

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

# Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

## Ports de Paris



### PORTS DE PARIS

Créé en 1970, Ports de Paris a pour mission le développement du trafic fluvial grâce à la création, l'entretien et l'exploitation commerciale de 70 ports en Ile de France. 600 entreprises sont implantées sur ses 1 000 hectares de terrains portuaires assurant 10 000 emplois directs et 60 000 emplois non directs. Chaque année 7 millions de passagers et 80 millions de tonnes de marchandises (tous modes de transports confondus) dont 20 millions de tonnes par voie d'eau transitent par ces ports.

#### 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

Ports de Paris  
2, Quai de Grenelle  
75732 Paris CEDEX 15  
Site : [www.paris-ports.fr](http://www.paris-ports.fr)

### Port Seine Métropole, un projet de plateforme trimodale pour une croissance verte

**Port Seine-Métropole** est un projet d'infrastructure portuaire multimodale (fleuve, rail et route) de nouvelle génération conduit par Ports de Paris en partenariat avec les collectivités locales, les associations et le monde économique, qui pourrait voir le jour à l'horizon 2018-2020.

Le périmètre d'étude de Port Seine-Métropole de 420 ha est placé sur le territoire des villes d'Achères, d'Andrésy, de Conflans-Sainte-Honorine et de Saint-Germain-en-Laye dans le département des Yvelines. Il est idéalement situé à la **Confluence de la Seine et de l'Oise**, prolongeant le futur canal Seine-Nord Europe sur l'**Axe Seine** (Paris - Rouen - Le Havre).

Ce site a été identifié par la consultation internationale du Grand Paris comme l'emplacement propice pour répondre au besoin d'infrastructure logistique de la métropole francilienne.

La plateforme Port Seine Métropole répond à un **besoin économique réel et durable**. Elle permettra la création d'**emplois** aujourd'hui localisés dans les ports d'Europe du Nord.

Port Seine-Métropole répond également aux objectifs du Grenelle de l'Environnement pour le développement des modes de transport alternatifs à la route qui satisfont aux exigences du **développement durable**. Il permettra en effet un **développement de la logistique francilienne fondé sur l'utilisation du fleuve notamment pour les échanges avec les ports maritimes**.

Le projet se veut exemplaire tant sur le plan de la **concertation préalable** que sur celui de l'**insertion environnementale**.

Port Seine-Métropole est ainsi le **projet de la croissance verte**, car il a pour ambition la création de richesses dans le respect de l'environnement et du cadre de vie.



Port Seine-Métropole Un grand projet

Achères · Andrésy · Conflans · St-Germain

## La qualité du raccordement aux réseaux de transport : la condition nécessaire au succès de Port Seine-Métropole

Port Seine-Métropole bénéficie d'une position au **carrefour de deux axes principaux de transport de marchandises** : un Nord-Sud reliant le Benelux à l'Espagne et un Est-Ouest entre la Manche et l'Allemagne, la Suisse et l'Italie.

Des infrastructures performantes raccordant la plateforme aux différents modes de transport seront nécessaires pour atteindre l'ensemble des objectifs fixés au projet.

Le **transport routier**, le plus souple dans ses modes d'organisation, permet les échanges de plus **courte distance**. Les politiques publiques issues du Grenelle de l'Environnement visent à limiter son usage aux flux de marchandises qui ne peuvent être transportés par le fleuve et le fer.

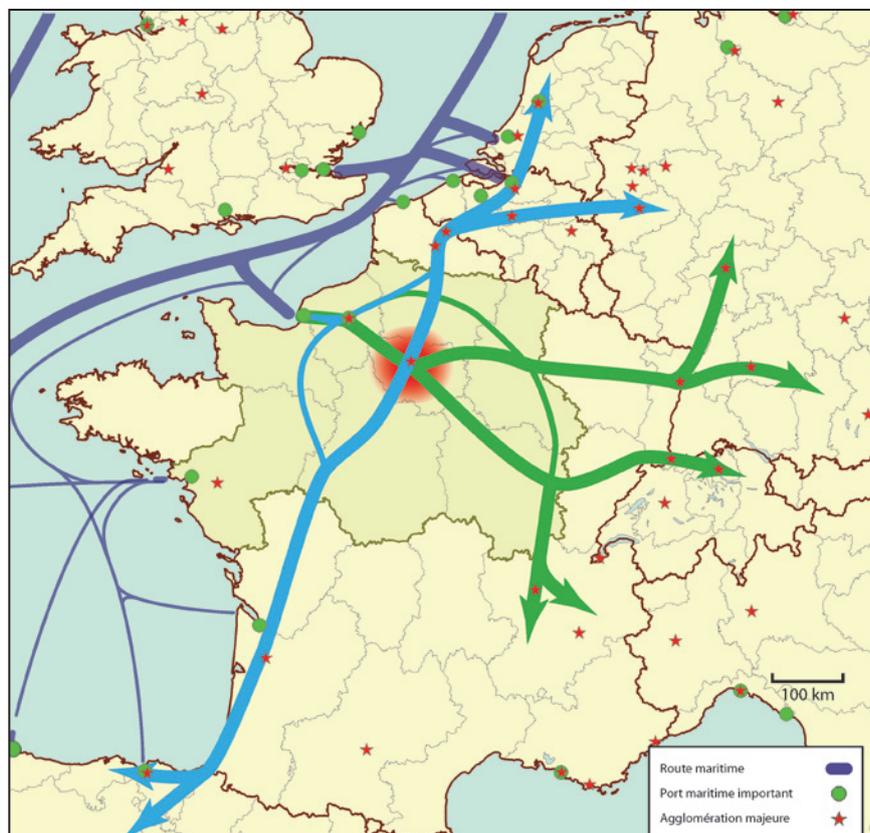
Dans le cas de Port Seine-Métropole, le **transport fluvial à grand gabarit** permettra en premier lieu les **échanges à moindre coût économique et écologique avec les ports normands, la région parisienne** et l'Europe du nord via la liaison Seine Escaut après construction du canal Seine Nord-Europe.

De son côté, le **transport ferroviaire** doit permettre d'**étendre l'hinterland de l'Axe Seine** au-delà des limites du réseau de transport fluvial à grand gabarit. Il est ainsi essentiel pour la réussite du projet, que Port Seine-Métropole soit raccordé au corridor 4 « atlantique » défini au niveau européen (règlement n°913/2010 du Parlement européen et du Conseil relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif).

La connexion de la plateforme au réseau ferré répond à deux des axes principaux de l'**Engagement national pour le fret ferroviaire**, celui de **doubler le transport combiné** et celui de **favoriser la desserte ferroviaire des ports**.

A titre d'exemple, la plateforme multimodale de Bonneuil-sur-Marne qui dispose d'un raccordement direct et non contraint sur la grande ceinture voit croître fortement son activité ferroviaire avec 20 trains par semaine en 2011 et en prévision 35 dès 2014.

Pour la plateforme Port Seine-Métropole, la qualité du raccordement fer signifie d'une part une **liaison efficace avec les ports normands** (Rouen et Le Havre) afin de former sur l'Axe Seine un **système logistique global** et d'autre part un **bon raccordement à la grande ceinture fret de l'Île-de-France** qui permet de **rayonner vers tout le territoire français et les pays limitrophes**.



L'Île-de-France au carrefour de deux axes de transport de marchandises



## L'objectif est de garantir la desserte ferroviaire de Port Seine-Métropole à moyen et long terme

Port Seine-Métropole se situe à proximité de deux lignes ferroviaires Est-Ouest encadrant la Seine, reliées par une section nord-sud traversant le site du projet. Par ailleurs, l'ancien triage d'Achères-Grand-Cormier se trouve à proximité et est actuellement sous-utilisé. La position du site à un tel carrefour ferroviaire présente l'avantage d'un fort potentiel de desserte et l'inconvénient d'un risque de congestion, notamment à travers le développement de lignes voyageurs.

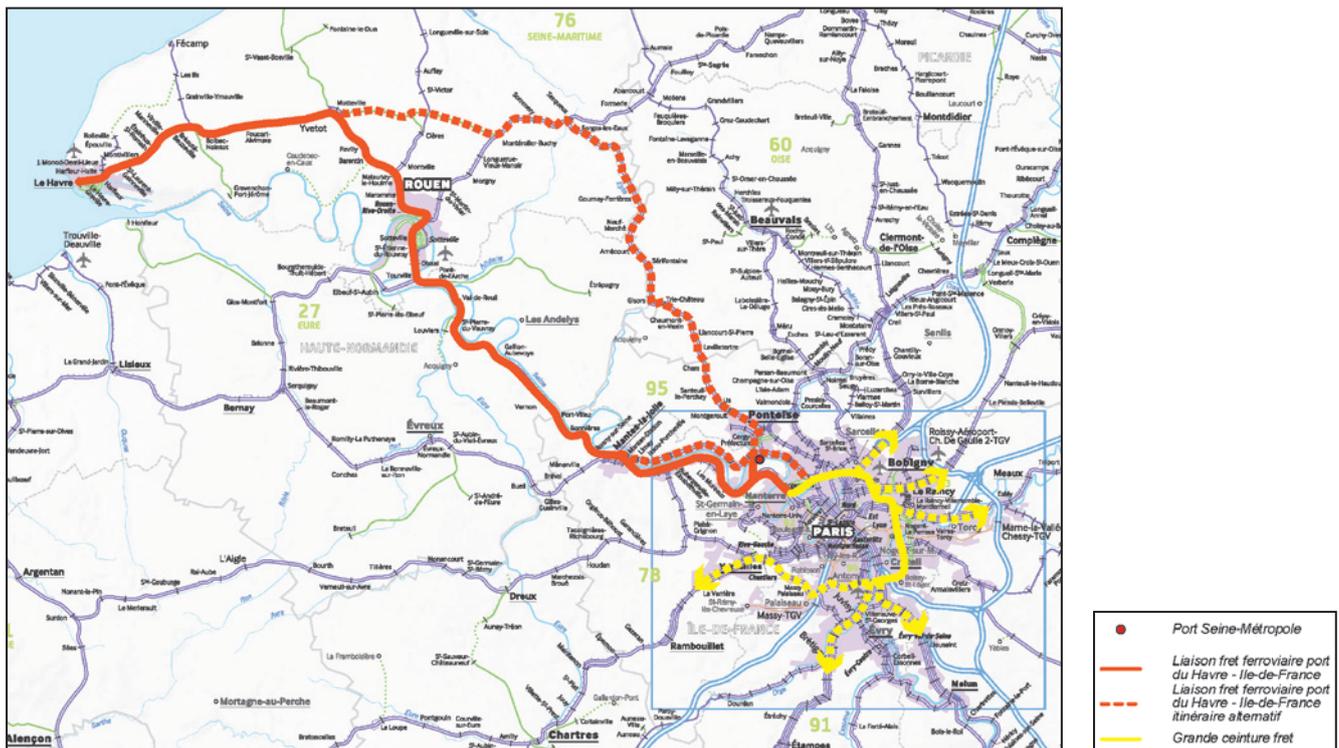
L'arrivée de la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNP), la création d'une gare dite "de la confluence" dans le secteur d'Achères, le prolongement d'EOLE à l'ouest, la réalisation de la Tangentielle Ouest et le renforcement des cadences du RER A vers Cergy-Pontoise sont autant de nouvelles données agissant sur les capacités ferrées du réseau sur lequel sera raccordé Port Seine-Métropole.

Le site d'Achères-Grand-Cormier permet d'une part de recomposer des trains et d'autre part de les stocker dans un but de régulation. La possibilité de gérer et stocker des trains pouvant atteindre 1 000 m de long est inscrite dans la politique fret de RFF, en particulier sur la liaison Le Havre-Paris où pourraient circuler de tels trains. Achères-Grand-Cormier est un des sites en Ile-de-France qui permet par ses dimensions la composition et le stockage de ces trains. Il est essentiel de conserver cette fonctionnalité qui constitue un des atouts du futur Port Seine-Métropole.

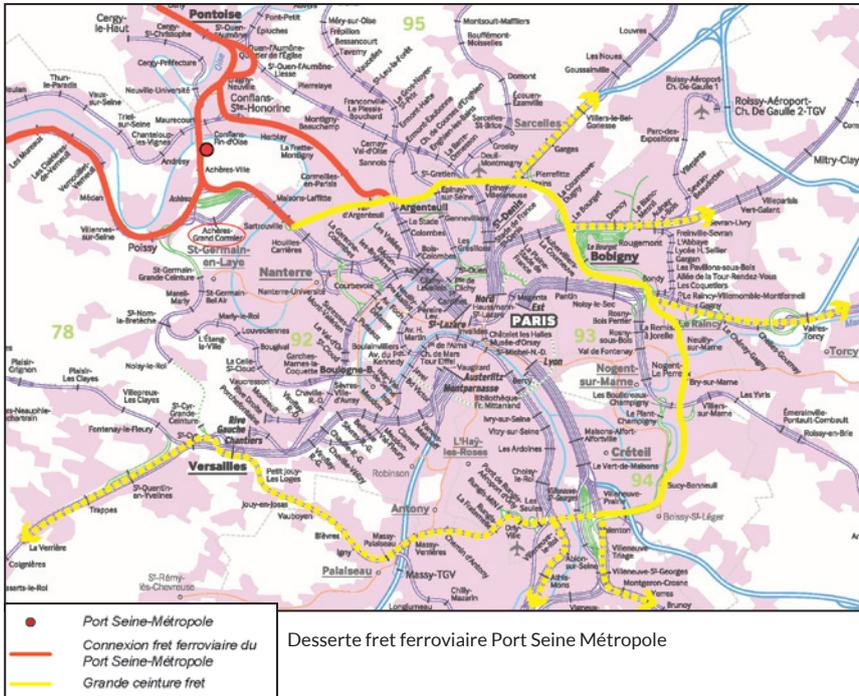
Un raccordement efficace de Port Seine-Métropole à la grande ceinture fret ferroviaire est également vital. Ce raccordement peut se faire par le sud du site, à Sartrouville, en empruntant les voies dites du groupe V. Ces voies étant empruntées notamment par le RER A, le risque est qu'à terme cette desserte bute sur une saturation liée au trafic voyageur. Dans la recherche d'une parfaite robustesse, il est souhaitable que soit également envisagé un raccordement du site d'Achères Grand Cormier, sur lequel s'appuiera la desserte de la plateforme, à la grande ceinture par la rive droite de la Seine, en empruntant la section Conflans-Argenteuil des voies dites du groupe VI.

En outre il convient de veiller à faciliter les échanges de fret ferroviaire entre les ports normands et Port Seine Métropole que ce soit par l'axe Paris-Mantes-Rouen et plus au nord par l'axe Pontoise-Serqueux-Gisors-Le Havre.

Des solutions techniques doivent être trouvées pour garantir ces raccordements et doivent être prises en compte dans la réorganisation ferroviaire de l'axe Seine et du secteur de la Confluence en particulier.



Liaison entre les ports normands et la grande ceinture fret de l'Ile-de-France



## Conclusion

Le projet Port Seine-Métropole, sur le territoire du Grand Paris de la Confluence Seine-Oise est impacté dans sa desserte par plusieurs projets ferrés, dont celui de la LNP. Le projet LNP propose l'hypothèse de la « gare Confluence », dont une implantation potentielle est située sur l'ancienne gare de triage d'Achères Grand-Cormier, par ailleurs élément essentiel dans la desserte de Port Seine Métropole.

Dans le cadre des décisions post débat public, les études doivent être étendues à la réorganisation ferroviaire du secteur Confluence, en cohérence avec les enjeux du fret de l'axe Seine à moyen et long terme.

## Résumé du cahier d'acteur

Les ports du Havre, de Rouen et de Paris travaillent de façon coordonnée au renforcement de la compétitivité française par le développement de l'Axe Seine. De leur côté, les chargeurs et les logisticiens expriment une demande forte de disposer d'une offre ferroviaire performante et fondent leur choix en conséquence. La qualité de l'offre ferroviaire actuelle et future depuis et vers les ports est ainsi un élément fondamental de leur compétitivité qu'il convient de garantir à court, moyen et long terme.

En particulier, Ports de Paris porte le projet Port Seine-Métropole de création d'une nouvelle plateforme trimodale sur un des 10 pôles de développement du Grand Paris, la Confluence Seine-Oise, face au débouché de l'Oise prolongement du canal Seine-Nord Europe. La réussite de ce projet sera fortement conditionnée par la qualité de son accessibilité ferroviaire.

Il apparaît que la réalisation de la LNP contribuera à l'augmentation des capacités disponibles sur le réseau existant et facilitera le raccordement du port à la grande ceinture d'un côté et vers les ports de Rouen et du Havre de l'autre.

Plus globalement, la qualité du raccordement au réseau ferré national et au-delà au corridor européen n°4 « atlantique », tant en liaison avec les ports normands pour former un système logistique global, que vers la grande ceinture fret de l'Ile-de-France pour rayonner vers tout le territoire français et les pays limitrophes, est une condition fondamentale du succès de Port Seine-Métropole.

L'autout qui constitue l'ancien triage d'Achères Grand Cormier à proximité de Port Seine Métropole doit en outre être valorisé pour gérer, stocker et composer des trains pouvant atteindre 1 000 m. En cas d'une évolution du site pour développer de nouveaux trafics de voyageurs cette fonction essentielle pour le développement du fret doit être préservée.

Des solutions techniques doivent ainsi être proposées par RFF pour garantir ces raccordements et prises en compte dans l'aménagement du secteur Confluence en lien avec le projet LNP.

**CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie**

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

[www.debatpublic-lnpn.org](http://www.debatpublic-lnpn.org)

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)