
Contribution en vue de l'enquête publique sur la modernisation de Serqueux- Gisors

CESER de Normandie

Avril 2016

**CONSEIL ÉCONOMIQUE
SOCIAL ET
ENVIRONNEMENTAL
REGIONAL DE
NORMANDIE**



Synthèse

Le CESER de Normandie **affirme son soutien** au projet de modernisation du tronçon Serqueux-Gisors. Les objectifs de massification du transport de marchandises, de même qu'une meilleure connexion entre les ports du Havre et de Rouen et leur hinterland naturel (le Bassin parisien) plaident en faveur de la réalisation du projet. La saturation de la liaison ferroviaire historique Le Havre-Rouen-Paris impose en effet de dégager un itinéraire alternatif pour la circulation des trains de fret. Une fois modernisé, l'axe devrait permettre de sécuriser et d'augmenter les trafics ferroviaires acheminés depuis/vers les grands ports maritimes normands. L'itinéraire pourrait aussi servir de contournement pour les trains de voyageurs entre Rouen et Paris en cas d'indisponibilité de l'axe historique.

Le CESER formule **cinq recommandations** à l'attention des financeurs ou du maître d'ouvrage, qu'il souhaite faire connaître dans le cadre de l'enquête publique :

- ▶ la connaissance des origines/destinations des flux transportés mériterait d'être précisée ;
- ▶ une articulation avec la réflexion en cours en Ile-de-France sur la recherche de sites pour de nouvelles plateformes de transport combiné serait opportune ;
- ▶ il conviendrait que le Conseil régional affecte au projet des ressources financières dédiées pour ne pas puiser dans les fonds provisionnés pour la LNPN ;
- ▶ une mission d'étude pourrait être conduite sur la partie francilienne de l'itinéraire pour sécuriser le passage des trains entre Conflans et Argenteuil ; en fonction des résultats, des aménagements et des investissements seront à programmer ;
- ▶ les pouvoirs publics doivent renforcer le dialogue avec les communes traversées et les riverains, tout en proposant des mesures permettant d'atténuer davantage les nuisances.

La situation du fret ferroviaire en Normandie

1) L'enjeu de la desserte portuaire

Dans une région normande marquée par une intense activité portuaire, industrielle et agricole, la question de l'organisation des flux de transports est déterminante pour l'attractivité du territoire. En creux : le développement des moyens d'évacuation du fret traité dans les ports vers l'hinterland, qui permettrait à la France d'améliorer son positionnement au cœur d'une économie mondialisée, où près de 80% des flux de marchandises transitent par la mer et où la taille des navires ne cesse d'augmenter. Le projet s'inscrit aussi dans la lignée des objectifs de la loi Grenelle 2, qui préconise de faire progresser la part modale du fret non-routier de 14% à 25% à l'horizon 2022.

Les échanges des ports normands s'effectuent dans une compétition permanente avec les autres ports européens, notamment ceux de la rangée nord. HAROPA est ainsi en concurrence directe avec Zeebrugge, Anvers, Rotterdam ou Hambourg, dont les résultats en termes de massification des flux sont notoirement meilleurs que ceux de Rouen et du Havre, garantissant ainsi aux compagnies maritimes, aux logisticiens et aux entreprises un acheminement des biens de qualité (voir annexe 1). Les résultats d'HAROPA en matière de multimodalité sont pourtant globalement corrects : la part modale du fret non-routier atteint 33% pour le port du Havre et 22,6% pour le port de Rouen¹. Mais sur certains trafics en croissance, les performances des modes massifiés restent insuffisantes. Ainsi, seulement 16% du trafic conteneur d'HAROPA transite par le fer ou le fleuve.

Dans ces conditions, l'amélioration des liaisons de fret ferroviaires entre la Normandie et le principal bassin de consommation en Europe, l'Ile-de-France, est un enjeu prioritaire. La modernisation de Serqueux-Gisors s'inscrit dans cette perspective, et c'est pour cette raison que le CESER de Normandie lui apporte son soutien plein et entier.

2) Itinéraires et trafics

Plusieurs grandes routes ferroviaires existent en Normandie, à destination quasi exclusive des ports :

- l'axe Le Havre – Rouen – Mantes-la-Jolie – Ile-de-France : il supporterait plus des 2/3 du trafic ferroviaire généré par les ports du Havre et de Rouen ;
- l'axe Le Havre – Amiens – Douai permet la desserte directe de l'Est de la France et de l'Europe, aussi possible en passant par l'Ile-de-France ; cet axe reste peu utilisé dans la mesure où la section Amiens-Chalons n'est pas électrifiée ;
- pour rallier le Sud-Ouest et le Centre, les trains empruntent l'itinéraire principal jusqu'à la grande ceinture de l'Ile-de-France, qu'ils contournent par Valenton et

¹ Résultats calculés sur l'ensemble des trafics susceptibles de pré- ou de post- acheminement (source : ministère des transports).

l'itinéraire Sud, ou bien sortent de l'itinéraire principal à Epônes-Mézières (peu après Mantes) pour descendre vers Chartres via Plaisir-Grignon ;

- vers l'Ouest, la liaison Mezidon – Alençon – Le Mans – Tours (non-électrifiée).

Le fret des ports normands peut être acheminé en région parisienne par deux itinéraires (voir annexe 2), aujourd'hui saturés :

- l'itinéraire historique Le Havre – Valenton, qui peut accueillir jusqu'à 32 trains par jour dans les deux sens² ;
- l'itinéraire Le Havre – Amiens – Creil – Valenton, qui peut accueillir jusqu'à 24 trains par jour dans les deux sens³.

La connaissance des trafics sur l'axe est imparfaite. Selon SNCF Réseau, le trafic ferroviaire sur l'itinéraire Le Havre-Rouen-Paris est passé d'un trafic compris entre 45 et 65 trains fret par jour en 2004 à un trafic compris entre 25 et 40 trains fret par jour (deux sens confondus) en 2013⁴. Cette diminution de l'offre a pour origine un trafic de voyageurs en augmentation ainsi que des travaux de maintenance lourde sur le même itinéraire.

Selon HAROPA, les circulations de fret ferroviaire en Vallée de Seine représentent une centaine de trains réguliers hebdomadaires. Les ports génèrent la grande majorité de ces trafics (voir tableau ci-dessous).

Moyenne des circulations ferroviaires portuaires en 2013 (source HAROPA)	
Port du Havre	Port de Rouen
86 trains par semaine (dont 62 passant par l'Ile-de-France) <ul style="list-style-type: none">- 46 passent par l'axe historique (dont 20 pour du combiné)- 40 empruntent l'axe Amiens-Creil (dont 6 pour du combiné)	<ul style="list-style-type: none">- 50 trains par semaine de/vers le port de Rouen, dont 28 sur l'axe Seine- 20 trains par semaine de/vers Notre-Dame-de-Gravenchon, dont 10 de/vers l'Ile-de-France

La modernisation de Serqueux-Gisors permettrait de faire passer le nombre de services ferroviaires disponibles toute l'année entre les ports du Havre, de Rouen et l'Ile-de-France de 16 trains fret par jour à 42 trains fret par jour (deux sens confondus).

3) Les travaux et la modernisation du réseau

Plusieurs travaux d'infrastructures ont été réalisés ou sont en cours pour offrir plus de sillons au fret ferroviaire :

- un itinéraire alternatif à l'axe historique Le Havre-Rouen-Paris est en voie de finalisation. Le tronçon Motteville – Montérolier-Buchy a été ré-ouvert en 2008, après des travaux d'aménagement (renouvellement de la voie et du ballast – électrification) ; l'itinéraire de contournement ne sera complet que lorsque la modernisation du tronçon Serqueux-Gisors aura été achevée (en 2019 selon SNCF Réseau). Ce dernier est aujourd'hui en service pour des trains voyageurs, mais son opérationnalité pour le fret

² Cet axe est aujourd'hui largement occupé par les circulations voyageurs. Les circulations marchandises ne bénéficient que de 10 à 20% de l'ensemble des circulations sur cet axe.

³ Cet axe est saturé entre Creil et Paris dans la journée.

⁴ Dossier d'enquête publique, Notice explicative et appréciation sommaire des dépenses (partie I, pièce C)

est conditionnée, notamment, à son électrification et à la mise en place d'un raccord en gare de Serqueux pour éviter les rebroussements (voir annexe 3) ; une fois modernisé, l'itinéraire pourra accueillir 25 trains de fret au maximum chaque jour (12 dans un sens, 13 dans l'autre) ; le trafic réel dépendra des besoins des entreprises ferroviaires de transport de marchandises qui desservent le port du Havre ; d'après SNCF Réseau, la modernisation de cet axe devrait permettre de répondre aux besoins du GPMH jusqu'en 2025 environ⁵ ;

- indirectement, le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie comporte parmi ses fonctionnalités la mise à disposition de sillons supplémentaires pour le fret, en libérant l'itinéraire historique des liaisons voyageurs longues distances ;
- des investissements récents sont spécifiquement portuaires. Ainsi au Havre, 80 millions d'euros ont été dépensés pour le fret (incluant le raccordement de la Brèque).

D'autres travaux ne sont encore qu'à l'état de projet :

- l'électrification du tronçon Amiens-Chalons (inscrite dans les « études » de l'Engagement national pour le fret ferroviaire) ;
- l'électrification du tronçon Mézidon-Tours (inscrite dans le projet « Maillon Ouest » porté par la C8) ;
- la liaison Rouen-Evreux-Dreux-Chartres (aujourd'hui fermée à la circulation, mais inscrite au CPER Centre 2007-2013 pour la liaison Chartres-Orléans) ;
- le raccordement sud du port de Rouen, permettant d'éviter la future gare Saint-Sever (des études de faisabilité sont en cours).

Une fois réalisés, l'ensemble de ces travaux permettront à la Normandie de disposer d'un maillage ferroviaire satisfaisant, permettant un report modal de grande ampleur dans les acheminements de/vers les grands ports maritimes.

Des recommandations pour améliorer l'efficacité et l'acceptabilité du projet

Le Bassin parisien constitue le marché principal des ports de la Basse-Seine. Il convient donc de tout mettre en œuvre pour faciliter les liaisons ferroviaires. Le projet de modernisation du tronçon entre Serqueux et Gisors en est l'outil principal, puisqu'il permet de contourner l'itinéraire historique, aujourd'hui saturé, pour rejoindre la grande ceinture parisienne.

De manière générale, le CESER considère que toute action permettant un débouché supplémentaire vers un mode massifié est positive. Néanmoins, les investissements concédés par les acteurs publics imposent que des réponses plus précises soient apportées à certaines questions⁶.

⁵ Par ailleurs, le dossier d'enquête publique indique que la ligne pourrait être utilisée par les trains de voyageurs entre Rouen et Paris en cas de travaux sur l'axe historique.

⁶ Le CGI précise « qu'en dépit des incertitudes du dossier, et même du risque non-négligeable que la rentabilité du projet soit nulle, voire négative, l'équipe de contre-expertise considère que le projet doit être réalisé le plus rapidement possible ».

- ▶ Il en va ainsi des prévisions de trafic qui justifient les aménagements du tronçon. Des précisions mériteraient d'être apportées au dossier d'enquête publique. Il serait par exemple nécessaire de connaître les origines et destinations des flux transportés, notamment pour permettre une mesure du progrès sur la desserte de l'hinterland, puisque tel est l'enjeu majeur décrit par le maître d'ouvrage ;
- ▶ Il convient aussi de coordonner la modernisation de Serqueux-Gisors avec la réflexion en cours en région Ile-de-France sur le développement du transport combiné ferroviaire. En effet, pour faire face à la saturation des plateformes en service, les acteurs franciliens du transport sont actuellement à la recherche de nouveaux sites pouvant accueillir du transport combiné ferroviaire⁷.

1) Montage financier

La clé de financement du projet est arrêtée, même si le coût global n'est pas encore connu définitivement. L'opération est estimée à environ 287 millions d'euros HT (chiffage mai 2015 pour raccordement, électrification et signalisation)⁸. Inscrite au CPIER⁹ Vallée de Seine, le projet a obtenu une enveloppe de 71 millions d'euros au titre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)¹⁰. Le solde à financer le serait à parité entre l'Etat et la Région, soit une centaine de millions d'euros pour chacun d'entre eux.

- ▶ L'Etat et la collectivité régionale doivent anticiper du mieux possible cette dépense dans leurs prévisions budgétaires. Il conviendrait notamment que le Conseil régional s'abstienne de puiser dans le provisionnement réalisé en faveur de la LNPN, comme cela a pu être fait par le passé pour le financement de la rénovation de Serqueux-Gisors¹¹.

2) Capacités de l'infrastructure en Ile-de-France

La modernisation de Serqueux-Gisors est une première étape de création d'un itinéraire alternatif vers l'Ile-de-France. Si les prévisions de trafic se réalisent, l'accès à la grande ceinture par Conflans-Sainte-Honorine et Argenteuil sera rendu difficile en l'état actuel des infrastructures, en tenant compte de la densification des trafics « voyageurs » attendus¹² (voir annexe 4). Sur cet axe francilien, la création d'une troisième voie entre Conflans et Argenteuil

⁷ Voir à ce propos l'étude intitulée « vision prospective du développement du transport combiné ferroviaire en Ile-de-France » (janvier 2016), réalisée à la demande de la Région Ile-de-France et de la DRIEA.

⁸ Le taux de retour sur investissement socio-économique est estimé à 5% (source : dossier d'enquête publique).

⁹ Contrat de plan inter-régional Etat-Régions

¹⁰ La ligne fait partie du corridor Atlantique du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) présenté par la commission européenne le 17 octobre 2013.

¹¹ Voir à ce propos le budget primitif 2013 de la Région Haute-Normandie.

¹² La mise en service de la tangentielle Nord, qui reliera notamment Argenteuil au Bourget, fait craindre de nouveaux conflits de circulation avec les trains voyageurs aux dépens du fret, sur l'axe Argenteuil-Conflans. Les aménagements nécessaires sur le plateau d'Argenteuil sont à l'origine des limitations de circulation imposées sur cet axe.

ainsi que la réalisation d'un saut-de-mouton à Val d'Argenteuil seraient des investissements qui permettraient de sécuriser les circulations à venir¹³.

- ▶ Aux côtés de la Région Ile-de-France, une mission d'étude pourrait être conduite par SNCF Réseau, intégrant l'ensemble des aspects (travaux, ligne J du Transilien, EOLE, Grand Paris Express, LNPN...) pour lever définitivement les doutes sur cette partie de l'itinéraire.

3) Acceptabilité du projet

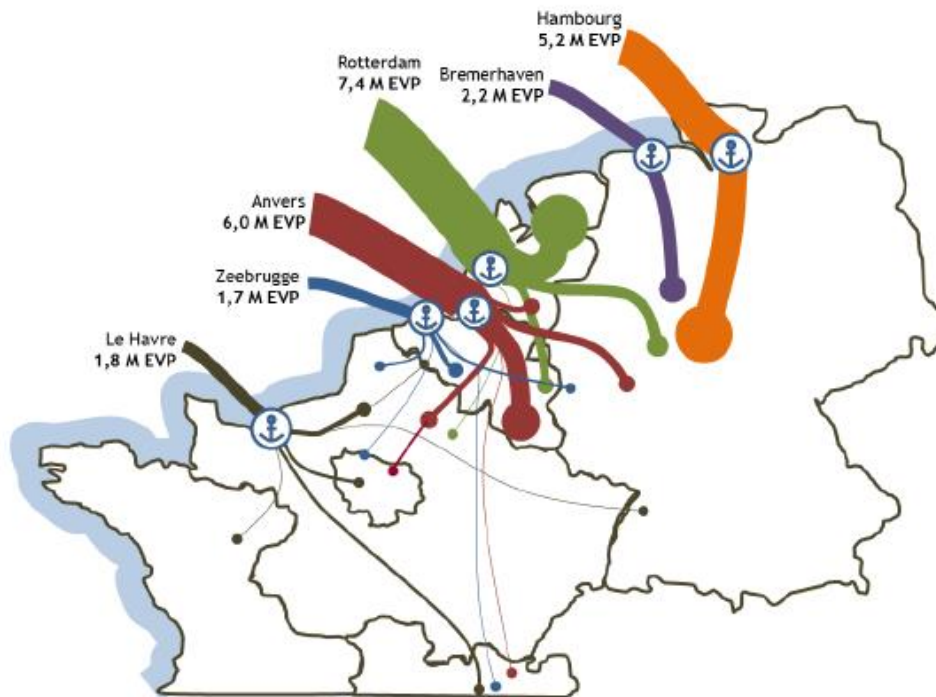
La modernisation du tronçon entre Serqueux-et Gisors a suscité l'inquiétude des riverains et des élus des communes traversées, qu'il s'agisse des territoires situés dans le périmètre des travaux ou dans le Val d'Oise et les Yvelines. La perspective de voir circuler jusqu'à 25 trains par jour, d'une longueur de 500 à 750 mètres, à une vitesse de 100 km/h, dont la moitié entre 22h et 6h a soulevé de nombreuses questions et oppositions, liées à la perspective de nuisances sonores et paysagères, mais aussi de difficultés de circulation des trains de la ligne J, en Ile-de-France. Cette mobilisation est d'ailleurs à l'origine du décalage de l'enquête publique qui aurait dû se dérouler dans le courant du mois de septembre 2015. Autre motif de mécontentement : le périmètre d'étude de l'enquête publique s'arrêtait à Conflans-Sainte-Honorine et n'incluait donc pas de nombreuses communes traversées en Ile-de-France (notamment entre Conflans et Argenteuil). Enfin, la situation des passages à niveaux fait également polémique, soit du fait de leur suppression dans le pays de Bray (crainte de rupture du tissu urbain), soit du fait de leur non-sécurisation en Ile-de-France.

- ▶ Dans la lignée des préconisations de l'avis rendu par l'Autorité environnementale¹⁴, le CESER estime que les pouvoirs publics doivent poursuivre et renforcer le dialogue avec les communes traversées, et concéder des investissements plus importants en faveur de la réduction du bruit et des vibrations, de même qu'étudier des aménagements permettant de mieux compenser la coupure de la vie locale engendrée par la suppression de passages à niveaux au cœur de certaines communes du pays de Bray.

¹³ Le plan de déplacement urbain d'Ile-de-France (PDUIF), approuvé en juin 2014 par le Conseil régional d'Ile-de-France, s'en fait l'écho (p.178).

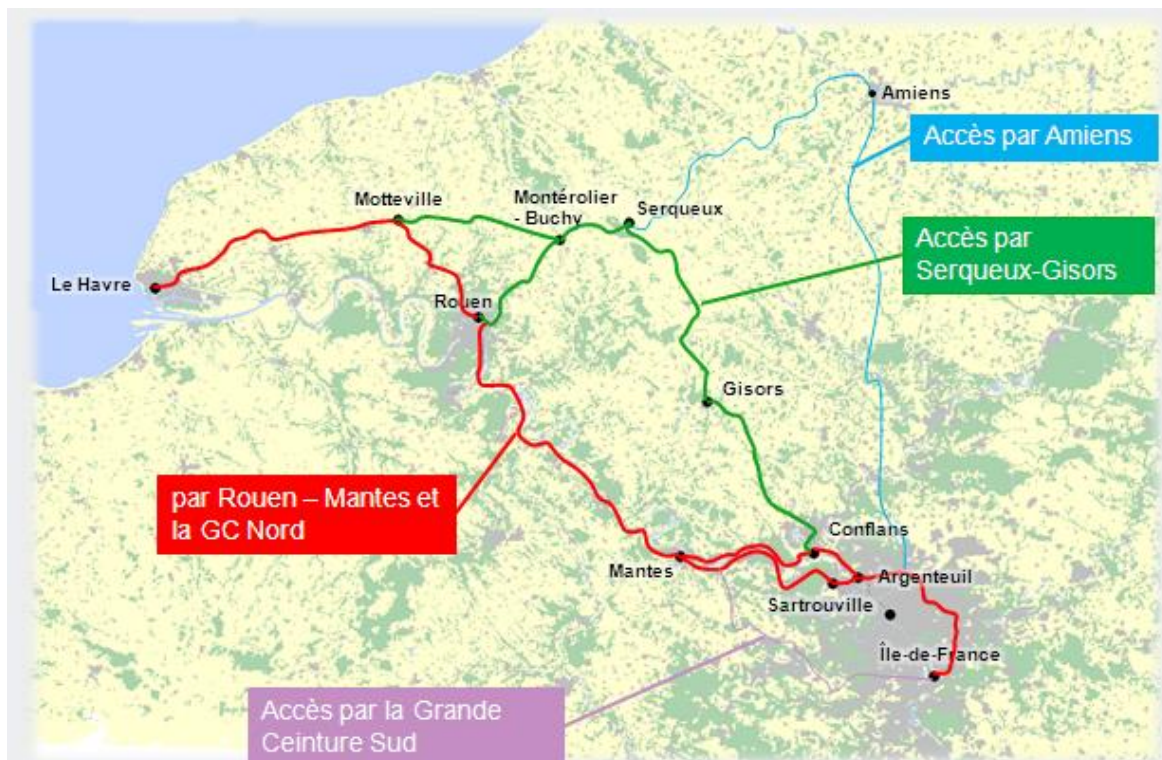
¹⁴ Avis n°2015-12, 6 mai 2015

Annexe 1 : flux de conteneurs entre les ports du Range Nord et leur arrière-pays



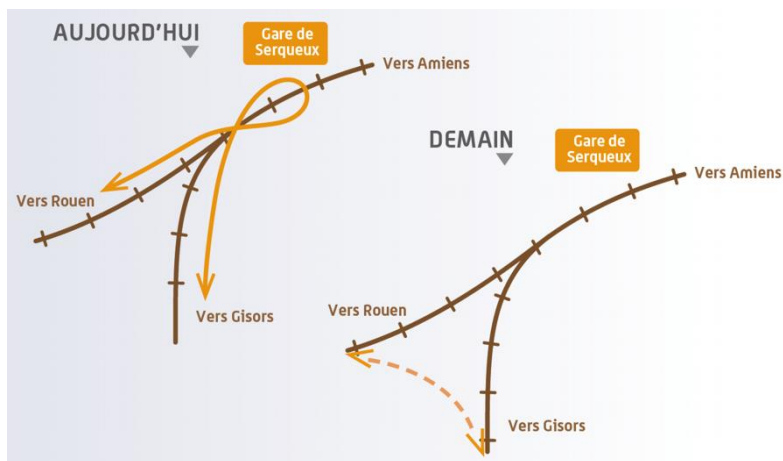
Source : dossier d'enquête publique

Annexe 2 : les itinéraires actuels Normandie – IDF et l'alternative Serqueux-Gisors



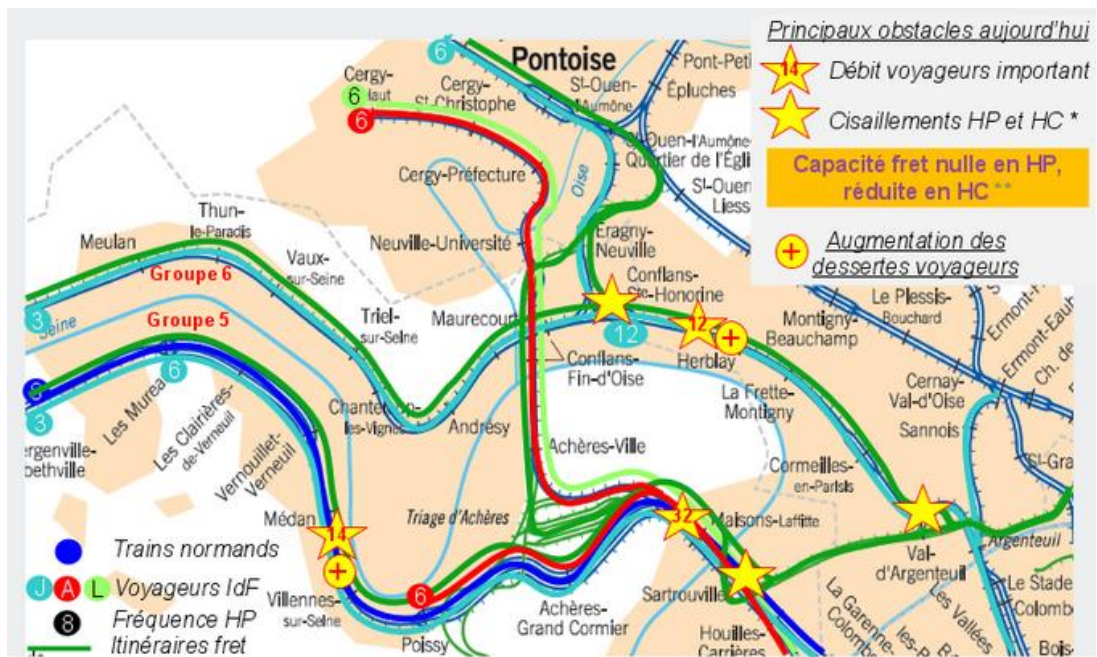
Source : dossier d'enquête publique

Annexe 3 : le raccordement de Serqueux



Source : dossier d'enquête publique

Annexe 4 : insertion des trains fret en IDF



Source : SNCF Réseau