

## **CONTRIBUTION DE L'UNION MARITIME ET PORTUAIRE**

**dans le cadre du Débat Public**

**sur le Projet de Ligne Nouvelle PARIS-NORMANDIE**

**UMEP : Une Communauté résolument tournée vers l'avenir**

### **Présentation de l'UNION MARITIME ET PORTUAIRE**

L'UMEP est une Fédération Professionnelle qui représente 600 entreprises à travers les Associations Professionnelles qu'elle fédère, 17 000 emplois directs et 14 000 indirects.

Elle a pour Adhérents des Associations Professionnelles que sont :

- Le Groupement Havrais des Armateurs et Agents Maritimes : Armateurs/Agents Maritimes, Consignataires de Navires, Pilotage, Remorquage, Lamanage, Opérateurs fluviaux
- Le Syndicat des Courtiers Maritimes
- Les Assureurs Maritimes
- Le Syndicat des Commissionnaires en Douane du Havre et de la Région : Commissionnaires en Douane et en Transport et Logisticiens
- Le Groupement des Employeurs de Main d'œuvre : Compagnie Nouvelle de Manutention Portuaire, Générale de Manutention Portuaire, Terminaux de Normandie
- Le GRECOM – Groupement des Dépôts et Réparateurs de Conteneurs Maritimes

Les Adhérents des Associations Professionnelles représentent l'ensemble des trafics présents au HAVRE : Conteneurs, Colis Lourds, Vrac solides et liquides, ferries, croisières et trafic roulier.

Tous œuvrent au sein de l'UMEP pour : « Créer l'Environnement Propice au Passage Optimisé et Sécurisé de la Marchandise au Port du HAVRE ».

Les Membres de l'Union Maritime et Portuaire considèrent que l'Axe SEINE s'inscrit dans une juste logique de complémentarité des trois Ports que sont PARIS, ROUEN et LE HAVRE, sur un territoire qui couvre l'ILE-DE-FRANCE, la HAUTE et BASSE-NORMANDIE et la MANCHE.

Un Port ne doit pas être enclavé et doit disposer d'infrastructures performantes et suffisantes pour élargir son hinterland, permettant de créer des connexions à de nouveaux marchés, avec des infrastructures de transport par la route, le fer et le fleuve.

C'est pourquoi la Fédération UMEP est très attachée depuis toujours à un projet tel que celui de la Ligne Nouvelle PARIS - NORMANDIE qui permettra le rayonnement de l'ensemble portuaire PARIS ROUEN LE HAVRE, face à la concurrence des ports du Nord notamment.

## **Quels sont les enjeux du projet de la LNPN pour le Port du HAVRE et sa région, et les entreprises adhérentes à l'UMEP ?**

- Favoriser le développement économique par le biais de dessertes ferroviaires permettant d'accroître de manière significative les volumes passant par le Port du HAVRE.
- Développer et massifier le trafic de marchandises par voie ferroviaire pour aller vers une meilleure répartition des modes de transport.
- Etendre la zone industrialo-portuaire, génératrice de flux maritimes et d'emplois par l'implantation de nouvelles zones logistiques, les décideurs ayant l'assurance d'une arrivée/évacuation efficace, rapide et fiable des marchandises.
- Créer les interfaces nécessaires, dans la continuité des investissements déjà engagés - et qu'il faut rentabiliser - pour que le Port du HAVRE soit interconnecté avec la terre comme le sont les ports du range Nord Européen, afin d'accroître sa compétitivité et sa productivité et fluidifier et diversifier les flux.

Il s'agit là d'un projet d'avenir qui vise à la compétitivité des régions, dans un contexte concurrentiel européen, avec toutes les retombées économiques et sociales pour les territoires, notamment en améliorant la performance des chaînes logistiques, qui est un critère déterminant dans le choix de faire passer la marchandise dans un port plutôt qu'un autre.

Par ailleurs, il faut renforcer l'attractivité du Port du Havre et de sa Ville, pour à la fois fixer les étudiants et inciter des cadres à venir travailler dans notre région, y attirer de nouveaux talents par l'amélioration sensible de la rapidité et de la densité de la desserte voyageurs.

Il faut aussi que la Ville du HAVRE puisse abandonner son statut de ville « où l'on ne fait que transiter », de manière à drainer des flux de touristes, mais également des hommes d'affaires, voire l'implantation de sièges sociaux dans les régions HAUTE et BASSE-NORMANDIE.

## Comment atteindre ces objectifs ?

Il est impératif d'avoir des infrastructures adéquates, en sortie de crise économique mondiale, car ce seront les ports qui auront su s'y préparer qui pourront prétendre à regagner des parts de marché.

Dans ce cadre, il est impératif d'optimiser les liaisons fret.

Aujourd'hui, les dessertes du Port du HAVRE ne sont pas à la hauteur des enjeux, or pour que le territoire puisse s'imposer sur le plan économique, il doit cumuler les atouts lui permettant de se situer au carrefour des échanges.

Le temps de parcours n'est pas le critère déterminant pour les Chargeurs/Armateurs. Ceux qu'ils recherchent avant tout sont la qualité et la fiabilité.

Par contre, si le fait de désengorger le réseau actuel par la création d'une ligne nouvelle pour les passagers améliore la fiabilité et augmente le nombre de sillons disponibles et de trains pour la marchandise, alors il est pertinent de penser qu'un certain nombre de trafics pourront être captés dès lors que les décideurs auront l'assurance que les enjeux de fluidité, de traçabilité, de massification - qui rentre dans le critère de calcul du coût - seront assurés.

## Que se passera-t-il si la Ligne Nouvelle PARIS-NORMANDIE n'est pas réalisée ?

- Le nécessaire élargissement de l'arrière-pensée des trois ports ne se fera pas, décourageant les décideurs du transport à utiliser le mode ferroviaire qui ne présente pas aujourd'hui toutes les conditions de fiabilité et de qualité. Ainsi, le report modal espéré de la route sur notamment le mode ferroviaire n'aura pas lieu dans le cadre des préoccupations environnementales.
- Par ailleurs, dans une perspective de développement des ports, si les moyens d'évacuation de la marchandise ne sont pas opérants, cela créera des goulots d'étranglements et des engorgements.

## Comment la LNPN va-t-elle contribuer au développement du Territoire ?

Le développement de nouvelles activités économiques s'appuie sur la progression du trafic de conteneurs et des investissements qui y sont liés.

Le transport massifié est une des clés de la compétitivité et en est un des éléments.

La LNPN renforcera l'attrait des décideurs du transport pour utiliser le mode ferroviaire, à condition que le réseau soit modernisé et suffisant en nombre de sillons. Aujourd'hui, alors que des investissements importants ont été réalisés sur le réseau ferré portuaire, la sortie du HAVRE est éminemment compliquée et ralentie.

Pour qu'un port se développe, il faut qu'il ait un hinterland le plus large possible et des dessertes adaptées et c'est sur ce critère que s'opèrent les choix des Armateurs et des Chargeurs.

C'est le cas des ports du Nord de l'Europe et les Armateurs les favorisent pour cette raison.

## **Le Bassin d'emploi**

Les emplois maritimes et portuaires constituent plus de 40 % du bassin d'emploi de la Région.

Il est nécessaire non seulement de sauvegarder mais de développer encore l'emploi local et régional sur ce bassin qui n'échappe pas aux difficultés.

Maximiser la surface d'activités entraîne forcément la création de nouveaux emplois mais les investisseurs veulent avoir toutes les garanties quant à notamment des circuits performants d'arrivée et d'évacuation de la marchandise.

Rappelons une fois encore que 1 000 conteneurs = 1 emploi d'Ouvrier-Docker et 3 emplois logistiques.

## **Conclusions :**

En conséquence de ce qui précède, l'Union Maritime et Portuaire est en faveur des options A ou C et en aucun cas de la proposition B qui rallonge les temps de transport et n'offre pas toutes les conditions requises d'une desserte ferroviaire efficace.

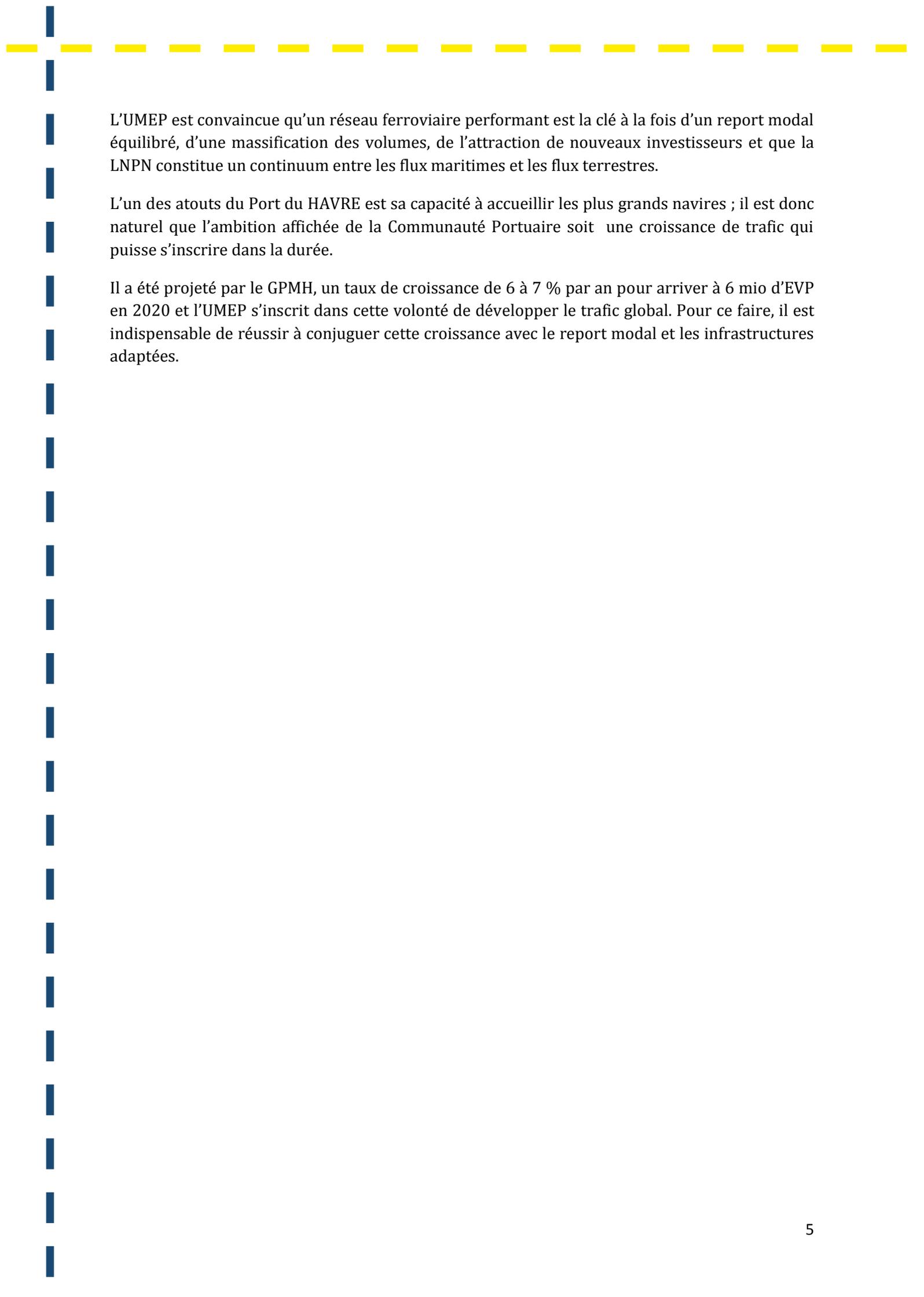
Il convient d'augmenter le nombre de sillons et d'avoir un bon équilibre entre les trains de passagers et de fret pour l'augmentation de cette part modale.

Il nous semble que la création d'une ligne nouvelle doit avoir pour objectif de libérer des sillons dédiés au fret.

Il est indispensable que la modernisation par électrification de la ligne SERQUEUX-GISORS soit réalisée.

Ainsi, l'UMEP privilégie la solution qui remplirait les trois conditions suivantes, avec les conséquences positives, à la fois sur la partie voyageurs et développement du fret ferroviaire :

- Itinéraire historique + nouvel itinéraire avec la modernisation de Serqueux-Gisors + itinéraire de contournement



L'UMEP est convaincue qu'un réseau ferroviaire performant est la clé à la fois d'un report modal équilibré, d'une massification des volumes, de l'attraction de nouveaux investisseurs et que la LNPN constitue un continuum entre les flux maritimes et les flux terrestres.

L'un des atouts du Port du HAVRE est sa capacité à accueillir les plus grands navires ; il est donc naturel que l'ambition affichée de la Communauté Portuaire soit une croissance de trafic qui puisse s'inscrire dans la durée.

Il a été projeté par le GPMH, un taux de croissance de 6 à 7 % par an pour arriver à 6 mio d'EVP en 2020 et l'UMEP s'inscrit dans cette volonté de développer le trafic global. Pour ce faire, il est indispensable de réussir à conjuguer cette croissance avec le report modal et les infrastructures adaptées.