

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Grand Port Maritime de Rouen



Le Havre, Rouen, Paris, les ports de l'Axe Seine

Ensemble, Le Havre, Rouen et Paris forment le premier complexe portuaire français. En 2010, près de 130 millions de tonnes ont été traitées par les ports du Havre, de Rouen et de Paris. Ouvert sur l'Europe, l'Axe Seine alimente le bassin parisien, le plus grand marché de consommation national et européen.

Pour renforcer leur rayonnement international, les trois ports s'appuient sur de nombreux atouts : la complémentarité et la diversité des activités, un vaste hinterland, la performance du système informatique communautaire de suivi de la marchandise, des patrimoines fonciers prêts à accueillir les investisseurs. Ces ambitions sont ancrées dans le territoire et dans une démarche transversale de développement durable.

L'Axe Seine, qui concentre 15% de l'économie productive française, soit 630 000 emplois, est le terrain d'une ambition commune : développer un système logistique « Seine » au service de ses filières économiques majeures que sont l'énergie, la chimie, l'automobile, l'aéronautique, la pharmacie, l'agriculture, l'agro-industrie, la grande distribution, le BTP et les produits recyclables.

COORDONNÉES

34, boulevard de Boisguilbert – BP 4075
76022 Rouen CEDEX 3 – France
Tél. : +33 (0) 2 35 52 54 56
Fax : +33 (0) 2 35 52 54 13



La LNPN, une réelle opportunité de développement pour les Ports de l'Axe Seine

Les prévisions de croissance des trafics des ports du Havre et de Rouen conduisent à passer de 50 trains par jour aujourd'hui à 75 trains environ à l'horizon de la LNPN. Les trains de Rouen et du Havre utilisent le même réseau, ce qui fait converger les attentes des ports de l'axe Seine, chacun conservant ses spécificités.

Pour le Port de Rouen, spécialisé dans les trafics de vrac (céréales, agroalimentaire, produits pétroliers et énergétiques...), l'usage des modes massifiés, du rail et du fleuve, dans la supply chain de bout en bout se justifie pleinement. Au début des années 2000, 6 millions de tonnes (Mt) étaient acheminées par train de/vers les zones industrialo-portuaires de Rouen. La dégradation progressive de l'offre ferroviaire a entraîné une chute de l'activité de plus de moitié pour atteindre 2,5 Mt aujourd'hui. Le Port de Rouen dans son projet stratégique s'est fixé comme **objectif de développer les modes alternatifs à la route de 25% conformément aux objectifs du Grenelle de l'Environnement**. Pour le ferroviaire, le Port engage des actions pour enrayer la tendance et retrouver des niveaux élevés en attirant de nouveaux trafics.

Le **programme d'amélioration des accès maritimes** (2011-2015) permettant aux navires de plus grande taille d'accéder au Port de Rouen impulsera de manière significative les trafics maritimes du Port de Rouen (projection de 33,2 Mt en 2020) avec pour corollaire une demande accrue des acheminements terrestres. **L'augmentation prévisible du trafic fret ferroviaire est de 60% d'ici 2020-2025 soit 30 trains par jour en moyenne (objectif de 4,7Mt.)**.

Cet objectif de trafic fret implique d'une part la création d'un accès Sud pour la rive gauche du port de Rouen, d'autre part, l'augmentation des capacités disponibles pour le fret du port de Rouen en particulier sur Mantes-Rouen et enfin la réalisation d'un deuxième franchissement à Rouen.

Le projet de la LNPN soumis au débat public contribue fortement aux objectifs stratégiques des Ports de l'Axe Seine en augmentant les capacités disponibles pour le fret ferroviaire.



Port de Rouen, 1^{er} port céréalier en Europe avec 8,4 Mt en 2010

Une solution durable à la saturation de l'axe historique pour le fret

La LNPN apporte une réponse durable au problème de saturation de l'axe Paris-Rouen-Le Havre sur lequel transite 80% des trafics ferroviaires des zones industrialo-portuaires de Rouen et de l'ensemble des activités économiques du grand Rouen.

Ce même réseau, supporte également l'ensemble des trafics de Seine aval, soit de 40 à 50 trains par jours, dans les deux sens de circulation confondus.

La libération de capacités de sillons pour le transport de marchandises sur l'axe historique Le Havre - Paris ainsi que la modernisation de Serqueux-Gisors permettront aux entreprises ferroviaires de bénéficier de sillons de bonne qualité et en nombre suffisant pour répondre aux besoins fret (30 trains par jour en moyenne à l'horizon 2020 - objectif de 4,7Mt.).

Un vecteur de compétitivité économique et environnementale

L'acheminement ferroviaire des marchandises de la zone de Rouen s'en trouvera amélioré grâce à une meilleure flexibilité, régularité, fiabilité de l'axe historique ce qui permettra d'attirer de nouveaux trafics ferroviaires et maritimes.

Par ailleurs, les avantages de massification et d'organisation dans l'exploitation des terminaux portuaires et des entreprises embranchées desservis par le ferroviaire renforceront la compé-

titivité des acteurs portuaires et l'attractivité des Ports dans une logique de « bout en bout ».

L'augmentation de la capacité fret sur l'axe historique entre Rouen et Paris permettra de renforcer les interconnexions mer/fer et fer/fleuve avec les plates-formes multimodales situées le long de l'Axe Seine et les ports secs intérieurs.

Le développement des trafics ferroviaires contribuera à la réduction relative de l'empreinte carbone des activités industrialo-portuaires.

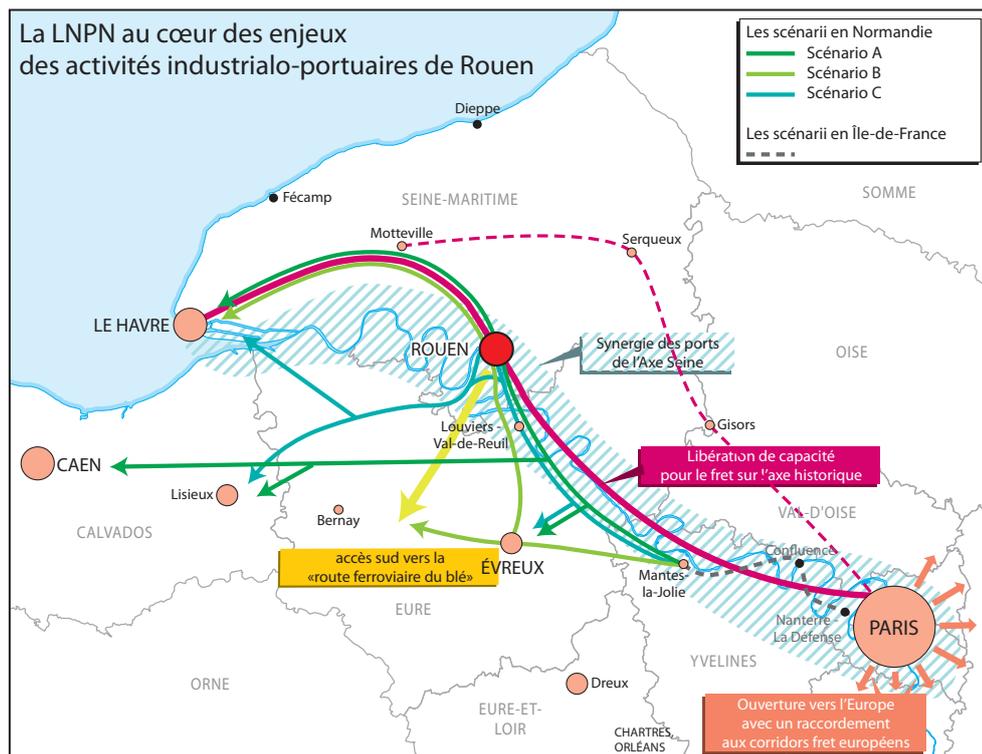
Un projet fédérateur de l'Axe Seine au service du développement économique

La LNPN favorisera les relations économiques entre la Normandie et Paris avec :

- une meilleure connexion entre les villes Rouen, Le Havre et Caen, un rapprochement des opérateurs économiques aux centres de décisions situés à la Défense ou en province,
- une ouverture aux marchés nationaux et internationaux par un accès direct aux aéroports Roissy et Orly.

Cette infrastructure accompagnera le développement des pôles territoriaux de compétitivité et des PME. La dynamique portuaire de l'Axe Seine sera facilitée par l'amélioration de la desserte voyageurs et marchandises autour des pôles portuaires.

Ce projet doit générer un nouveau souffle de croissance du tissu socio-économique régional avec des dynamiques de développement des entreprises industrielles et logistiques, des ports de l'Axe Seine et l'accueil de fonctions métropolitaines en région...





Une opportunité pour une desserte ferroviaire Rouen-La Beauce performante

Le GPMR, 1^{er} port européen pour l'exportation de céréales, accueille 4 opérateurs soit 1,2 Mt de capacité de stockage. Sur la campagne 2010/2011, 8,4 Mt ont transité par les installations du port, soit la moitié des exportations des ports français.

Le renforcement de la compétitivité de la filière céréalière nécessiterait notamment de disposer d'une desserte ferroviaire performante entre Rouen et la Beauce (grenier de la France) où le potentiel de report est le plus fort.

Les solutions pour les céréales passent par un débouché du port au sud vers Serquigny ou par l'itinéraire via Epône voire par la réactivation d'un itinéraire par Evreux, qui supposerait une mixité fret de LNPN de Rouen à Evreux.

Un élargissement de l'hinterland

Le projet des Ports de l'Axe Seine est de mieux se positionner sur la logistique internationale par les modes terrestres massifiés avec une meilleure intégration ferroviaire au Réseau Transeuropéens des Transports (RTE-T). La désaturation de l'axe historique facilitera son **raccordement aux corridors fret européens** notamment le corridor Atlantique reliant Irun-Paris-Metz.

Une attention particulière aux accès du Réseau Ferré Portuaire et aux capacités effectivement disponibles pour le fret

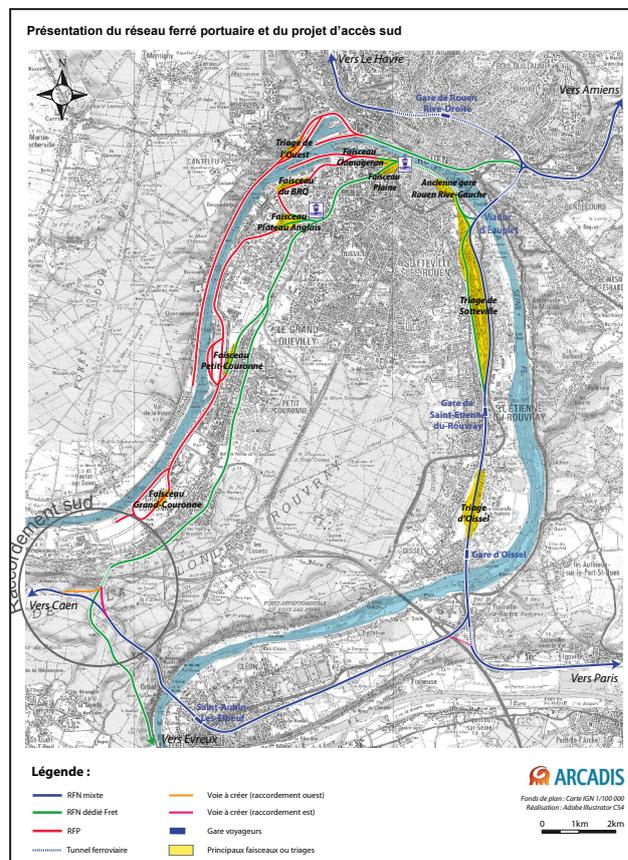
L'enjeu majeur de l'accès à la rive gauche

La grande majorité des trafics ferroviaires rouennais se situent sur la rive gauche de la Seine. La facilité de la connexion entre la rive gauche et l'axe historique vers Paris représente l'enjeu majeur pour le développement ferroviaire du port de Rouen.

L'importance de cet enjeu est encore renforcée dans l'hypothèse d'une réalisation par étape de la LNPN concentrant pendant quelques années la totalité des trafics voyageurs et fret sur les voies ferrées actuelles entre Oissel-Mantes.

Le trafic fret de la rive gauche doit pouvoir traverser facilement la gare de Saint-Sever de façon à s'insérer sans contraintes dans les sillons dédiés au fret entre Rouen et Mantes. Une voie unique dédiée au fret peut constituer la solution adaptée. La rénovation nécessaire de la tranchée couverte actuelle (entre la bifurcation de Rouen gauche et Rouen Orléans) sous laquelle circule les trains de fret de/vers le RFP rive gauche pourrait ainsi s'inscrire dans le cadre du projet LNPN.

Les choix techniques devront intégrer la solution retenue dans le cadre du projet de la desserte d'agglomération avec un tram-train.



Pour compléter ou pour simplifier les modalités d'accès du fret ferroviaire de la rive gauche vers la ligne historique une option de raccordement sud est à l'étude.

Cet accès sud utiliserait le tracé existant vers Saint Pierre les Elbeuf. Au niveau du croisement de cette ligne avec la ligne Oissel-Serquigny, deux raccordements sont possibles :

- un vers l'ouest notamment pour rejoindre Le Mans,
- un vers l'est de façon à faciliter l'accès sur la ligne Oissel-Mantes. Un raccordement complémentaire serait alors à créer sur la commune de Tourville la rivière pour disposer d'un accès direct vers Mantes.

Par ailleurs le scénario C prévoit une mixité de la ligne nationale entre Rouen Orléans et Petit Couronne pour desservir les trains voyageurs depuis la nouvelle gare d'agglomération et pour les trains de fret qui accèdent aux différents chantiers du Port de Rouen. On peut envisager dans ce scénario d'importantes difficultés d'accès au RFP de la rive gauche.

Le GPMR souhaite que cette question de la fluidité d'accès pour les trains de la rive Gauche soit approfondie avec toutes ces options dans le cadre des études post-débat public.



Le risque de saturation du viaduc d'Eauplet et l'accès à la rive droite

Le **positionnement de la gare à Sotteville** (sans le tunnel sous la Seine) **pourrait rapidement aboutir à la saturation du viaduc d'Eauplet** avec un très fort trafic voyageur et les accès du trafic fret vers Le Havre et la rive droite. Cette saturation rendrait difficile l'accès à l'hinterland du quart Nord, Nord Est. Le trafic fret ferroviaire sur la zone de Rouen s'en trouverait réduit.

En revanche, le **positionnement de la nouvelle gare à St Sever est plus favorable** en terme d'accessibilité pour les trains de fret avec un niveau de saturation du passage d'Eauplet moindre car les trains voyageurs Le Havre-Paris passeront par le tunnel sous fluvial.

La circulation de trains de fret entre Amiens et le Port de Rouen en heure de pointe resterait néanmoins très difficile compte tenu des contraintes fortes sur le viaduc d'Eauplet. Par conséquent, le report des flux de trains du GPMR vers l'Ile-de-France en passant par Serqueux - Gisors, sera difficilement envisageable.

Par ailleurs, le **report de trafic fret sur des itinéraires alternatifs à l'axe de référence** (via Serqueux-Gisors ou Amiens Creil) pour rejoindre la Région Centre, **entraînerait des surcoûts d'exploitation importants** compte tenu de l'allongement de temps de parcours et des contraintes de rampe. Le surcoût pour des trajets vers la Beauce est de 1,5 à 2 € par tonne transportée.

Etudes complémentaires post débat public

Dans le cadre des décisions prises à l'issue du débat public, le GPMR, à l'instar des ports de l'axe Seine, souhaite que le maître d'ouvrage prenne en charge une étude globale des capacités disponibles pour les trafics fret, en fonction des options retenues. Ce graphique des circulations fret et des capacités restant disponibles devra comprendre des tracés complets du parcours des trains sur la totalité de la zone couverte Le Havre/Rouen/accès Grande Ceinture, plutôt que des études par tronçon. Ces plans de circulation journaliers pourraient prendre en compte les délais d'insertion des trains de fret en attente entre les trains de voyageurs, ainsi que les périodes de travaux.

Ces études de capacités devront intégrer les aménagements pertinents comme par exemple le contournement complet de Mantes, les travaux sur le groupe VI entre Conflans Sainte-Honorine et Argenteuil.

Le GPMR demande une étude spécifique sur les options de desserte de la rive gauche, précisant les aménagements à prendre en compte dans le cadre du projet LNPN pour le trafic fret.

Résumé du cahier d'acteur

Au regard des ambitions du projet, la LNPN est une infrastructure d'intérêt national majeur qui s'inscrit dans la vision du Grand Paris, de l'Axe Seine et de Seine Gateway. Il s'agit pour le fret ferroviaire en Normandie de :

- augmenter les capacités de fret sur l'axe historique jusqu'à la Grande Ceinture ferroviaire parisienne,
- ouvrir des potentialités d'élargissement de l'hinterland des ports et des activités économiques normandes par le contournement de l'Ile de France, le raccordement au réseau transeuropéen des transports et aux autoroutes ferroviaires.
- ✓ **Concernant l'accès au Réseau Ferré Portuaire de Rouen :**
 - garantir un accès direct au Réseau Ferré Portuaire (via le faisceau « gare Rouen Orléans ») pour les trains de fret soit avec la création de voies dédiées fret au sein de la nouvelle gare d'agglomération sans conflit avec les missions voyageurs ou soit par la rénovation de la tranchée couverte existante,

- sécuriser l'accès au RFP en étudiant la faisabilité en termes d'exploitation d'un second accès au Sud du RFP.
- ✓ **Concernant les gains de capacité fret sur l'axe historique et l'accès à l'hinterland :**
 - adopter une démarche anticipée et concertée pour gérer au mieux les phases de réalisation de la ligne nouvelle,
 - moderniser la section Serqueux-Gisors pour permettre aux trafics ferroviaires du GPM du Havre de s'y reporter et de libérer d'autant l'axe historique,
 - continuer d'étudier les conditions d'amélioration de la desserte ferroviaire entre Rouen et la Beauce,
 - réaliser le contournement de Mantes-la-Jolie pour augmenter la capacité en ligne,
 - garantir un accès suffisant vers la grande ceinture via Mantes-Conflans-Sainte Honorine - Argenteuil.

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)