une plate-forme internationale de transport

aérien à Vatry et la montée en puissance du port de Nogent-sur-Seine et des liaisons fluviales avec Le Havre. Le développement des activités tertiaires est consommateur d'infrastructures importantes : si L'Aube est proche de Paris en kilomètres, elle en reste loin en temps, freinant ainsi l'accueil de nouvelles activités.

Une offre «très haut débit» insuffisamment développée et accessible dans l'Aube réduit notre attractivité et favorise l'éloignement des fonctions tertiaires et administratives de nos unités industrielles.

Au final, si l'Aube ne conforte pas rapidement ses liaisons de toutes natures, **elle risque l'isolement progressif de ses entreprises, notamment en milieu rural**.

Enjeux et opportunités

DES FILIÈRES ÉMERGENTES CONSOMMATRICES DE TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE

Ces constats sont d'autant plus importants que les filières qui émergent dans l'Aube ne pourront se développer que si cette position favorable est confortée par les infrastructures. Il en va ainsi du pôle Agro ressources, de la filière recyclage et valorisation de produits en fin de vie, de l'emballage conditionnement... L'Aube peut toutefois compter sur des infrastructures

existantes desservant bien les zones d'activité en cours de développement : Parc du Grand Troyes, Parc logistique de l'Aube, Zone de l'aérodrome à Romilly-sur-Seine, Port de Nogent-sur-Seine, Arcis-sur-Aube, Brienne le Château... Enfin, le développement de la ligne TGV Est offre à la Champagne-Ardenne un coup de projecteur favorable à son attractivité.

Priorités d'action

S'APPUYER SUR LA FILIÈRE LOGISTIQUE POUR STRUCTURER L'ESPACE AUBOIS

- **Eclairer les Pouvoirs Publics** sur les besoins des entreprises en matière de communication et de transport, et les alerter sur les enjeux liés à l'insuffisance ou l'inadéquation des réseaux existants.
- **Positionner l'Aube** sur la massification des transports en œuvrant au développement d'infrastructures aptes à cet usage.
- **Renforcer l'offre de service** et de formation pour offrir à la filière logistique les conditions de son développement.
- **Participer activement au développement** du "fluvial", en renforçant les infrastructures du Port de Nogent, en militant pour l'augmentation des capacités de navigation (3 000 T) et en améliorant les interconnexions ou les liaisons avec Vatry et les autres terminaux fluviaux.
- **Etudier la réalisation** d'une liaison ferroviaire nord-sud (pérenne et performante) entre Saint-Florentin – Troyes – Vatry – Châlons et Reims.
- **Accélérer le développement** de la liaison rapide autoroutière Troyes – Auxerre – Bourges.
- **S'impliquer** dans le développement de la couverture très haut-débit des principaux parcs d'activité.
- **Renforcer l'efficacité** des liaisons avec Paris, les aéroports et les gares TGV, dans un souci de qualité de service (régularité, augmentation des fréquences et diminution des temps de trajet).

Objectifs quantitatifs

- **70 000 tonnes de fret par an** à Vatry fin 2007
- **2 millions de tonnes par an** pour le nouveau Port de Nogent à l'horizon 2012
- **1 étude d'opportunité** sur le coût de la liaison ferroviaire Troyes-Vatry-Châlons