

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Les entreprises de la région havraise

LES ENTREPRISES DE LA RÉGION HAVRAISE

Les entreprises de l'industrie et des services, mentionnées ci-dessous, ont choisi de se mobiliser ensemble fortement pour soutenir le projet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Hormis l'attractivité du territoire qui pénalise ces entreprises dans le recrutement de leurs cadres, deux autres enjeux majeurs les intéressent : la dimension fret du projet et les connexions à l'international depuis Le Havre dans un contexte où la plupart de ces entreprises évolue sur le marché mondial.

Les signataires sont :

AIRCELLE (Groupe SAFRAN)
jean-marie.dubos@aircelle.com

AUXITEC
pierre.michel@auxitec.fr

CIM S.N.C.
bruno.outil@cim-france.com

CHEVRON ORONITE
jcaz@chevron.com

DRESSER-RAND
pdumas@dresser-rand.com

EDF - Centre de Production Thermique
olivia.levasseur@edf.fr

ERAMET
marc.Lefebvre@erametgroup.com

EXXONMOBIL CHEMICAL France
didier.lutsen@exxonmobil.com

GROUPAMA Transport
plecerf@groupama-transport.com

LAFARGE CEMENTS
Jean-Louis.Sibioude@lafarge-ciments.lafarge.com

LUBRIZOL
tpq@lubrizol.com

NORGAL
bruno.petat@norgal.fr

SIDEL Blowing and Services
pascal.renaud@sidel.com

SOGESTROL
francois.haas@serep.fr

SPB
ldeschamps@spb.eu

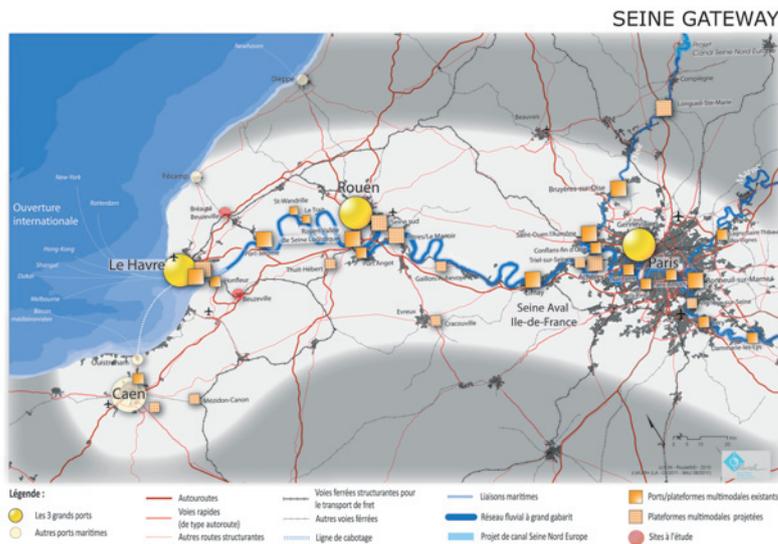
TERMINAUX DE NORMANDIE
cdetinguy@tnint.com

TOTAL Raffinage Marketing
gerard.rousseau@total.com

Les acteurs économiques havrais mobilisés pour la LNPN

La Ligne Nouvelle Paris-Normandie formidable accélérateur du renforcement et de la diversification de l'économie havraise

Le Havre, par sa dimension maritime, est un territoire d'importance dans les réflexions qui émergent sur la vallée de la Seine et le Grand Paris. Les entreprises de la place havraise souhaitent apporter leurs contributions et prendre part à la dynamique qui s'enclenche. Forte de ces 9 900 établissements et 107 000 salariés, la place économique havraise est toujours marquée par son histoire industrielle. L'industrie y occupe encore une place importante avec environ 22 000 emplois.



Le Port du Havre reste le moteur de l'économie locale¹ avec 570 établissements et 16 500 emplois directs liés aux activités maritimes et portuaires, soit 12% des emplois de la zone d'emploi du Havre. La LNPN devrait permettre de renforcer l'économie engendrée par le port du Havre dans ses activités maritimes et portuaires. La mise en mobilité de ce territoire est aussi une opportunité unique pour remodeler l'industrie de demain et promouvoir un ensemble de services de haut niveau (assurances, banques, shipping, etc.). Ce territoire doit pouvoir se positionner à terme comme une alternative à la saturation de l'espace en Ile-de-France pour un certain nombre d'entreprises de services.

Paris, « ville-monde », doit envisager des rééquilibrages, en particulier sur le tertiaire, l'enseignement supérieur, la recherche, et une meilleure répartition des emplois. Ce rééquilibrage territorial et économique s'appuiera sur une mise en réseau performante de la place havraise avec les autres bassins d'emplois normands et franciliens.

1. Source : INSEE Haute Normandie / GPMH / AURH - Données 2006 - Cahier d'AVAL n°80 Juillet 2008 « Les activités maritimes et portuaires du Havre »



Massifier le fret, fiabiliser la chaîne logistique...

« En Allemagne, 57% de nos flux en 'carrier haulage*' empruntent un transport combiné ferroviaire ou fluvial. En France, cette part est de 20% et majoritairement par voie d'eau. »

CMA-CGM - L'antenne : les transports au quotidien - Lundi 24 octobre 2011

Après des décennies de désintérêt, de non décision et de sous-investissements, le fret ferroviaire français est au plus mal. La France, avec l'Espagne, est devenue l'un des rares pays d'Europe de l'Ouest où la part modale de fret ferroviaire a régressé ces dix dernières années passant de 22% en 1997 à 15% en 2008². Cette situation se traduit évidemment au niveau des places portuaires françaises. Les parts modales ferroviaires, mais aussi fluviales, restent faibles en comparaison des grands ports européens et en particulier des ports d'Europe du Nord.

	Routier	Ferroviaire	Fluvial
Le Havre	86%	5%	9%
Marseille	81%	14%	5%
Dunkerque	91%	4%	5%
Hambourg	64%	34%	2%
Rotterdam	59%	11%	30%
Anvers	60%	8%	32%

Répartition modale des trafics terrestres de conteneurs en 2007³

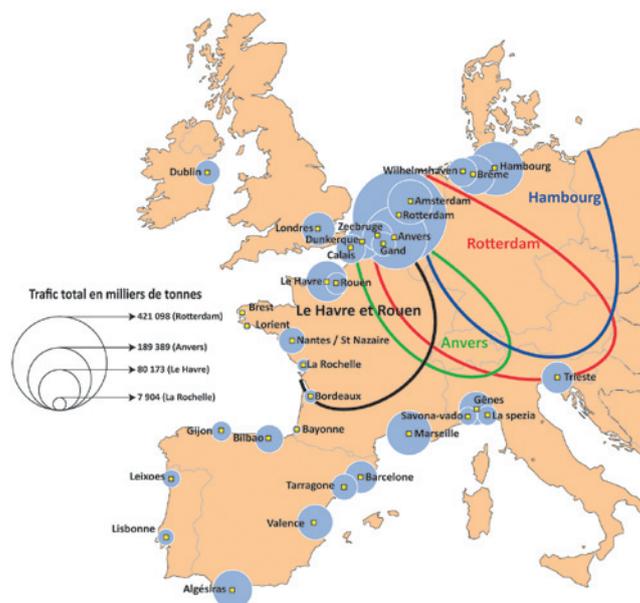
Le manque d'infrastructures, et en particulier de sillons pour le fret, bride fortement le développement de ces ports. Leur croissance passe par l'organisation structurée de leur hinterland. Une offre multimodale appropriée permettant de massifier le fret est donc une condition nécessaire au renforcement de la compétitivité de nos ports.

Une action forte dans ce domaine doit être envisagée, sous peine de voir nos ports marginalisés à terme. **Dans un monde où 80 à 90% des marchandises sont transportées par mer, la France pourrait se retrouver sans grande porte maritime et se voir isoler.** Or un « grand pays » se doit de disposer de ports puissants sous peine de voir encore son influence diminuer.

La situation géographique privilégiée du port du Havre, 1^{er} port à l'importation et dernier port à l'exportation d'Europe occidentale, aux portes du bassin parisien, marché immédiat de 20 millions de consommateurs et port en eau profonde accessible 365 jours par an (24H/24), impose d'envisager un développement important qui passe par l'organisation d'accès massifiés aux grands corridors européens de fret.

Dans ce contexte, le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) doit permettre d'offrir les capacités substantielles et sécurisées d'accès au bassin parisien et aux corridors de fret européens, par la libération de la ligne actuelle qui sera partagée entre le cabotage voyageurs et les sillons fret. De même, la modernisation de la ligne Le Havre-Motteville-Serqueux-Gisors-Paris qui sera dédiée au fret ferroviaire permettra

d'améliorer sensiblement la sécurité et la fiabilité des transports ferroviaires. Ces projets sont donc indispensables au développement du complexe portuaire de l'Estuaire de la Seine.



Trafic de marchandises des principaux ports européens (2008) et hinterland des principaux ports du nord

Le concept de logistique a beaucoup évolué depuis son émergence dans les organisations industrielles à la fin de la seconde guerre mondiale. De la simple fonction d'approvisionnement des centres de production ou de distribution des clients, la logistique « moderne » est surtout la colonne vertébrale de l'organisation des entreprises et couvre un panel de métiers très étendu.

La globalisation des marchés, le « zéro » stock, le « just in time », le sur-mesure, la rapidité de livraison, la proximité avec les clients, ces éléments ont tous participé ces dernières années à l'évolution de la fonction logistique dans les organisations au point qu'il n'est plus possible de différencier l'activité logistique de l'activité de l'entreprise. Ces deux activités sont maintenant symbiotiques.

La compétition n'est plus entre les entreprises mais entre ces chaînes logistiques qui vont permettre d'atteindre les clients le plus rapidement possible avec un produit adapté à leur besoin. Dans cette compétition, deux critères sont déterminants dans l'arbitrage réalisé par les organisations dans leurs choix logistiques, le coût et la fiabilité.

Le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) ainsi que la modernisation et l'électrification de la ligne Motteville-Serqueux-Gisors permettront de garantir la fiabilité et la régularité des dessertes ferroviaires du port du Havre. Sa compétitivité en sortira renforcée et devrait enfin lui permettre de rivaliser avec ses concurrents européens Anvers, Rotterdam et Hambourg.

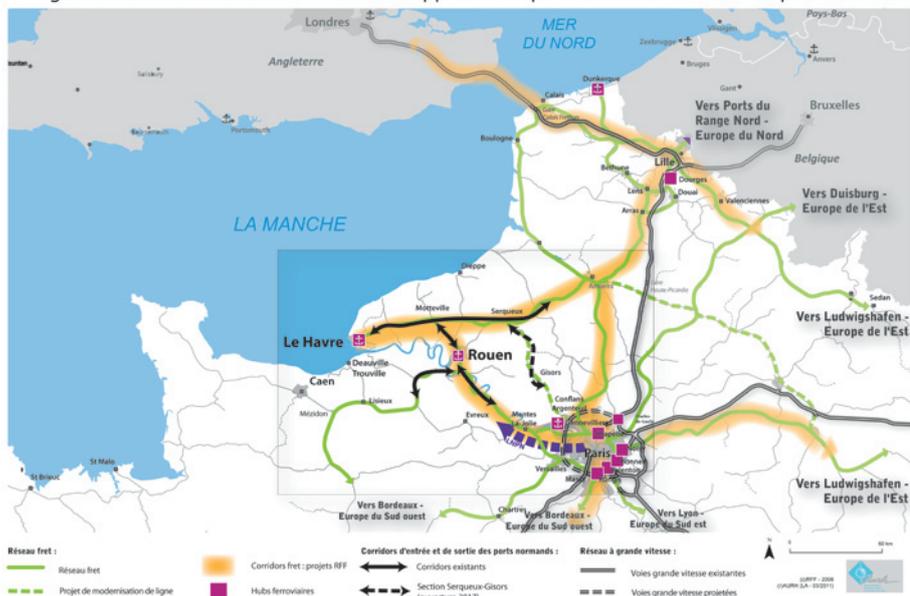
2. Données EUROSTAT (dernière année disponible).

3. Rapport au Premier Ministre 'La desserte ferroviaire et fluviale des grands ports maritimes' du député Roland BLUM (mars 2010).

* Carrier haulage : La compagnie maritime se charge du pré-transport et post-transport par route, rail ou barge. De ce fait seules les opérations d'emportage et de dépotage sont à charge de l'expéditeur et du destinataire.



Ligne Nouvelle Paris-Normandie : une opportunité pour des connexions fret performantes



Seule une ligne nouvelle permettra de canaliser les flux. Le choix de réaliser la ligne nouvelle entre Paris et le Havre en 1h15, permet de dédier la ligne actuelle au cabotage et à l'écoulement du fret en libérant plus de sillons qu'actuellement.

Un enjeu d'accessibilité

Au-delà de l'enjeu majeur du fret, le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie répond à deux besoins forts des entreprises de la place havraise :

- Renforcer l'accessibilité, avec le maintien du tissu économique sur le territoire.
- Développer l'attractivité, pour l'accueil de nouvelles activités, notamment tertiaires.

Le Havre accueille un grand nombre d'établissements industriels (13%) et de services (11%) dont le siège social est en Ile de France ou à l'étranger. Cette réalité engendre de nombreux déplacements vers la région

parisienne et plus particulièrement vers La Défense. Ces déplacements se font généralement en voiture par manque de fiabilité, de souplesse et de complexité de l'offre ferroviaire.

Christian DE TINGUY, Terminaux de Normandie (Premier opérateur de conteneurs au Havre)

« Les investissements importants sur le port du Havre n'ont d'intérêt que s'il existe un mode massifié de transport. Le port n'est qu'un maillon dans la chaîne logistique. Quand on regarde les prévisions de croissance du port du Havre, 5 millions de conteneurs en 2020, il faudra dimensionner les tuyaux d'entrée et de sortie du port sous peine d'engorgement »

Laurence DESCHAMPS, DRH - SPB

« La majorité de nos clients (FNAC, AUCHAN, ORANGE, SFR, etc.) sont basés à Paris et l'accessibilité est difficile avec la plupart du temps des problèmes sur la ligne »

...et respecter les engagements du Grenelle de l'environnement

Dans le cadre du Grenelle Environnement, la France s'est engagée dans un programme de 2 000 km de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse à lancer d'ici 2020. Pour répondre à l'accroissement du transport de marchandises et développer des alternatives à la route, l'Etat s'engage dans le développement du fret ferroviaire et la création d'autoroutes maritimes. Parmi les 8 axes de cet engagement, deux retiennent particulièrement l'attention : la création d'un réseau à priorité d'utilisation fret, dit ROF (Réseau Orienté Fret) ainsi que l'amélioration la desserte ferroviaire des grands ports français, sources importantes de fret massifié. Ce dernier engagement a même été jugé comme essentiel au développement de ces ports.

L'objectif de 12 à 13% de part modale ferroviaire en 2020 ne pourra être atteint qu'avec des infrastructures permettant le développement d'offres compétitives. En effet la ligne historique très ancienne, subissant les aléas de son état et de sa surcharge, partage le fret et les voyageurs. Saturée, elle n'est efficiente ni pour l'un ni pour les autres. Il est également à souligner que le projet engagé de la plateforme multimodale du port du Havre oriente ce dernier de façon décisive vers les frets fluviaux et ferroviaires.

Gérard ROUSSEL, Directeur Raffinerie de Normandie - TOTAL

« On ne met pas 10 à 15 milliards d'euros sur la table simplement pour améliorer le trafic voyageur, l'enjeu le plus important reste le fret »

Parallèlement, de nombreuses entreprises ont su exporter leur savoir-faire à l'étranger. L'accès depuis Le Havre aux hubs de transport internationaux du bassin parisien (Roissy, Orly, Gare du Nord, etc.) est souvent problématique. Une connexion rapide et fluide à ces hubs parisiens est une nécessité pour un grand nombre d'entreprises du bassin havrais.

Actuellement Le Havre est à plus de deux heures de Paris, avec un cadencement et un équipement des trains insuffisants. Cette durée est largement supérieure à celle pour atteindre Lyon de Paris (1h55). L'attractivité du Havre, et d'une manière générale de la Normandie est bridée, alors que les atouts maritimes et industriels de cette région doivent concourir au redéveloppement de notre pays, constituant par là une opportunité de sortie de crise à meilleur coût.

François HAAS, Président - SOGESTROL

« Il est malheureux que nos Conseils d'Administration se tiennent régulièrement à Paris, alors que nous serions fiers de montrer à nos partenaires Australiens ce qu'est notre ville, notre Industrie, notre Port »

Placer Le Havre à 1h15 de Paris, c'est répondre à une demande forte des entreprises de notre territoire qui souhaitent gagner en souplesse et en réactivité dans leur travail au quotidien.



Le maillage du territoire normand et estuarien

Le projet de LNPN serait aussi l'occasion de **relier le cœur des agglomérations de Rouen, Caen et Le Havre entre elles de manière rapide, directe et fiable**. La mise en réseau de ces pôles économiques régionaux permettrait d'ouvrir de nouvelles perspectives aux salariés et apporterait une continuité territoriale qui fait actuellement défaut à la Normandie. La ligne nouvelle doit constituer la colonne vertébrale d'un nouveau schéma mobilité à l'échelle de l'Estuaire de la Seine favorisant l'usage de transports en commun performants pour les déplacements domicile travail au sein des bassins d'emplois. Avec :

1. Le Havre, assurant le rôle de hub international maritime (croisières, ferries) et terrestre, connecté à l'espace francilien.
2. Un maillage ferroviaire articulante grande vitesse et TER. La ligne nouvelle doit s'accompagner d'un renforcement des dessertes ferroviaires et de l'étude de réouvertures de lignes correspondant aux flux pendulaires et aux destinations touristiques.
3. Une stratégie multimodale permettant un accès de l'ensemble du territoire à la grande vitesse pour ses habitants, ses actifs, ses touristes.

Renforcer l'attractivité du Havre

« L'attractivité est la capacité pour un territoire d'offrir aux acteurs des conditions qui les convainquent de localiser leurs projets sur leur territoire plutôt que sur un autre »⁴. Dans ce domaine, Le Havre souffre actuellement d'un grave déficit aussi bien pour attirer les compétences que les projets d'entreprises. Nombre d'entreprises sur la place havraise éprouvent de grandes difficultés dans leurs recrutements. Derrière cette difficulté, c'est toute une dynamique de développement à moyen et long terme qui s'en trouve pénalisée.

4. Fabrice HATEM - Diplômé de l'ENSAE et de l'IEP de Paris, docteur en économie - Conseiller économique à la Conférence des Nations-Unies pour le Développement.

Laurence DESCHAMPS, DRH - SPB

« Nous avons beaucoup de problème de recrutement même sur des postes très attractifs »

Les entreprises restent donc très attentives aux projets permettant de valoriser le territoire et de le rendre attractif pour des cadres et leurs familles, comme elles le sont aussi aux développements de nouvelles formations pour maintenir les étudiants sur notre territoire.

Jean-Marie DUBOS, Directeur d'Etablissement AIRCELLE Groupe SAFRAN

« Recruter et conserver des experts aéronautiques au Havre nous oblige à déployer beaucoup d'énergie. L'image de la ville doit encore nettement progresser pour attirer les talents »

Ce projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) est donc une opportunité très importante en termes d'attractivité pour les entreprises.

Ce projet répond aussi aux problématiques sociales et sociétales de beaucoup d'entreprises d'Ile-de-France à la recherche d'alternatives à la saturation du bassin parisien. La qualité de vie, en particulier en bord de mer, devient l'un des critères importants du choix d'implantation de nouvelles activités.

Résumé du cahier d'acteur

En conclusion, les entreprises signataires de ce document souhaitent vivement voir le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie se concrétiser rapidement pour les raisons suivantes :

- Bénéficier d'une offre régulière et fiable de transport ferroviaire massifié de fret.
- Améliorer l'attractivité de la place havraise qui souffre actuellement d'un certain déficit d'image.
- Développer la connexion du territoire avec le bassin francilien et au-delà avec le reste du monde. Beaucoup de ces entreprises ont un rayonnement mondial avec de réels besoins d'accessibilité.

Elles sont aussi très attentives aux modalités de mise en œuvre de ce projet. La Ligne Nouvelle Paris-Normandie doit être envisagée dans sa totalité, sans phasage et surtout en prévoyant le franchissement de la Seine pour ne pas pénaliser Le Havre qui doit absolument rester à 1h15 de Paris.

Ce projet n'est pas seulement un projet pour résoudre les problèmes d'aujourd'hui. Ce projet est un investissement sur l'avenir. Les entreprises de ce territoire industriel historique souhaitent donc accompagner pleinement la mutation de ce territoire tout en préservant son identité...

CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie

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

www.debatpublic-lnpn.org

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)