

Commission Nationale du Débat Public

Ligne Nouvelle Paris Normandie

Avis d'acteurs du monde économique

-
- LNPN ET FRET FERROVIAIRE
 - LNPN ET RESSOURCES HUMAINES
 - LNPN ET DEVELOPPEMENT COMMERCIAL
-

LNPN et Fret ferroviaire

UMEP (Union Maritime et Portuaire) / Christian LEROUX, Président

Fédération patronale professionnelle, 600 entreprises représentées, lien direct entre les membres de la communauté portuaire, outil au service des clients notamment dans le domaine de la formation, moteur pour l'économie portuaire.

- **L'avenir du port du Havre se joue incontestablement en lien avec la région parisienne, second bassin de consommation européen, l'UMEP est donc convaincue de l'intérêt d'un projet qui libérera des sillons pour le fret, toutefois :**
 - Le ferroviaire reste caractérisé par des contraintes de circulation importantes (aiguillages, etc.),
 - Le coût des taxes RFF est important.

- **Sur l'axe Le Havre/Paris-Saint-Lazare un raccordement en Ile-de-France à la grande ceinture parisienne est indispensable pour le fret ferroviaire (question de la destination).**
 - La Gare Saint-Lazare ne peut évidemment pas accueillir des conteneurs !
 - **La prise en considération du fret ferroviaire dans le projet LNPN nécessite un schéma d'accompagnement :** quelles bases logistiques toucher en région parisienne ? Où positionner des bases logistiques dans l'ouest parisien en complément par exemple de la plateforme de Gennevilliers ? Quelles gares développer ?

- **Et les possibilités au-delà de Paris ?**
 - Quelles autres destinations toucher au-delà des 200km qui séparent Le Havre de Paris ?
 - o Rejoindre les corridors européens de fret ferroviaire,
 - o Toucher l'Est européen (Autriche, Italie du Nord).

Naviland Cargo (filiale SNCF) / Philippe LE PETIT, Directeur Général

Opérateur de transport combiné, société créée en 2005 (réorganisation de l'ex-CNC, transport conteneurisé de la SNCF). Dessert les ports du Havre, Zeebrugge, Anvers, Rotterdam, Hambourg, Fos-Marseille et Barcelone. Leader français du transport combiné maritime : 400 000 EVP/an, dont 35 000 traités sur l'axe Le Havre-Paris (17 000 par sens). Opérateur Ferroviaire Portuaire du Havre depuis avril 2011. 700 trains/mois sur l'ensemble des axes où il est présent.

-
- **Naviland-Cargo est présent sur Le Havre-Paris depuis 2006 (liaison quotidienne A/B)**
 - Destination gare de **Valenton** (Sud-Est parisien) = accessibilité plus directe pour les acteurs majeurs de la **grande distribution**,
 - **75 % des volumes acheminés à Valenton sont destinés à l'IDF**, 25 % gagnent la région d'Orléans,
 - Un quart des marchandises prises en charge par Naviland-Cargo au Havre part sur Le Havre-Paris (train quotidien),
 - **Plateforme de Gennevilliers = accessibilité ferroviaire complexe** (priorité transport de passagers).

 - **Atout de la LNPN pour Naviland-Cargo :**
 - **Augmentation possible de la longueur des convois circulant** (et non pas des fréquences) :
 - Gestion de convois plus longs plus facile (moindre densité des circulations sur l'axe),
 - Les convois les plus longs actuellement sont de 680 m et pourraient évoluer vers 850/1000 m.
 - **Libérer des axes d'approche de l'IDF pour le fret ferroviaire.**

 - **Sur l'axe Le Havre-Paris, travaux sur le réseau = principal facteur aggravant fluidité circulations :**
 - Les **convois de marchandises sont déviés par Amiens** pour rejoindre Paris,
 - Le réseau autour d'Amiens impose des **restrictions de tonnage** qui obligent une répartition des marchandises pour passer les convois de 1500 à 1200 tonnes,
 - Préjudice important sur les coûts de production : chaque semaine, la déviation sur Amiens entraîne la « perte » d'un train complet + conducteurs doivent étudier une ligne qu'ils ne connaissent pas.

MAS (Manche Atlantique Stratégie) / Jean-Yves PERODOU, Président-Directeur Associé

Conseil/consulting en développement B to B international et ingénierie de projet depuis 2006 / partenaire des professionnels « alliance et coopération », d'organisations professionnelles du transport et de la logistique (UMEP, Syndicat des Transitaires et Commissionnaires en Douanes, Institut du Droit International des Transports, pôle normand de compétitivité logistique) et d'institutionnels régionaux (CRCI, CRHN, CRBN, EMN) et nationaux (UBIFRANCE, Agence Française pour les Investissements Internationaux).

- **Le fret (à destination ou en provenance du Havre) comme apport à la rentabilisation de l'investissement.**
 - Le Fret apporte une contribution significative à la rentabilité de l'investissement,
 - à la condition d'une bonne intégration dans les schémas ferroviaires de la moitié ouest de la France et avec le réseau RTE-T en direction de l'est (Sud Allemagne, Autriche, Suisse et Italie du Nord,...).

- **Dans un contexte de crise économique nationale/européenne/mondiale :**
 - Ce projet représente malgré tout une opportunité (compte tenu de la durée des travaux)
 - **risque de phasage du projet** basé sur la réalisation, dans un second temps seulement, du tronçon Rouen-Le Havre,
 - **phasage = 10 ans de retard pour la desserte havraise** par rapport au démarrage du projet. (Comparaison possible avec les difficultés rencontrées au Canada ou en Suède pour rétablir leurs situations économiques respectives dans les 10 à 15 ans qui ont suivi leur déclassement).

- **Le tracé « C » (avec 3^{ème} franchissement ferroviaire de la Seine) a l'avantage de relier le Sud-Ouest France + Espagne en évitant Paris (y compris pour passagers ferry transmanche)**
 - Cette approche positionnerait de facto l'Estuaire comme un point de passage ferroviaire stratégique dans les flux (fret et passagers) nord<=>sud et permettrait d'envisager une connexion à Eurocarex.

LNPN et Ressources Humaines

Campus Europe-Asie de Sciences Po. au Havre / Delphine GROUÈS, Directrice du campus

Campus Europe-Asie de Sciences-Po. créé au Havre en 2007. 39 étudiants en 2007-2008, 209 étudiants en 2011-2012 (dont 154 permanents de 1^{ère} et 2^{ème} année), un objectif de 300 étudiants permanents de 1^{ère} et 2^{ème} année en 2015. 29 nationalités représentées parmi les étudiants.

- **La qualité de la vie au Havre incite le personnel administratif parisien à s'y installer et participe à la fidélisation du corps professoral**
 - Sur les 6 collaborateurs composant l'équipe administrative, 3 initialement basés à Paris ont choisi de s'installer à plein-temps au Havre en famille,
 - Sur 80 professeurs, 51 % viennent de Paris, 11 % de Rouen, 38 % du Havre,
 - Les professeurs dits « grands spécialistes » basés à Paris donnent 2 h de cours/semaine au Havre, ce déplacement mobilisant plus d'une demi-journée.

- **Le campus Europe-Asie de Sciences-Po. au Havre est l'une des rares entités, si ce n'est la seule au Havre, dont l'organisation et le bon fonctionnement sont entièrement conditionnés par la qualité du service ferroviaire entre Paris et Le Havre**
 - Pour un trajet à destination du Havre, les professeurs parisiens (51 % du corps professoral) privilégient le train, à défaut de disposer d'un véhicule personnel,
 - le service ferroviaire conditionne le déroulement de la majorité des cours,
 - L'emploi du temps de chaque classe est entièrement pensé en fonction des horaires des trains en provenance de Paris ou de Rouen,
 - Dans un souci d'optimisation des plannings en fonction des contraintes/aléas de transport, les cours sont rarement programmés à heures fixes ou à heures piles.

- **Atout de la LNPN pour le campus Europe-Asie de Sciences-Po. au Havre :**
 - **Permettre aux étudiants de se rendre facilement et à moindre coût à Paris au titre de leurs loisirs**, ce qui implique de **maintenir la fréquence de la desserte le week-end** et de pratiquer des **tarifs attractifs**.

Cabinet Jean Amoyal / Jean AMOYAL, Directeur Général

Cabinet d'architecture, créé en 1981 sur reprise de l'agence de Jacques Lamy (architecte de la reconstruction du Havre, Groupe Perret). Major en région normande. Projets d'envergure dans un rayon de 200 km autour du Havre : établissements scolaires/hospitaliers, EHPAD, centres commerciaux, immobilier d'entreprise et logements. Parmi les réalisations marquantes du cabinet au Havre, la construction du siège de Delmas.

➤ **Atout de la LNPN pour le Cabinet Jean Amoyal :**

- Le renfort de l'attractivité du Havre sur le plan commercial/portuaire génèrera un ensemble de flux d'affaires nouvelles sur Le Havre qui bénéficiera aux cabinets d'architecture = **développement d'un secteur tertiaire portuaire/logistique,**
- L'attractivité nouvelle du Havre fera apparaître de nouveaux concurrents, mais **l'augmentation globale des volumes d'affaires sera profitable à tous,**
- La **qualité des recrutements** se trouvera intensifiée
 - Moindres difficultés à **attirer des ressources basées en Ile-de-France ou dans des territoires haut-normands actuellement moins fréquemment desservis** (augmentation des dessertes TER sur la « ligne ancienne »),
 - **Moindres risques de voir les ressources débauchées** par les cabinets de plus petite taille qui ne peuvent actuellement pas déployer les mêmes efforts que le Cabinet Amoyal pour le recrutement de ressources qualifiées.

LNPN et Développement commercial

Streamarine / Dany Fleumard, Responsable administratif

Société havraise de conseil et solution informatique dans les achats maritimes. Créée en mars 2011. Deux collaborateurs, dont l'un est basé au Havre et l'autre à Nantes. Rayonnement international. A long terme, projet d'implantation d'agences à l'international, dans plusieurs ports.

- **Dans le cadre de son développement commercial, Streamarine a moins d'intérêt pour la destination « Paris » que pour de possibles interconnexions aux aéroports et LGV européennes**
 - Les collaborateurs se déplacent essentiellement vers les ports français suivants : Le Havre, Marseille, Bordeaux, Nantes et dans une moindre mesure Paris,
 - Sur certaines destinations, le trajet Le Havre-Paris en voiture garantit la possibilité d'effectuer en une journée un A/R entre Le Havre et une grande ville desservie par un TGV ou un aéroport.

- **Sans considérer le coût, l'offre actuelle de transport aérien à proximité du Havre (Octeville-sur-Mer et Caen) ne compense pas les failles de l'offre ferroviaire en matière d'accessibilité du territoire normand**
 - Au départ de la Normandie en train, le passage par Paris-St-Lazare est obligatoire pour rejoindre les meilleures dessertes aériennes/ferroviaires.

- **Dans une perspective de développement à l'échelle nationale et européenne la LNPN devrait prévoir :**
 - Des **connexions vers les aéroports** sur la portion Mantes-La Défense,
 - Des **connexions vers les TGV Paris-Marseille, et les LGV nord et est-européennes,**
 - Une **grille horaire étudiée en fonction des temps de transit pour gagner les aéroports/gares TGV et cohérente avec les horaires de départ/arrivée des vols/TGV,**
 - Des aménagements de rames adaptés à un usage professionnel : accessibilité WiFi/électricité.

TicketSport / Entretien avec Denis PRIGENT, Gérant

Société de commercialisation de logiciels de billetterie et de monétique destinés au sport professionnel. Créée en 2007. Clientèle composée de Clubs professionnels de football, handball et rugby. Rayonnement national.

-
- **TicketSport n'a qu'un client au Havre, et compte beaucoup sur le train pour prospecter sur tout le territoire national, dans des grandes villes**
 - La spécificité de l'offre TicketSport implique des déplacements nationaux très fréquents dans le cadre du développement commercial de la société,
 - **La clientèle de TicketSport est composée de clubs sportifs professionnels, généralement implantés dans des grandes villes desservies les « grandes lignes » et/ou lignes à grande vitesse,**
 - Depuis 2008, l'irrégularité du service sur la ligne Le Havre-Paris incite les collaborateurs de TicketSport à privilégier la voiture pour se rendre à Paris, et rejoindre une gare ou un aéroport,
 - **La faible offre de trains de grande ligne (sans arrêt jusqu'à Rouen) pour des retours tardifs au Havre** (à partir de 21h) pénalise également le recours au train.

 - **Atout de la LNPN pour Ticket-Sport :**
 - **Revenir à la solution ferroviaire pour les trajets Le Havre-Paris, sous réserve :**
 - de la fiabilité du service en termes de respect des horaires,
 - de la régularité du service en termes de fréquence des dessertes : retour vers Le Havre en soirée avec au moins un train au départ de Paris après 21h,
 - d'un aménagement de rame adapté à un usage professionnel : accessibilité WiFi/électricité,
 - d'une durée de transport ≤ 1h15 pour réellement concurrencer la route,
 - d'un coût de billet maîtrisé.
 - Le train contribue à la **réduction significative du risque d'accident de trajet** dans le cadre de la vie professionnelle,
 - **Les perturbations sur le réseau ferroviaire notamment en Ile-de-France ont un impact négatif sur l'image de marque des sociétés** (retard des collaborateurs aux rdv), ce qui incite ces dernières à privilégier la route,
 - **A l'heure actuelle, pour une société basée au Havre, un seul rdv à Paris monopolise la disponibilité d'un collaborateur durant une journée entière** (délais à prévoir pour compenser dans les deux sens les conséquences des aléas du trafic).