

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Grand Port Maritime du Havre



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

Grand Port Maritime du Havre
Terre Plein de la Barre
76067 Le Havre
Site : www.havre-port.fr

Des capacités en plus sur le réseau ferré existant pour les ports de l'axe Seine

Le projet du port Havre fixe des ambitions fortes sur quatre activités stratégiques : le trafic des conteneurs, la logistique associée (doubler l'activité des entrepôts logistiques havrais), les vrac liquides (chimie, pétrochimie, énergies) et les automobiles (import et offre de service en direction des sites implantés le long de la Seine).

Pour tous ces secteurs, les chargeurs et les logisticiens expriment désormais une demande très forte de disposer d'une offre ferroviaire pour qualifier un port pour le passage de leurs marchandises. Le trafic fret ferroviaire, aussi bien au Havre qu'à Rouen, rencontre de plus en plus de difficultés pour obtenir des sillons convenables. Cette dégradation est due à la fois à la croissance de l'occupation des sillons pour les voyageurs et par l'augmentation des plages d'interdiction de la circulation ferroviaire pour réaliser les travaux.

Les prévisions raisonnables de croissance des trafics des ports conduisent à passer aujourd'hui de 50 trains par jour pour les deux ports 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.

Ce trafic fret implique d'une part la remise en service et la modernisation de l'axe Gisors-Serqueux, d'autre part, l'augmentation des capacités disponibles pour le fret sur Mantes-Rouen et enfin la réalisation d'un deuxième franchissement à Rouen. Les scénarios A et B, ou leur variante, contribuent fortement à cet objectif. Dans le cadre des décisions post débat public, les ports de l'axe Seine souhaitent la réalisation d'études globales de capacité pour le fret, avec la prise en compte des aménagements complémentaires adaptés (contournement complet de Mantes par exemple).



Une offre ferroviaire à développer en réponse aux attentes des acteurs économiques et à la progression des trafics

1. Les attentes des chargeurs : une demande forte pour les transports massifiés

Les vrais décideurs pour le choix du port de passage des marchandises se situent au niveau des armements et des logisticiens mondiaux. Leur demande concernant les modes massifiés est maintenant très claire et très forte : il faut pour choisir un port que celui-ci dispose d'une offre ferroviaire et fluviale importante, fiable, avec plusieurs acteurs en concurrence.

Les ports de l'Axe Seine doivent mener des efforts importants pour se rapprocher des niveaux de trafics massifiés des ports concurrents, dont la part massifiée dépasse 40% en moyenne. L'objectif est de passer d'une part modale actuelle de 15 % à plus de 25 % à l'horizon 2025 (voir cartes ci-dessous).

2. Une demande en services ferroviaires en progression de 50% d'ici 2025 pour les ports de Rouen et du Havre

Les trains des deux ports utilisent conjointement le même réseau ce qui fait converger les attentes des ports de l'axe Seine pour répondre aux spécificités de chacun.

Le trafic ferroviaire actuel des deux ports et de leur zone industrielle respective correspond à une cinquantaine de trains par jour pour les deux sens de circulation confondus.

A l'horizon 2020 / 2030, les conclusions d'une étude commune entre les deux ports et RFF montrent qu'il faudra acheminer entre 70 et 75 trains par jour, deux sens confondus (40 à 50 trains pour Le Havre, 25 à 35 pour Rouen). Cette croissance provient d'une augmentation forte des trafics ferroviaires et d'un meilleur chargement de chaque train. Cette meilleure productivité permet de diminuer le nombre de trains nécessaires pour un trafic donné, facilitant ainsi l'insertion du fret sur le réseau (voir cartes ci-dessous).

Une partie significative de ces trafics doit pouvoir circuler de jour, au moins sur une partie de leur parcours.

Cette étude a également souligné que l'axe principal de ces trafics restait majoritairement orienté vers l'Île de France et au-delà. Il est donc nécessaire de disposer des capacités suffisantes sur le réseau existant pour acheminer plus de 70 trains par jour à l'horizon de la LNPN.

La géographie des trafics montre que l'axe principal reste le passage par la région parisienne (voir cartes ci-dessous).

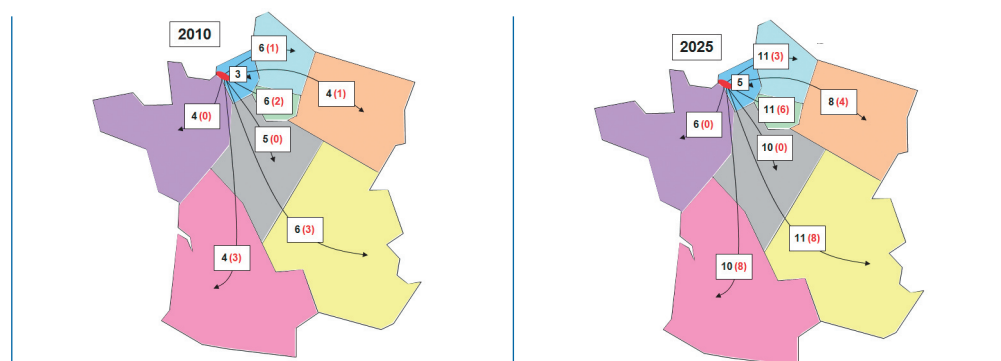
3. Les difficultés croissantes pour disposer de sillons corrects pour le fret

Les entreprises ferroviaires rencontrent déjà des difficultés importantes pour obtenir de nouveaux sillons pour le développement des trafics, voire pour le maintien de trafics existants. Ceci concerne aussi bien le positionnement horaire que sur la durée totale du trajet (les trains de fret sont fréquemment « garés » pendant leurs parcours pour être « doublés » par les trains de voyageurs, conduisant ainsi à des temps de parcours trop consommateurs de ressources).

Cette situation se dégrade de manière continue pour plusieurs raisons : l'augmentation du nombre de trains de voyageurs et leur cadencement, le volume croissant de travaux sur la ligne existante et enfin l'augmentation de la durée des fermetures de lignes pour réaliser les travaux (cette nouvelle méthode de RFF permet de réduire les coûts de maintenance, mais dégrade le tracé des trains de fret).

Dans ce contexte, certains trafics ne sont pas effectués par le mode ferroviaire à cause de la non-disponibilité des sillons. Le transport combiné qui se présente comme la source de développement la plus importante pour le port du Havre est largement sensible à la qualité des sillons. Le niveau du transport combiné actuel stagne en partie du fait de la mauvaise qualité des sillons.

Nombre de trains par jour pour les deux ports, dans les deux sens, en 2010 et 2025.
Le nombre de trains du transport combiné apparaît en rouge.





Position du port du Havre sur la LNPN

4. Le Havre accessible aux décideurs internationaux

Le temps de trajet actuel élimine notamment Le Havre des lieux de rencontre pour les décideurs. Cela présente un obstacle à notre développement. Un temps de trajet notablement différent des deux heures actuelles peut changer cette situation.

5. LNPN, une partie importante de la solution aux besoins du fret

Les ports de Rouen et du Havre considèrent conjointement que la LNPN peut contribuer de manière structurante à l'augmentation de la capacité de l'infrastructure nécessaire au développement des trafics ferroviaires de fret. Cette question devient prioritaire pour le développement économique de leurs clients et de l'Axe Seine.

L'aménagement de l'itinéraire Gisors-Serqueux, après la première étape de rénovation, permettra de prendre en charge une part importante des trafics du Havre à condition que la grande majorité des trafics de Rouen puisse circuler via Rouen-Mantes et accéder ensuite à la Grande Ceinture. La réalisation de la LNPN, notamment avec les scénarios A, B, ou leur variante, répond à cet objectif. Dans le cadre des décisions postérieures au débat public, les ports de l'axe Seine souhaitent que soient intégrés dans les études d'approfondissement ultérieur les points évoqués ci-après.

Quelles actions pour améliorer les capacités disponibles en faveur des trains de fret

6. Gisors-Serqueux

Pour l'itinéraire passant par Gisors-Serqueux, après la rénovation en cours, l'objectif strictement minimal est de disposer d'une amélioration de la signalisation et du raccordement direct à Serqueux.

Avec ce premier niveau d'aménagement, la majeure partie des besoins du GPMH pourra être satisfaite, même si une partie limitée des trafics havrais devra continuer à passer par Mantes-Rouen.

En revanche, pour les trafics du port de Rouen, cet itinéraire Gisors-Serqueux servira principalement de détournement lors de travaux. En effet, l'itinéraire principal des zones industrielles de Rouen reste l'axe historique par Mantes :

- Le trajet serait trop allongé ;
- Les rampes de Rouen à Serqueux limitent le tonnage des trains ;
- La capacité globale de l'axe est insuffisante pour les trafics des deux ports.

7. Le deuxième franchissement à Rouen

Sans se prononcer sur le choix d'une gare à Rouen (Saint Sever pose plus de problèmes pour le fret que Sotteville), les deux ports considèrent que les trains de fret du Havre passant par Rouen ajoutés aux trains desservant la rive droite de Rouen ne pourraient plus circuler correctement si le franchissement actuel de la Seine (viaduc d'Eauplet) restait le seul point de passage.

8. Une capacité potentiellement insuffisante de l'axe Mantes Rouen

Au cours des réunions du débat public, certains acteurs évoquent explicitement l'hypothèse d'un phasage des travaux, avec par exemple une première étape entre Paris et Mantes et l'aménagement d'une nouvelle gare à Rouen.

Les ports de Rouen et du Havre tiennent à souligner la grande difficulté qui pourrait résulter de la non réalisation de la branche Mantes-Oissel de la ligne nouvelle quelle que soit l'option de tracé.

Une partie significative des trafics rouennais pourrait ne pas trouver une place sur le segment Rouen-Mantes et viendrait concurrencer les trafics du Havre sur Gisors-Serqueux.

Carte de l'itinéraire Gisors-Serqueux





9. Des études post débat public pour les capacités fret sur les parcours Normandie Grande Ceinture

Dans le cadre des décisions prises à l'issue du débat public, les ports souhaitent 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.

Des aménagements complémentaires pour améliorer les capacités réellement disponibles pour le fret ou pour apporter davantage de fluidité sont à prendre en compte dans le cadre de ces études :

- Le contournement de Mantes jusqu'à l'itinéraire actuel vers Rouen ;

- Le raccordement sud pour les trafics de la rive gauche de Rouen sur la ligne Oissel Serquigny ou une voie unique dédiée fret pour traverser la nouvelle gare de Saint Sever ;
- Un accès suffisant vers la Grande Ceinture par Mantes, Conflans Sainte-Honorine, Argenteuil.

Conclusion

La réalisation de la LNPN contribue fortement à l'augmentation des capacités disponibles sur le réseau existant pour le développement du fret ferroviaire. En plus de la modernisation de l'axe Gisors-Serqueux, les ports de Rouen et du Havre expriment fortement, pour répondre à l'attente de leurs clients, le besoin de disposer d'une capacité fret suffisante sur le réseau ferré existant entre l'Île de France, Mantes et Rouen.

Résumé du cahier d'acteur

Les trafics ferroviaires des ports de Rouen et du Havre, dont les trains circulent sur le même réseau, vont connaître une croissance significative, liée à la demande forte des chargeurs et des logisticiens et à l'existence de nouvelles offres de transport par lots par les nouveaux entrants. Cette croissance du mode ferroviaire conduira à une augmentation du nombre de trains quotidiens sur le réseau de 50 trains, aujourd'hui, à 75 trains à l'horizon de la LNPN, en intégrant un meilleur taux de remplissage.

A ce jour, le réseau existant n'offre pas de conditions suffisantes pour la bonne circulation des trains et pour le développement des trafics. Cette situation déjà difficile a tendance à se dégrader.

La modernisation de l'itinéraire Gisors-Serqueux apportera une part importante de la capacité utile pour les trafics havrais, mais ne convient pas pour traiter les trafics rouennais et le solde des trafics havrais qui continueront de passer par Mantes-Rouen. La réalisation de la LNPN, notamment avec les scénarios A, B, ou leur variante, répond à cet objectif.

Les ports de Rouen et du Havre souhaitent que le maître d'ouvrage, dans le cadre des décisions prises après le débat public, les associe à une étude globale des capacités disponibles pour les trafics fret, en intégrant des aménagements nécessaires pour les sillons fret et leur fluidité. Ce graphique des circulations fret et des capacités restant disponibles devrait porter sur la totalité de la zone Le Havre/Rouen/accès Grande Ceinture.

Dans ce contexte, la réalisation de la LNPN contribuera indiscutablement à l'augmentation des capacités disponibles sur le réseau existant pour le développement du fret ferroviaire. En plus de la modernisation de l'axe Gisors-Serqueux, les ports de Rouen et du Havre expriment fortement, pour répondre à l'attente de leurs clients, le besoin de disposer d'une capacité fret suffisante sur le réseau ferré existant entre l'Île de France, Mantes et Rouen.

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)