

---

## La modernisation du tronçon Serqueux-Gisors : un projet absolument décisif pour la vallée de la Seine à réaliser dans les meilleurs délais

---



Ports de Paris Seine Normandie

HAROPA est le premier système portuaire français :

1<sup>er</sup> port à conteneurs pour le commerce extérieur ;

1<sup>er</sup> port exportateur de céréales d'Europe de l'Ouest ;

1<sup>er</sup> port fluvial français.

HAROPA affiche en 2015 un trafic maritime total de 91,4 Mt, un trafic conteneurs de 2,67 millions de conteneurs équivalent 20 pieds (EVP) et un trafic fluvial de plus de 20 millions de tonnes.

L'emploi industrialo-portuaire sur les ports du Havre et Rouen est évalué par l'INSEE à près de 50 000 salariés répartis dans 1 600 établissements. Il est estimé à 20 000 emplois directs et 60 000 emplois indirects en Ile-de-France.

L'activité économique des zones industrialo-portuaires du Havre et de Rouen génère 20% de la valeur ajoutée sur le territoire de l'ancienne Haute Normandie.

**L'avenir du premier système portuaire français et le développement économique qu'il offre au territoire sont fortement dépendants de la qualité du fret ferroviaire dans la vallée de la Seine. Or, la qualité du fret ferroviaire dans la vallée de la Seine est d'ores et déjà insuffisante.**

HAROPA, l'alliance du grand port maritime du Havre, du grand port maritime de Rouen et du port autonome de Paris a été créée en 2012, avec pour objectif de former un système portuaire de dimension européenne dans le domaine de l'industrie, de la logistique et du tourisme au service de ses clients.

Saluée par les acteurs institutionnels et économiques au niveau français, HAROPA a rapidement acquis une notoriété européenne et même mondiale, comme en témoignent les différents prix décernés par la presse spécialisée en Europe et en Asie pour ses performances logistiques et sa politique environnementale.

La vallée de la Seine, du Havre à Paris, a en outre été inscrite en 2013 par la Commission européenne dans le principal réseau européen de transport (*core network*), qui relie entre elles les principales zones économiques européennes, preuve de son rôle dans la structuration des échanges internationaux.

Premier système portuaire français avec un trafic maritime de 91,4 Mt en 2015 et plus de 20 Mt de trafic fluvial, HAROPA ne se classe qu'au 5<sup>ème</sup> rang sur le Range Nord, derrière Rotterdam (466 Mt), Anvers (206 Mt), Hambourg (138 Mt) et Amsterdam (97 Mt). Dans cet espace extrêmement concurrentiel, les ports maritimes de l'axe Seine ont toutefois enregistré de bons résultats depuis la

création de HAROPA en 2012. Le trafic maritime a ainsi progressé de près de 7% en tonnage sur la période. Le trafic céréalier et le trafic d'engrais ont atteint des plus hauts historiques en 2015. La part de marché du port du Havre sur le trafic de conteneurs au sein du Range Nord a progressé et est désormais de 7% en 2015.

En outre, le poids économique de l'activité portuaire est très important pour le territoire du Havre à Paris. Ainsi la dernière évaluation de l'INSEE a identifié environ 50 000 emplois salariés directement localisés sur les zones industrialo-portuaires du Havre et de Rouen. Le nombre d'emplois salariés localisés directement sur les ports de Paris est par ailleurs évalué à 15 000.

Mais, pour lutter à armes égales avec ses concurrents européens, continuer à gagner des parts de marché et créer des emplois dans la vallée de la Seine, les ports maritimes de l'axe Seine doivent faire progresser le volume de leurs pré et post acheminements massifiés. Dans ce domaine, en effet, la performance de l'axe Seine est nettement insuffisante. Par exemple, alors que, dans les ports d'Anvers et de Rotterdam, la part du fluvial et du ferroviaire dans les pré et post acheminements de conteneurs est de 30 à 40%, ce qui leur permet de rayonner largement en Europe, il n'atteint que 15% pour HAROPA, avec une part ferroviaire particulièrement faible, de l'ordre de 4%, qui n'a cessé de décliner depuis une quinzaine d'année.

Cette diminution de la part du fret ferroviaire handicape fortement le développement des ports maritimes de l'axe Seine qui voient ainsi leur attractivité décliner. Cette diminution pèse également sur l'attractivité économique de la vallée de la Seine qui repose en grande partie sur son statut de premier territoire industriel et logistique français.

Le dynamisme des ports fluviaux d'Ile-de-France est également dépendant de la qualité du fret ferroviaire. Les plateformes multimodales développées pour mailler l'Ile-de-France à Limay (78), Bruyères-sur-Oise (95), Gennevilliers (92) et Bonneuil-sur-Marne (94) ont ainsi réalisé un trafic ferroviaire de 1,5 millions de tonnes avec plus de 4000 trains en 2015 mais force est de constater que les échanges ferroviaires via la vallée de la Seine sont minoritaires malgré le potentiel.

A contrario, la modernisation dans les meilleurs délais de l'itinéraire Serqueux Gisors telle que prévue par SNCF Réseaux offrira un itinéraire ferroviaire complémentaire non saturé qui permettra aux entreprises ferroviaires de garantir la qualité de service attendue par les chargeurs. L'attractivité économique de la Vallée de la Seine s'en trouvera alors renforcée.

**Le développement durable de l'économie portuaire se joue en effet à terre, en lien étroit avec la qualité de la desserte des ports par les modes de transport massifiés ceux-ci devant permettre à la fois de baisser les coûts de transport et de préserver l'environnement. La non réalisation du projet de modernisation du tronçon Serqueux Gisors aurait des conséquences négatives à la fois économiques et environnementales.**

Le développement de l'économie portuaire est intimement lié à la fluidité de circulation des marchandises sur le port mais aussi et surtout dans l'hinterland. A ce titre, ce développement se joue à terre, en lien étroit avec la qualité de la desserte terrestre des ports par les différents réseaux de transport (route, fleuve, fer, pipeline) et la diversité et la compétitivité des services de transport qui s'y développent. Dans ce cadre, les modes de transport massifiés doivent jouer un rôle central, autour de deux volets :

- Un volet économique, car les modes massifiés sont en mesure d'accompagner et soutenir le développement des principales filières utilisatrices des ports maritimes et fluviaux dans la vallée de la

Seine (conteneurs et logistique, chimie, automobile, agriculture, BTP, valorisation des déchets, ...). Ils permettent en effet de diminuer les coûts de transport unitaires par rapport à la route. Ainsi le transport massifié fluvial ou ferroviaire permet soit de remplacer à moindre coût un transport routier équivalent soit de desservir de nouvelles zones où le transport routier n'est pas suffisamment performant. Un seul convoi fluvial permet de transporter l'équivalent de 150 camions et un seul train l'équivalent de 50 camions.

- Un volet environnemental, car les modes massifiées sont moins émetteurs de gaz à effet de serre, de pollutions atmosphériques et moins accidentogènes à la tonne transportée que le transport routier. Par exemple, sur un trajet entre Le Havre et Valenton, le transport ferroviaire d'un conteneur via une ligne électrifiée comme celle prévue dans le cadre de la modernisation du tronçon Serqueux-Gisors n'émettra quasiment aucune pollution atmosphérique ni gaz à effet de serre.

Conscients des enjeux économiques et écologiques, les trois ports de HAROPA ont inscrit dans leur projet stratégique des objectifs de développement des transports massifiés, et ont investi de façon importante sur leurs propres infrastructures fluviales et ferroviaires pour permettre ce développement. De nouveaux projets d'infrastructures portuaires tel que le Port Seine Métropole Ouest qui doit entrer en service à l'horizon 2019-2020 permettront encore de renforcer l'utilisation des modes de transport massifiés.

Ces investissements n'ont toutefois de sens qu'avec des réseaux fluviaux et ferroviaires performants pour desservir leur hinterland.

Ainsi, en cas de non réalisation du projet de modernisation du tronçon Serqueux-Gisors, et compte tenu de la dégradation des capacités de circulation des trains de fret sur l'itinéraire historique, il est certain que les objectifs de report modal affichés ne pourront être atteints, en dépit des investissements réalisés par les ports sur leurs propres infrastructures. Pire encore, la part modale actuelle du mode ferroviaire pourrait poursuivre sa diminution, au profit du transport routier, avec des impacts négatifs à la fois économiques et environnementaux.

En revanche, en cas de modernisation du tronçon Serqueux-Gisors, ce seront de l'ordre de 250 000 camions en moins sur la route chaque année dans les échanges entre la Normandie et l'Île-de-France.

### **La compétition européenne entre les territoires portuaires impose à la vallée de la Seine de disposer d'une offre ferroviaire performante pour le fret afin d'attirer de la valeur ajoutée et des emplois.**

Les chargeurs, les logisticiens, les armements et les commissionnaires de transport sont les véritables arbitres de la concurrence entre les ports. En fonction des conditions de passage offertes, et des coûts de bout en bout, ils peuvent privilégier tel ou tel port et, dans chaque port, tel ou tel mode d'acheminement terrestre de la marchandise.

Dans ce cadre, leur demande concernant les modes massifiés s'exprime de manière très claire : il leur faut, pour choisir un port, que celui-ci dispose d'une offre ferroviaire et fluviale importante, fiable et diversifiée, avec plusieurs acteurs en concurrence.

Dans ce cadre également, le mode ferroviaire a une importance spécifique, car il constitue le seul mode de transport massifié permettant de desservir l'ensemble de la France, ainsi que les pays limitrophes. Il constitue donc la composante indispensable d'une offre portuaire attractive.

*Un port dans la compétition mondiale ne peut être retenu dans les appels d'offres des chargeurs que s'il dispose d'une offre fer/fleuve importante, fiable et performante.*

A l'inverse, sans offre ferroviaire performante pour le fret, un port et le territoire qu'il sert se retrouvent profondément handicapés dans leur développement. Les chaînes logistiques et les emplois associés risquent donc de basculer sur d'autres ports et d'autres territoires, tandis que les entreprises logistiques ou industrielles en place verront leurs coûts de transports augmenter et leur compétitivité baisser. La concurrence entre les ports du Range

Nord s'accompagne autrement dit d'une compétition entre territoires européens pour capter les emplois et la valeur ajoutée générés par le trafic maritime.

C'est tout un éco-système économique qui se trouve dès lors fragilisé. Il est en effet couramment admis que la chaîne logistique nécessaire pour traiter 1000 conteneurs par an requiert en moyenne 5 emplois, dont un dans la manutention. L'absence de compétitivité du mode ferroviaire fait peser un risque important de diminution du trafic maritime, et représente donc une menace importante de non création voire de perte d'emplois sur le territoire de l'axe Seine.

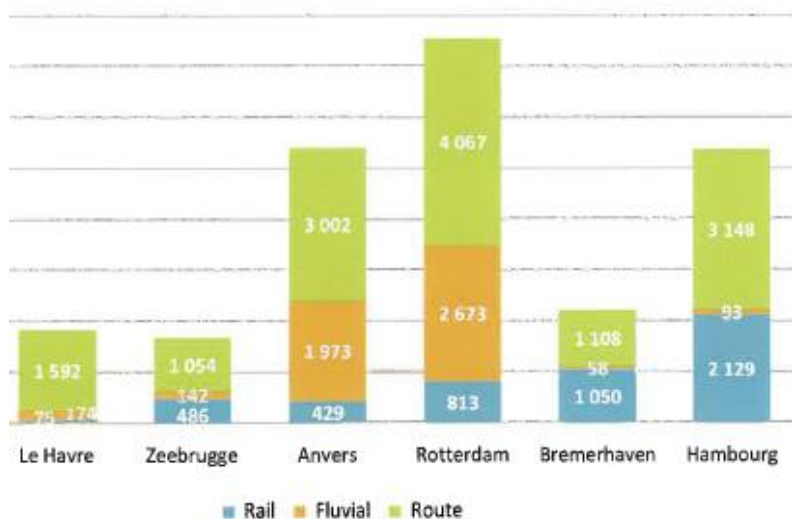
Premier espace logistique et industriel français, la vallée de la Seine ne peut donc se passer d'une offre ferroviaire performante pour son développement économique.

**Il est nécessaire de réaliser la modernisation du tronçon Serqueux-Gisors dans les meilleurs délais et dans tous les cas avant la réalisation des travaux de régénération lourde prévus sur l'itinéraire historique, sous peine de menacer fortement la pérennité du fret ferroviaire dans la vallée de la Seine alors même qu'il est déjà insuffisant.**

Comparée aux grands ports européens concurrents, la part modale du fer demeure faible au Havre comme à Rouen. Or, les entreprises ferroviaires rencontrent déjà des difficultés importantes pour obtenir de nouveaux sillons, voire pour conserver les sillons existants.

Ces difficultés sont liées au positionnement horaire des sillons et à la durée totale du trajet. Les trains de

fret, même à l'heure, sont fréquemment « garés » pendant leurs parcours pour être « doublés » par les



Comparaison de la répartition par mode de transport pour le trafic conteneurs avec les ports nord-européens : les modes massifiés (ferroviaire, fluvial) sont insuffisamment utilisés au Havre, ce qui est un frein au développement de son trafic Import/Export.

trains de voyageurs, conduisant ainsi à des temps de parcours très importants et imprévisibles, et donc à des coûts de transport trop importants.

Dans ce contexte, certains trafics ne sont d'ores et déjà pas effectués par le mode ferroviaire à cause de la non-disponibilité ou de la non-qualité des sillons (annulation, report, retards).

### **Les principales circulations sur l'axe Seine**

*Environ 180 trains circulent par semaine sur la vallée de la Seine. Les ports maritimes génèrent la quasi-totalité de ces trafics :*

#### **Port du Havre :**

- *86 trains par semaines (dont 62 passant par l'Île de France)*
- *Environ 46 passent par l'axe historique*
- *40 empruntent l'axe Amiens Creil, pénalisant en termes de temps de parcours*

#### **Port de Rouen :**

- *50 trains semaine de/vers le Port de Rouen, dont 28 sur l'axe Seine*
- *20 trains semaine de/vers Notre Dame de Gravenchon dont 10 de/vers l'Île de France.*
- *23 trains par semaine générés par les Installations terminales Embranchées (ITE) Haut-Normandes.*

#### **Ports de Paris :**

- *De l'ordre de 4000 trains par an de/vers les plateformes multimodales de Limay (78), Bruyères-sur-Oise (95), Gennevilliers (92) et Bonneuil-sur-Marne (94) .*
- *Peu de trains sur l'axe historique.*

Ces difficultés se posent de manière aigüe pour les trains de fret entre les ports normands et l'Île de France comme pour les trains de fret de et vers la quasi-totalité des autres régions. En effet, en raison de la construction en étoile du réseau français, ces trains de fret passent quasiment tous par l'Île-de-France et contournent Paris par sa ceinture ferroviaire nord.

En outre, ces difficultés ont tendance à empirer pour plusieurs raisons : l'augmentation du nombre de trains de voyageurs et leur cadencement et le volume croissant de travaux sur la ligne existante, et enfin l'augmentation de la durée des fermetures de lignes pour réaliser les travaux.

En effet, SNCF réseaux prévoit une augmentation très importante des travaux de régénération de son réseau ferroviaire sur toute la vallée de la Seine à partir de 2016 et jusqu'en 2025, ce qui va fortement pénaliser l'offre de sillons avec des interruptions de circulations de nuit et la limitation des vitesses de circulation.

Un travail partenarial a été engagé avec SNCF Réseau pour améliorer la qualité des sillons de fret disponibles pour les entreprises ferroviaires et les chargeurs sur l'axe Seine en prenant en compte les besoins du fret dans la planification des travaux.

Mais compte-tenu des travaux de régénération prévus sur la ligne historique, ce travail a démontré l'absolue nécessité de disposer de la capacité offerte par la modernisation de la ligne Serqueux Gisors ne serait-ce que pour répondre au besoin actuel du fret ferroviaire.

**La modernisation du tronçon Serqueux-Gisors constitue la seule alternative compétitive pour compléter l'itinéraire historique saturé et ainsi à la fois stopper la chute du fret ferroviaire et permettre le développement industriel et logistique de la vallée de la Seine.**



Les études réalisées par SNCF Réseaux et la détérioration des temps et des conditions de circulation des trains de fret ont démontré la tendance à la saturation de l'axe historique et la nécessité d'un itinéraire alternatif.

Dans ce contexte, l'itinéraire via Amiens /Creil se montre utile comme solution de dernier recours, mais présente un allongement de parcours important d'environ 60% et est également en voie de saturation dans sa section entre Creil et Paris.

Au contraire, la finalisation de la modernisation de la ligne Serqueux Gisors permet d'offrir un itinéraire alternatif

compétitif, avec un temps de parcours équivalent à celui de l'axe historique. Ainsi, les trafics du port du Havre circulant sur Serqueux Gisors libéreront des capacités sur l'itinéraire historique pour les trafics du port de Rouen et pour les trafics de voyageurs. Cet axe constituera également une solution de secours pour les trains de ou vers Rouen en cas de fermeture de l'axe historique pour raisons de maintenance.

**La modernisation de Serqueux-Gisors est ainsi la seule solution crédible pour stopper la baisse du fret ferroviaire dans la vallée de la Seine et permettre le développement durable du premier système portuaire français et de la vallée de la Seine en tant que premier territoire industriel et logistique national.**