

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Logistique Seine Normandie, Club Logistique et Gestion du Havre,
Club Logistique et Perspectives du Grand Rouen, Club Logistique de l'Eure,
Club Logistique et Perspectives du Littoral – Région Dieppe Le Tréport



LOGISTIQUE SEINE NORMANDIE

Filière d'excellence au service des professionnels pour renforcer l'attractivité territoriale, augmenter la compétitivité des entreprises et valoriser l'excellence logistique.

CLUB LOGISTIQUE ET GESTION DU HAVRE

Forum de réflexion, d'échanges pour faire de la logistique havraise une activité en pointe au niveau européen.

CLUB LOGISTIQUE ET PERSPECTIVES DU GRAND ROUEN

Pôle d'échanges et de réflexion, pour renforcer et mettre en place des actions en faveur du développement logistique rouennais.

CLUB LOGISTIQUE DE L'EURE

Outil au service des dirigeants et responsables logistiques de l'Eure afin d'échanger sur les bonnes pratiques.

CLUB LOGISTIQUE ET PERSPECTIVES DU LITTORAL

Lieu d'échanges permettant de rendre plus performante l'offre de la filière logistique de Dieppe au travers de partages d'expériences.

COORDONNÉES

Logistique Seine Normandie
L'albatros – Esplanade de l'Europe
76600 Le Havre
Tél. : 02 76 30 50 84
Mail : info@logistique-seine-normandie.com
Site : www.logistique-seine-normandie.com



La LNPN : une évidence qui ne peut plus être ajournée !

La Ligne Nouvelle Paris Normandie est un projet majeur pour le développement du Fret et donc de nos Ports ; Le Havre – Rouen – Paris, bien entendu, mais aussi pour les ports secondaires tels que Dieppe, Fécamp, Elbeuf et Le Tréport.

Cette infrastructure représente un véritable **facteur d'attractivité** pour notre territoire ainsi qu'un **outil nécessaire pour la compétitivité de nos entreprises**.

Ce projet doit être à la hauteur des ambitions nationales et européennes auxquelles notre territoire aspire. **Nous devons agir pour stopper le déclin ferroviaire de notre région et être acteurs de notre avenir !**

C'est en ce sens que Logistique Seine Normandie (LSN) et les clubs logistiques du Havre, de Rouen, d'Evreux et de Dieppe ont souhaité s'exprimer, pour qu'ensemble, nous agissions pour un meilleur développement de la Vallée de Seine !

Paroles d'entreprises

« Notre entreprise pourra avec ce projet de ligne nouvelle, réétudier l'alternative du mode ferroviaire pour la proposer à ses clients en sus de la barge et de la route. L'offre commerciale rouennaise sera ainsi complète.

L'amélioration du transport du fret par des sillons dédiés devra aller de pair avec une étude du Grand Port Maritime de Rouen visant à améliorer la livraison des wagons en voie des quais sur les terminaux ».

François Loriot - Directeur Régional Adjoint - SDV Logistique Internationale

« L'actuelle organisation logistique pour acheminer en Angleterre les produits fabriqués dans l'usine Danone de Ferrières en Bray, se fait par camion (environ 80 par semaine).

Nous souhaitons regarder si d'autres possibilités de transport, actuelles ou à venir, sont envisageables. L'aspect économique nous intéresse bien évidemment, mais également l'aspect réduction de notre empreinte carbone.

Dans ce cadre, ayant été informé de la réhabilitation de la ligne Serqueux/Gisors, nous cherchons à savoir si des schémas par fer (plutôt dans l'idée d'installer des camions sur des wagons) étaient envisageables sur tout ou partie du trajet allant de Ferrières en Bray à Hoddesdon ».

Marc Thébault - Directeur Usine - Danone Pays de Bray

La logistique, une filière qui compte

A l'échelle de l'Axe Seine, la **logistique occupe une place de 1^{er} rang puisqu'elle emploie 184 000 personnes !**

Les activités logistiques sont principalement concentrées aux deux extrémités du territoire ce qui impose de les relier par des infrastructures de communication performantes.

Le Havre et Rouen sont fortement marqués par des fonctions portuaires, fluviales et maritimes tandis que Paris concentre davantage les activités liées à la logistique aéroportuaire.

Ainsi, la zone d'emploi de Roissy-en-France se place au 1^{er} rang des zones d'emploi métropolitaines avec une part d'emplois logistiques atteignant 14,5%, soit 12 400 emplois.

La zone d'emploi du Havre concentre quant à elle, 12% des emplois logistiques (soit 15 000 emplois). Elle se classe ainsi à la 2^{ème} place nationale pour le poids représenté par l'emploi de la Filière sur son territoire.

Elle se caractérise principalement par une forte concentration d'emplois liés à l'affrètement à l'organisation de transport, ainsi que par la manutention portuaire et les services auxiliaires de transport par eau.

La zone d'emploi de Rouen pour sa part, concentre 4% des emplois de la Filière. Ils se répartissent principalement dans le transport routier de Fret (qui représente la moitié des emplois de la zone), l'affrètement et l'organisation de transport, l'entreposage non frigorifique, la messagerie et le fret express ainsi que les services auxiliaires de transport par eau.

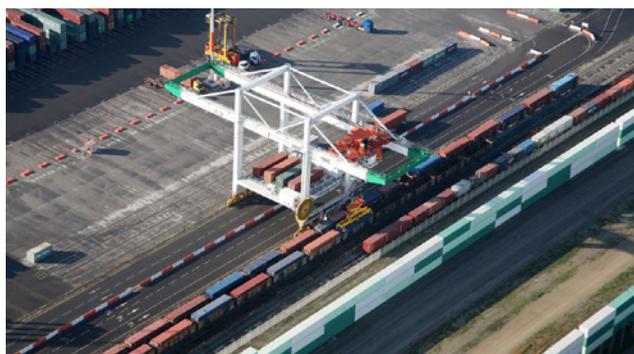
(Source : INSEE /APUR, AUCAME, AUDAS, AURBSE, AURH, IAU – Cahier d'aval Panorama économique de l'espace Paris – Seine – Normandie, 2011).

Le Fret, une prise en compte indiscutable, gage de compétitivité des Ports Normands

Face à la concurrence des grands ports de la rangée Nord Europe et pour accroître la compétitivité des Ports Normands (principalement Rouen et Le Havre), la **liaison avec le Réseau de Transport Européen (RTE)** devient indispensable. En effet, cette connexion doit permettre un développement efficace du fret ferroviaire sur l'axe est/ouest, connecté à l'axe sud.

Ce réseau doit être pleinement opérationnel en 2030. D'ici à cette échéance, tous les ports maritimes devront être suffisamment connectés au réseau de fret ferroviaire, d'où l'urgence !

« Naturellement », les Ports normands sont les portes d'entrée de Paris, de l'Île de France et du Bassin Parisien, aire de consommation et de production majeure en Europe.



Mais pour que nos Ports demeurent prégnants dans la compétition mondiale, les enjeux terrestres doivent être traités prioritairement. **La compétition s'effectue « à terre ».**

La LNPN a donc un rôle essentiel à jouer pour renforcer la place du rail dans l'évacuation et le pré-cheminement (notamment des céréales sur le Port de Rouen) des marchandises.

Concernant les conteneurs (et donc plus spécifiquement le Port du Havre), l'acheminement, en provenance ou à destination de l'hinterland se fait presque exclusivement par la route.

Dans son projet stratégique 2009-2013, le Port souhaite achever Port 2000 mais souhaite également porter ses efforts sur la création d'une plateforme multimodale et sur le développement du report modal. Néanmoins, la saturation de la ligne historique est un véritable handicap. La vétusté de cette infrastructure est pénalisante et le Port de Rouen n'a de cesse que de se battre pour obtenir la modernisation de la liaison fret vers Paris.

Rappelons que la ligne historique a été mise en service en 1843 et qu'elle comptabilise plus de 20 tunnels et viaducs... De fréquents retards sont observés du fait notamment du partage de la ligne entre le trafic voyageurs (prioritaire) et le fret (nœud rouennais et priorité donnée aux RER en banlieue parisienne).

Par ailleurs, à horizon 2017, le **Canal Seine Nord Europe** permettra aux Ports du Nord d'être connectés par voie fluviale à Paris et permettra également aux Ports de l'Axe Seine d'être reliés à la Mer du Nord.



© Pascal Monnet

Cette infrastructure représente une **opportunité pour nos Ports de gagner des parts de marché**, à condition qu'ils soient en capacité de proposer des services fiables et de qualité. A l'heure où l'instabilité sociale est derrière nous, il est indispensable de les aider à être suffisamment armés pour faire face à la compétition d'ores et déjà exacerbée mais qui devrait s'accroître à l'ouverture du canal. Les volumes transportés par voie fluviale de et vers les complexes portuaires sont en croissance régulière. Celle-ci doit s'accompagner d'une croissance du trafic ferroviaire, gage de compétitivité et d'attractivité.

Les clés de la réussite

- Conserver la ligne historique pour le trafic Fret ;
- Réaliser le plus tôt possible un nouvel itinéraire empruntant la ligne entre Serqueux et Gisors (avec raccordement au maillon



francilien), condition essentielle pour l'évacuation des marchandises depuis le port du Havre ;

- Raccorder le territoire au réseau RTE-T ;
- Promouvoir une libéralisation plus importante des services de fret ;
- Envisager une mixité de la ligne nouvelle (Fret/Voyageurs) ;
- Ne pas marginaliser le contournement sud de Paris, essentiel pour le Port de Rouen et, en ce sens, créer un axe performant pour le transport de marchandises entre Rouen et Orléans ;
- Connecter à cette ligne nouvelle, les territoires périphériques dans un souci d'équité territoriale et de logique « win-win » (ex : raccordement ferroviaire au port de Dieppe, enjeu de développement économique de ce territoire).

Un outil nécessaire pour la compétitivité des entreprises

Etre en capacité de rejoindre Paris en 1h15 au départ du Havre ou en 45 minutes au départ de Rouen est un véritable outil de compétitivité pour un chef d'entreprise. En effet, plus son temps de trajet est court, plus il est présent dans son entreprise.

C'est également un véritable atout pour capter les compétences, certains profils étant particulièrement concentrés en Région Parisienne. Avec un temps de trajet acceptable ou au moins comparable aux temps de trajets domicile/travail de l'Île de France, un salarié habitant à Paris, peut plus facilement envisager de venir travailler dans notre Région.

Ce qui signifie par là même, un bon maillage de Transport en Commun au départ des gares sur l'ensemble des agglomérations concernées (ex : liaison voyageurs Evreux-Rouen). D'où l'importance de positionner la Gare de Rouen à Saint Sever, en plein cœur de ville et en connexion directe avec le réseau de Transport en Commun existant.

La proximité à Paris que peut offrir cette ligne nouvelle, représente également une opportunité formidable de connexion au transport aérien international via l'aéroport Roissy Charles de Gaulle. Pour tous chefs d'entreprises, c'est l'accès à l'Europe, à l'international et donc à la mondialisation. C'est également un atout important pour nos entreprises pour lesquelles faire venir des clients ou prospects internationaux ne représente plus un chemin de croix (multiplication des ruptures de charge) !

Enfin, cette ligne nouvelle permettra une connexion directe aux lignes TGV via Saint Lazare mais également un accès au quartier d'affaires de la Défense.

Les clés de la réussite

- Assurer une fiabilité qui aujourd'hui fait trop souvent défaut sur l'axe historique et décourage beaucoup de chefs d'entreprises et/ou salariés qui privilégient des déplacements en voiture ;
- Proposer une fréquence plus adaptée aux besoins des utilisateurs (1 train / heure) ;
- Faire circuler des trains proposant des services adaptés aux attentes des chefs d'entreprises et salariés (prise, wifi, confort, espace suffisant pour travailler...);
- Proposer des packages tarifaires incluant plusieurs modes de transport (tickets uniques).

Un gage d'attractivité pour notre territoire

L'arrivée sur un territoire d'une Ligne à Grande Vitesse (LGV) et au regard des villes desservies par le TGV, est une opportunité de développement mais aussi une occasion de repenser l'aménagement.

En effet, l'aspect dynamisant que peut jouer la LGV dépend de la volonté des acteurs et de leur capacité à optimiser et valoriser les atouts du territoire.

Cependant, si ces pré-requis sont mis en œuvre, nous pouvons espérer un renforcement de la dynamique économique et par voie de conséquence, la création de nouveaux emplois ainsi que le maintien des emplois existants.

Le renforcement du secteur tertiaire et des quartiers d'affaires est également un des effets attendus. Le Mans a enregistré une augmentation significative de cadres (+ 1 000 en 10 ans) suite à la desserte de la ville par le TGV.

Cette situation n'est pas sans influencer sur l'immobilier, les services (écoles, transports collectifs, équipements culturels et sportifs)... d'où l'importance d'une prise en compte de l'arrivée de la LGV dans les schémas de planification.

Le territoire normand est par ailleurs, peu pourvu en sièges sociaux, les groupes privilégiant une implantation en Île de France.

Malgré tout, une infrastructure ferroviaire lorsqu'elle est fiable, rapide et performante peut représenter un facteur d'importance pour un investisseur potentiel. Ce sera également un argument de poids pour tout investissement sur les places portuaires, dont notre territoire, rappelons le est fortement doté !

Enfin, si les marchandises peuvent efficacement être redistribuées tout au long de l'Axe Seine (via des hubs que représentent les Ports), elles pourront plus facilement être traitées sur notre territoire. Le traitement des marchandises est bien entendu facteur de valeur ajoutée et donc, de développement. Nous devons fixer cette valeur en Vallée de Seine et ne pas se contenter de regarder passer les trains ou les barges !

Les clés de la réussite

- Une forte implication et une appropriation de cette infrastructure par les acteurs privés et publics pour en faire un véritable outil de développement et un véritable outil de territoire ;
- Une prise en compte dans les documents d'urbanisme pour être en capacité de pourvoir au développement attendu par l'arrivée de la LGV ;
- Une promotion du territoire et de ses services pour attirer les investisseurs et les chargeurs et ainsi fixer et accroître la valeur ajoutée le long de l'Axe Seine.

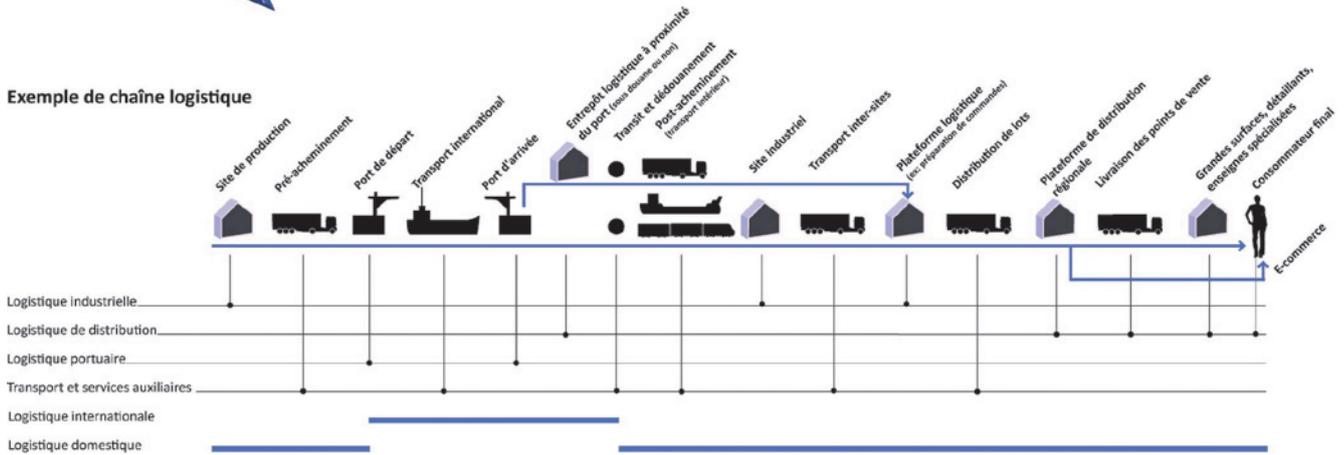


Le pilotage global de la supply chain

* Source :
Modèle SCOR 4.0
Supply Chain
Operations
Reference model



Exemple de chaîne logistique



Résumé du cahier d'acteur

Pour que la LNP soit un véritable outil de développement :

- Conserver la ligne historique pour le trafic Fret ;
- Réaliser le plus tôt possible un nouvel itinéraire empruntant la ligne entre Serqueux et Gisors (avec raccordement au maillon francilien) ;
- Raccorder le territoire au réseau RTE-T ;
- Promouvoir une libéralisation plus importante des services de fret ;
- Envisager une mixité de la ligne nouvelle (Fret/Voyageurs) ;
- Ne pas marginaliser le contournement sud de Paris, en créant un axe performant pour le transport de marchandises entre Rouen et Orléans ;
- Connecter à la LGV, les territoires périphériques dans un souci d'équité territoriale et de logique « win-win » (ex : raccordement ferroviaire au port de Dieppe, enjeu de développement économique de ce territoire) ;
- Assurer une fiabilité qui aujourd'hui fait trop souvent défaut sur l'axe historique et décourage beaucoup de chefs d'entreprises et/ou salariés qui privilégient des déplacements en voiture ;
- Proposer une fréquence plus adaptée aux besoins des utilisateurs (1 train / heure) ;
- Faire circuler des trains proposant des services adaptés aux attentes des chefs d'entreprises et salariés (prise, wifi, confort, espace suffisant pour travailler...) ;
- Proposer des packages tarifaires incluant plusieurs modes de transport (tickets uniques) ;
- Impliquer et insuffler une appropriation de cette infrastructure par les acteurs privés et publics pour en faire un véritable outil de développement et de territoire ;
- Prendre en compte dans les documents d'urbanisme l'arrivée de la LGV pour être en capacité de pourvoir au développement attendu ;
- Promouvoir le territoire et ses services pour attirer les investisseurs et les chargeurs et ainsi fixer et accroître la valeur ajoutée le long de l'Axe Seine.

CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie

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

www.debatpublic-lnpn.org

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)