



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



Intervention de Philippe DEISS - Directeur du Grand Port Maritime de Rouen

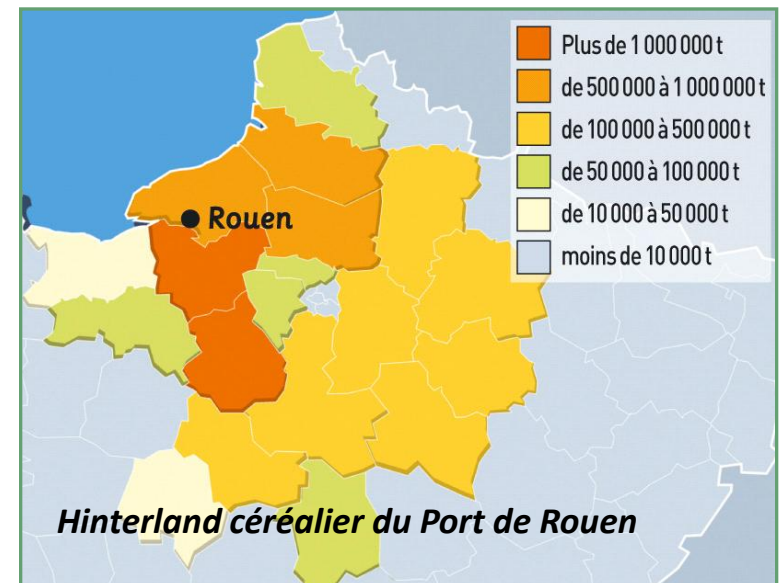
Poids économique des 3 ports : Le Havre – Rouen - Paris

☐ Synthèse des 3 ports

- 40 000 emplois directs (120 000 emplois directs et indirects probables)
- 127 millions de tonnes traités (maritime + fluvial)
- 1,2 milliards d'euros d'investissements sur 4/5 ans

☐ Port de Rouen

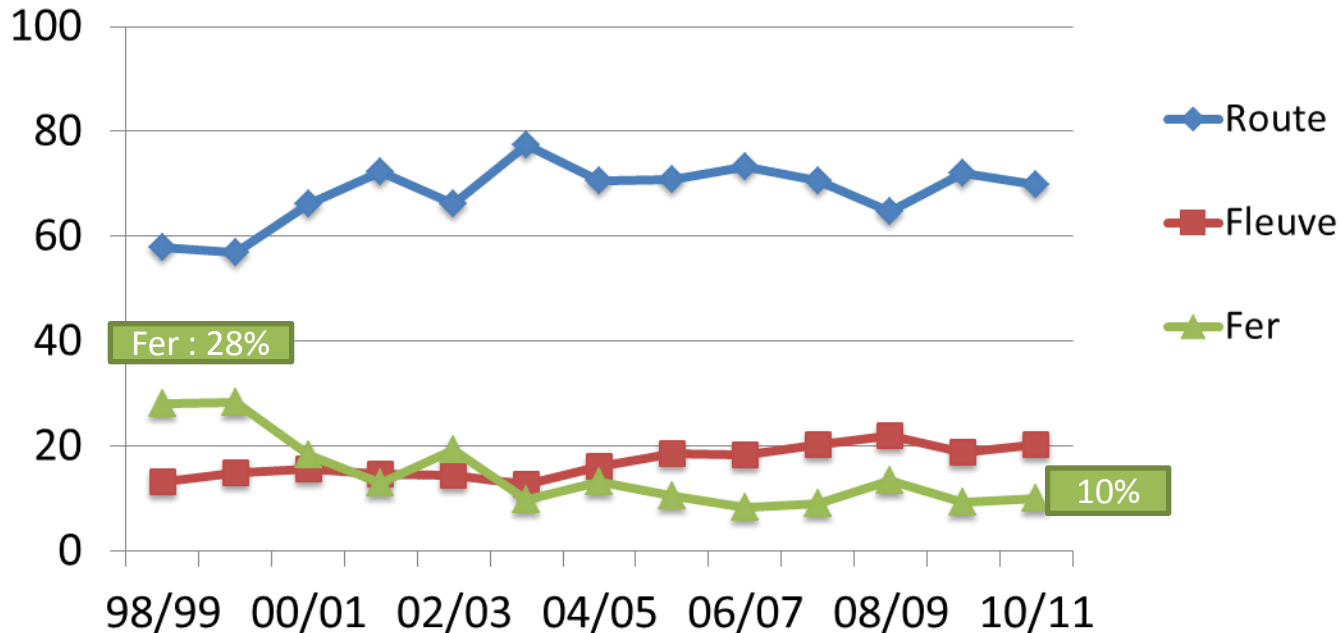
- Hinterland > 22 millions d'habitants
- 20 000 emplois directs et indirects
- Valeur ajoutée : 1,6 Mds d'€



Evolution du trafic fret ferroviaire

- ❑ Rouen et Le Havre : 6,4 Mt en 2008 à 5,4 Mt en 2010.
- ❑ Rouen : 2,8 Mt en 2008 à 2,2 Mt en 2010 (-23%) à l'image de la tendance fret nationale.(Rouen : 6Mt en 1999)

Préacheminement des céréales au Port de Rouen



Raisons du déclin du fret ferroviaire

❑ Côté offre de service :

- Manque de sillons fret sur l'axe historique Le Havre – Rouen – Paris sur lequel transite **80%** des trafics ferroviaires
- Difficulté d'insertion sur la Grande Ceinture parisienne
- Dégradation de la qualité des services ferroviaires (abandon du wagon isolé,...)
- Délaissement du réseau capillaire : arrêt de l'activité ferroviaire pour certains chargeurs de l'hinterland
- Arrêt du chantier CNC à Sotteville ➡ arrêt des trafics conteneurs (exemple de Strasbourg : 2500 evp)

❑ Côté demande de service :

- Evolution structurelle de certains marchés : fermeture de centrales pour le charbon, restructuration de filières au niveau international pour la farine ...
- Forte compétitivité du mode routier en termes de flexibilité, fiabilité et de prix

Besoin de sillons et Hinterland

- ❑ A horizon 2020 / 2030, le besoin de sillons des 2 ports (GPMH +GPMR) est de **70 à 75 trains par jour** (deux sens confondus) dont **25 à 35 / jr pour le GPMR**.

- ❑ Au niveau de l'hinterland, les besoins de sillons se situent :
 - *sur l'axe historique* qui concerne **80% des trafics ferroviaires portuaires** (origine-destination et transit par l'Île de France notamment vers la Beauce pour les céréales et les engrais),
 - *vers le Nord et l'Est* pour les trafics métallurgiques, les ciments, les produits chimiques et les trafics agroalimentaires,
 - *vers l'Ouest* (les produits agricoles et engrais)
 - *vers le Sud* pour les conteneurs et marchandises diverses.



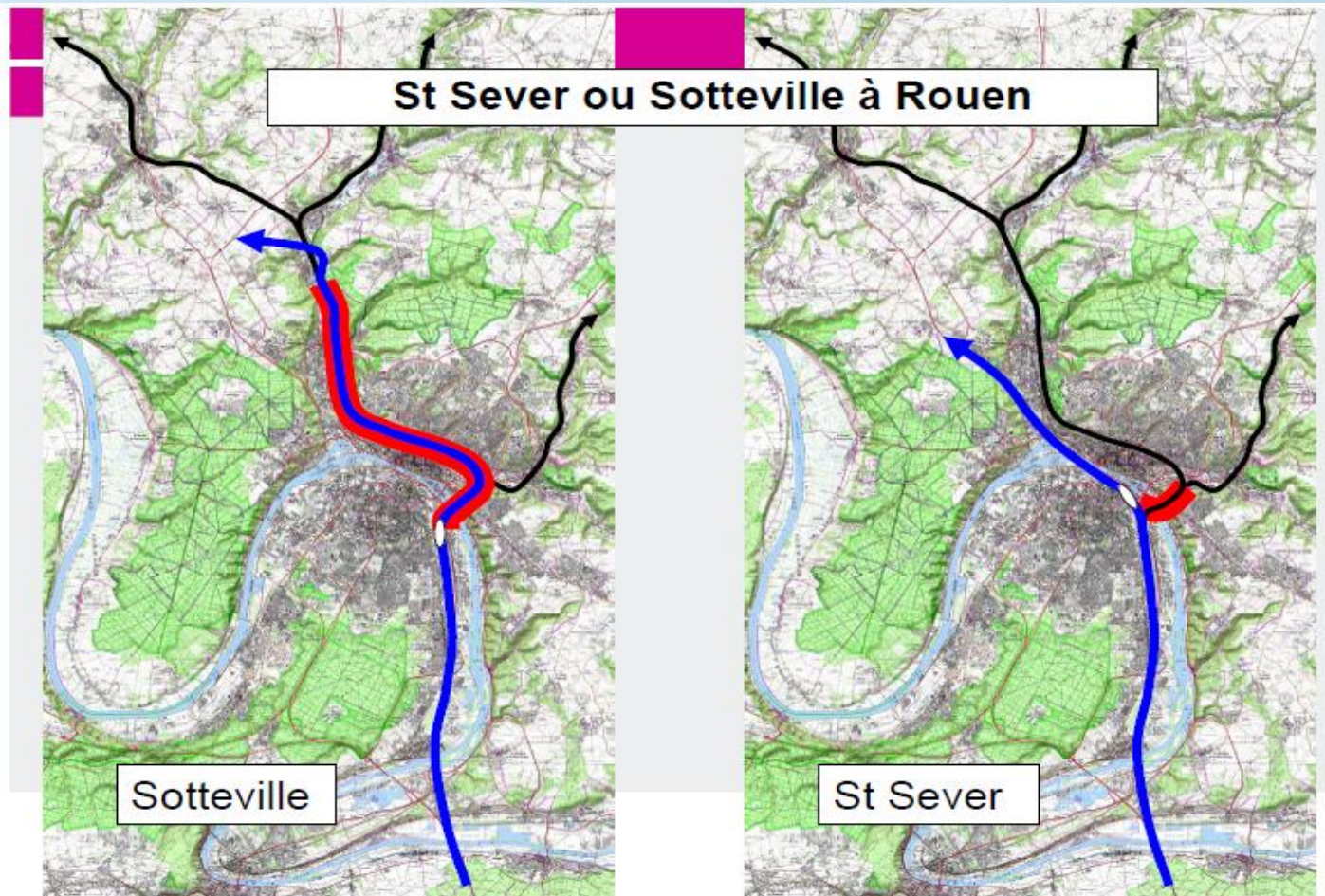
Attentes du port de Rouen dans le cadre du projet LNPN

- ❑ **Augmenter les capacités de fret sur l'axe historique jusqu'à la Grande Ceinture Parisienne:**
 - réalisation de la LNPN pour augmenter les capacités sur l'axe historique
 - modernisation de Serqueux-Gisors pour permettre au trafic fret havrais de s'y reporter
 - autres aménagements nécessaires (contournement de Mantes, travaux entre Conflans et Argenteuil,...)

- ❑ **Adopter une démarche anticipée et concertée pour gérer au mieux les phases de réalisation:** risque de saturation entre Rouen et Mantes si 1^{ère} phase limitée à Paris-Mantes et à la traversée de Rouen.

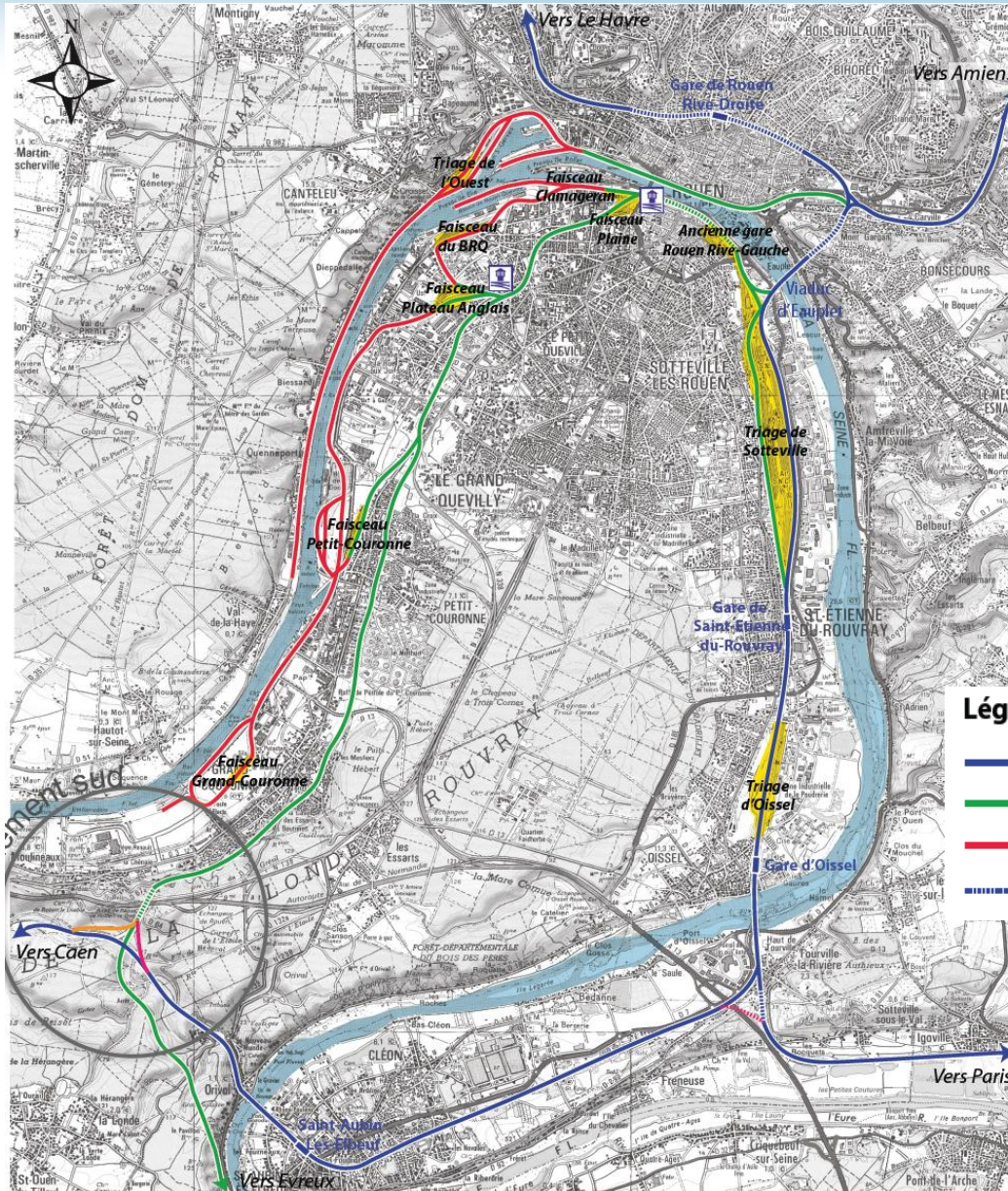
- ❑ **Maintenir l'accès au Réseau Ferré Portuaire :**
 - conserver un accès direct au Réseau Ferré Portuaire via la gare Rouen Orléans avec la **création de voies ferrées dédiées fret au sein de la nouvelle gare d'agglomération ou la rénovation de la tranchée couverte existante**
 - sécuriser l'accès ferroviaire de la zone industrialo-portuaire de Rouen en étudiant la faisabilité **d'un accès ferroviaire au Sud au RFP**

« Accès au RFP de la rive droite »



- Favorable au positionnement de la nouvelle gare à Saint Sever avec le tunnel sous fluvial afin de limiter la saturation du viaduc d'Eauplet en heures de pointe

« Accès Sud au RFP de la rive gauche »



Légende :

- | | | | |
|---|--------------------|---|-----------------------------------|
|  | RFN mixte |  | Voie à créer (raccordement ouest) |
|  | RFN dédié Fret |  | Voie à créer (raccordement est) |
|  | RFP |  | Gare voyageurs |
|  | Tunnel ferroviaire |  | Principaux faisceaux ou triages |



Autres points de blocage à lever

- ❑ **Gestion des plages de maintenance sur l'axe historique de 2013 à 2017 :**
 - réduction des fenêtres de circulation pour le fret
 - surcoût économique des itinéraires alternatifs (Serqueux- Gisors et Amiens-Creil) vers la Beauce
- ❑ Avoir une vision globale des capacités de fret à l'échelle de l'Axe Seine