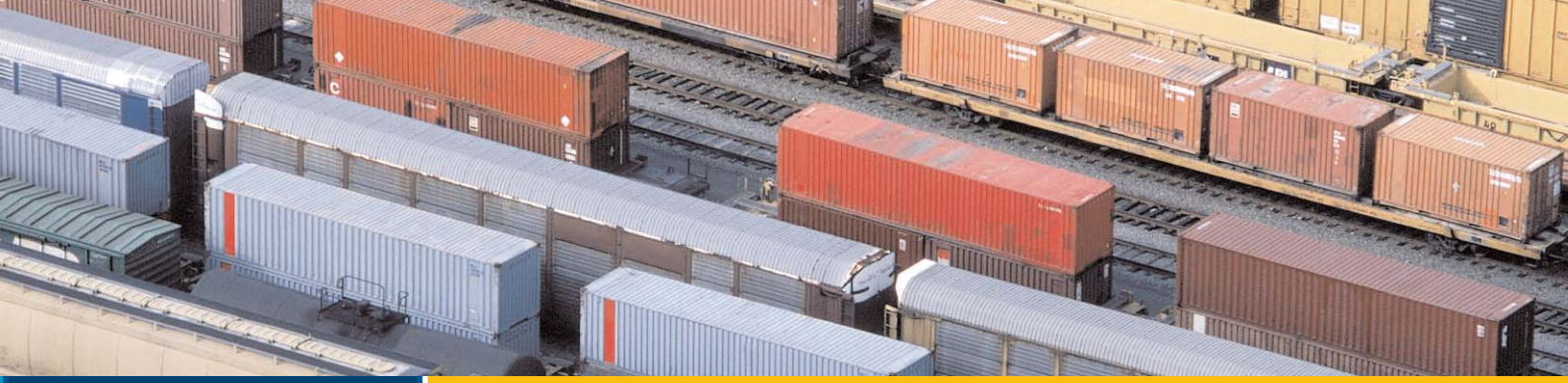


CCI Le HAVRE

Desserte ferroviaire de l'Estuaire

Propositions

octobre 2007

La Chambre de commerce et d'industrie du Havre a eu, et a toujours le souci d'ouvrir l'hinterland de son territoire et d'en garantir les accès. Elle est consciente que le développement de son économie doit s'appuyer désormais sur une nouvelle répartition des modes de transport et le mode ferroviaire, sous certaines conditions, apparaît à bien des égards et pour certains types de trafics le mode privilégié à moyen et long terme.

La CCI souhaite donc contribuer aux débats et aux décisions essentiels pour l'avenir de la région et de l'Estuaire, en proposant des pistes de réflexion et des actions relatives au développement du mode ferroviaire.

Ce document élaboré par la Commission aménagement du territoire se propose donc de faire le point des enjeux liés à ce mode et de se projeter à vingt ans et au-delà. Toutefois, la Chambre de commerce et d'industrie du Havre n'entend pas se substituer aux organismes compétents pour étudier et chiffrer des solutions techniques.

LES VOYAGEURS SUR LA LIGNE PARIS-LE HAVRE

LE DIAGNOSTIC

La ligne Le Havre - Paris supporte un volume important de trafics voyageur régional et " grandes lignes " et un trafic fret conséquent sur les mêmes sillons.

Malgré une augmentation de la fréquentation sur la ligne Le Havre - Paris (tirée surtout par la hausse des TER), quelques **constats alarmants et inacceptables** sont à dresser :

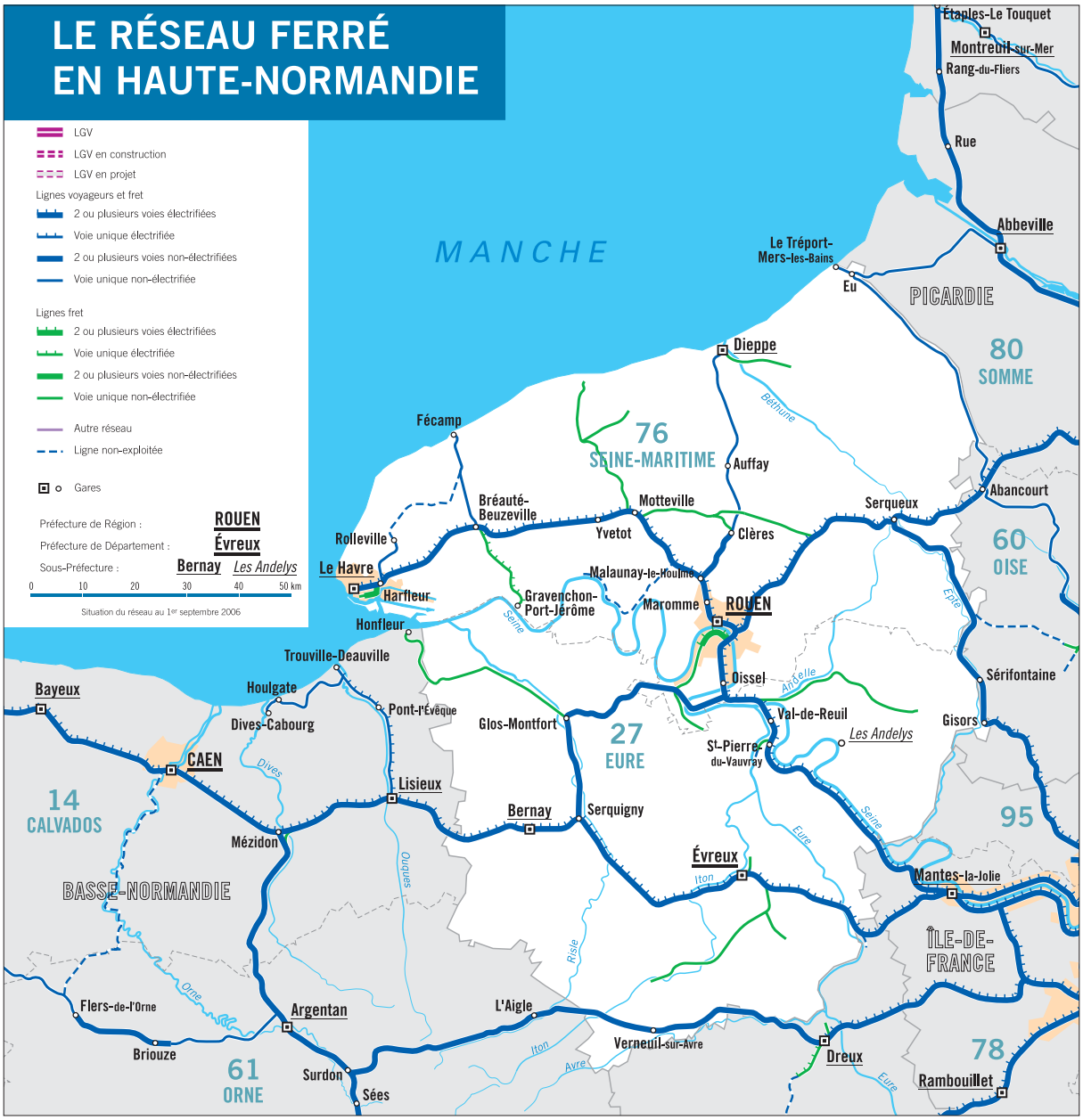
- **des matériels "obsolètes"** et un confort insuffisant (rames à 2 niveaux VO2N et V2N conçues pour la banlieue),
- un cumul de voyageurs grandes lignes / grande banlieue qui génère une surcharge des trains et **l'inconfort des usagers**,
- **des irrégularités nombreuses** avec un taux de fiabilité pour les trains grandes lignes de 86.9% en 2005,
- **un temps de parcours trop élevé** (2h pour la liaison la plus rapide),
- **des fréquences inadaptées aux besoins d'échanges** de la Haute-Normandie : 10 AR quotidiens entre Paris-Le Havre, et des intervalles d'attente entre deux trains parfois supérieurs à 2h,
- **une saturation de la gare Saint-Lazare,** qui limite la possibilité d'augmenter le nombre de trains à destination de la Normandie (trafics banlieue et grande ligne sur une même portion Mantes-Paris),
- **un axe prioritairement orienté vers Paris**, sans interconnexion facile à l'échelle de l'aire métropolitaine Rouen/Caen/Le Havre.

L'engorgement des accès ferroviaires à Paris et les difficultés de connexion TGV/aéroports pénalisent **l'économie métropolitaine normande qui ne dispose toujours pas d'une desserte ferroviaire voyageur fréquente et rapide, ni d'interconnexions à l'échelle de métropoles comparables** (1).

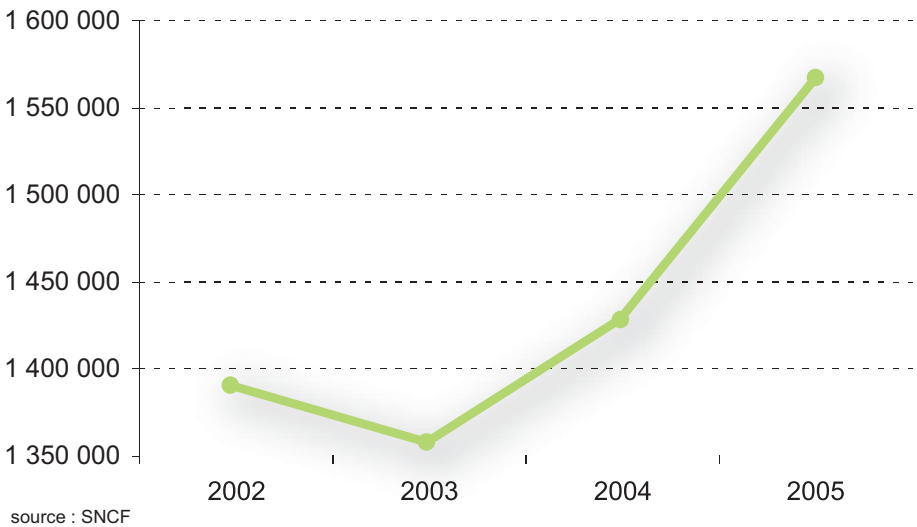
©GoodShoot

(1) La desserte régionale : La fréquentation du réseau TER a progressé de plus de 50% entre 2002 et 2005 grâce notamment à une offre de nouveaux trains plus confortables et de nouvelles dessertes (Rouen-Caen, Rouen-Lille). Mais le ferroviaire ne capte que 5% seulement des déplacements sur les zones desservies.
Le nombre de trains grande ligne compense une faiblesse de l'offre TER et joue le rôle d'écoulement d'un trafic interurbain. Malgré cela des insuffisances persistent dans la grille horaire, notamment en heures creuses.

LE RÉSEAU FERRÉ EN HAUTE-NORMANDIE



Evolution du nombre de voyages entre 2000 et 2005
Gare du Havre



source : SNCF

LES MARCHANDISES
LE DIAGNOSTIC

Depuis plusieurs années, l**es résultats du trafic ferroviaire haut-normand** (1) comparés à celui du fret routier en progression constante de 3 à 5% par an, **montrent une perte de compétitivité alarmante**, à l'instar du reste de la France.

Le Havre a enregistré pour le fret global au départ de la gare, **une diminution de 31%**, entre 2002 et 2006, **et ce, malgré des chiffres de trafic maritime en hausse**.

Plusieurs raisons à cette évolution peuvent être avancées :

Au plan français :

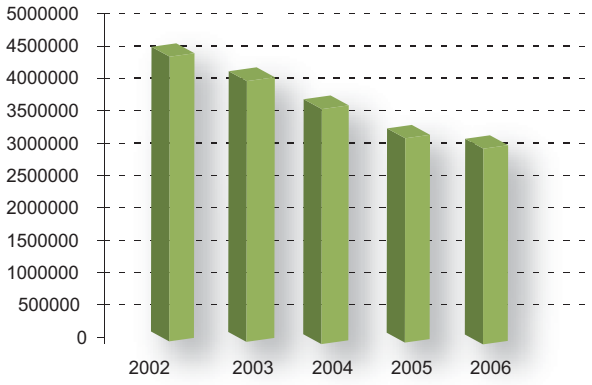
- une politique d'investissements de la SNCF en faveur du développement du transports de voyageurs à grande vitesse au détriment des marchandises,
- des difficultés d'organisation de la SNCF et de ses filiales de transport combiné

Au Havre plus spécifiquement :

- une **offre commerciale non compétitive** (coûts jugés prohibitifs),
- une **qualité de service insuffisante** (délais non respectés, défaut de traçabilité…)
- une **organisation du transport combiné encore jugée inadaptée**, malgré de récentes restructurations.

Le "tout route" est toujours jugé plus "souple".
Cependant **d'autres pays européens**, à partir du même constat, **ont relancé avec succès** depuis plusieurs années **le transport ferroviaire, aussi bien fret que voyageurs** (Pays-Bas, Allemagne, mais aussi Suisse, Autriche) **grâce à une politique "volontariste"**.

Trafic fret en tonnes
Gare du Havre de 2002 à 2006



(1) Le transport ferroviaire de marchandises représente, en 2006 un volume de 3.1 millions de tonnes à la gare du Havre (arrivages + expéditions). Les principales régions de destination et de provenance sont l'Aquitaine, Rhône-Alpes, PACA et l'Alsace. Les échanges avec le reste de l'UE sont encore marginaux. En 2006, les produits pétroliers représentent le 1er poste devant les conteneurs qui occupent cependant le 1er poste des arrivages (devant les boissons), et le 2ème poste des expéditions.

LES ENJEUX

Au regard des nouvelles orientations **politiques en faveur d'une économie durable** et des risques de **saturation du réseau routier à 20/30 ans**, il apparaît nécessaire **d'amplifier** les actions et de mettre en place un **plan global de développement du transport ferroviaire en région**, s'intégrant plus largement dans un **schéma de dessertes ferroviaires au plan national et européen**.

Ainsi, la Normandie et particulièrement le Port du Havre, se trouvent face à plusieurs enjeux :

- la nécessité de **moderniser les systèmes de transport de voyageurs**, en particulier la liaison Le Havre-Paris, et de trouver tant en qualité que temps de parcours, une réponse adaptée aux attentes,

- la nécessité de **structurer l'aire métropolitaine Caen-Rouen-Estuaire**, et répondre aux enjeux de déplacements locaux, périurbains,

- l'intégration de la **Haute-Normandie dans le nouvel espace européen élargi**, en particulier son accroche aux grands pôles européens, et particulièrement sur un axe Ouest/Est,

- l'intégration de la **Haute-Normandie** dans le mouvement de globalisation qui **organise les échanges économiques mondiaux et provoque une mise en concurrence des territoires** et des délocalisations d'activité,

- la nécessité de **concevoir le développement économique en terme de développement durable**, afin de diminuer les nuisances, les pollutions et la consommation énergétique liées aux déplacements, **en privilégiant les modes fluvial et ferroviaire**,

- la recherche **d'un nouvel équilibre entre les modes** pour anticiper la perspective probable de contraintes plus fortes sur le mode routier.

©GoodShoot

LES PISTES DE REFLEXION ET DE TRAVAIL

Le transport de voyageurs

L'aménagement des voies vers Rouen et Paris doit permettre de gagner quelques précieuses minutes, mais une desserte TGV restera sans doute encore longtemps inaccessible.

Cependant, des voies de progrès plus rapides peuvent raisonnablement être envisagées :

A COURT TERME

Amélioration de la fiabilité horaire, du temps de parcours et de la qualité de service

Pour **fidéliser les voyageurs** d'affaires et **optimiser leur temps de trajet**, il est nécessaire d'apporter une **véritable offre de services** équivalente à celle des rames **TGV** ou longs trajets (point restauration, accès internet…).

Des **améliorations qu'il convient de soutenir** sont **prévues** dans les deux ans à venir. Cependant :

- la **rénovation progressive du parc de voitures** et l'introduction de rames à 2 niveaux **amélioreront** les **conditions de voyage** entre Le Havre et Paris, **mais** n'offriront **pas une qualité de service** comparable à celle existante sur **d'autres grandes lignes nationales.**
- la **capacité** de transport sera **améliorée, mais le cadencement et le nombre de trains** avec la Normandie **restent faibles**.
- le **remplacement des locomotives**, prévu progressivement sur 2007/2008 **ne peut suffire à améliorer significativement la durée du temps de parcours.**

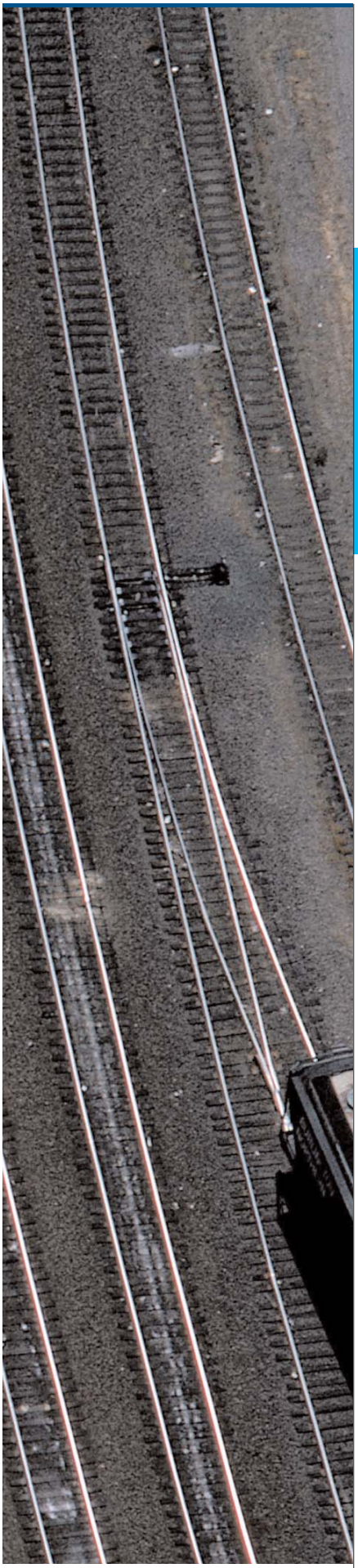
Il convient donc **d'imaginer d'autres solutions plus qualitatives et/ou plus innovantes**, afin d'égaler l'offre proposée au sein de régions comparables (1).

A MOYEN TERME

L'augmentation du nombre de trains n'étant pas envisageable - infrastructure ferroviaire partagée avec le trafic banlieue à partir de Mantes - **l'amélioration de la vitesse commerciale passe** par des investissements en matière de sécurisation et d'augmentation des capacités des voies.

Il convient d'encourager :

- la s**uppression des passages à niveau** et la rénovation des tunnels qui devraient permettre d'améliorer les vitesses.
- une **meilleure sécurisation des abords des voies** afin de limiter le vagabondage des animaux et l'intrusion de personnes sur les espaces ferroviaires
- la **suppression des goulots d'étranglement**, notamment celui de la gare de Vernon
- la **création de voies supplémentaires**, notamment sur le tronçon Mantes-Paris (3 voies aujourd'hui) pour y délester le trafic grande ligne. Mais eu égard au coût élevé de ce type d'aménagement d'autres propositions doivent être étudiées
- **l'augmentation des cadences et fréquences** : la Haute-Normandie, l'Ile de France et la Basse-Normandie travaillent à la mise en place d'un cadencement ferroviaire pour fin 2008. Mais le cadencement de plein niveau ne serait envisagé que pour 2012 !
- la **modernisation du système de signalisation** - adoption de la norme européenne ERTMS (European Rail Traffic Management System) par exemple- pour optimiser la vitesse des trains et leur écoulement sur les sillons.



(1) Téoz en service en Alsace (Strasbourg) ou en Auvergne (Clermont-Ferrand) est une avancée significative.

LES PISTES DE REFLEXION ET DE TRAVAIL

Le transport de voyageurs

A PLUS LONG TERME

Pour pallier l'absence de ligne grande vitesse en Normandie, **des solutions alternatives et innovantes peuvent être étudiées**. Il est nécessaire de s'interroger sur les moyens **d'améliorer la desserte des principales villes normandes avec Paris, entre elles et avec celles situées dans leur continuité**.

C'est dans cette optique que **la Normandie pourrait se positionner comme "région pilote" pour travailler sur de nouveaux concepts.**

La mise en service de nouveau matériel ou de nouvelles technologies

A l'instar d'autres pays européens, des choix technologiques novateurs pourraient être examinés ou expérimentés pour **accroître le confort et la vitesse commerciale des trains** - par exemple **des solutions type "pendulaires"** utilisées notamment en Italie.

D'autres options existantes ou à venir mériteraient également d'être considérées. Ainsi le **pôle de compétitivité I-Trans** (Nord-Pas de Calais) qui **travaille** sur un **train inter-cité à grande vitesse**, positionné sur le marché des voyageurs et destiné à circuler sur

des lignes classiques modifiées à grande vitesse (entre 160 et 300 km/h) peut être un **partenaire d'études et d'expérimentation de solutions innovante**s.

Les projets d'aménagements d'interconnexions nouvelles

Considérant l'insuffisance du maillage ferroviaire normand, il convient de **remodeler et optimiser le schéma de desserte actuel pour le connecter aux réseaux nationaux et internationaux** et développer des liaisons performantes entre les villes haut-normandes.

Gare de Rouen

Les réflexions autour d'une délocalisation de la gare rouennaise à Saint-Sever doivent s'inscrire dans une large réflexion en faveur :

- de l'amélioration des performances sur la ligne Paris-Le Havre
- de l'optimisation des dessertes péri urbaines et inter régionales, profitable à la métropole Rouen-Caen-Le Havre
- du dégagement de voies dédiées pour la circulation des trains fret sur l'ancienne gare.

Malgré le coût d'un tel investissement, l**a communauté havraise ne saurait supporter un rallongement** de délai évalué à plus de 15 minutes **du temps de trajet** du fait de cette opération **sans réalisation concomitante d'un tunnel sous fluvial.**

Connexions vers le réseau grande vitesse

Plusieurs scénarios sont à étudier, pour s'affranchir notamment du passage via la gare Saint Lazare, saturée, et accéder directement au réseau TGV national et européen.

Ligne directe vers Roissy :

L'étude menée actuellement par la SNCF et RFF doit intégrer plusieurs fonctions : offrir un accès à Roissy-CDG, **garantir un accès aux autres lignes TGV (fonction hub)**, être un "point d'arrêt" de lignes privilégiées avec la Normandie

Liaison vers Roissy via un arrêt à La Défense Liaison Rapide Normandie Val de Seine :

La reprise récente du projet (sans précision de l'échéance) paraît peu satisfaisante car cette option ne résoudra pas les difficultés de saturation de la gare Saint-Lazare et **impose une rupture de charge**. Par conséquent, **la connexion via La Défense doit rester à l'ordre du jour.**

Barreau Sud de Paris :

Ce projet - à l'étude -, permettant de relier les lignes TGV Sud-Est et TGV Atlantique, doit être **privilégié pour favoriser un contournement accéléré de Paris depuis la Normandie.**

A TRES LONG TERME

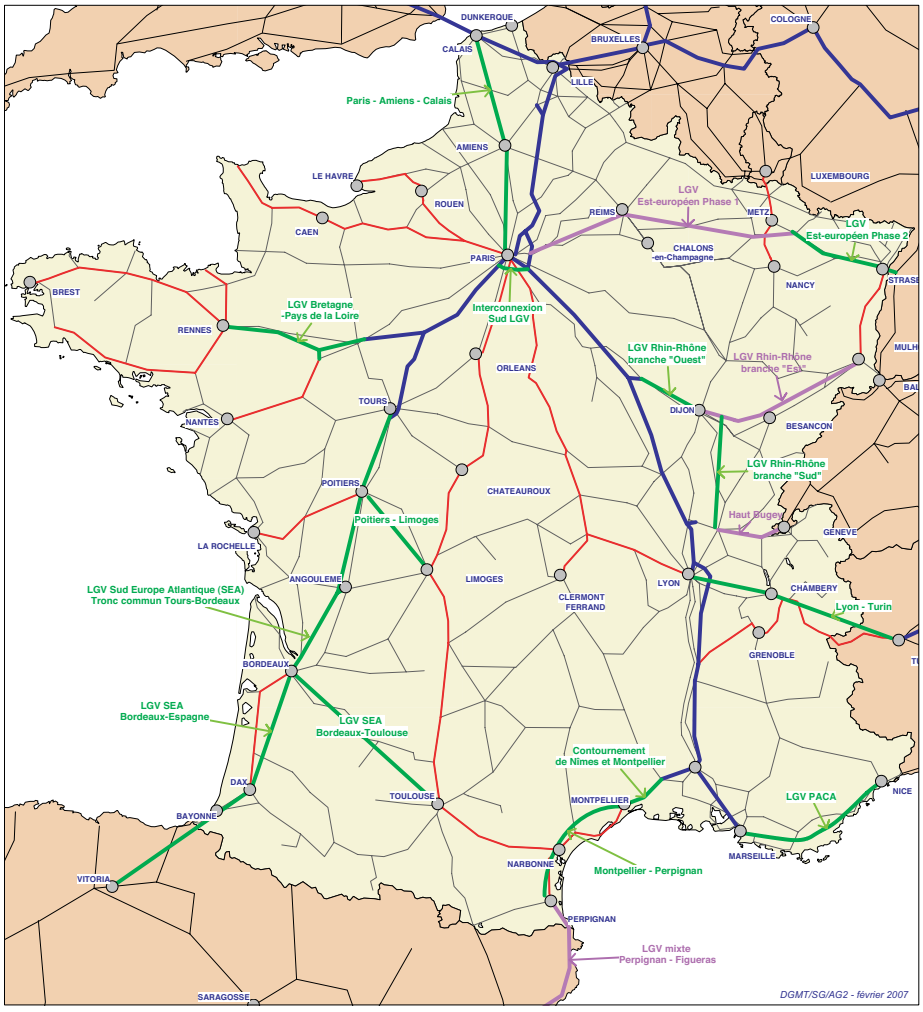
Compte tenu des contraintes techniques de nos lignes existantes, **il conviendrait "d'inventer" un nouveau schéma de desserte – nouveau tracé et nouvelles technologies** - avec pour caractéristiques :

- d'atteindre rapidement de **grandes vitesses,**
- une circulation sur des **voies nouvelles** aux contraintes d'implantations limitées
- des coûts d'investissement et d'entretien réduits.
- une **massification** sensible de l'ensemble des **voyageurs vers une ligne normande**
- de libérer les sillons des voies anciennes au profit du fret, des transports périurbains et des liaisons inter-cité normandes, cohérence impossible actuellement.

Cette nouvelle organisation en «arête de poisson» devrait optimiser les cadences, les flux et la qualité de service. Ainsi des trains très grande vitesse circuleraient sur un nouveau trajet dédié et relieraient des gares existantes ou nouvelles pouvant se situer en périphérie des villes et agglomérations : un corps central à 3 arrêts - Rouen, Le Havre/Honfleur/Deauville, Caen - et des correspondances avec des trains eux aussi rapides, nombreux, améliorés et confortables.

Ce projet audacieux nécessite la mise en œuvre d'un programme de recherche très complet sur l'utilisation de technologies totalement nouvelles (1).

Les projets de lignes nouvelles voyageurs en France



La représentation des liaisons sur cette carte ne préjuge pas des tracés futurs.

C:\CARTOGRAPHIE\CIADT_2007\programme_LGV\programme_LGV

(1)elles pourraient s'inspirer de certaines technologies tel aérotrain ou "Shinkansen" japonais, ces deux pistes n'étant mentionnées qu'à titre de référence de technologies connues et répondant partiellement au "cahier des charges"

LES PISTES DE REFLEXION ET DE TRAVAIL

Le transport de fret

Pour avoir 20% de part modale pour le fer, 20% pour le fluvial, 60% pour la route, **ambition très volontariste** à l'horizon **2020/2030**, des mesures fortes sont donc nécessaires en matière d'organisation des services et d'offre de sillons afin :

- de r**endre compétitif le mode ferroviaire** pour le transport de marchandises (performance, qualité, fiabilité),
- **d'ouvrir l'hinterland de la Normandie pour la relier aux principaux corridors européens** (principalement Est-Ouest et Sud-Ouest) par le développement de grands itinéraires de fret ferroviaire, au départ des ports.

DE NOUVEAUX OPERATEURS POUR DE NOUVEAUX SERVICES

Avec l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, de **nouveaux opérateurs** de services, **privés ou publics**, se positionnent. Il convient **de soutenir cette nouvelle offre d'ores et déjà présente au Havre et de valoriser et conforter son déploiement.**

Une gestion nouvelle du réseau terminal à soutenir et fiabiliser

La domanialité du réseau situé sur la circonscription **portuaire** est **en cours de transfert** à l'autorité portuaire qui aura compétence pour définir les solutions permettant d'optimiser les moyens la productivité.

Sous réserve que la SNCF ou d'autres opérateurs proposent les allègements de tarif sur les sillons principaux, la place havraise pourra profiter d'une **amélioration significative du prix et de la qualité de service.**

Une nouvelle organisation à déployer pour une meilleure massification

Une nouvelle organisation doit être mise en œuvre sur la base d'une **approche globale et intermodale** : rapprochement entre les différentes demandes combiné maritime / combiné lié trafic industriel / trafic conventionnel
Le développement de la part modale ferroviaire nécessitera un effort particulier, au moins au démarrage, en matière de **promotion et d'accompagnement.**
Certaines actions pourraient être entreprises sans délai, et la **CCI du Havre, dans son rôle de promotion de l'activité économique est prête à y contribuer** :

- **action de promotion collective de la place havraise** (1)
- **fédération des clients de la place** pour **"mutualiser/consolider" les trafics** des usagers portuaires et industriels (2)
- **participation à une structure de gestion/promotion des trafics** en relation avec le PAH et l'UMEP (3)

(1) - organisation de réunions en coopération avec les CCI concernées (Lille, Lyon, Strasbourg, Dijon... et quelques villes d'Allemagne ou d'Autriche..),
- missions plus globales pour maintenir les coopérations entre territoires à l'instar de la démarche de "l'autoroute des estuaires",
- établissement de partenariats pour garantir la qualité des infrastructures et organisations à chaque extrémité de la chaîne de transport

(2) À partir d'une étude des flux actuels et potentiels en liaison avec les directions logistiques/transport et en relation avec l'UMEP et le GHAAM et les autres acteurs et opérateur concernés

(3) Cette structure permettrait :
- d'aider ponctuellement au démarrage ou re-démarrage de certaines liaisons en termes d'organisation, de partenariats, d'amorçage financier....
- de négocier globalement avec tous les partenaires (R.F.F., collectivités locales ou des autres régions concernées, lobby européens..)
- d'aider à la mutualisation des différents acteurs de la place en se dotant d'une compétence d'organisateur de transport.
- d'accompagner et alimenter la recherche appliquée, notamment en lien avec le pôle de compétitivité Logistique Seine Normandie et le CRITT et avec les laboratoires universitaires, pour modéliser par exemple, la constitution des trains de fret, optimisation des organisations....)

VERS UNE ORGANISATION OPTIMISEE DE LA DESSERTE

Les lignes voyageurs à l'exemple de l'Allemagne, **doivent être également empruntées par des trains de marchandises circulant à une vitesse élevée**, d'où nécessaire compatibilité des flux obtenue grâce à des innovations technologiques, et/ou par libération de sillons au profit du fret.
Il faut continuer à privilégier au départ des ports normands, **l'utilisation de la grande ceinture au Nord de Paris** qui dispose encore d'un potentiel de capacité fret sur plusieurs années, **et inciter à l'utilisation du contournement Motteville - Montérolier - Buchy** (tronçon d'un corridor Est-Ouest à créer).
Enfin, pour des raisons de **sécurité et de massification** des flux de la plaine alluviale, il faut prévoir l'aménagement **d'une voie supplémentaire via la ZIP du Havre/Tancarville vers Port-Jérôme**

Deux priorités sont identifiées :

Etre mieux relié au marchés existants ou potentiels

L'intérêt et la pertinence du mode ferroviaire impliquent **le raccordement à des corridors de longues distances et des chantiers multimodaux performants** (1).
Le Havre et la Haute-Normandie doivent faire valoir leurs arguments pour être reliés aux corridors existants, voire créer un nouveau corridor Est-Ouest pour développer leurs marchés (2)

le raccordement optimisé aux grands pôles européens

Développement d'une offre de sillons et de services, compatible économiquement avec les besoins des chargeurs et des opérateurs et surtout compétitive par rapport au mode routier. A partir du Havre étudier prioritairement **six axes/sillons**:

Dourges via Amiens vers le Nord
Ludwigshafen via Dourges-Valenciennes – vers l'Allemagne
Strasbourg et Bâle via Paris - Metz/Nancy vers la Pologne et la république Tchèque, ou vers le centre Europe **Stuttgart – Munich** – Vienne puis vers Hongrie
Paris - Lyon vers Marseille et vers Turin, Milan
Paris - Bordeaux vers le Sud-Ouest(3)

Développement, en complément **des pôles de massification français** que sont Bordeaux, Lyon, Strasbourg, Lille, Paris et Marseille, **et d'une offre de services vers l'Allemagne du sud** (Stuttgart, Munich), Bâle et Milan.

La création d'un corridor Est-Ouest

Développement de l'axe Est-Ouest ; alors qu'il porte actuellement peu de trafic par rapport à l'axe Nord-Sud très dynamique. **La priorité est de rejoindre le sud de l'Allemagne**, via les rives du Rhin, la Suisse sur un trajet Le Havre – Amiens – Metz – Allemagne – Autriche/Munich (Munich traite 37% du trafic EVP en mode ferroviaire).
La Normandie doit **convaincre l'Union européenne** de cette nécessité ainsi que **les régions traversées de l'intérêt d'être connectées au réseau fret sur un corridor majeur, et engager des partenariats forts** (4)

Développer le concept d'Autoroute Ferroviaire

Ce concept, qui a beaucoup évolué au plan technique, **peut aujourd'hui être repris sur le réseau existant** (5).
Financièrement équilibré pour des acheminements à plus de 600 km, **ce concept pourrait être développé sur les destinations à privilégier au départ du Havre en relation notamment avec les services rouliers et le développement des bateaux à grande vitesse** (6).

(1) RFF mène actuellement des analyses concernant la définition de scénarios de voies fret, l'évolution des trafics, l'affectation sur le réseau, au regard d'objectifs ciblés sur la France et l'Europe. Les données permettront de recalibrer un modèle d'offre et un modèle de demandes et de mettre au point les outils nécessaires.

(2) Ainsi pour optimiser l'accès aux principales destinations au départ du Havre et des ports normands, il semble utile d'étudier, plus précisément avec RFF, quels sont les potentiels des différentes lignes fret et les flux prévisibles à supporter, afin de définir à 5/10 et 15 ans les scénarios et mesures nécessaires pour une meilleure qualification des infrastructures et/ou leur aménagement.
A court terme pour répondre d'ores et déjà aux besoins des nouveaux entrants, il est également nécessaire de travailler avec RFF sur la mesure des infrastructures disponibles, tant en terme de quantité que de qualité afin d'améliorer leur accessibilité.

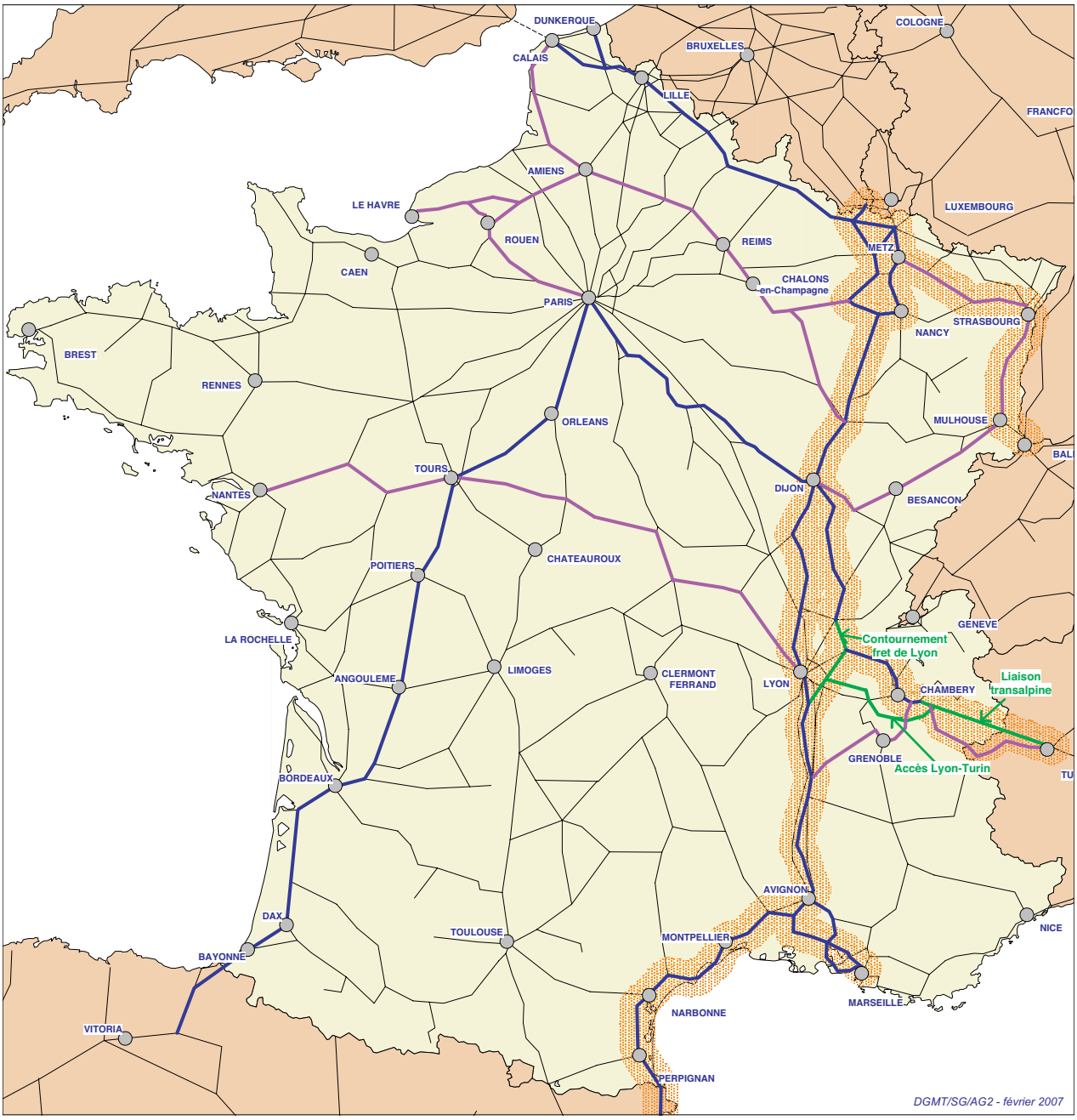
(3) Aujourd'hui les temps de trajets sur l'ensemble des destinations restent beaucoup trop élevés et donc dissuasifs (supérieurs à 4 h pour un trajet Le Havre – Paris, supérieurs à 15 h pour Le Havre Bordeaux …).

(4) 48 trains/j, qui ne sont certes pas les 200 trains/j sur les sillons au départ de Hambourg, légitiment un trafic économiquement acceptable sur le réseau français

(5)Une expérience lancée en novembre 2003 sur l'axe France – Italie a confirmé la validité technique du système Modalohr. Une première application pratique est en cours entre Perpignan et Luxembourg ; une seconde est envisagée sur l'axe Atlantique entre Irun et Paris en 2008.

(6)L'Autoroute Ferroviaire peut être un renouveau radical de l'activité fret, à l'image de ce qu'a été le TGV pour l'activité voyageurs

Lignes fret ferroviaire



Corridors ERTMS (C&D)
Grands itinéraires fret
Projet lignes fret
Lignes affluentes

La représentation des liaisons sur cette carte ne préjuge pas des tracés futurs.

©Brand X

DE NOUVEAUX MODES DE FINANCEMENT

Les ambitions de **progression de part modale justifient un effort tout particulier de l'ensemble des acteurs** et **une coordination et une optimisation des moyens** qui ont fait défaut jusqu'à présent. Lorsque le signal significatif du renversement de tendance sera donné il conviendra de se projeter à plus long terme sur des prospectives en matière d'infrastructure.

Face à ce décalage entre des besoins d'infrastructures dans le domaine ferroviaire, le déploiement de nouvelles technologies, et l'insuffisance des ressources pour les financer, on peut imaginer :

• des taxes spécifiques sur le transport routier comme l'Eurovignette ou la RPLP (Redevance sur les trafics Poids Lourds liée aux Prestations) appliquée depuis quelques années en Suisse

• **des partenariats interrégionaux voire internationaux** (à l'exemple de l'association Autoroute de l'estuaire, modèle dans le cadre d'un tracé global Calais-Bayonne, ayant abouti à la réalisation de l'A29/A28/ pont de Normandie)

• des aides européennes : il faut anticiper les priorités à la fois au niveau français à l'horizon 2020, mais aussi à l'échelle européenne et notamment **inscrire rapidement les projets de corridors nécessaires au développement du Havre et des ports normands pour les prochaines échéances au delà de 2013**.

• des partenariats publics – privés (PPP), avec l'adaptation d'une tarification adaptée pour l'usage des voies.

©Scorpius/Michel Seurin

CONCLUSION

D'ici 2020 peu d'infrastructures ferroviaires nouvelles pourront être construites, seuls des aménagements d'itinéraires et des optimisations d'organisations seront réalisables.

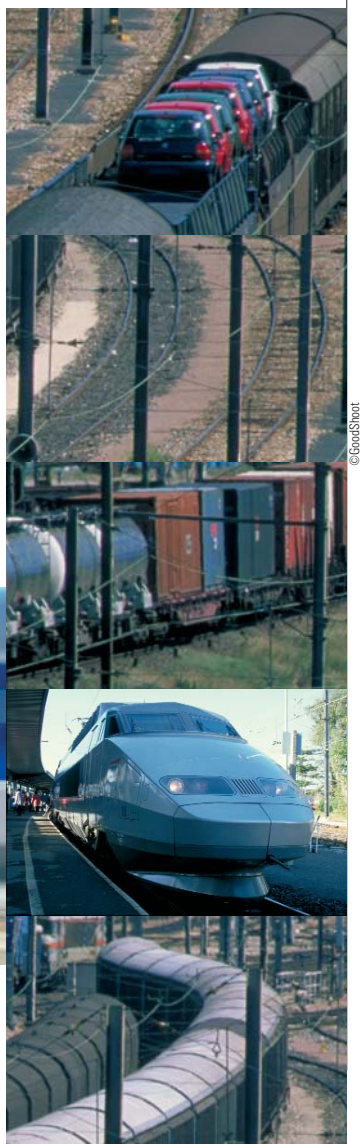
Cependant, **ce ne sont pas les infrastructures qui freinent le développement** du fret ferroviaire (sauf problème ponctuel), mais, à ce stade, **principalement un problème d'organisation** et d'efficacité, qui pénalise ce mode.

Il convient donc :

- **d'aménager les infrastructures existantes par des investissements complémentaires et une organisation optimisée**
- **d'inscrire notre région dans une perspective de développement à trente ans**
- **et d'engager dès à présent les études et les contacts nécessaires**.

La Chambre de commerce et d'industrie du Havre, par la rédaction de ce rapport, souhaite contribuer aux discussions sur l'avenir de ce mode de transport dans notre région.

Elle est prête à participer aux différents débats et poursuivre sa contribution sous toutes les formes qui paraîtront appropriées.
Elle se propose également de prendre les contacts avec les homologues des régions concernées afin de conduire des projets d'avenir à l'instar de la démarche entreprise en son temps pour la réalisation de l'autoroute des estuaires et de l'axe Calais-Bayonne.
C'est par un effort collectif important qu'il sera possible de renverser la tendance et d'envisager l'avenir avec sérénité.



©GoodShoot

CCI Le HAVRE

Esplanade de l'Europe - BP 1410
76067 Le Havre
Tél. 02 35 55 26 00 - Fax 02 35 55 26 26
www.havre.cci.fr