LE GRAND D'ÉVREUX

TERRITOIRE D'ÉQUILIBRE DANS L'AXE SEINE

GRAND ÉVREUX AGGLOMÉRATION

LE GRAND X D'ÉVREUX

L'APPORT DU TERRITOIRE DU GRAND ÉVREUX AGGLOMÉRATION AU PROJET SEINE MÉTROPOLE

CONTRIBUTION À LA RÉFLEXION SUR LE TRACÉ DE LA LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE

GRAND ÉVREUX AGGLOMÉRATION

ARTE CHARPENTIER ARCHITECTES

AG Territoires Etudes & Recherches

les Ateliers du Vexin architecture urbanisme design

setec international

FÉVRIER 2011

Le X à Évreux : fédérer autour d'un projet pragmatique et ambitieux

Dans une compétition économique entre les territoires acharnée et désormais sans frontière, l'accès pour les métropoles mondiales à une façade maritime est une dimension incontournable pour la réussite de tout projet de développement à moyen et long terme. Si Shanghai, Londres ou New York bénéficient d'un port naturel, Paris est moins bien placé ; faciliter l'accès au transit portuaire de l'agglomération parisienne figure donc parmi les priorités des Pouvoirs publics français.

Pour répondre à cet impératif économique, des projets de Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) sont à l'étude depuis plusieurs mois. Si, initialement, relier Paris au port havrais était l'objectif unique des décideurs, la dimension du projet a rapidement été élargie : comment préserver la richesse environnementale et agricole de la Normandie, comprimer efficacement les temps de parcours entre Paris et toutes les agglomérations du nord-ouest français tout en demeurant, facteur essentiel en ces périodes de disette budgétaire de l'État, financièrement raisonnable ?

Le Grand Évreux Agglomération (GEA) a souhaité participer à l'élaboration de ce beau projet et au débat public bientôt enclenché en travaillant à un scénario fédérateur et prometteur. Une étude minutieuse a ainsi été conduite en s'appuyant sur une évidence : le GEA a une position géographique privilégiée et constitue un point d'équilibre potentiel entre les grandes métropoles normandes, Paris et le sud francilien.

L'hypothèse d'un embranchement ferroviaire à Évreux (desservant d'une part la Seine-Maritime et le port du Havre et, d'autre part, Caen et la Basse Normandie) a donc été testée : c'est le « X à Évreux ».

Plusieurs avantages ont rapidement été détectés : dans ce scénario, la Vallée de la Seine et les ressources agricoles sont préservées, l'utilisation importante des infrastructures existantes permet de limiter l'appel à l'argent public et les trajets sont clairement raccourcis. C'est également un projet créateur de richesses, comme en témoigne le travail de l'association « Eure Normandie + », créée sous l'impulsion du GEA et de chefs d'entreprises. Regroupant des entrepreneurs de l'agglomération, elle travaille à la promotion du « X » d'Évreux et recueille le soutien croissant des locomotives économiques de la Région (entrepreneurs, chambres consulaires, représentants du monde agricole, etc.). Les qualités de ce projet sont d'ailleurs partagées puisque les autorités en charge du dossier l'ont, depuis quelques mois, retenu comme l'une des trois options crédibles.

Le visage de l'Eure et de la Normandie de ces prochaines décennies se dessine donc actuellement. Nous voulons une capitale euroise fer de lance du Département, entendue et respectée, un territoire d'opportunités pour la création de richesse et une qualité de vie reconnue. Le « X à Évreux » en constitue une réponse ambitieuse et fournit à la Normandie du 21e siècle et aux générations futures des perspectives réalistes et prometteuses.

Le Président du Grand Évreux Agglomération,
Maire d'Évreux,

Michel CHAMPREDON
Vice-président du Département de l'Eure

SOMMAIRE

INTRODUCTION 5

I. LE TERRITOIRE DU GRAND ÉVREUX DANS LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AXE SEINE ... 7

A - FAIRE DE L'AXE SEINE UN TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN D'ENVERGURE INTERNATIONALE 7

- La physionomie des grands flux de transports européens : une suprématie de l'axe Rhénan-Rhodanien 7
- Les ambitions du port du Havre 7
- L'engagement national pour le fret ferroviaire, l'occasion d'un rééquilibrage vers l'ouest des grands flux de transports européens 11
- Les enjeux de l'inscription de l'axe Seine dans les grands flux européens et internationaux 11

B - LE GRAND ÉVREUX : TERRITOIRE STRATÉGIQUE POUR L'EXTENSION DE L'HINTERLAND DES PORTS HAUTS-NORMANDS 17

- La faiblesse de la desserte ferroviaire des ports hauts-normands 17
- Le nécessaire contournement de l'Île-de-France (point noir des échanges Est-Ouest et Nord-Sud) 17
- Un projet de contournement "élargi" du nœud francilien à l'initiative des huit régions du bassin parisien 19
- Un projet de contournement "rapproché" : la boucle ferroviaire des franges externes franciliennes 21
- Le chaînon fondamental : la liaison Rouen / Évreux / Orléans 25

C - LE GRAND ÉVREUX : ARTICULATION STRUCTURANTE ENTRE LES AXES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE NORD-SUD ET EST-OUEST 31

- Le Grand Évreux : pôle de création de valeur ajoutée 31
- Un territoire à la rencontre des logiques convergentes de l'Île-de-France et des Normandie 35
- Les synergies de l'excellence 37

II. L'AGRAFE SUR LA VALLÉE DE LA SEINE : TRAVAILLER L'ÉPAISSEUR DU TERRITOIRE ET L'ARTICULATION AVEC LE GRAND ÉVREUX 39

A - LE MAILLAGE URBAIN : RENFORCER LA COHERENCE ET LA COMPLEMENTARITE DES POLES STRUCTURANTS 39

- Un réseau de villes dense et équilibré 39
- Attractivité et complémentarité des pôles 41
- Des aires urbaines attractives 43
- Une dynamique spatiale multipolaire : une densité "diffuse" équilibrée sur le territoire 43

B - LA DENSITE ECONOMIQUE : ASSEOIR LE DEVELOPPEMENT SUR LA DYNAMIQUE POSITIVE DE L'ECONOMIE LOCALE 45

- Un fort pouvoir d'attraction du territoire 45
- Un niveau de qualification élevé 47

C - L'ÉCOSYSTÈME URBAIN ÉVREUX-SEINE-EURE : VALORISER LA LOGIQUE DE COLLABORATION ENTRE LES TERRITOIRES 49

- La logique des clusters dynamiques 49
- Un millefeuille attractif et dynamique 51
- Les clusters en devenir 59

D - FLUX ET POLARISATION TERRITORIALE : UNE JUSTIFICATION DE L'ALTERNATIVE FERROVIAIRE 60

E - UNE RURALITE PORTEUSE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL 63

- La campagne "active et attractive" 63
- Des « usines » à la campagne 65
- Un patrimoine culturel à découvrir 65
- Le territoire au fil de l'eau 65
- Un patrimoine naturel bien mis en valeur 67
- Proposer un "Parc Nature habitée" : un nouveau modèle d'articulation ville/campagne 67

III. LE SCÉNARIO DU Y DE LA LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE (LNPN) À ÉVREUX : DES ATOUTS À PLUSIEURS ÉCHELLES 71

A - LES ENJEUX DE LA LIAISON NORD-SUD 71

• Les échanges locaux et le projet de liaison ferrée Évreux-Rouen 71
• Les liens fonctionnels entre le port de Rouen et la Beauce 71
• Un barreau ferroviaire multifonctionnel Évreux-Rouen 73

B - UN PROJET QUI PEUT AVANTAGEUSEMENT FORMER UNE SECTION DE LA LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE 73

• Mutualiser le projet Évreux-Rouen et les projets de desserte Paris - Normandie 73
• Les enjeux de la grande vitesse et les objectifs de la ligne 75

C - UN CARREFOUR À VALORISER 77

• La place d'Évreux dans la logique fret et le Y ferroviaire vu du Havre 77
• Y fret vu du Havre + Y voyageurs vu de Paris = X à Évreux
• Un site potentiel aux nombreux atouts 77

CONCLUSION 77

ANNEXES 79

ANNEXE N°1 : ATTRACTIVITÉ ET COMPLÉMENTARITÉ DES PÔLES 79

ANNEXE N°2 : RÉOUVERTURE DE LA LIGNE ÉVREUX-ROUEN 80

ANNEXE N°3 : PROLONGEMENT DU RER E À L'OUEST 81

ANNEXE N°4 : LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE (LNPN)..... 82

• Le scénario "sud" 82
• Le scénario "normand" 82
• Le scénario "intermédiaire" 83
• Le scénario "havrais" 83

ANNEXE N°5 : INTERCONNEXION DES LIGNES À GRANDE VITESSE EN ÎLE-DE-FRANCE 84

• L'interconnexion des lignes à grande vitesse aujourd'hui 84
• Le projet d'interconnexion Sud 84
• Connecter la Picardie au réseau à grande vitesse 85
• Quel accès au réseau TGV pour les villes normandes ? 85

ANNEXE N°6 : LE RÉSEAU LGV EST-IL SATURÉ ? 86

• Différentes approches de la capacité 86
• Dans quelle mesure le réseau TGV est-il ou non saturé ? 86

ANNEXE N°7 : LE TER-GV..... 87

• Le TER-GV en Nord-Pas-de-Calais 87

BIBLIOGRAPHIE 89

INTRODUCTION

Cette étude urbanistique inscrit les dynamiques du territoire observées en matière de création d'emplois, de démographie, de compétences mais aussi d'espaces mobilisables et de potentialités d'accueil d'infrastructures nouvelles dans un schéma spatial devant contribuer à une meilleure insertion de l'Eure dans le projet d'ensemble Seine Métropole.

Elle a l'ambition de contribuer aux enjeux d'un développement durable équilibré fondé sur l'économie d'espace, l'économie des ressources et le respect de l'environnement.

Elle part de l'observation des contraintes et des atouts géographiques, économiques et spatiaux du territoire :

- dans ses rapports aux villes voisines ;
- dans son positionnement dans le bassin de la Seine ;
- dans son rapport aux grands flux de voyageurs et de fret :
    - entre la région capitale et la façade maritime ;
    - entre la Haute et la Basse-Normandie, et leurs relations à la Région Centre ;
    - dans leur insertion dans les réflexions de la Conférence des 8 Régions du Bassin Parisien (C8) ;
    - et au-delà, sur les grands corridors européens.

Le territoire de l'est de l'Eure, entre Elbeuf et la boucle de Moisson, en agrafe sur la Seine, offre une double caractéristique : d'une part, un fort potentiel d'accueil d'activités économiques et, d'autre part, de grandes qualités environnementales.

Il a, au nord et dans la vallée de l'Eure, vocation à s'inscrire dans une réflexion de mise en valeur des espaces naturels.

Il est constitué, au sud, d'un réseau équilibré de villes solidaires et complémentaires : Val de Reuil, Louviers, Gaillon, Vernon, Évreux... formant un vaste triangle dynamique dont le plus grand côté s'appuie sur la Seine et dont l'axe nord-sud Évreux-Rouen constitue la colonne vertébrale. Axe que les projets programmés de doublement et de mise en concession de la RN 154 vers le sud au-delà d'Évreux et que l'inscription de la réouverture de la ligne de chemin de fer Évreux-Rouen viennent largement conforter.

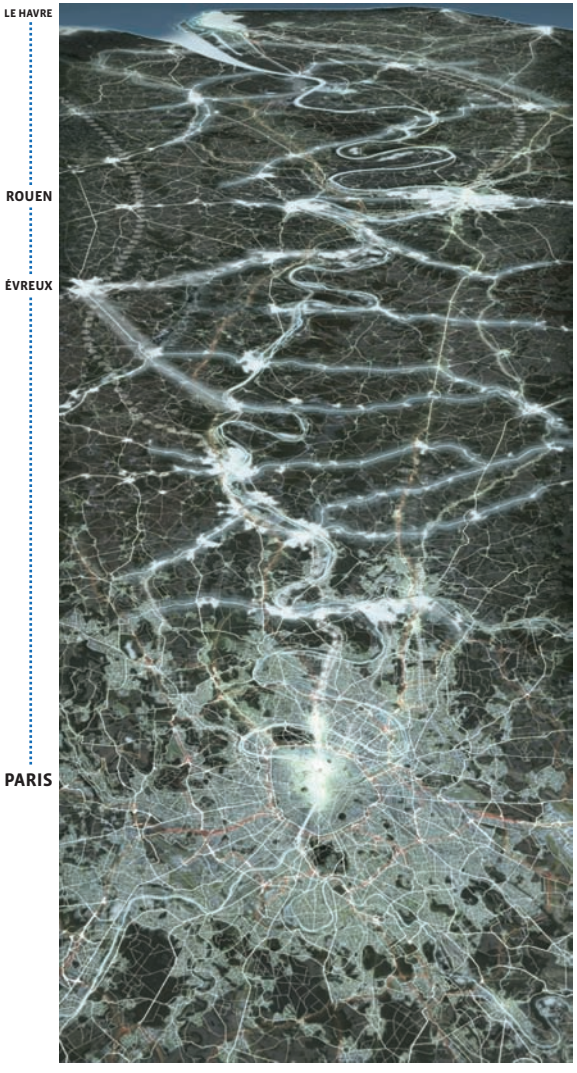
Ces observations nous ont conduits à proposer un double scénario pour le réseau ferré :

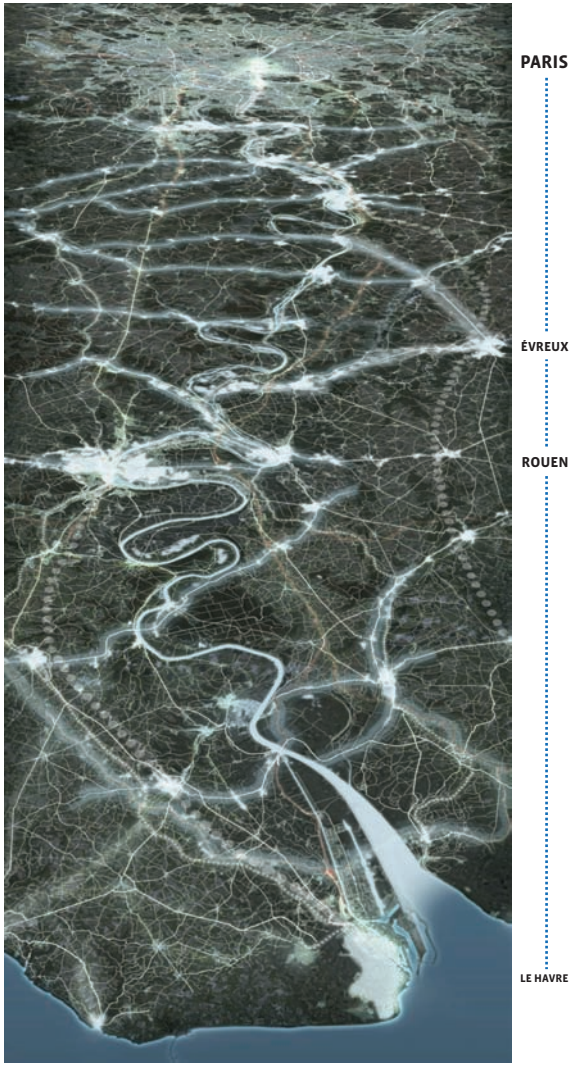
- la constitution d'un Y voyageur pour la future Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) ayant pour ambition de desservir Paris-Évreux-Val-de-Reuil-Rouen-Le Havre, d'une part, et Paris-Évreux-Caen-Cherbourg, d'autre part ;
- la constitution d'un second Y pour le fret Le Havre-Rouen-Serqueux-Gisors-Paris, d'une part, Le Havre-Rouen-Évreux-Dreux-Chartres-Orléans, d'autre part.

La superposition de ces deux réseaux conduit à la figure d'un grand X à ÉvreuX et à faire du territoire du Grand Évreux la porte naturelle des Normandie.

Des raisons économiques, financières, environnementales et de développement des territoires permettent logiquement et raisonnablement, et de façon tout à fait compétitive, de voir l'embranchement positionné sur le territoire du Grand Évreux qui offre un positionnement idéal au carrefour des flux est-ouest et nord-sud. Ce site, déjà inscrit dans une logique de développement économique offre la possibilité de création d'un pôle multimodal exceptionnel, routier, ferré, voire aéroportuaire.

Enfin le barreau ferroviaire multimodal Rouen-Évreux permettrait d'intégrer l'Y ferré fret, irriguant les ports haut-normands, Le Havre et Rouen à un bouclage possible permettant le contournement des franges franciliennes à une centaine de kilomètres de Paris.





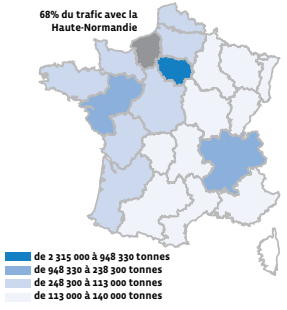
PARIS, ÉVREUX, ROUEN, LE HAVRE…
LE HAVRE, ROUEN, ÉVREUX, PARIS…

© AGA / ARTE CHARPENTIER ARCHITECTES, d'après :
- source IGN.

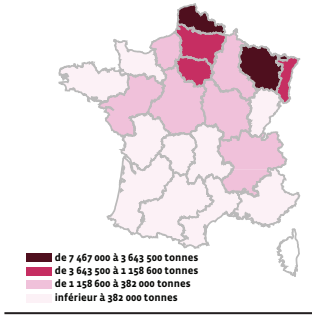
RÉGIONS FRANÇAISES : UN HINTERLAND TRÈS PARTAGÉ ENTRE LES PORTS FRANÇAIS ET LEURS CONCURRENTS DU NORD

Sources : METL, Direction du Transport Maritime, des Ports et du Littoral, février 2002.

Visualisation de l'hinterland du port du Havre



Visualisation de l'hinterland des ports du nord



[1] La desserte du bassin de consommation que constitue l'Île-de-France se fait à hauteur de 60% par Anvers (contre 40% pour Le Havre).

[2] Hambourg occupe la seconde place du classement européen avec 7 millions d'EVP en 2004.
Sources : Journal de la marine marchande

[3] De l'anglais "Northern Range", le Range nord-européen est la première façade maritime européenne et la deuxième mondiale. Elle s'étend de la Manche jusqu'à l'est de la Mer du Nord, intégrant les grands ports de Rotterdamn, d'Anvers, d'Amsterdam et du Havre.

I. LE TERRITOIRE DU GRAND ÉVREUX DANS LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AXE SEINE

Par son positionnement géographique et son dynamisme économique, le Grand Evreux s'affirme comme un territoire stratégique, indispensable à l'ouverture maritime et au développement logistique de l'axe Seine.

A - FAIRE DE L'AXE SEINE UN TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN D'ENVERGURE INTERNATIONALE

• La physionomie des grands flux de transports européens : une suprématie de l'axe Rhénan-Rhodanien

Comme le montre la carte relative aux grandes routes de fret ferré européennes (p.8), l'axe Seine et le bassin parisien se situent à la marge des corridors principaux essentiellement concentrés au Benelux, en Allemagne, ainsi que sur les franges est du territoire français et son axe rhodanien.

Ce positionnement des ports normands en marge des grands flux européens se traduit par une aberration tout autant économique, qu'écologique et sociale : la plus grande part des marchandises provenant ou à destination de l'Île-de-France transite par les pays du Benelux[1].

En effet, la grande majorité des flux de marchandises en provenance de l'international et plus de 65% du trafic conteneurs à destination du marché européen sont encore captés par les ports du nord de l'Europe (Rotterdam, Anvers et Hambourg en particulier) autour desquels se sont constituées d'immenses plates-formes logistiques intégrées à un réseau de transport européen dense et performant.

Ainsi, alors que le "Delta d'or" centré sur les ports de Rotterdam, Anvers et Zeebruge totalisait en 2004 un trafic de 665 millions de tonnes, les ports du Havre et de Rouen ne représentaient que respectivement 75 et 20 millions de tonnes. Sur le plan du trafic conteneurisé, Rotterdam avec 8.3 millions d'Équivalent Vingt Pieds (EVP) et Anvers avec 6 millions d'EVP se positionnaient respectivement à la première et à la troisième place du classement européen[2].

Cette géométrie des échanges a peu évolué depuis et ces deux grands ports du Nord assurent toujours plus de la moitié du trafic conteneur du Range nord-européen[3].

• Les ambitions du port du Havre

Pourtant, le port du Havre dispose d'atouts qui rendent légitime l'ambition qu'il affiche de vouloir concurrencer les grands ports du nord. Ainsi, il occupe d'abord une position géographique stratégique à l'articulation de l'espace Manche et de l'espace Atlantique. Cette localisation à l'extrémité sud du Range nord-européen doit lui permettre, d'une part, d'être en mesure de capter les grands flux d'importations internationaux et d'autre part, d'être la porte de sortie privilégiée des exportations européennes.
En outre, il est, avec Rotterdam, le seul port en eau profonde de l'Europe du Nord, ce qui lui permet d'accueillir des navires à très fort tirant d'eau (supérieur à 15 mètres).

Néanmoins, malgré ces prédispositions et cette position géographique stratégique qui lui confèrent une ouverture maritime internationale incontestable, le port du Havre ne parvient pas pour l'heure à rivaliser avec les grands ports du nord.
La mise en place du grand projet communautaire de Port 2000 - un des plus ambitieux chantiers maritimes jamais lancé en France - constitue une première étape vers une plus grande compétitivité du port du Havre vis à vis de ses concurrents européens.

LES GRANDS ENJEUX EUROPÉENS POUR LES PORTS HAUTS-NORMANDS

ARTE CHARPENTIER ARCHITECTES, d'après :
- DGMT, RFF, Février 2007 ;
- Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.

principaux enjeux pour le binôme portuaire Le Havre - Rouen

principaux flux européens

corridors de fret européens (ERTMS)

Corridor A : Rotterdam - Duisburg - Gênes
Corridor B : Stockholm - Hambourg - Vérone - Naples
Corridor C : Anvers - Bâle / Lyon
Corridor D : Valence - Lyon - Ljublijana - Budapest
Corridor E : Dresde - Prague - Budapest
Corridor F : Duisburg - Berlin - Varsovie

principaux axes de fret européens infrastructures ferroviaires (LGV mixtes)

principales routes maritimes

principaux ports maritimes européens

principaux ports fluviaux européens

L'un des principaux objectifs du projet Port 2000 vise l'amélioration des performances et l'augmentation des capacités d'accueil des grands navires porte-conteneurs à travers la création de terminaux dédiés.

Les travaux entrepris depuis 2001 commencent à porter leurs fruits : alors que le trafic conteneur stagnait en 2005, il est aujourd'hui en hausse. L'objectif à terme est fixé à 6.3 millions d'EVP à l'horizon 2020 contre 2,6 en 2007[4].

Toutefois, tous les efforts liés à la performance capacitaire réalisés à l'intérieur du seul périmètre portuaire demeureront vains tant que le port du Havre ne sera pas intégré à un réseau cohérent, intégrant implantations logistiques et infrastructures de transport massifié.

En effet, la performance des grands ports du nord aux dépens des ports de l'axe Seine réside essentiellement dans cette structuration forte des activités et des infrastructures de transport qui leur permettent sans cesse d'élargir et de conforter leur hinterland.

En particulier, le dynamisme du "Delta d'or" réside essentiellement dans son implantation au débouché de l'axe rhénan : cet ancrage dans un réseau fluvial interconnecté à grand gabarit lui permet d'irriguer les régions les plus riches et les plus peuplées d'Europe[5].

Aussi, et en l'absence d'une politique volontariste de développement des transports de marchandises massifiés destinée à appuyer les efforts déployés pour l'augmentation des capacités de traitement des conteneurs, le port du Havre risque, d'une part, de ne pas être à la hauteur des ambitions qu'il affiche faute de pouvoir écouler efficacement les marchandises qu'il capte et, d'autre part, de se voir cantonné à un rôle de port de transbordement et de cabotage, une situation non profitable au dynamisme des espaces terrestres.

Les efforts déployés pour augmenter les disponibilités de poste à quai à fort tirant d'eau et accroître la performance des processus de manutentions (chargement et déchargement des marchandises) doivent s'accompagner de la capacité à diffuser rapidement et efficacement, par le train et les barges fluviales, les marchandises et les conteneurs captés sur un hinterland le plus étendu possible.

La compétition portuaire ne se joue plus sur le territoire restreint des ports, de ces fines interfaces entre espaces maritimes et espaces terrestres.
Elle se joue aujourd'hui dans la structuration, l'étendue et la compétitivité des hinterlands. Elle impose une projection toujours plus lointaine du port vers l'intérieur des terres.

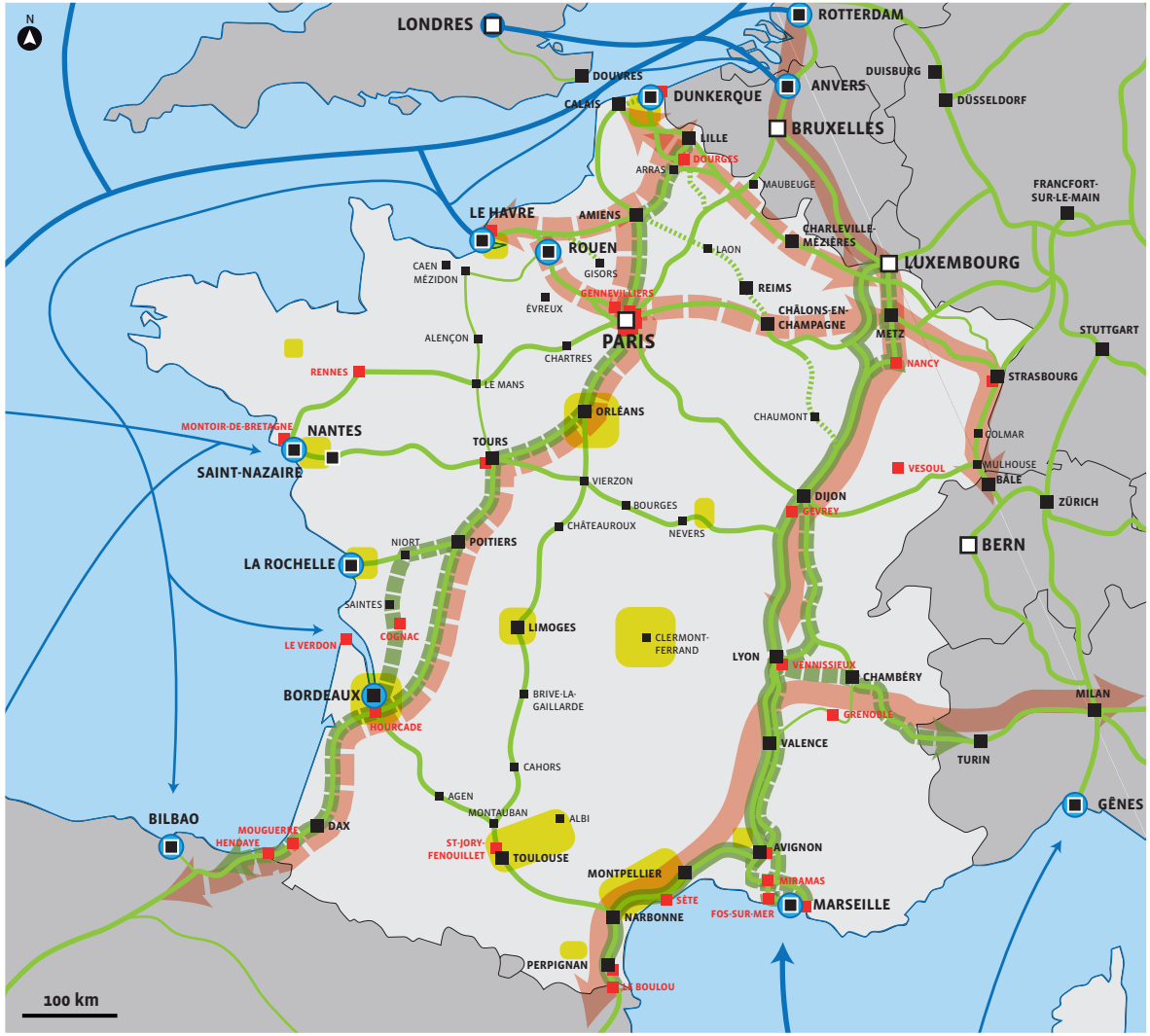
Ainsi, les perspectives de développement du port du Havre et notamment les objectifs fixés en matière de trafic conteneurs, associées aux prétentions et ambitions internationales et européennes de l'axe séquanien Paris-Rouen-Le Havre, imposent de resituer a minima la réflexion à une échelle européenne.

Pour faire de l'axe Seine un territoire métropolitain d'envergure internationale et rééquilibrer la dynamique des échanges européens, les politiques territoriales doivent donc s'attacher à mettre en œuvre des stratégies visant à :

- connecter les ports hauts-normands aux grands flux de transports européens desservant les grands bassins de production et de consommation actuels et futurs ;
- structurer l'hinterland immédiat des ports de l'axe Seine autour d'un réseau cohérent de fonctions logistiques et industrielles.

[4] Le Havre a traité 2.6 millions de conteneurs en 2007, trois fois moins qu'Anvers qui en a traité 8.1 millions et 4 fois moins que Rotterdam avec ses 10.8 millions de conteneurs traités.

[5] Le territoire qui s'étend entre la Ruhr et Milan représente le plus grand marché au monde (devant les grandes conurbations de Tokyo-Nagasaki et Boston-Washingtion DC) : il regroupe plus de 370 millions d'habitants et 80 villes de plus de 200 000 habitants.



PROJETS DE L'ENGAGEMENT NATIONAL POUR LE FRET FERROVIAIRE (2009)

ARTE CHARPENTIER ARCHITECTES, d'après :
- RFF, septembre 2009 ;
- Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, août 2009.

- corridors de fret européen (ERTMS)
- corridors de fret européen en projet
- autoroute ferroviaire
- autoroute ferroviaire en projet
- réseau orienté fret
- lignes en cours de modernisation
- opérateurs ferroviaires de proximité
- terminaux de transport combiné
- principales routes maritimes
- principaux ports maritimes européens
- principaux ports fluviaux européens

Extraits de l'Article 11 de la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement.

I. Pour le transport des marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime, et plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire. À cet effet, l'Etat accordera, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux et portuaires, tout en tenant compte des enjeux liés au développement économique et à l'aménagement et à la compétitivité des territoires. Il soutiendra le développement des trafics massifiés de fret ferroviaire et fluvial, du transport combiné ferroviaire, fluvial et maritime, des autoroutes ferroviaires et des autoroutes de la mer.
Les moyens dévolus à la politique des transports de marchandises sont mobilisés pour faire évoluer la part modale du non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022. En première étape, le programme d'action permettra d'atteindre une croissance de 25 % de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici à 2012. Cette augmentation sera calculée sur la base de l'activité fret enregistrée en 2006.
(...)

III. L'amélioration de la compétitivité des ports maritimes français dans la concurrence internationale et de leur desserte multimodale permettra l'accroissement du transport de fret et des activités de logistique, créateurs d'emplois et respectueux de l'environnement. L'objectif est de doubler la part de marché du fret non routier pour les acheminements à destination et en provenance des ports d'ici à 2015. A cette fin, l'Etat accompagnera le développement des capacités portuaires et créera les conditions d'une desserte terrestre efficace des grands ports maritimes français par les modes de transport massifiés, ferroviaire et fluvial, en respectant les milieux aquatiques continental et estuarien. La desserte ferroviaire entre les ports et leur arrière-pays devra ainsi être fortement améliorée par le développement de lignes dédiées au fret et par sa prise en compte dans le cadre de projets d'amélioration du réseau de grandes lignes ou la réalisation de sections nouvelles.
(...)

[6] Le SNIT devrait être adopté à l'été 2011.

• L'engagement national pour le fret ferroviaire : l'occasion d'un rééquilibrage vers l'ouest des grands flux de transports européens

Depuis 2009, la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement impose une remise en question globale et totale des problématiques de mobilité et d'accessibilité, et nécessite une transformation radicale des politiques relatives aux infrastructures de transport.

Ce secteur est en effet responsable à lui seul de plus d'un tiers des émissions de CO_2, en grande majorité imputables au mode routier qui représente 93% des modes de transport.

Dans cette continuité et dans le cadre de son avant-projet rendu public en juillet 2010, le Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT)[6], place donc au centre des grandes orientations considérées comme d'intérêt national à un horizon de 20 à 30 ans, le développement du transport ferroviaire.

Ainsi, plusieurs résolutions concernent l'amélioration des conditions d'acheminement des marchandises par la voie ferrée :

- "Augmenter la fiabilité et la qualité des sillons destinés au fret ferroviaire" (Fiche FER9) ;
- "Augmenter la capacité disponible et développer des itinéraires alternatifs pour le trafic fret ferroviaire" (Fiche FER12) ;
- "Adapter les grands corridors de fret pour les autoroutes ferroviaires et l'accueil des trains longs" (Fiche FER 13) ;
- "Développer les réseaux ferré et fluvial et les plates-formes multimodales des grands ports maritimes" (Fiche POR3).

L'importance de cet engagement se reflète d'ailleurs très clairement dans la répartition des investissements envisagés :

- 51,9% pour le mode ferroviaire ;
- 32,3% pour les transports collectifs ;
- 9,2% pour le mode fluvial ;
- 4,5% pour le mode routier ;
- 1,6% pour le mode portuaire ;
- 0,5% pour le mode aérien.

Ainsi, sur les 170 milliards d'euros d'investissement prévus, plus de 88 milliards d'euros sont destinés au financement de projets ferroviaires d'ici à 2040.

La question spécifique du transport de marchandises (majoritairement assuré par la route sur le territoire national) occupe une place centrale dans cet impératif absolu de privilégier un rééquilibrage modal en faveur de moyens de transport alternatifs aux modes routiers et aériens.

Ainsi, les engagements pris dans le cadre de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, fixent l'objectif ambitieux d'accroître de 14 à 25% la part des transports massifiés ferroviaires et fluviaux de marchandises d'ici à 2022, afin de réduire à un rythme de 2 millions de tonnes par an les émissions de CO_2.

Pour parvenir à cet objectif qui place notamment la question du développement des infrastructures ferroviaires dédiées au transport de marchandises au premier plan des priorités nationales, l'Etat a défini, dès septembre 2009, son plan "d'Engagement national pour le fret ferroviaire".

Parmi les huit axes stratégiques qui le constituent, l'Etat réaffirme en particulier la nécessité de créer un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées, d'aider massivement le développement du transport combiné, de développer un Réseau Orienté Fret (ROF) et d'améliorer la desserte ferroviaire des grands ports français comme condition indispensable à leur développement et leur compétitivité.

Un certain nombre d'actions ciblées et d'objectifs à court terme sont également identifiés : mesures de cadencement, meilleure gestion des sillons, projets de contournement, études d'électrification, création d'opérateurs ferroviaires de proximité, etc.

En complément des engagements du Grenelle de l'Environnement, cet "Engagement national pour le fret ferroviaire" représente un investissement de plus de 7 milliards d'euros.

Dans le cadre de cet "Engagement national pour le fret ferroviaire" et dans son intégration à l'échelle des enjeux européens, deux grands projets de corridors ferroviaires transfrontaliers sont identifiés :

- le corridor ferroviaire nord-sud, entre Lille et Hendaye, reliant le Benelux à la péninsule ibérique ;
- le corridor ferroviaire est-ouest, entre Le Havre et Metz, reliant la façade maritime de la Manche aux frontières est de la France, en particulier au nœud lorrain-luxembourgeois (via Metz) idéalement connecté aux principaux axes de fret européens.

En complément de ces grands corridors traversants, "l'Engagement national pour le fret ferroviaire" prône également la réalisation d'un corridor frontalier reliant les ports de Calais-Dunkerque au nœud lorrain-luxembourgeois. Enfin, la connexion entre les ports hauts-normands et le nœud lillois vient parachever le dispositif transfrontalier préconisé.

Il est à noter que le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) ne propose pas l'inscription de l'ensemble des projets structurants déclinés par "l'Engagement national pour le fret ferroviaire" : ainsi, seuls les corridors Lille-Hendaye (avec un itinéraire plus direct entre Paris et Lille contournant Amiens) et Calais/Dunkerque - Metz figurent dans l'avant-projet du SNIT.

A l'inverse, l'axe reliant les ports hauts-normands au nœud metzin, d'une part, et la liaison de ces mêmes ports à l'interconnexion lilloise, d'autre part, n'apparaissent pas dans la liste des projets considérés comme des priorités stratégiques.

Ainsi, les liaisons Est-Ouest proposées à l'inscription autour du bassin parisien se "limitent" à :

- l'aménagement de la liaison Le Havre - Paris - Dijon pour l'accueil de trains longs ;
- la mise à l'étude de l'électrification de la ligne Amiens - Châlon-sur-Marne - Saint-Dizier - Culmont - Chalindrey.

De manière plus générale, aucune liaison Est-Ouest ne figure aux objectifs de développement du fret ferroviaire proposés à l'inscription dans le SNIT[7].

• Les enjeux de l'inscription de l'axe Seine dans les grands flux européens et internationaux

"Le temps maritime gagné par la position du Havre, première escale maritime en Europe du Nord, ne doit pas être perdu par le manque de performance des dessertes."

NOYER Olivier, Les Echos, "Hinterlands portuaires à reconquérir", N°18533, 19 novembre 2001.

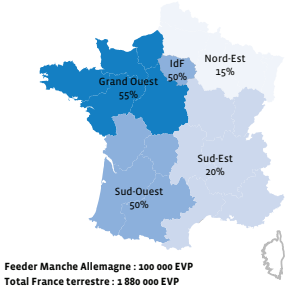
Ces grands projets nationaux qui visent une meilleure connexion du territoire français aux grands flux européens et le rééquilibrage vers l'ouest des principaux échanges continentaux, doivent avant tout s'ancrer dans une perspective de développement des potentialités nationales.

L'enjeu principal est de faire en sorte que ces nouveaux réseaux structurants à l'échelle européenne ne bénéficient pas davantage aux pays frontaliers et aux grands ports du Nord qu'au dynamisme économique national et à la compétitivité des ports hauts-normands en particulier.

PART DE MARCHÉ DU TRAFIC CONTENEURS DU PORT DU HAVRE À DESTINATION DE L'HINTERLAND

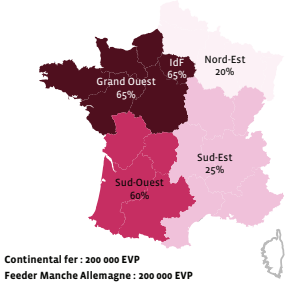
Sources : Projet Stratégique du GPMH.

Part de marché du port du Havre en 2007



Feeder Manche Allemagne : 100 000 EVP
Total France terrestre : 1 880 000 EVP

Objectifs pour 2020



Continental fer : 200 000 EVP
Feeder Manche Allemagne : 200 000 EVP

[7] Il est à noter qu'une liaison Le Havre - Nancy figurait pourtant en tant que "projet d'extension des corridors" au même titre que la liaison Calais/Dunkerque - Metz dans un document du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer daté de 2009.

Si certains parlent déjà d'Anvers comme du port de Paris[8], l'absence d'une politique volontariste de connexion des ports haut-normands aux réseaux de transport européens associée aux développements grandissants d'axes de transport massifiés nord-sud risque de conforter un peu plus cet état de fait.

A ce titre, la mise en service programmée du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe risque de la même manière de fragiliser la position des ports hauts-normands en termes de compétitivité. Inscrit dans l'avant-projet du Schéma national des Infrastructures de Transport (SNIT), le projet consiste en la réalisation de près de 110 kilomètres de voie d'eau à grand gabarit, entre le réseau fluvial du nord de l'Europe (canal Dunkerque-Escaut) et l'Oise, au niveau de la ville de Compiègne.

Si ce grand projet offre indubitablement des perspectives en matière d'amélioration du transport de marchandises par le désenclavement de l'axe Seine, il risque également de faciliter davantage les échanges entre les grands ports du Nord de l'Europe et le bassin parisien en particulier, et d'étendre plus encore leurs hinterlands[9] sur le territoire national.

Dans cette perspective et sur le plan des dessertes fluviales, il est impératif, d'une part, que le port du Havre développe ses interfaces fluvio-maritimes et, d'autre part, que l'axe Seine dans son ensemble se dote d'infrastructures au moins équivalentes en termes de capacité et de fiabilité que celles programmées dans le cadre de l'aménagement du canal Seine-Nord Europe[10].

Seule la mise en œuvre conjointe de ses stratégies permettra au port du Havre de maintenir sa compétitivité et de se préserver du phénomène « d'aspiration » que l'intensification des flux nord-sud, favorisée par la mise en service du canal à grand gabarit, laisse présager.

En complément du développement du potentiel fluvial en matière de desserte, le port du Havre doit pouvoir affirmer sa position stratégique à l'échelle européenne par une connexion optimale aux grands corridors de fret.

A ce titre et dans cette perspective, le développement des deux grands corridors de fret transfrontaliers identifiés dans le cadre de "l'Engagement national pour le fret ferroviaire" apparaît comme la condition minimale et indispensable de l'extension ambitionnée de l'hinterland des ports hauts-normands. En particulier, compte tenu de l'extension vers l'est des frontières de l'Union Européenne, la création d'un axe est-ouest de transport massifié reliant ces ports à l'Europe centrale et aux nouveaux entrants dans la communauté européenne, revêt une importance stratégique en termes de positionnement des ports du Havre et de Rouen sur le marché européen, face à une "marginalisation" croissante de la façade Atlantique.

Seule une performance optimale des connexions aux grands axes de transports européens permettra aux ports hauts-normands de fixer les escales des grandes routes maritimes mondiales et à l'axe Seine de devenir un territoire métropolitain d'envergure internationale.

[8] "Cela est devenu un lieu commun de dire qu'Anvers est le port de Paris", Philippe Duron, Rapport d'information sur les priorités stratégiques à financer dans le cadre du grand emprunt national.

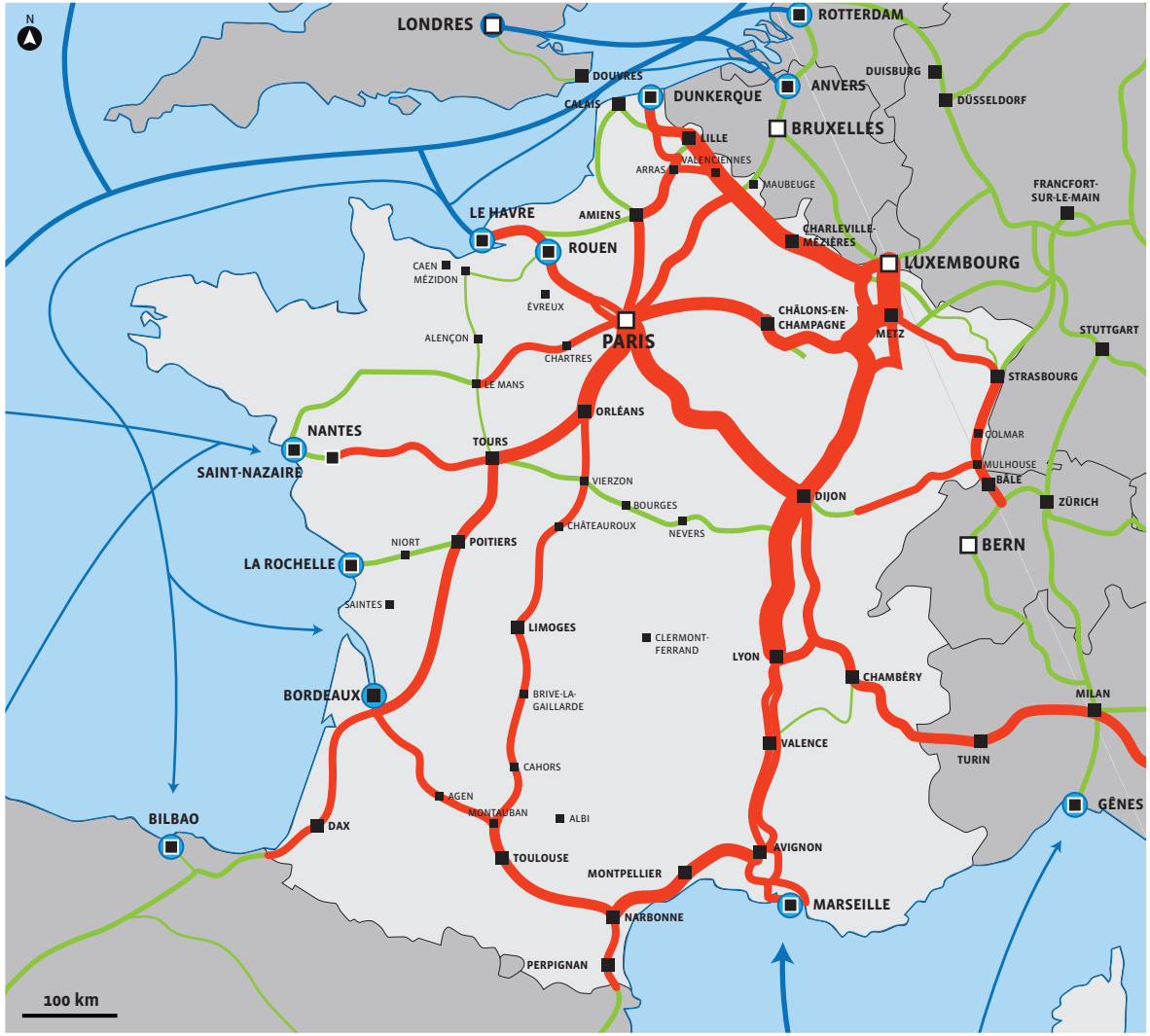
[9] Ces *main ports* (Rotterdam, Anvers) agissent déjà sur un hinterland qui s'étend sur quelques 2000 kilomètres à l'intérieur des terres… L'importance de l'hinterland est d'ailleurs le fondement de cette appellation.

[10] Le projet du canal Seine-Nord Europe, évalué à 4,2 milliards d'euros intègre la création de 5 plates-formes fluviales : les zones portuaires de Cambrai-Marquion, de Haute-Picardie, de Nesle, de Noyon et de Longueil-Sainte-Marie, à proximité de Compiègne.

10 km

© AGA / ARTE CHARPENTIER ARCHITECTES, d'après :
- source IGN

SEINE MÉTROPOLE :
LINÉARITÉ ET TRANSVERSALITÉ



TRAFIC DE FRET FERROVIAIRE EN 2007

ARTE CHARPENTIER ARCHITECTES, d'après :
- Ministère de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable et de la Mer, août 2009.

- trafic fret / 15 Mt/an (environ 40 trains / j.)
- trafic fret / 30 Mt/an (environ 80 trains / j.)
- réseau orienté fret
- principales routes maritimes
- principaux ports maritimes européens
- principaux ports fluviaux européens

Répartition modale du post-acheminement sur l'ensemble du trafic de marchandises du port du Havre :

- 56% pipeline ;
- 24% route ;
- 6% chemin de fer ;
- 4% voie d'eau.

Sources : Grand Port Maritime du Havre, 2006.

Répartition modale du pré- et post-acheminement sur l'ensemble du trafic de marchandises du port de Rouen :

- 63,9% route ;
- 13,1% fer ;
- 12,5% pipeline ;
- 10,5% voie d'eau.

Sources : Port de Rouen, 2003.

B - LE GRAND ÉVREUX : TERRITOIRE STRATÉGIQUE POUR L'EXTENSION DE L'HINTERLAND DES PORTS HAUTS-NORMANDS

• La faiblesse de la desserte ferroviaire des ports hauts-normands

A l'image des caractéristiques de la mobilité à l'échelle nationale, la répartition modale d'acheminement des marchandises aussi bien en pré- qu'en post-acheminement s'effectue principalement par la route et traduit la faiblesse des connexions structurantes en matière de fret ferroviaire.

Dans le cas du port du Havre en particulier, la grande majorité du transport de marchandises s'effectue par la route. Ainsi, pour ce qui concerne l'ensemble du trafic de marchandises (hors voie maritime et pipeline), la répartition modale est la suivante : 13% des post-acheminements sont assurés par la voie fluviale, 16,3% par la voie ferrée et 70,7% par la voie routière. Pour ce qui concerne le trafic de conteneurs, la part assurée par la route est encore plus importante : 86.2% des conteneurs sont acheminés par la voie routière, contre 8,1% pour la voie ferrée et seulement 5,7% pour la voie d'eau[11].

Concernant le port de Rouen, la répartition modale des flux terrestres de pré- et post acheminement traduit également la faiblesse du mode ferré par rapport à la route. Ainsi, pour ce qui concerne l'ensemble du transport de marchandises (hors pipeline), la répartition modale est la suivante : 12,1% des pré- et post-acheminements sont assurés par la voie fluviale, 15% par la voie ferrée et 72,8% par la voie routière[12].

Là encore, la comparaison avec les port d'Anvers ou de Rotterdam parle d'elle-même : la part du ferroviaire et du fluvial dans l'acheminement des flux de marchandises dépasse dans chacun de ces ports les 40%.

• Le nécessaire contournement de l'Île-de-France (point noir des échanges Est-Ouest et Nord-Sud)

Au cœur de ces échanges : le bassin parisien, qui affiche pour l'heure une densité de réseau orienté fret insuffisante et qui ne propose pas d'itinéraires alternatifs performants à la traversée de la métropole parisienne. D'ores et déjà, les flux de transit qui empruntent les liaisons destinées à devenir ces futurs grands corridors fret (les liaisons "Benelux-France-Espagne" et "Manche-Allemagne") se heurtent à la congestion des infrastructures de transports dans le périmètre de l'Île-de-France. Ainsi, et malgré l'existence d'une grande ceinture ferrée dédiée au fret autour de la région parisienne, de nombreux points du réseau sont d'ores et déjà saturés, sur la ceinture elle-même mais également sur les radiales qui irriguent la métropole.

Cette saturation des infrastructures est tout autant liée au trafic fret lui-même qu'à la création de nouvelles liaisons pour le transport de voyageurs.
Cette congestion et ces conflits d'usage grandissants sur la couronne francilienne hypothèquent à l'avance les capacités de report modal de la route vers le fer et les performances attendues des futurs grands corridors de fret européens destinés à rééquilibrer vers l'ouest les grands échanges continentaux.

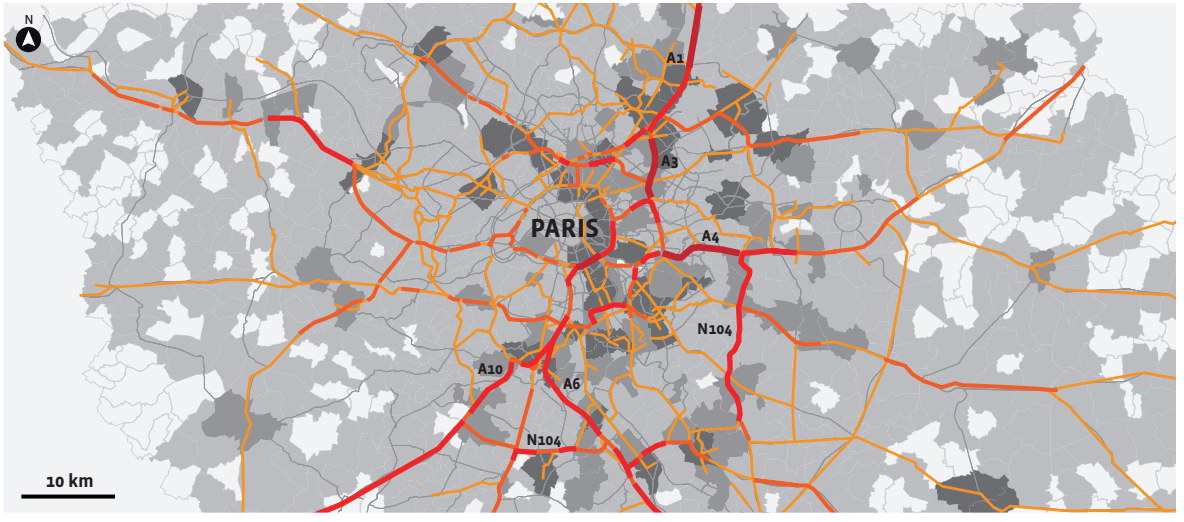
Or ces flux de transit représentent un trafic de 82 millions de tonnes de marchandises, soit 21,7% des trafics totaux concernant l'Île-de-France . Ces flux s'opèrent aujourd'hui majoritairement par la route : à peine 20% des marchandises, soit un peu plus de 16 millions de tonnes, transitent par la voie ferrée et, alors que le trafic poids lourds interne à l'Île-de-France reste stable, les flux de transit assurés par ce mode de transport continuent d'augmenter. Le trafic est particulièrement dense au nord sur les tronçons A1-A3-Boulevard Périphérique Est et A1/A3/A4/A104 et au sud sur les tronçons A86/A6 et A86/A10.

[11] Sources : Grand Port Maritime du Havre, 2006.

[12] Sources : Port de Rouen, 2003.

[13] Les flux de marchandises qui concernent l'Île-de-France représentent 377 millions de tonnes et se répartissent ainsi :
- 82 millions de tonnes de trafic de transit interrégional et international (21,7%) ;
- 138.8 millions de tonnes en interne à l'Île-de-France (36.7%) ;
- 96.6 millions de tonnes en entrée dans la région (25.6%) ;
- 60.4 millions de tonnes en sortie (16%).

Source : DREIF, 2009.



TRAFIC ROUTIER DE MARCHANDISES EN ÎLE-DE-FRANCE

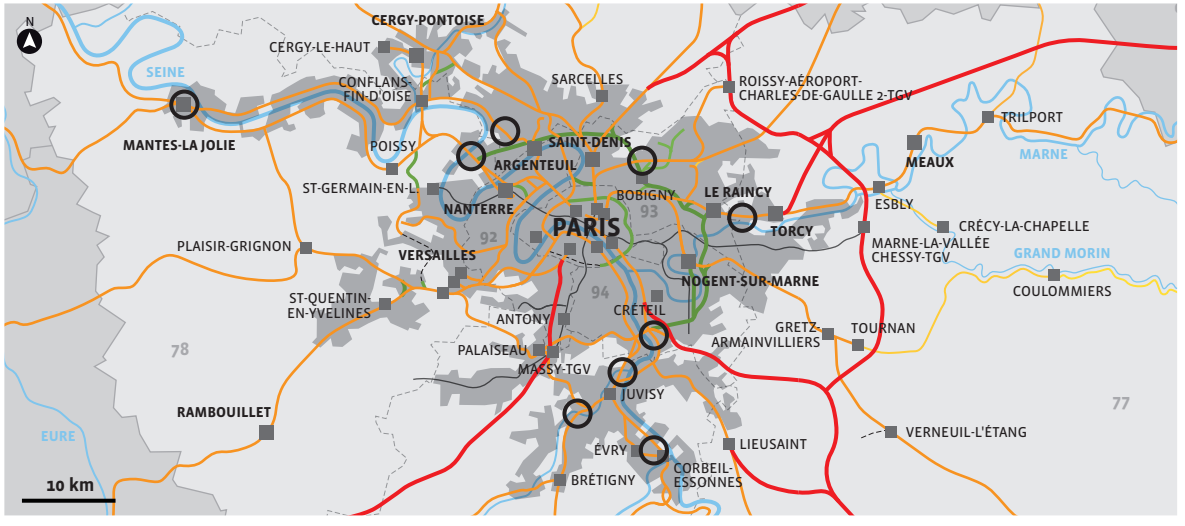
ARTE CHARPENTIER ARCHITECTES, d'après :
- Mobilité et transport en Île-de-France, DREIF 2005.

Flux poids lourds journaliers (2 sens cumulés en 2003)

- 20 000 - 30 000
- 10 000 - 20 000
- 5 000 - 10 000
- 500 - 5 000

Trafic routier de marchandises par commune (émission et attraction en 2003)

- 2 à 10 millions de tonnes (37 communes) = environ 1/3 du trafic total
- 0,75 à 2 millions de tonnes (84 communes) = environ 2/3 du trafic total
- inférieur à 750 000 tonnes (849 communes)



LE RÉSEAU DE FRET FERROVIAIRE PARISIEN ET SES GOULOTS D'ÉTRANGLEMENT

ARTE CHARPENTIER ARCHITECTES, d'après :
- IAU Île-de-France.

- conflits fret / voyageurs en heure de pointe

Réseau ferré

- LGV

Lignes voyageurs et fret

- 2 ou plusieurs voies électrifiées
- 2 ou plusieurs voies non-électrifiées
- 1 voie électrifiée
- 1 voie non électrifiée

Lignes fret

- 2 ou plusieurs voies électrifiées
- 2 ou plusieurs voies non-électrifiées
- 1 voie électrifiée
- autre réseau
- ligne non exploitée

Le report sur des itinéraires de contournement ferrés efficaces de ces 82 millions de tonnes de marchandises permettrait à la fois :

- de soulager les radiales déjà saturées et d'améliorer les conditions d'acheminement des marchandises à destination de l'Île-de-France ;
- de rendre plus performants les échanges interrégionaux et internationaux forcés de transiter dans ce périmètre.

La faiblesse des itinéraires de contournement tient au fait qu'historiquement, les efforts en termes de développement des infrastructures de transport ont essentiellement porté sur l'amélioration de l'offre radiale, depuis et vers la région-capitale, structure héritée de l'étoile de Legrand (du nom de l'ingénieur qui a dessiné le réseau ferré parisien au 19e siècle). Qu'il s'agisse des déplacements de personnes ou de marchandises, les liaisons ferrées (tout comme les liaisons routières par ailleurs) sont relativement performantes entre la capitale et les principales villes des franges franciliennes. En revanche, la grande ceinture constitue encore aujourd'hui le seul itinéraire de transit existant.

Les enjeux liés à la performance du transport de marchandises entre les zones de production et les zones de consommation ou d'export impliquent aujourd'hui de reconsidérer la connexion entre ces radiales.

Ainsi, le repositionnement du bassin parisien au coeur des échanges européens ne peut s'envisager que dans une logique à l'échelle des enjeux : l'élargissement de l'échelle de réflexion aux franges externes de la métropole associé au contournement de l'Île-de-France apparaît donc comme un préalable nécessaire et indispensable à la compétitivité et au développement escomptés des ports normands. Cet objectif de contournement est d'ailleurs affirmé dans le Schéma régional des Infrastructures de Transport (SRIT)[14]: il s'agit à la fois de permettre l'accès du fret ferroviaire à la grande ceinture fret parisienne et de mettre en service des contournements de l'île-de-France pour des trafics à destination de l'est de l'Europe et de la péninsule ibérique.

De la même manière, l'étude exploratoire réalisée par le groupe Systra sur l'amélioration de la desserte ferroviaire des ports normands[15], met clairement en évidence les possibilités de contournement de la région francilienne, en identifiant plusieurs liaisons stratégiques :

- la liaison Le Havre/Rouen/Mézidon/Le Mans/Tours ;
- la liaison Le Havre/Rouen/Evreux/Dreux/Chartres/Orléans ;
- la liaison Le Havre/Rouen/Amiens/Reims/Châlons-sur-Marne ;
- la liaison Le Havre/Rouen/Amiens/Valenciennes/Metz.

• Un projet de contournement "élargi" du nœud francilien à l'initiative des huit régions du bassin parisien

Cette nécessité d'optimiser les flux transfrontaliers en proposant des alternatives au contournement de la métropole francilienne a très tôt été identifiée suite aux stratégies préconisées dans le cadre de « l'Engagement national pour le fret ferroviaire".

A ce titre, et car elle se situe bien au-delà de la simple mise en œuvre de tronçons de substitution ou de chaînons manquants, l'initiative des huit régions du bassin parisien, réunies au sein de la C8[16] est particulièrement remarquable dans sa prise en compte globale des enjeux.

En effet, les projets de liaisons portés par la C8, en vue de leur inscription dans la révision du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T)[17], visent simultanément à proposer des itinéraires alternatifs à la traversée de l'Île-de-France tout en favorisant les interconnexions entre les axes transfrontaliers "Benelux-France-Espagne" et "Manche-Allemagne", supports du "réseau central", pour reprendre la terminologie de la C8.

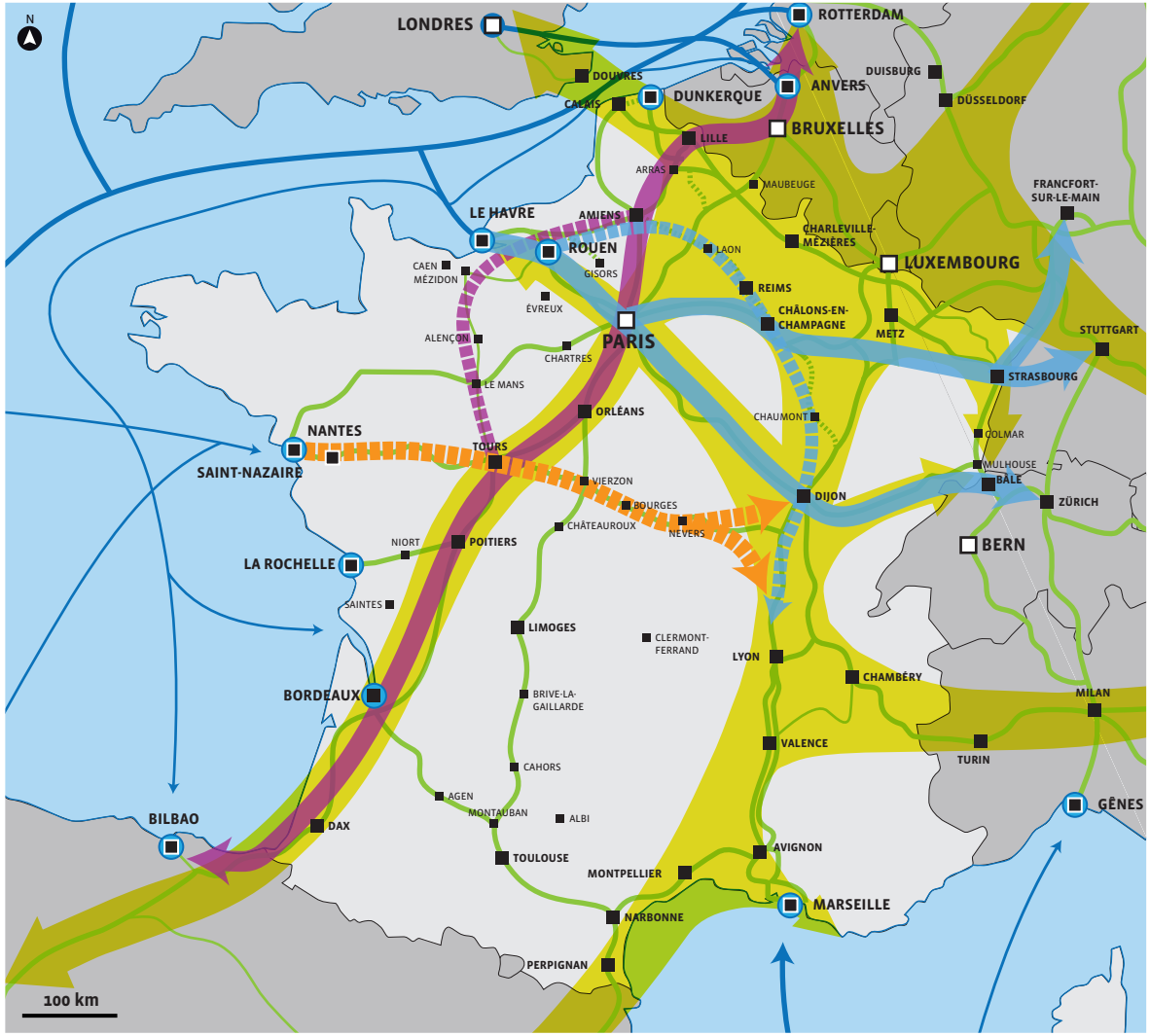
Ainsi, le projet proposé instaure, dans l'épaisseur du territoire national, un nouveau maillage à destination du transport de fret : un "réseau global" constitué de trois liaisons majeures articulées autour du "réseau central" précédemment défini.

[14] Schéma régional des Infrastructures de Transport (SRIT) de la région Haute-Normandie adopté en séance plénière le 7 décembre 2009.

[15] Etudes exploratoires pour l'amélioration de la desserte ferroviaire des ports maritimes du Havre et de Rouen : analyse et évolution de la demande fret, Systra Conseil, avril 2010.

[16] La Conférence des huit présidents des régions du bassin parisien : Basse-Normandie, Bourgogne, Champagne-Ardenne, Centre, Haute-Normandie, Île-de-France, Pays-de-la-Loire, Picardie.

[17] Le dernier rapport de la commission européenne sur ces questions a été publié en 2005. Sa révision est en cours depuis 2009. La C8 a présenté son projet au commissaire européen aux transports en septembre 2009. Le nouveau projet du RTE-T devrait être finalisé courant 2011.



**PROJET DE LA CONFÉRENCE (C8)
DES HUIT RÉGIONS DU BASSIN PARISIEN**

ARTE CHARPENTIER ARCHITECTES, d'après :
- Le Maillon Ouest - Conférence des Présidents de la C8, Setec International, novembre 2010.

- corridor Benelux-France-Espagne réseau central
- corridor Benelux-France-Espagne réseau global
- corridor Manche-Allemagne réseau central
- corridor Manche-Allemagne réseau global
- corridor Atlantique-Suisse
- principaux flux européens
- réseau orienté fret
- lignes en cours de modernisation
- principales routes maritimes
- principaux ports maritimes européens
- principaux ports fluviaux européens

Échanges de marchandises entre l'Île-de-France et les autres régions françaises en 2003 :

Les principales régions d'échange avec l'Île-de-France sont : la Haute-Normandie, la Picardie, le Centre et le Nord-Pas-de-Calais qui totalisent à elles quatre près de 50% des trafics. La Haute-Normandie représente à elle seule 17% de ces échanges.

Sources : SDRIF.

Deux de ces liaisons majeures proposées peuvent être considérées comme des corridors de "dédoublement" des axes du réseau global :

- le "corridor de contournement Ouest" de l'axe "Benelux-France-Espagne", entre Amiens et Tours ;
- le "corridor de contournement Nord" de l'axe "Manche-Allemagne", entre Rouen et Reims avec un prolongement envisagé vers Dijon et Lyon.

Ces deux corridors s'appuient en grande partie sur des itinéraires alternatifs déjà identifiés dans le cadre d'études exploratoires précédentes[18] car reposant sur des infrastructures existantes. Le "corridor de contournement nord" s'appuie ainsi sur la requalification des lignes de fret secondaires existantes entre Rouen, Amiens, Laon et Reims[19]. En revanche, son prolongement vers Dijon et Lyon impose la création de nouvelles infrastructures. Le "corridor de contournement ouest" s'appuie également sur des infrastructures existantes : entre Bernay et Tours, il s'inscrit sur la ligne de fret principale qui dessert Lisieux, la future grande plate-forme multimodale basse-normande de Mézidon, Argentan, Alençon et Le Mans.

Une troisième liaison, le "corridor Atlantique-Suisse", vient parachever le dispositif au sud en reliant la façade maritime Atlantique à l'Europe du centre via Dijon et Bâle, et à l'Europe du sud via Lyon et Milan (cet axe connecte ainsi l'autoroute maritime Gijon / Nantes-Saint-Nazaire au cœur de l'Europe[20]).

A travers ce projet d'ensemble instaurant des interconnexions majeures à Rouen, Tours et Dijon entre ces trois corridors, la C8 propose ainsi la mise en œuvre d'un dispositif global de contournement du nœud francilien et d'interconnexion entre les réseaux transfrontaliers en proposant des itinéraires qui favorisent une irrigation en profondeur des territoires et la desserte des principales capitales régionales.

• Un projet de contournement "rapproché" : la boucle ferroviaire des franges externes franciliennes

Si la proposition de la C8 apparaît tout à fait pertinente au regard des grands enjeux nationaux et internationaux, elle appelle cependant des réserves, dont certaines intéressent particulièrement le port du Havre.

En premier lieu, les itinéraires de contournements proposés, s'ils permettent de mieux irriguer le territoire et de desservir les principales capitales régionales du bassin parisien, impliquent néanmoins un allongement significatif des distances à parcourir pour les grands flux de transit (comparé à un itinéraire "direct" via l'Île-de-France).

Parallèlement, si l'évitement du nœud congestionné francilien est une nécessité pour ces flux de transit, l'important bassin de consommation qu'il représente impose la mise en œuvre de dispositifs complémentaires, capables d'en assurer une desserte optimale : cet impératif concerne tout particulièrement les ports normands qui risquent, à défaut, de perdre en compétitivité face au grands ports du nord sur ces marchés.

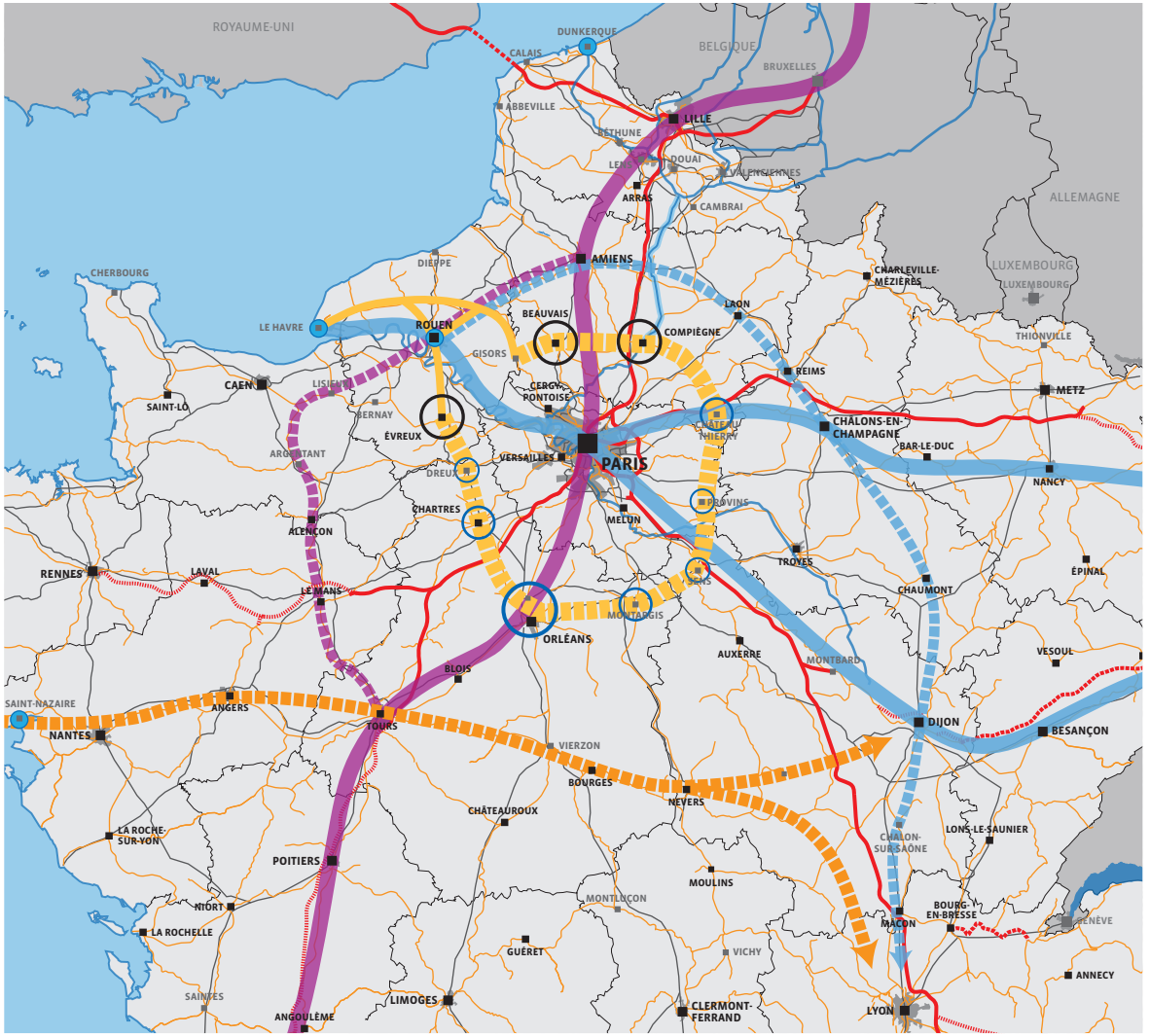
Dans cette nouvelle dynamique des échanges européens, un double défi s'impose donc aux ports normands : étendre leur hinterland aux marchés de l'Est et du Sud de l'Europe tout en confortant leur position sur leur hinterland "naturel et immédiat", à savoir la région Île-de-France.

Il s'agit donc de conforter "l'aire d'influence" actuelle des ports normands et d'en conforter les marchés traditionnels. Si dans l'histoire, la relation de proximité géographique suffisait à garantir des relations économiques privilégiées entre des territoires interdépendants (entre les bassins de production, les bassins de consommation et les ports), la nouvelle nature des échanges et leur mondialisation a profondément transformé cette logique.

[18] La pertinence de ces itinéraires a été mise en valeur par de nombreuses études dont celle du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 décembre 2003 et l'étude réalisée en avril 2010 par le groupe Systra (Etudes exploratoires pour l'amélioration de la desserte ferroviaire des ports maritimes du Havre et de Rouen : analyse et évolution de la demande fret).

[19] L'utilisation de cette ligne à des fins de fret densifié nécessite son homogénéisation technique sur l'ensemble du parcours (certains tronçons ne sont pas électrifiés).

[20] Cette autoroute maritime, inaugurée en septembre 2010, figure parmi les 22 projets sélectionnés par la Commission européenne dans le cadre du programme Marco Polo en 2010. Elle contribue au désengorgement des liaisons routières transpyrénéennes en favorisant le report modal de la route vers la mer.



LE CONTOURNEMENT RAPPROCHÉ DES FRANGES EXTERNES FRANCILIENNES

ARTE CHARPENTIER ARCHITECTES, d'après :
- RFF, juillet 2008 / septembre 2009 ;
- Le Maillon Ouest - Conférence des Présidents de la C8, Setec International, novembre 2010.

Projet du contournement rapproché

- contournement rapproché
- possibilité d'interconnexion bi-modale
- possibilité d'interconnexion tri-modale

Projet de la C8

- corridor Benelux-France-Espagne et contournement
- corridor Manche-Allemagne et contournement
- corridor Atlantique-Suisse

Réseau ferré LGV

- LGV
- LGV - lignes nouvelles en construction
- LGV - lignes nouvelles en projet
- réseau ferré mixte et fret
- réseau viaire type autoroutier ou assimilé
- canal Seine - Nord Europe
- ports principaux

Flux de marchandises en tonnes conteneurisables entre le port du Havre et les régions françaises (importations) :

1 - Île-de-France : 40% ;
2 - Haute-Normandie : 20% ;
3 - Pays de la Loire / Centre / Bretagne : 20% ;
4 - Autres régions : 20% (sans qu'aucune ne dépasse les 4%).

Sources : Guerrero, 2005.

Flux de marchandises en tonnes conteneurisables entre les régions françaises et le port du Havre (exportations)

1 - Haute-Normandie : 22% ;
2 - Île-de-France : 20% ;
3 - Aquitainte : 8% ;
4 - Rhônes-Alpes : 7%
5 - Pays de la Loire : 5% / Lorraine : 5%
6 - Nord-Pas-de-Calais : 4% / Poitou-Charente : 4%

Sources : Guerrero, 2005

La proximité géographique ne suffit plus à garantir un acheminement terrestre à moindre coût et dans les meilleures conditions de capacité, de rapidité et de fiabilité, des marchandises en provenance ou à destination des portes maritimes du commerce mondial.

Cet enjeu est de taille pour le port du Havre compte tenu du marché que représente pour lui le bassin francilien en particulier.

En effet, sous l'angle des importations, les flux entre le port du Havre et l'Île-de-France représentent 40% des trafics captés par le port à destination des marchés terrestres (le marché terrestre représente approximativement les deux-tiers des marchandises reçues au port du Havre, le tiers restant étant lié à sa fonction de port de transbordement).

A la lumière de ces enjeux et en complément, d'une part, de la proposition de la C8 et, d'autre part, de la ceinture ferrée francilienne actuelle, il semble nécessaire d'imaginer un itinéraire intermédiaire raccordé aux ports hauts-normands et destiné à optimiser la desserte de l'Île-de-France en permettant notamment des raccords aux radiales ferrées existantes.

Dans cette perspective, le territoire du Grand Evreux occupe une position stratégique : il amorce l'ouverture vers le Sud de ce qui pourrait devenir la boucle ferroviaire du contournement "rapproché" de l'Île-de-France.

Il engage une échappée en direction de Chartres et d'Orléans.
Cette intégration d'Orléans dans le dispositif envisagé, compte-tenu du carrefour ferroviaire majeur que cette ville est appelée à devenir, "répare sa mise à l'écart" dans la proposition imaginée par la C8 et ouvre des perspectives pour de nouvelles connexions vers le centre-est du territoire.

Ce dispositif d'ouverture vers le Sud peut également trouver son pendant au Nord dans l'articulation avec la ville de Gisors qui s'inscrit dans un dispositif de connexion ferrée optimisée depuis le Havre.

En effet, après la modernisation-électrification du tronçon Motteville/Monterolier-Buchy, celle de la liaison Serqueux/Gisors (prévue à l'horizon 2012), constitue une étape supplémentaire dans l'amélioration des conditions d'acheminement des marchandises à destination de l'île-de-France.
Cette liaison doit offrir, à terme une alternative à l'axe ferré principal, critique et saturé, qui relie les ports du Havre et de Rouen à Paris (les points de passage de Rouen et Mantes-la-Jolie étant particulièrement congestionnés) .

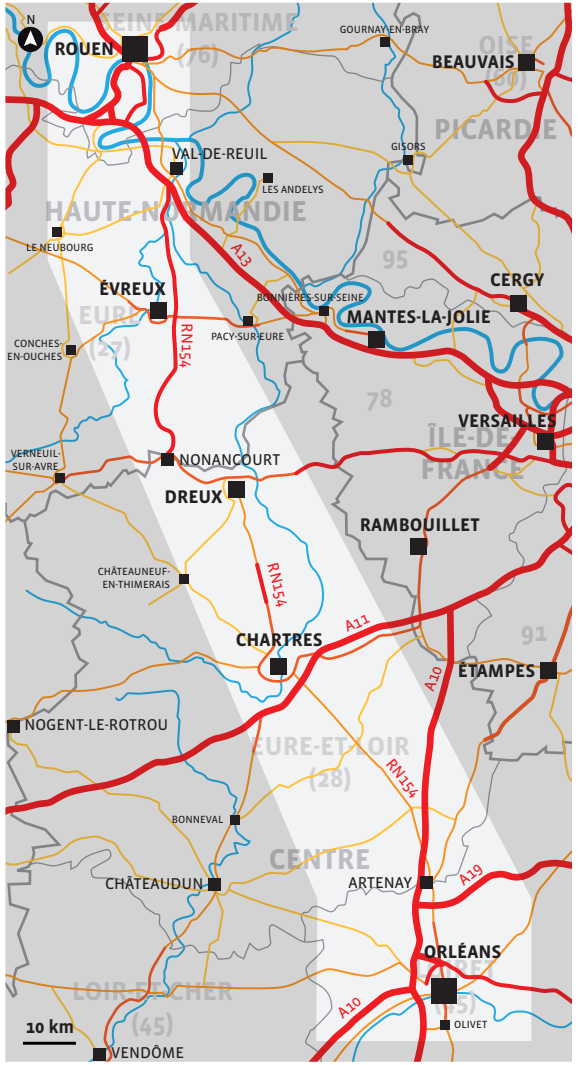
La possibilité de raccorder la ville de Gisors à un nouvel itinéraire semble pertinente si l'on considère l'arc des villes dans lequel elle s'inscrit et l'importance croissante de villes comme Beauvais et surtout Compiègne, le futur point de rencontre entre le grand canal Seine-Nord-Europe et l'Oise.

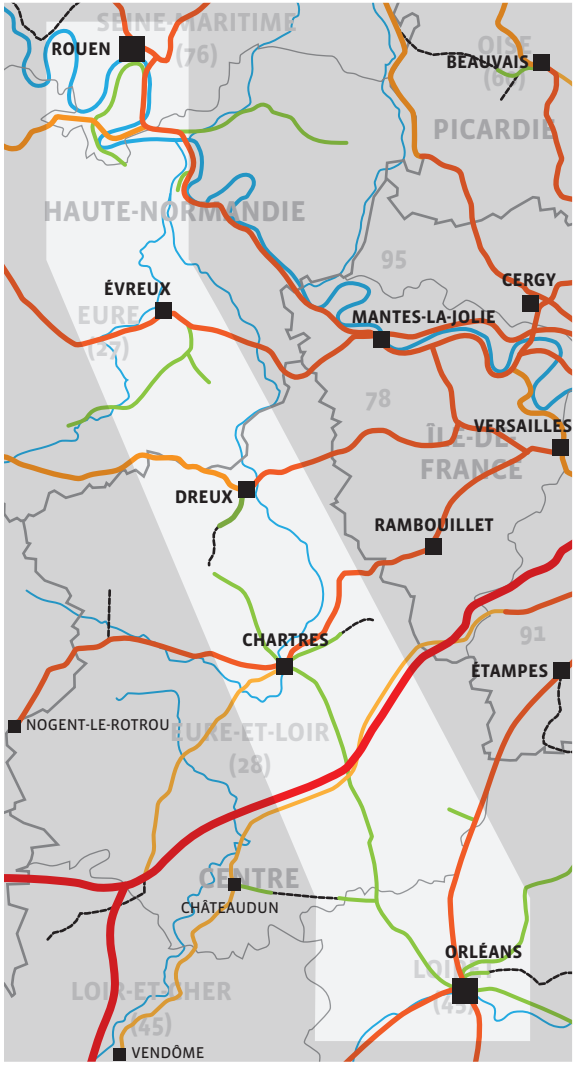
Dans cette continuité, la ville de Château-Thierry permet, plus à l'est, le raccordement au futur corridor "Manche-Allemagne".

De ces contournements nord et sud peut naître un dispositif complètement bouclé, complété de la liaison Château-Thierry-Orléans, via les villes de Provins, Sens et Montargis, créant ainsi un véritable anneau ferroviaire aux franges externes franciliennes, sur un périmètre d'une petite centaine de kilomètres autour de la capitale.

Du côté ouest du dispositif proposé, le bouclage s'opère autour du binôme portuaire Le Havre-Rouen sur lequel viennent se greffer les connexions Le Havre-Gisors et Rouen-Évreux.

[21] A terme, l'objectif est de boucler le dispositif entre Le Havre, Conflans-Sainte-Honorine et le futur grand pôle multimodal d'Achères, jusqu'à la grande ceinture ferrée d'Île -de-France.





LES RÉSEAUX ROUTIERS ET FERRÉS ENTRE ROUEN ET ORLÉANS

ARTE CHARPENTIER ARCHITECTES, d'après :
- IGN ;
- RFF (2009).

LE RÉSEAU ROUTIER ENTRE ROUEN ET ORLÉANS
(ILLUSTRATION DE GAUCHE)

- autoroute
- route nationale à 2x2 voies
- route nationale
- route nationale non aménagée
- route départementale

LE RÉSEAU FERRÉ ENTRE ROUEN ET ORLÉANS
(ILLUSTRATION DE DROITE)

Réseau ferré LGV
- LGV

Réseau ferré mixte
- 2 ou plusieurs voies électrifiées
- 2 ou plusieurs voies non électrifiées
- voie unique non électrifiée

Réseau ferré fret
- voie unique électrifiée
- voie unique non électrifiée

- ligne non exploitée

Les opérateurs ferroviaires de proximité : une expérimentation autour de l'étoile ferroviaire des Aubrais-Orléans.

Il est à noter que l'un des projets porté à l'inscription dans le cadre de "l'Engagement national pour le fret ferroviaire" concerne la création d'un opérateur ferroviaire de proximité, dans la région Centre, expérimenté dans une première phase autour des étoiles ferroviaires des Aubrais-Orléans et de Vierzon, plus au sud.

À travers la promotion de ces opérateurs ferroviaires de proximité, il s'agit d'organiser l'ensemble de la chaîne du transport ferroviaire de marchandises à deux échelles complémentaires :
- l'échelle des opérateurs ferroviaires longue distance, capables d'assurer un service fiable et rapide d'acheminement de flux densifiés sur des axes nationaux et européens ;
- l'échelle de ces opérateurs de proximité, capable d'assurer la souplesse nécessaire à une distribution fine depuis et vers le réseau structurant, à une échelle en lien avec le tissu économique local.

Cette expérimentation constitue une opportunité d'optimisation des performances de l'ensemble de la chaîne du transport céréalier et nécessite la construction d'un réseau de niveau supérieur capable d'intégrer et de valoriser ces améliorations.

La société de projet appelée à devenir l'opérateur ferroviaire de proximité est la société Proxirail qui regroupe les acteurs suivants : l'association Proffer Centre, la Caisse des Dépôts, le groupe SNCF, l'Office National Interprofessionnel des Grandes Cultures (ONIGC) regroupant les filières céréales, oléagineux et sucre, Unigrains et Sofiprotéol (établissements financiers de la filière céréalière et de la filière française des huiles et protéines végétales).

Source : "Les opérateurs ferroviaires de proximité", Annie Meuriot, CETE Ouest - ERA FRET, 2009.

Ce dispositif qui n'intègre pas la création d'une liaison Gisors-Évreux a priori peu pertinente fonctionnellement (compte-tenu des liaisons existantes et/ou proposées entre Gisors/Rouen et Rouen/Évreux), permet ainsi de préserver d'un franchissement lourd, le paysage naturel remarquable de ce qui pourrait devenir le futur parc naturel du Vexin Normand.

Cette hypothèse de contournement "rapproché" offre en outre de nouvelles possibilités d'interconnexions multimodales, sur les radiales qui rayonnent depuis Paris :
- fer / route / air, au niveau de Beauvais, entre la radiale ferrée Paris/Beauvais, l'autoroute A16 et l'aéroport international Beauvais-Tillé qui pourrait être exploité à des fins de fret ;
- canal / fer / route, au niveau de Compiègne, entre la plate-forme fluviale de Longueil-Sainte-Marie projetée sur le futur canal Seine-Nord Europe, la radiale ferrée Paris/Saint-Quentin et l'autoroute A1 ;
- fer / route, au niveau de Château-Thierry, entre la radiale ferrée Paris/Reims et l'autoroute A4 ;
- fer / route, au niveau de Sens, entre la radiale ferrée Paris/Dijon et les autoroutes A5 et A19 ;
- fer / route, au niveau de Montargis, entre la radiale ferrée Paris/Nevers et les autoroutes A77 et A19 ;
- fer / route, au niveau du pôle Orléans-Artenay[22], entre les radiales ferrées Paris/Orléans/Tours et Paris/Orléans/Limoges (via Châteaureoux et son aéroport à vocation fret[23]) et les autoroutes A10, A71 et A19 ;
- fer / route au niveau de Chartres, entre la radiale ferrée Paris/Le Mans et l'autoroute A11 ;
- fer / route au niveau de Dreux, entre la radiale ferrée Paris/Argentan-Alençon et la nationale 12 ;
- fer / route, voire air au niveau d'Évreux, entre la radiale ferrée Paris/Caen/Cherbourg et la nationale 13 (la base aérienne 105, pourrait éventuellement, à plus long terme, accueillir des activités liées au transport de marchandises)
- fer / fleuve / route / fluviomaritime à Alizay/Pitre-le-Manoir (Grand Rouen).

Fortement complémentaires, le contournement "lointain" proposé par la C8 et le contournement "rapproché" des franges franciliennes imaginé dans le cadre de cette étude agiraient de concert pour une irrigation efficiente de l'ensemble de la France septentrionale tout en assurant son rayonnement européen.

Dans ce cadre, la liaison Rouen-Évreux-Orléans en particulier revêt ainsi un caractère hautement stratégique pour la complémentarité des scenarii proposés dans une perspective d'affirmation des ports hauts-normands.

• Le chaînon fondamental : la liaison Rouen / Évreux / Orléans

Si cette hypothèse de "boucle ferroviaire" dédiée au transport de marchandises s'inscrit comme une piste de réflexion ancrée dans une perspective à long terme car liée à la réalisation de grands projets structurants et à des investissements financiers conséquents, l'un de ses maillons requiert en revanche un intérêt particulier et immédiat : la liaison nord-sud entre Rouen et Orléans.

Le simple examen des infrastructures de transport routières et ferroviaires suffit à mettre en évidence l'absence totale de liaison structurante et continue entre ces deux capitales de région.

Sur le plan du réseau viaire, le seul axe de niveau national à assurer cette liaison est la RN154, entre Louviers-Val-de-Reuil au nord et Artenay au sud, mais celle-ci n'est pas homogène : elle n'est que partiellement aménagée pour l'accueil de flux importants.

Ainsi, seuls quelques segments ont été renforcés :
- mise à 2x2 voies du tronçon Louviers-Nonancourt ;
- mise à 2x2 voies d'une partie du tronçon Dreux-Chartres ;
- aménagement d'une déviation aux abords de la ville d'Allaines-Mervilliers.

[22] La création d'une plate-forme multimodale est envisagée sur la commune d'Artenay.

[23] L'aéroport de Châteauroux-Déols dispose d'un embranchement ferré sur la ligne Paris-Toulouse. Il a une triple vocation : le fret, la maintenance et l'entrainement.

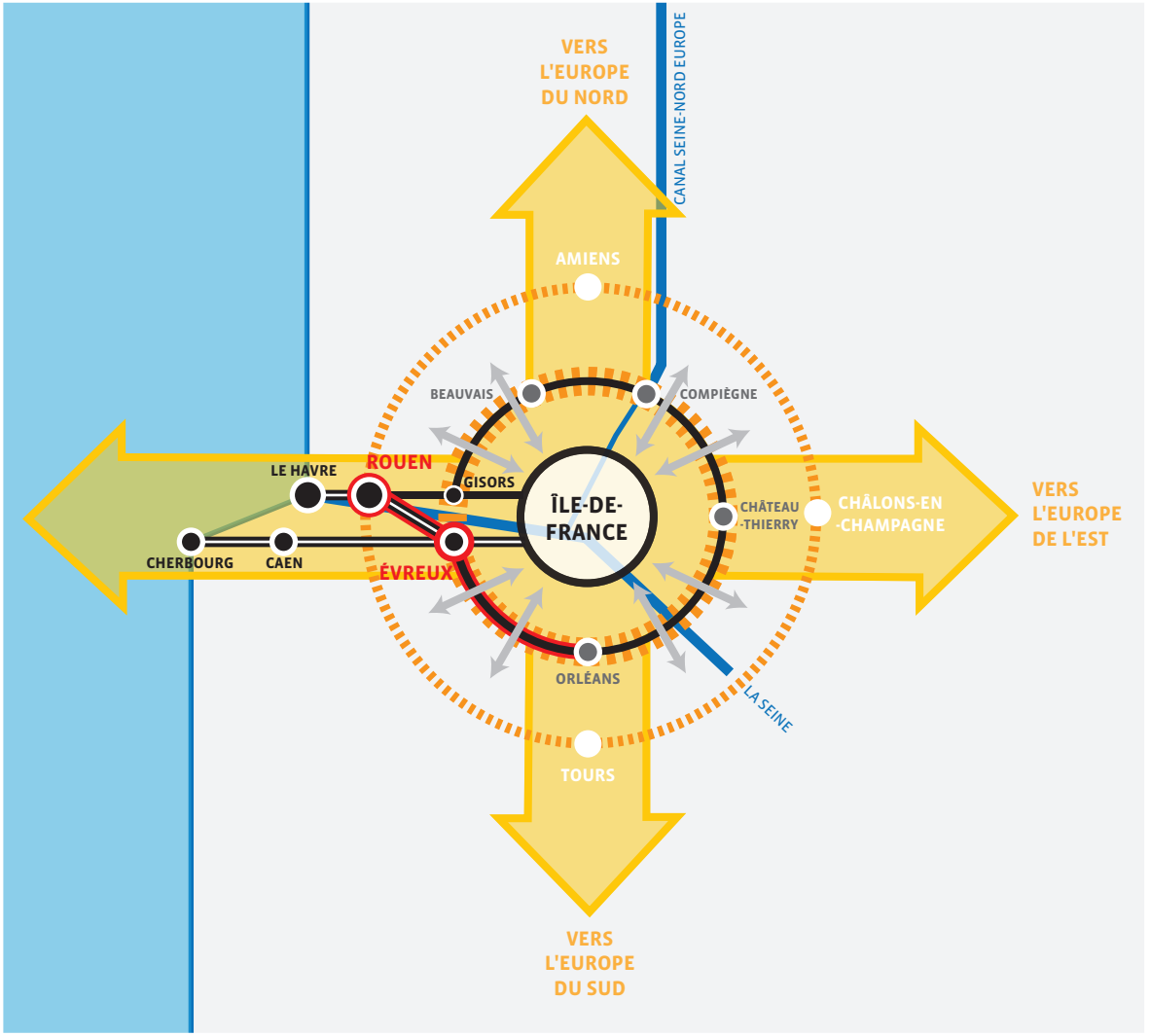


SCHÉMA DU DOUBLE CONTOURNEMENT DE L'ÎLE-DE-FRANCE

© ARTE CHARPENTIER ARCHITECTES

le projet de contournement rapproché des franges franciliennes

le chaînon fondamental Rouen-Évreux-Orléans

le projet de contournement lointain de la C8

Sur le plan des liaisons ferrées, seuls quelques reliquats de tronçons ferroviaires non-électrifiés subsistent, le plus important d'entre eux étant la liaison Chartres-Orléans[24].

Ces tronçons assurent uniquement du transport de fret de proximité, dans des conditions assez peu performantes (une voie unique n'acceptant que des vitesses très limitées).

Or, les enjeux relatifs à la qualité de cette liaison recouvrent une importance toute particulière quant à la compétitivité des ports hauts-normands sur le plan de la performance de leurs hinterlands.

En effet, les échanges routiers de marchandises entre la région Centre et la Haute-Normandie représentent un peu plus de 5 millions de tonnes par an.

Dans le sens Centre - Haute-Normandie, les marchandises transportées sont principalement des céréales et des produits manufacturés.
Dans le sens Haute-Normandie - Centre, il s'agit principalement de pétrole et de produits manufacturés.

Ainsi, et en premier lieu, cette liaison revêt un caractère stratégique pour conforter le port de Rouen dans son statut de premier port européen de céréales.

En effet, les flux céréaliers à destination des marchés internationaux proviennent principalement de la région Centre, première région céréalière d'Europe[25], et de la Beauce en particulier, considérée comme le « grenier à blé » de la France. Selon le Port Autonome de Rouen, ces flux de céréales représentent entre 1.2 et 1.7 millions de tonnes de marchandises par an.

Or, ces flux s'opèrent aujourd'hui majoritairement par la RN 154, d'ailleurs surnommée "la route du blé", alors que la grande majorité des coopératives disposent pourtant d'embranchements ferrés tout comme elles possèdent des silos embranchés sur le domaine portuaire à l'autre bout de la chaîne.

Ainsi, l'une des principales sociétés coopératives agricoles, implantée à Saint-André-de-l'Eure au sud-est d'Evreux, centralise en moyenne 500 000 tonnes de marchandises par an, à 90% collectées par la route depuis les territoires beaucerons.

Ce trafic représente en moyenne 11 250 camions de 40 tonnes par an, soit un trafic journalier compris entre 40 et 45 camions par jour. 85% des marchandises ainsi collectées sont ensuite réacheminées, à nouveau par la route, vers le port de Rouen[26].

L'amélioration des conditions d'acheminement des céréales vers le port de Rouen depuis son hinterland beauceron est l'une des conditions indispensables à son maintien au rang de premier port européen de céréales. Par ailleurs, le port de Rouen est également le premier port français pour l'exportation des agro-industries.

Autour de ses potentialités de rayonnement international se fédèrent ainsi de nouvelles filières d'excellence spécialisées sur les thématiques des bio-énergies et des bio-matériaux.

Plus que le port de Rouen lui-même, c'est toute la dynamique économique de l'axe Seine qui requiert une liaison performante avec ces territoires à forte vocation agricole et pourvoyeurs de matières premières.

Ainsi et parallèlement à sa nécessité en termes de transport de céréales, cette liaison de fret ferré peut s'avérer bénéfique à d'autres flux comme les flux nord-sud liés à l'aéronautique ou encore les flux cosmétiques, destinés à l'exportation[27].

[24] Aujourd'hui, cette ligne est exclusivement dédiée au fret. Il est à noter que la liaison voyageur qui existait sur la liaison élargie Rouen-Orléans n'existe plus depuis le début des années 1940.

[25] À l'exportation, les céréales sont principalement acheminées vers les pays de l'Union européenne, le Maghreb et l'Afrique de l'ouest. Sur le marché national, les céréales sont acheminées vers la Bretagne pour l'alimentation du bétail et vers les régions du nord pour l'activité brassicole.

[26] Sources : "Etude d'opportunité et de faisabilité pour la réouverture de la ligne ferroviaire Rouen-Louviers-Evreux, EFFIA MTI - SNCF IG, 2007.

[27] Ces filières d'excellence, fortement implantées en Haute-Normandie et dans la région Centre, doivent pouvoir bénéficier de ces infrastructures.

Mais surtout, cette liaison ferrée ouvre de nouvelles perspectives pour le développement de l'hinterland du port du Havre.

En desservant la future plate-forme multimodale d'Orléans, elle offre d'abord une possibilité de connexion efficace à l'autoroute ferroviaire "Benelux-France-Espagne", libérée des contraintes liées à la traversée de l'Île-de-France.

Parallèlement, elle permet de nouvelles dessertes du bassin francilien via les radiales ferrées qu'elle intersectionne : Evreux/Paris, Dreux/Paris et Chartres/Paris.

L'importance de cette liaison ferrée entre Rouen et Orléans est d'ailleurs mentionnée dans le Projet Stratégique du Grand Port Maritime du Havre (GPMH) et relayée par l'avis de la Région Haute-Normandie sur ce même projet, comme l'un des moyens d'amélioration significative des dessertes de l'hinterland havrais.

Preuve de l'importance de ce "chaînon manquant", la RN154, qui constitue le seul axe à assurer cette liaison, accueille des trafics poids lourds particulièrement importants. Leur proportion est de 20% en moyenne sur l'ensemble de la liaison entre Rouen et Orléans.

Avec près de 35% de poids lourds, le trafic supporté par le segment Évreux-Dreux est le plus saturé. Cette congestion essentiellement due au transport de marchandises est d'ailleurs l'un des principaux arguments avancés en faveur du parachèvement et de la mise en concession autoroutière de l'infrastructure[28].

Ainsi, le dossier soumis au débat public entre octobre 2009 et janvier 2010 fait largement état de la nécessité d'améliorer l'accueil des poids lourds sur cet itinéraire.

Pourtant, le débat n'a fait qu'effleurer la question d'une alternative ferroviaire bien que certaines voix se soient élevées dans ce sens (associations d'écologistes, associations d'usagers des transports, CESR de la région Centre ou encore les responsables du port de Rouen qui craignent que la mise en concession autoroutière ne nuise à la compétitivité du marché des céréales de la région).

Le bilan[29] dressé à la suite du débat public sur le "Projet d'achèvement de l'aménagement de la RN 154 par mise en concession autoroutière", met d'ailleurs en évidence cette contradiction entre un enjeu fort lié au transport de marchandises et la quasi-absence d'une réflexion sur le mode ferroviaire considéré pourtant comme l'un des plus performants en matière de fret.

Dans le contexte actuel de mise en application des engagements du Grenelle de l'Environnement et à l'heure où chaque nouveau projet d'infrastructure est tout particulièrement analysé sous les angles croisés de la performance énergétique et de la préservation de l'environnement, il est décisif de reconsidérer toutes les alternatives possibles au mode routier.

En outre, l'amélioration attendue des conditions de circulation sur cette liaison majeure, risque à l'inverse, de créer un phénomène d'appel d'air et d'accroître un peu plus encore le trafic des poids lourds sur cet axe.

A la lumière des enjeux précédemment énoncés et sans préjuger de la nécessité ou non d'engager un projet de requalification de cet axe nord-sud dans une perspective de confortement et de développement des synergies régionales, d'amélioration des dessertes locales ou encore de renforcement de la sécurité des conditions de circulation, il paraît aujourd'hui incontournable de reconsidérer l'alternative ferrée Rouen-Orléans, pour une exploitation fret (a minima), compte tenu notamment des opportunités que celle-ci représente à travers :

[28] Débat public sur le "Projet d'achèvement de la RN154 par mise en concession autoroutière", Commission Nationale du Débat Public.

[29] Bilan - Projet d'achèvement de l'aménagement de la RN 154 par mise en concession autoroutière, Commission nationale du débat public, 24 mars 2010.

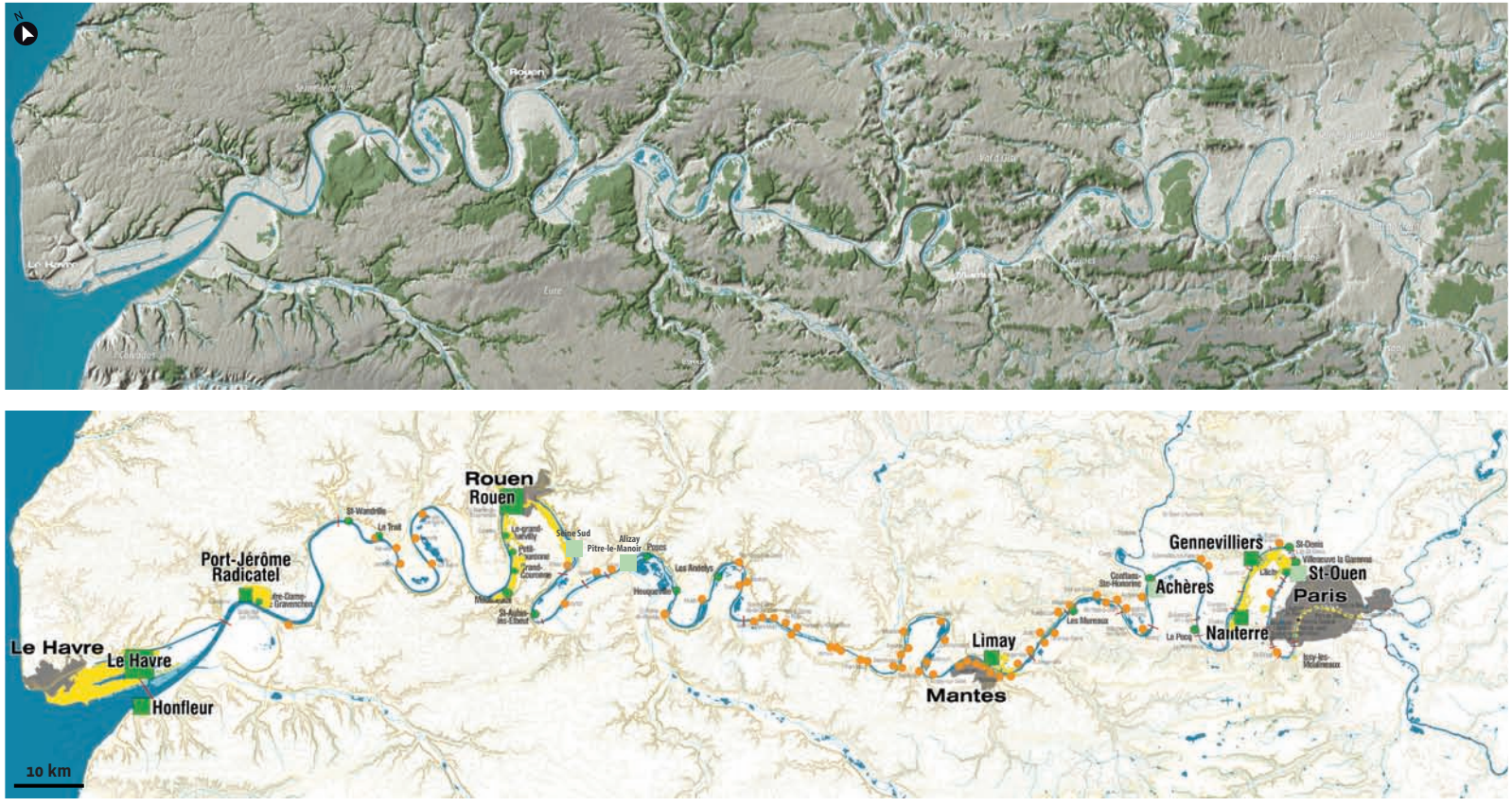
• son inscription dans un projet global de contournement ferroviaire de la région francilienne (maillon fondamental du dispositif de bouclage complet de cette couronne ferrovaire) ;
• sa capacité à contribuer à la mise en oeuvre des engagements du Grenelle de l'environnement.

Il s'agit là encore de replacer les enjeux aux différentes échelles du local et du global, de répondre aux enjeux de proximité tout en intégrant des considérations supra-régionales.

A cet égard, il semble que le débat mené autour de la RN154 ait été trop cantonné à des attentes et des enjeux de proximité[30].

A travers la création d'un axe performant de transport massifié de marchandises sur cette liaison, il s'agit à la fois de conforter le port de Rouen dans son rang de premier port céréalier d'Europe et d'ouvrir de nouvelles perspectives de développement du port du Havre en lui assurant des connexions à de nouveaux marchés et des possibilités d'évitement du nœud francilien pour ses trafics en provenance ou à destination des régions du sud.

[30] La décision ministérielle rendue à l'issue du Débat Public, le 25 juin 2010 retient « le principe de l'achèvement de l'aménagement de la RN154 entre Nonencourt et Allaines, y compris de la section en tronc commun avec la RN 12, par recours à la concession ». Le calendrier général du projet s'établit en trois phases : les études préalables à la constitution du dossier d'enquête publique entre 2011 et 2013, la procédure d'enquête publique entre fin 2013 et 2014 et le dossier d'appel d'offres pour le choix d'un concessionnaire de 2014 à 2015.



- plate-forme multimodale
- plate-forme multimodale en projet
- emprise portuaire
- port urbain
- halte fluviale

© AGA / ARTE CHARPENTIER ARCHITECTES, d'après :
- Topographie, source IGN
- Plan des infrastructures portuaires, source IGN

ESPACES NATURELS VERSUS IMPLANTATIONS PORTUAIRES

C - LE GRAND ÉVREUX : ARTICULATION STRUCTURANTE ENTRE LES AXES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE NORD-SUD ET EST-OUEST

• Le Grand Évreux : pôle de création de valeur ajoutée

La compétitivité des ports hauts-normands réside donc dans leur capacité à mobiliser et à structurer leur hinterland.

Parallèlement à l'amélioration des conditions d'écoulement des marchandises, pour éviter que les territoires français ne soient que des voies de passages mais au contraire pour faire en sorte que ces flux de marchandises bénéficient à l'économie régionale et nationale, il est fondamental de mettre à profit les itinéraires empruntés par ces flux pour créer de la richesse et de l'emploi.

L'évolution de l'activité portuaire impose des changements d'échelle et s'inscrit de plus en plus dans une logique réticulaire intégrant infrastructures de transport et entreprises.
Ainsi, pour rivaliser avec les grands ports européens, le trafic conteneur croissant, généré par le port du Havre, doit pouvoir s'appuyer sur un hinterland fort et structuré à la fois autour d'infrastructures de transport performantes et d'une offre logistique d'envergure, capable de fixer les marchandises sur le territoire de l'axe Seine. Il s'agit de renforcer la compétitivité de la chaîne portuaire et la complémentarité entre les ports normands et leur hinterland en s'appuyant sur des territoires dynamiques démographiquement et économiquement, fortement structurés entre eux dans une logique de maillage.

Le renforcement de l'axe Seine passe ainsi par la capacité du territoire à "intercaler" sur l'itinéraire des marchandises captées par les ports, des chaînes de processus aptes à générer de la valeur ajoutée, synonyme de richesse économique et d'emplois : entreprises de stockage, de distribution, de valorisation, etc.

Cette chaîne de processus requiert ainsi la création d'espaces spécifiques et propices à l'intégration, sur un même territoire :

- de conditions de desserte multimodales optimales ;
- de plates-formes logistiques ;
- de réseaux d'entreprises et de structures dynamiques de recherche et d'innovation.

La création et le développement de ces plates-formes logistiques multimodales nécessite donc que soient identifiés des espaces fonciers significatifs, idéalement connectés aux différents réseaux de transport (réseaux ferré, routier et fluvial) et insérés dans des tissus économiques constitués.

L'axe Seine, artère fluviale majeure qui connecte les ports hauts-normands à l'Île-de-France - premier bassin de consommation français -, constitue l'axe d'implantation privilégié pour ces plates-formes multimodales dans la mesure où :

- il est le lien le plus direct entre les ports normands où sont reçues les marchandises et leur principal débouché (45% des marchandises reçues au port du Havre ont pour destination l'Île-de-France) ;
- le mode de transport qu'il supporte est l'un des plus compétitifs et des plus durables.

Ainsi plusieurs projets de plates-formes multimodales sont à l'étude sur l'axe Seine en complément de celles déjà existantes.

Néanmoins, les disponibilités foncières présentes dans le périmètre restreint de l'axe Paris - Rouen - Le Havre, et en connexion directe avec l'axe fluvial ne sont pas illimitées.
En outre, ces perspectives de développement doivent intégrer la nécessaire préservation des paysages naturels et des grands équilibres écologiques de l'axe Seine qui constituent également une richesse à protéger quant à l'attractivité des territoires et leur développement économique (qualité du cadre de vie, préservation des ressources, développement touristique, etc.).

CONCILIER HABITAT, INDUSTRIE, NATURE
RAFFINERIE DE PORT-JÉRÔME

© Philippe Graindorge - Gerpho

Ces territoires du bord de Seine sont en effet de plus en plus contraints et sources de conflits d'usage : la multiplication des implantations logistiques risquent à terme d'affecter durablement le potentiel écologique et touristique des ces espaces naturels remarquables... Ainsi, et même s'il subsiste des potentiels non négligeables de réindustrialisation en bord de Seine sur le territoire de l'Eure, certaines zones d'activités devront donc s'implanter à l'extérieur de la plaine alluviale, en dehors de ces espaces linéaires de plus en plus contraints.

Certains de ces nouveaux espaces indispensables à l'accueil et au développement des activités logistiques devront donc être trouvés dans la profondeur des territoires, dans des implantations à la fois insérées dans un tissu économique dynamique et connectées de façon optimale à un ou plusieurs modes de transport performants reliés aux grands itinéraires d'acheminement des marchandises.

Le territoire de l'Eure, 7ème département industriel français, et le territoire du Grand Évreux en particulier, représentent à ce titre une opportunité de structurer et d'ancrer l'hinterland des ports hauts-normands, tout en offrant :

- de nouvelles perspectives de création de valeur ajoutée sur le passage des marchandises ;
- de nouvelles possibilités d'extension de leurs aires d'influences et du territoire "métropolisé" de l'axe Seine.

Ainsi, et en premier lieu, le territoire de l'Eure dispose déjà de nombreuses plates-formes logistiques implantées pour l'essentiel dans le triangle Évreux - Louviers/Val de Reuil - Gaillon/Aubevoye - Vernon/St Marcel.
A l'échelle de la région, les entreprises qui gèrent ces plates-formes logistiques sont fédérées au sein du réseau Logistique Seine Normandie et du pôle de compétitivité Nov@log constitués autour d'une équerre structurante centrée sur Rouen et qui se développe vers Le Havre et Port Jérôme à l'ouest, et vers Louviers et Évreux au sud.

A l'échelle du département, si des possibilités de développement sont encore possibles le long de l'autoroute A13 ou en bord de Seine, le territoire du Grand Évreux ouvre de nouvelles perspectives d'implantation de zones logistiques : dans le cadre de l'élaboration de son Schéma de Cohérence territoriale, le Grand Evreux Agglomération a ainsi identifié plus de 650 ha disponibles et immédiatement aménageables.

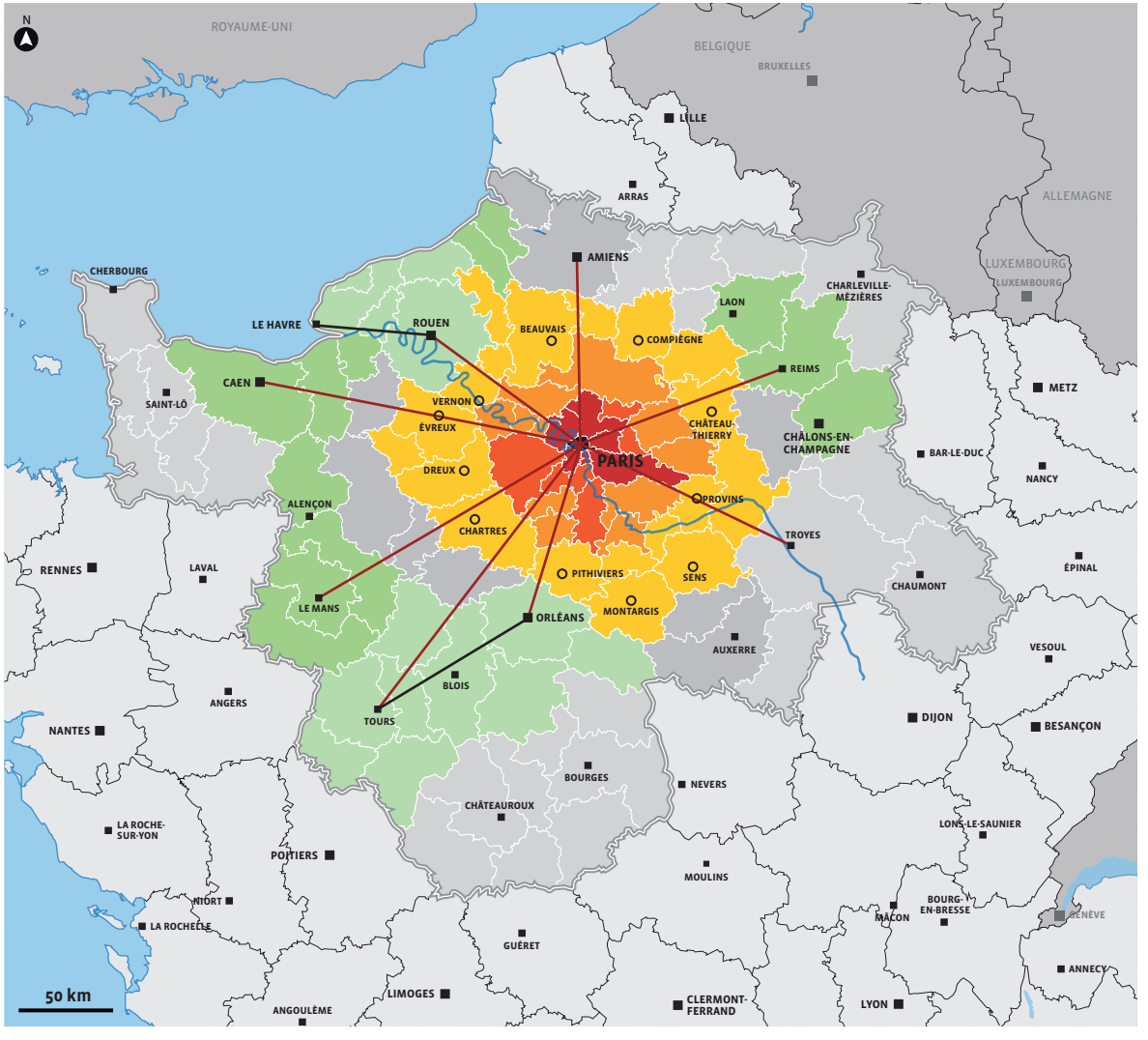
En outre, un tiers de ce foncier identifié est d'ores et déjà réservé à l'implantation d'une plate-forme logistique multimodale (fer-route), à Cracouville au niveau de l'articulation entre le réseau ferré en provenance de Paris, la RN13 et la RN154 : ce projet représente un potentiel considérable pour l'amélioration de l'offre logistique de l'axe Seine.

Par ailleurs, le département de l'Eure apparaît également comme l'un des territoires capables d'impulser une dynamique économique à l'ensemble de l'axe Seine dans la mesure où il réunit d'ores et déjà et en complément des activités logistiques, des entreprises synonymes de forte valeur ajoutée.

En premier lieu, la filière Normandy Packaging : le département de l'Eure est devenu en une vingtaine d'années, un territoire d'excellence en matière d'emballage, de conditionnement et de vente à distance.

Cette excellence et cette concentration d'acteurs de l'emballage et du conditionnement est la garantie d'attirer toujours plus de flux de marchandises sur le territoire et de dynamiser ainsi l'ensemble de la chaîne logistique.

Conscient de ses spécificités, de ses potentialités et de leur intégration aux grands enjeux nationaux (en lien avec l'offre logistique de l'axe Seine), le Grand Évreux poursuit son développement en proposant et en appuyant la création de nouvelles filières d'excellence sur son territoire.



ORGANISATION MÉTROPOLITAINE DU BASSIN PARISIEN

ARTE CHARPENTIER ARCHITECTES, d'après :
- Frédéric GILLI, IGN, INSEE 2000.

- Paris
- centre
- pôles
- franges internes
- espace polarisé
- espace multipolaire
- espaces peu structurés
- marges du bassin parisien
- franges externes
- ville avant-poste
- limites de l'interrégion

Relations préférentielles
- avec Paris
- entre métropoles

• Un territoire à la rencontre des logiques convergentes de l'Île-de-France et des Normandie

Dans son examen des différentes échelles de l'espace métropolitain parisien[31], Frédéric Gilli met en évidence les cinq grandes entités spatiales qui constituent le territoire de la région capitale :

- le "coeur", la zone la plus dense, intégrant Paris et les départements limitrophes ;
- la couronne des pôles économiques ;
- les franges internes ;
- la "région métropolitaine" : les "franges externes", qui intègrent la couronne des "villes avant-postes", dont Beauvais, Compiègne, Château-Thierry, Sens, Montargis, Chartres, Dreux et Évreux ;
- le "bassin parisien", qui intègre les 7 régions limitrophes (Haute-Normandie, Basse-Normandie, Pays-de-la-Loire, Centre, Bourgogne, Champagne-Ardenne, Picardie).

Les territoires des franges externes franciliennes, structurés autour des villes "avant-postes", occupent une position particulière dans ces imbrications spatiales :

- d'une part, ils participent à l'organisation de la région et interrogent sur le devenir de sa structuration tout en jouissant d'une certaine autonomie ;
- d'autre part, ils génèrent des flux convergents et s'intègrent dans de nouvelles organisations polycentriques.

En effet, ces territoires entretiennent à la fois :

- des relations d'interdépendance radioconcentriques héritées de l'histoire de la construction de Paris (et notamment de ses infrastructures de transport construites en étoile) et des politiques d'aménagement qui se sont succédées depuis plus d'un demi-siècle ;
- de nouvelles relations, fondées sur des "axes de spécialisation sectoriels", libérées de l'attraction de la ville-capitale et qui génèrent de nouvelles dynamiques transversales entre les aires urbaines secondaires.

Ainsi , le territoire du Grand évreux, participe tout d'abord de la structuration de l'Île-de-France et de ses limites. En effet, le phénomène de métropolisation de la capitale, d'abord cantonné à la vallée de la Seine, progresse maintenant en profondeur dans les territoires. Ainsi, le territoire du Grand Évreux se trouve à l'intersection de deux logiques convergentes : d'une part, une logique "d'éloignement de l'habitat des franciliens du coeur de la région-capitale" et, d'autre part, une logique "de rapprochement des hauts-normands de ce même coeur"[32]. Ces phénomènes sont indissociables des nouveaux équilibres à l'oeuvre entre localisation des espaces résidentiels, localisation des emplois, disponibilité et coût du foncier.

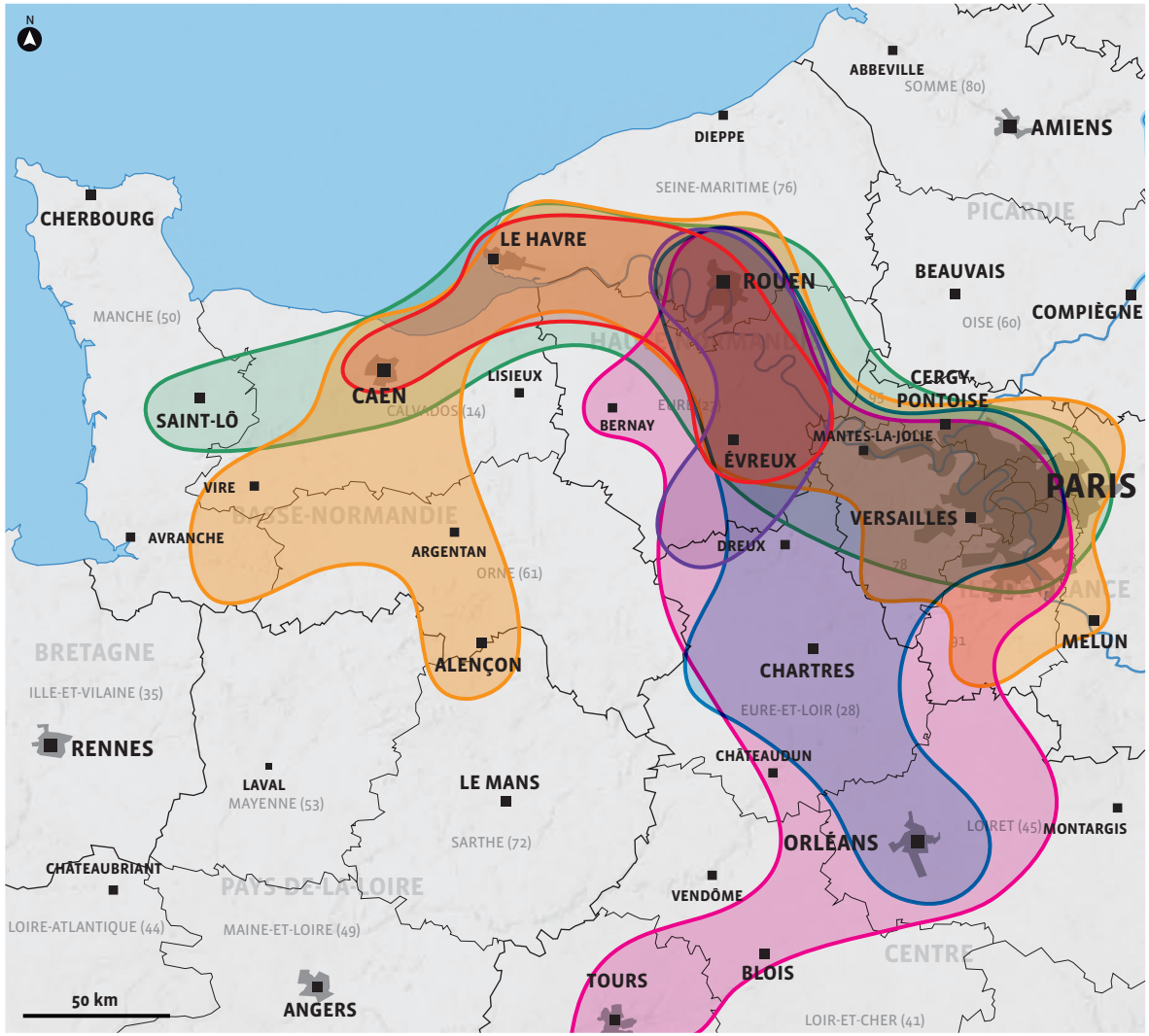
Ces logiques convergentes se traduisent par une démographie dynamique et un fort pouvoir d'attractivité en matière d'emploi. Ainsi, le territoire du Grand Évreux constitue, aux portes de la capitale, une des plus importantes et attractives réserves foncières pour l'accueil d'entreprises, plus de 650 hectares, et de population, plus de 500 hectares (4 500 logements publics ou privés sont programmés à l'horizon 2015). Le Grand Évreux a notamment engagé un programme d'action foncière conventionné sur 2010-2015 avec l'Établissement Public Foncier de Normandie représentant un encours financier estimé à 15.8 millions d'euros.

Ces "territoires de rencontre" requièrent des projets spécifiques capables à la fois de conforter leur identité et leur autonomie, tout en leur permettant de bénéficier des avantages liés à leur proximité avec la métropole-capitale et du potentiel de rayonnement international que celle-ci représente.

L'examen des filières d'excellence et des pôles de compétitivité fait apparaître ce double système de coopération, avec la métropole capitale, d'une part, et selon de nouveaux axes de développement, à la fois nord-sud et est-ouest, d'autre part.

[31] GILLI, Frédéric, De Paris au Bassin parisien : les échelles de la métropole, 2008, article à paraître.

[32] SRIT Haute-Normandie.



LES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ ET FILIÈRES D'EXCELLENCE DE L'AXE SEINE

© ARTE CHARPENTIER ARCHITECTES, d'après :
- www.competitivite.gouv.fr ;
- www.novalog.eu ;
- www.pole-moveo.org ;
- www.cosmetic-valley.com ;
- www.pharmavalley.fr ;
- www.polepharma.com ;
- www.normandy-packaging.fr ;
- www.nae.fr.

Les pôles de compétitivité

- MOV'EO (pôle à vocation mondiale)
- NOVALOG (pôle national)
- COSMETIC VALLEY (pôle national)

Les filières d'excellence

- PHARMAVALLEY
- NORMANDY PACKAGING
- NORMANDIE AEROESPACE

• Les synergies de l'excellence

Le territoire de l'Eure et le Grand Évreux en particulier, constituent un grand carrefour de la compétitivité et de l'excellence, et ce, à plusieurs échelles.

Autour des régions Haute-Normandie, Basse-Normandie, Île-de-France et Centre, s'articulent trois pôles de compétitivité, dont un de rang mondial :

- Mov'eo (pôle à vocation mondiale), qui regroupe plus de 300 membres autour de la R&D Automobile et transports publics ;
- Novalog (pôle national), qui compte plus d'une centaine d'adhérents des métiers de la logistique et de la *supply chain* ;
- Cosmetic Valley (pôle national), qui rassemble près de 150 entreprises et de nombreux organismes de recherche en lien avec les métiers de la cosmétique et des sciences de la beauté et du bien-être.

En complément de ces pôles de compétitivité, de nombreuses filières d'excellence se sont structurées sur ces territoires régionaux, parmi lesquelles les clusters PharmaValley, Normandie Aéroespace, Normandy Packaging, etc.

Ces domaines d'excellence présents dans les départements et régions limitrophes à l'Île-de-France doivent tout autant servir la région capitale que profiter de l'ouverture sur l'international qu'elle représente. A ce titre, les deux Normandie, le département de l'Eure et le territoire du Grand Évreux disposent de spécialisations propres et de filières d'excellence qui sont autant d'opportunités de rayonnement international pour la capitale.

Le territoire du Grand Évreux occupe une position stratégique à la rencontre des axes est-ouest et nord-sud des filières d'excellence et des pôles de compétitivité de l'ouest français.

Par son organisation fondée sur un maillage fin d'entreprises dynamiques et innovantes (regroupant à la fois des grands groupes de niveau international mais également des PME/PMI), de laboratoires de recherche et de centres de formation, et son appartenance à plusieurs filières d'excellence, le territoire du Grand Évreux occupe une position stratégique à l'interface entre les Normandie et la métropole capitale.

La spatialisation des pôles de compétitivité et filières d'excellence met en évidence cette implantation stratégique du territoire ébroïcien à la croisée des axes nord-sud et est-ouest.

Dans une orientation nord-sud tout d'abord, le territoire du Grand Évreux accueille des entreprises et des organismes appartenant à la fois au pôle de compétitivité Cosmetic Valley et à la filière d'excellence PharmaValley, dans un arc principal s'étendant de Rouen à Orléans, connecté à l'Île-de-France. Dans une orientation nord-sud également, le Grand Évreux constitue, avec l'agglomération de Rouen, le principal point d'ancrage de la filière d'excellence Normandy Packaging.

Le long de l'axe Seine, dans une orientation est-ouest cette fois, le territoire du Grand Évreux participe de la structuration des grands pôles de compétitivité Mov'eo et Novalog à l'articulation entre Paris et les Normandie. De la même manière, le territoire est intégré à la filière d'excellence Normandie Aéroespace, structurée autour des villes de Rouen, du Havre, de Caen et d'Évreux.
Sur cet axe est-ouest, le Grand Évreux occupe en outre une situation stratégique entre les grands bassins de production alimentaire (Bretagne, Basse-Normandie) et le principal bassin de consommation que constitue l'Île-de-France. Aussi, les acteurs du territoire se positionnent volontairement sur la filière des produits frais (préparation, stockage, etc.), à l'interface entre les régions productrices de l'ouest et les sites de distribution agro-alimentaire d'Île-de-France, concentrés autour du pôle d'Orly.