

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

# Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

L'Union des Industries Chimiques de Normandie



## UIC NORMANDIE

L'Union des Industries Chimiques de Normandie est une organisation professionnelle dédiée aux entreprises de la chimie de la région normande. Elle est rattachée à l'UIC Nationale qui rassemble 15 UIC régionales.

Les 90 entreprises adhérentes représentent 13 480 salariés soit 10,2 % de l'emploi salarié régional.

Elle conseille et informe sur les orientations et les positions de la branche, contribue à sécuriser les pratiques des entreprises en matière d'obligations réglementaires, favorise le renforcement de la compétitivité des entreprises individuellement et au travers d'actions collectives. L'UIC Normandie est un interlocuteur des pouvoirs publics, elle assure une présence dans toutes les instances interprofessionnelles économiques et sociales. Sa mission est de favoriser le développement de l'industrie régionale en soutenant le développement socio-économique régional.

## COORDONNÉES

Président de l'UIC Normandie :  
Frédéric HENRY  
Secrétaire Générale :  
Muryelle LEBEY  
26, Rue Alfred Kastler  
76137 Mont-Saint-Aignan  
Mail : [sg@ui-normandie.org](mailto:sg@ui-normandie.org)

## Un projet décisif pour l'attractivité régionale, l'implantation d'investissements nouveaux et la compétitivité des industries chimiques

L'importance de la filière chimique et pétrochimique en Normandie se traduit par la présence de grands groupes internationaux y assurant leur production européenne et mondiale dans les secteurs de la chimie minérale et organique, les plastiques, le caoutchouc et les lubrifiants et additifs.

Parmi les principaux employeurs industriels en région, la filière y joue également un rôle stratégique en matière de R&D au travers de la présence de grands centres de recherche spécialisés.

### POIDS DE L'INDUSTRIE EN HAUTE ET BASSE-NORMANDIE

#### 133 000 emplois salariés dans l'industrie

21,2 % de l'emploi salarié régional (15,9 % pour la France métropolitaine)

- 6900 établissements
- 6,9 % des établissements régionaux soit 6,2 % pour la France métropolitaine
- Valeur ajoutée brute (VAB) (2009) : 8,1 milliards d'euros  
18,5 % du total régional (12,54 % pour la France métropolitaine)
- 1<sup>er</sup> rang national : 46 % des salariés de l'industrie dépendent d'un siège social situé hors région (2009)  
25 % en France métropolitaine

1<sup>er</sup> taux le plus élevé en France métropolitaine

Source : Insee - Clap : REE Sirene au 1<sup>er</sup> janvier 2009



Le dynamisme et la pérennité de la filière se traduisent depuis plusieurs années par de nombreux programmes d'investissements lourds sur le territoire. Près de 2 milliards d'euros ont ainsi été investis au cours des 7 dernières années dans le cadre de la mise en œuvre de vastes programmes visant notamment à développer les capacités de production et à anticiper les futures normes environnementales.

L'industrie chimique fait partie des atouts incontestables du dynamisme économique de la Normandie. Dans le cadre de la Haute Normandie, elle fait partie des filières d'excellence qui confèrent un savoir-faire nécessaire dans la compétition internationale. Elle s'illustre au même titre que les industries traditionnelles comme l'agro-industrie (1<sup>ère</sup> région européenne productrice de lin), l'industrie du verre avec le pôle mondial de flaconnage de luxe dans la vallée de la Bresle. Egalement présente dans les activités à plus forte valeur ajoutée, elle permet à la

Haute-Normandie de figurer sur le podium des régions avec les secteurs industriels de l'aéronautique, de l'énergie (raffinage de pétrole, production d'électricité) et de la pharmacie.

Autre atout compétitif majeur de notre région, c'est notre proximité maritime avec un complexe maritime riche autour des ports du Havre, de Rouen et des ports de commerce du Tréport, de Dieppe, de Fécamp et l'Axe Seine véritable corridor économique régional. L'optimisation de cet atout, nous donnera une place incontournable et reconnue sur la cartographie européenne et mondiale des territoires économiques.

Pour soutenir et accompagner notre évolution et notre innovation dans l'industrie chimique, nous devons préparer nos jeunes (un quart de la population Haute-Normandie a moins de 20 ans) aux métiers de demain. Nous disposons sur le territoire d'un appareil de formation diversifié et performant avec notamment la présence de pôles universitaires et de grandes écoles de commerce et d'ingénieurs. La Ligne Nouvelle Paris-Normandie s'inscrit pour faciliter la migration des étudiants et la complémentarité des formations entre villes universitaires.

La filière chimie régionale et son développement sont donc des enjeux économiques majeurs dans le cadre des réflexions menées sur l'Axe Seine et des projets qui lui sont liés, notamment la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

### **La LNPN : un projet stratégique pour le développement industriel régional**

Face aux défis majeurs auxquels l'industrie chimique est et va être confrontée dans les prochaines années (mutations technologiques, concurrence mondiale accrue, respect des normes environnementales, etc.), l'organisation de la chaîne logistique, et notamment le transport des matières premières ou des produits finis va devenir un levier de performance majeur pour les industries régionales. L'enjeu de la LNPN est d'apporter des solutions nouvelles et complémentaires à celles qui existent aujourd'hui au service de la compétitivité des entreprises et du développement territorial.

Au regard de ce constat, et dans le cadre de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, il semble essentiel de porter une attention particulière aux points suivants :

#### **Développer une offre logistique et de transports compétitifs**

La compétitivité de l'offre de transport local s'avère de plus en plus décisive pour les industriels dans leur choix d'implantation ou leur choix de mode de transport et ceci pour plusieurs raisons :

- La volatilité et l'irrégularité des trafics est appelée à augmenter, ce qui conduit au nécessaire développement d'une offre de transport plus réactive et plus intermodale de la filière logistique pour s'adapter à ce nouveau besoin,
- La volonté de répondre à l'attente des clients en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>,
- L'importance de trouver des solutions compétitives en matière de gestion des ruptures de charges et de massification des trafics. Sur ce dernier point, il est à préciser que les trafics de produits chimiques sont un levier favorable pour la massification des trafics. Il existe donc un fort potentiel de développement d'offres ferroviaires massifiées tant sur le plan local qu'au niveau intra européen.

Par conséquent, l'industrie chimique attend aujourd'hui l'inscription du fret sur des lignes dédiées répondant aux besoins des entreprises,

à savoir le développement d'une offre de transport massifié et d'une offre ferroviaire intra régional, inter régional et intra européen efficiente dans lesquelles la qualité de service et la flexibilité seront les deux critères clés.

#### **Être vigilant à ne pas pénaliser les PME sur les réseaux secondaires**

En parallèle au développement d'une offre ferroviaire compétitive répondant aux besoins des grands industriels régionaux situés sur la vallée de la Seine, le projet LNPN se doit d'intégrer également les entreprises et les pôles économiques excentrés, d'où l'importance de l'amélioration et du développement des réseaux secondaires.

Il serait dommageable que la LNPN se réalise au détriment d'une offre ferroviaire secondaire au service des PME locales et aboutisse à terme à déséquilibrer l'offre de transport ferroviaire régionale. C'est en effet dans la complémentarité avec les autres réseaux que la LNPN prendra tout son sens, et non comme un projet isolé des réalités économiques de tous les territoires infra régionaux. Des progrès devront donc être réalisés sur la ligne historique concomitamment à la LNPN pour permettre d'assurer la qualité des dessertes locales et l'essor du fret ferroviaire.

#### **Contribuer au développement des liens entre le fret et les infrastructures portuaires**

Les ports du Havre et de Rouen constituent des points d'entrée et de sortie essentiels pour le transport de produits chimiques en France. La présence historique de plusieurs acteurs est d'ailleurs fortement liée à la proximité d'une façade maritime facilitant les activités commerciales internationales. Les trafics maritimes de produits chimiques constituent donc un levier fondamental de développement de l'industrie chimique du fait de l'économie induite (coûts de transport et de matières premières), quel que soit le type de flux.

Par conséquent, il est indispensable que les liens entre le fer et les ports soient optimisés, en particulier pour espérer concurrencer les grands ports du Nord de l'Europe. Les vrac liquides chimiques représentent aujourd'hui plus de 50 % des flux de produits chimiques de l'Axe Seine et le complexe portuaire se classe en effet aujourd'hui en 7<sup>ème</sup> position en Europe sur le trafic de vrac liquide après les ports du Nord de l'Europe et des ports espagnols. Un fort potentiel de croissance existe donc à condition que les industries chimiques régionales puissent être reliées aux grands axes de fret qui sont encore à développer ou à conforter en région mais également s'insérer dans le réseau européen et ainsi accroître l'importance des ports régionaux. A ce titre, la Conférence des 8 régions du bassin parisien a souligné l'importance de l'intégration du complexe industrialo-portuaire de la Seine dans le réseau transeuropéen de transport afin de connecter la Normandie aux grands réseaux européens d'échanges.

#### **Respecter les engagements du grenelle de l'environnement**

Actuellement, La Picardie et l'Île de France sont les deux principales zones d'échanges de produits chimiques avec la Seine-Maritime. C'est ainsi que 6,7 millions de tonnes de produits chimiques sont transportés en Haute-Normandie avec une prédominance forte des flux routiers (82% des flux de produits chimiques se font par la route ; ce chiffre est de 75% pour les trafics interrégionaux). Avec 3% de part modale, le trafic ferroviaire a peu de poids dans le transport local de produits chimiques. Les marges de progrès sont donc importantes afin de réduire l'impact environnemental de l'activité des industries chimiques. L'augmentation du report modal de la route vers le fer fait de la LNPN un atout majeur en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.



## La LNPN : une opportunité en faveur de l'attractivité régionale

### Favoriser l'accès rapide à la Défense et à Paris pour les voyageurs

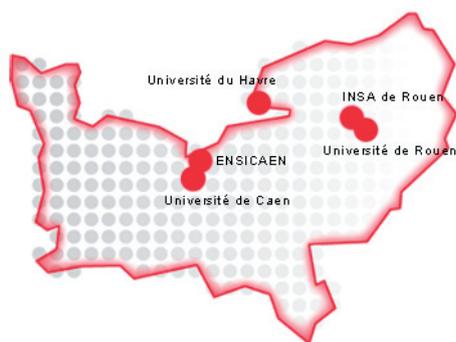
La LNPN doit répondre à trois grands objectifs :

- Favoriser, par la grande vitesse, le rapprochement des territoires normands et franciliens,
- Améliorer les déplacements (confort, fréquence, etc.) des voyageurs entre la Normandie et Paris et réciproquement,
- Favoriser l'attractivité du territoire normand par sa connexion renforcée avec le réseau francilien, national, européen et mondial (via l'aéroport de Roissy).

Ce projet doit être un outil au service du développement territorial et de la mobilité et, pour cela, offrir un accès facilité aux points clés du réseau francilien que sont la Gare Saint-Lazare, le quartier de la Défense et l'aéroport de Roissy.

La LNPN doit être l'opportunité de développer une offre de transport adapté aux besoins des entreprises en matière de déplacements professionnels. A ce titre, la fréquence, la rapidité des trains et l'interconnexion avec d'autres réseaux seront les trois critères essentiels pour les entreprises, et ceci en tout point du territoire normand. Il s'agit donc de développer en parallèle un réseau secondaire de qualité et cohérent avec la LNPN favorisant l'inter connectivité des différents réseaux. Ceci est en effet indispensable à un développement équilibré du territoire régional.

C'est pourquoi l'industrie chimique se positionne sur le scénario A qui présente pour nos entreprises le projet qui répond au mieux aux objectifs cités ci-dessus.



### Contribuer au développement des universités Caen-Rouen-Le Havre

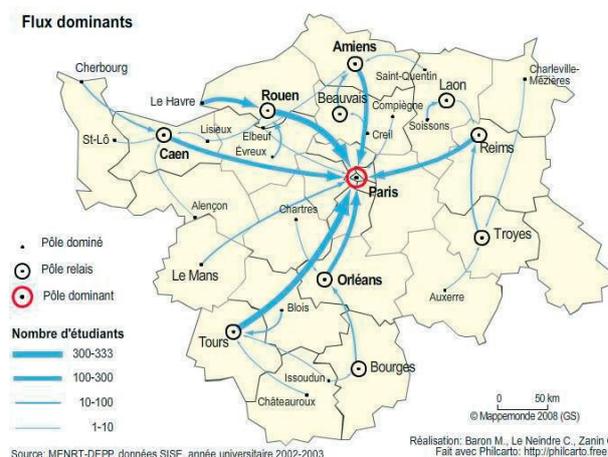
La chimie est une filière structurante de l'économie régionale, notamment parce qu'elle est un des principaux pourvoyeurs d'emplois en région (16% de l'emploi industriel dans les régions Basse-Normandie, Haute-Normandie et Ile de France, 21,5% en Haute-Normandie).

La LNPN via l'attractivité qu'elle suscitera auprès des compétences utiles au développement de nos entreprises est cruciale. Les compétences sont en effet un facteur de compétitivité de nos entreprises. En rapprochant l'offre et la demande de compétences sur le territoire régional, la LNPN sera un atout majeur pour les industries régionales dans le sens où elle doit permettre de créer des liens forts et des partenariats renforcés entre les pôles de formation normands et franciliens dans un objectif de complémentarité et de réponse optimisée aux besoins des entreprises.

Il est certain que la proximité accrue des universités normandes avec le territoire francilien et sa population doit favoriser l'attractivité des formations et des diplômés présents en région et la mobilité des étudiants des autres régions françaises vers la Normandie.

### Faciliter l'accès à la complémentarité de l'offre de formation du bassin parisien

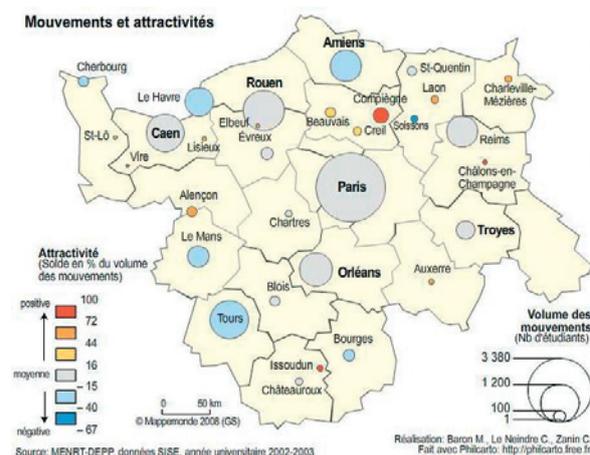
Pour argumenter notre propos, nous reprenons une étude du SISE sur les flux migratoires dominants des étudiants.



Sur les 260 flux existant entre les 29 pôles universitaires, on note l'omniprésence de Paris dans la structuration des échanges d'étudiants. Ainsi, les données réactualisées pour 2011 confirment le constat : moins d'étudiants quittent Paris pour continuer leur formation à Rouen, tandis qu'ils sont le double à quitter Rouen pour Paris. Cette approche des migrations étudiantes dessine également les contours de quelques « réseaux » de villes universitaires au sein du Bassin Parisien, comme celui qui lie Rouen, Caen et le Havre.

Lorsque nous portons notre attention sur l'attractivité des pôles universitaires, nous constatons une attractivité forte pour Rouen et Caen, au même titre que Reims et Orléans. Le Havre se situe au même rang qu'Amiens et Tours. Le bassin parisien restant leader sur ce domaine.

Faciliter cette mobilité géographique grâce à la Ligne Nouvelle Paris Normandie va permettre aux jeunes d'acquérir une plus grande pluridisciplinarité dans leurs parcours de formation.





Permettre aux jeunes de se former mieux, c'est une des actions en faveur de la lutte contre le chômage des jeunes. Par ce biais, on répond aux besoins nécessaires entre l'adéquation des postes proposés par nos entreprises et les profils des candidats sur le marché de l'emploi.

La demande des entreprises se porte aujourd'hui sur des talents ayant acquis une typologie de formation différente par exemple la double compétence : Ingénieur et master 2 de gestion.

Mieux les préparer aux enjeux de leurs vies professionnelles favorise le maintien dans l'emploi et l'employabilité sur le long terme.

L'attractivité des pôles de formation répond aussi aux challenges de la « formation tout au long de la vie » (loi de Juin 2004). Nombre d'établissements offrent des possibilités d'intégration dans le cadre de la formation continue. Maintenir, accroître son niveau de compétence où se préparer à des évolutions professionnelles tout au long de sa carrière professionnelle influent sur la résolution de l'emploi des seniors à terme.

Combattre le chômage, c'est donner l'accès à la qualification. La LNPN en créant la fluidité géographique entre les pôles de formation, Le Havre, Rouen, Paris, offre aux entreprises les talents de demain et doit favoriser leur implantation régionale.

### Faciliter la mobilité géographique en donnant la possibilité d'intégrer le bassin d'emploi parisien

Dans le cadre des évolutions professionnelles, dans une même entreprise ayant un siège parisien, ou lors d'une recherche d'emploi, il est important de pouvoir organiser sa vie professionnelle sans déstabiliser l'équilibre de la cellule familiale. L'impact financier est aussi à prendre en compte (coût de l'immobilier, apport financier du travail du conjoint...).

La LNPN permettra une diminution des contraintes de transport en faveur d'une plus grande mobilité des salariés vers Paris sans pour autant remettre en cause leur domicile régional.

## Conclusion

L'UIC Normandie favorise le scénario A et voit en ce projet un renforcement crucial pour le développement industriel régional : La LNPN doit être l'occasion de renforcer les liens entre le ferroviaire et les ports maritimes pour développer l'activité commerciale ; une proximité favorisée entre les universités de Normandie pour accueillir les nouvelles compétences tant attendues ; l'occasion de réduire les impacts environnementaux et enfin une opportunité en faveur de l'attractivité régionale.

## Résumé du cahier d'acteur

La LNPN est un facteur déterminant pour la compétitivité, le développement et l'attractivité future de la région normande. Elle doit permettre d'offrir une ouverture maritime améliorée et performante pour les territoires franciliens tout en reliant la Normandie et ses acteurs économiques aux réseaux d'échanges nationaux et internationaux.

Pour mener à bien cette ambition et permettre le renforcement et l'implantation d'activités économiques sur notre territoire,

il sera essentiel de constituer une offre ferroviaire de qualité, interconnectée et anticipatrice des besoins de demain en matière de transport de voyageurs et de fret.

Ce n'est qu'à ces conditions que la LNPN sera un outil au service d'un développement territorial équilibré au service de tous.

**CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie**

57 avenue de Bretagne 76100 Rouen  
contact@debatpublic-lnpn.org

[www.debatpublic-lnpn.org](http://www.debatpublic-lnpn.org)

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)