Le nouveau corridor de fret ferroviaire Le Havre Serqueux Gisors Paris

Laurent Guihéry

▶ **To cite this version:**

Laurent Guihéry. Le nouveau corridor de fret ferroviaire Le Havre Serqueux Gisors Paris. Transports, Infrastructures & Mobilité, 2022, 534, page 49. halshs-03849639

HAL Id: halshs-03849639
https://shs.hal.science/halshs-03849639v1

Submitted on 12 Nov 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LAURENT GUIHÉRY
Professeur à CY Cergy Paris Université
laurent.guihery@cyu.fr

LE NOUVEAU CORRIDOR DE FRET FERROVIAIRE

LE HAVRE-SERQUEUX-GISORS-PARIS

La France va-t-elle rattraper son retard face aux ports du Northern Range ? La plupart des ports du range nord-européen ont développé une stratégie de corridor ferroviaire reliant leur port – parfois même au niveau des quais comme à Rotterdam –, avec l'hinterland. L'objectif est de massifier les flux grâce au ferroviaire, de sécuriser le transport de matières dangereuses qui n'emprunte plus la route et de répartir dans l'arrière-pays les très nombreux conteneurs qui saturent parfois les espaces de stockage sur les ports. De plus, sur le plan environnemental [1], ce corridor ferroviaire réduit fortement les émissions de GES qui découleraient d'un transport par voie routière, voire même par voie fluviale, et permet de s'inscrire dans les objectifs de l'Union européenne d'une neutralité carbone en 2050.

Le modèle en la matière est la ligne de Betuwe entre Rotterdam et la frontière allemande : cette double voie de 160 km réservée au seul transport ferroviaire de marchandises, démarrant dans le port de Rotterdam sur plus de 48 kilomètres, puis partant sur 115 km le long de l'autoroute A15 vers la frontière allemande à l'est, où elle est connectée au grand port fluvial de Duisbourg, point central des flux logistiques allemands et internationaux, par exemple comme débouché des nouvelles routes de la Soie venant de Chine. Elle a été en partie financée par l'Union européenne et a nécessité, sous la pression des riverains et des environnementalistes, 20 km de voies souterraines en tunnel, et plus de 130 ponts ou viaducs. Son budget final fut de 4,7 Md€ contre 1,1 Md€ initialement prévu. En 2011, les trafics ont augmenté de 30 % à 23 000 trains et Keyrail, le gestionnaire de l'infrastructure, a fixé en 2013 un objectif de 500 trains par semaine. Le transport de conteneurs représente plus de 50 % du trafic.

Carte 1: la Betuweroute, du port de Rotterdam à la frontière allemande

Source : Wikipédia.

Notes

1. Lors du Grenelle de l'environnement en 2009, il a été décidé de faire progresser la part modale du transport non routier de 14 % à 25 % à l'horizon 2022. La COP21 en 2018 a pris l'engagement de faire baisser les émissions de gaz à effet de serre de 40 % au minimum à l'horizon 2050.

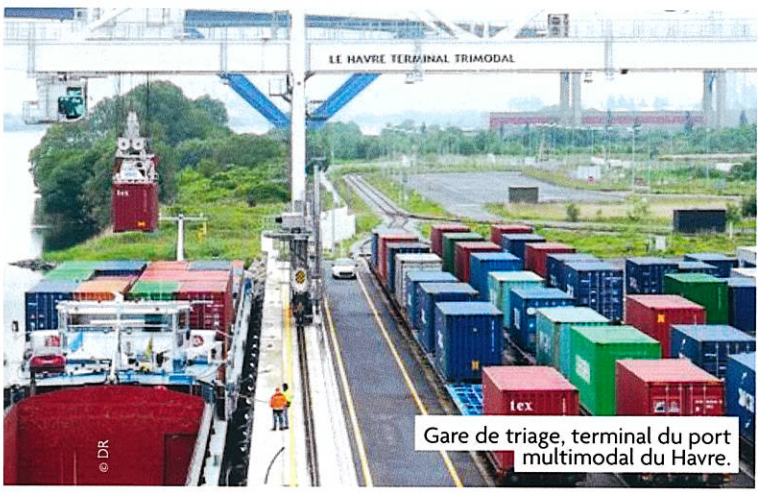
En Belgique, le port d'Anvers tente de développer une liaison vers son hinterland en remettant en service, par l'action d'Infrabel, la liaison Rhin d'acier [2] entre Anvers et l'Allemagne. Cette liaison traverse la province néerlandaise du Limbourg, ce qui ne convient pas beaucoup aux Néerlandais qui restent très attentifs au positionnement leader en Europe du port de Rotterdam. Côté allemand, Bremerhaven et Hambourg s'appuient aussi fortement sur le transport ferroviaire pour sortir par voie ferroviaire leurs conteneurs du port.

Ainsi, la part du transport combiné acheminé par chemin de fer à Rotterdam est de 10 %, à Anvers de 7 %, à Hambourg de 43 % et à Bremerhaven de 43 %. À l'inverse, le port du Havre n'expédie que 4 % de ses conteneurs par le chemin de fer. 86 % des flux utilisent le camion au Havre, contre 51 % à Rotterdam et 57 % à Anvers. En 2017, à Hambourg 2 333 774 conteneurs ont été acheminés par voie ferroviaire (Rotterdam 915 000, Anvers 476 000, Bremerhaven 1 134 000).

De plus, ces corridors donnent du sens à la politique européenne des transports qui vise à ouvrir à la concurrence, en « open access », l'infrastructure à de nouveaux entrants ferroviaires fret. Ainsi, sur la Betuweroute, plus de dix opérateurs européens de fret ferroviaire sont en concurrence pour desservir toute l'Europe. Certaines innovations ont été ainsi mises en œuvre comme le nouveau standard de signalisation ferroviaire soutenu par la Commission européenne : l'ERTMS ou European Rail Traffic Management System, qui est présent sur la Betuweroute.

COMMENT RELANCER LE HAVRE DANS CETTE COURSE AU CORRIDOR FERROVIAIRE ?

C'est peut-être bien en Normandie que cette idée de lier le chemin de fer au port a pu voir le jour, peut-être même à Cherbourg. En effet, en septembre 1850, Alexis de Tocqueville, en qualité de président du conseil général de la Manche, accueillit le prince-président Louis-Napoléon Bonaparte à Cherbourg. À cette occasion, il « insista auprès du président pour qu'il crée une liaison ferroviaire entre le port normand et la capitale. Son principal argument était qu'il fallait faire du train une extension naturelle du port – par lequel arrivait déjà environ un quart des importations françaises »[3].



Gare de triage, terminal du port multimodal du Havre.

> **« Ce sont donc plus de 100 000 heures de travail qui ont été nécessaires pour réaliser ce corridor et neuf passages à niveau ont été supprimés. »**

Mais c'est aujourd'hui au Havre que l'enjeu d'une interface port-fer se fait le plus sentir. En effet, le port du Havre occupe une place de premier choix dans le Northern Range, précisément par sa place de premier port en eau profonde ouvrant directement sur la Manche. Il se situe aussi au débouché de la vallée de la Seine avec une offre trimodale – voies d'eau, ferroviaire et routière – pertinente pour rejoindre le grand bassin de consommation que sont l'Île-de-France et la Normandie, mais aussi de production le long de la vallée de Seine. HAROPA, et en particulier le port du Havre, ont connu ces dernières années une forte croissance : quelque 3,10 millions de **conteneurs** EVP (équivalent vingt pieds) ont été traités en 2021 [4] pour l'essentiel par les terminaux du **Havre, ce qui place le port du Havre à la première place française et à la 5e place nord-européenne pour le transport de conteneurs**. Une croissance de 28 % en 2021 a été observée après une chute de 16,5 % en 2020, année marquée par la crise sanitaire et les conflits sociaux de l'opération « ports morts » de la CGT ports et docks.

Or, côté ferroviaire, la qualité n'est pas au rendez-vous sur l'axe Seine, en grande partie en raison de nombreux trains de voyageurs Transilien et grandes lignes normandes, mais aussi par des travaux d'envergure autour de Mantes-la-Jolie avec la mise en service de la liaison de type RER EOLE[5].

Deux acteurs ont pris des engagements forts pour renforcer l'attractivité du port du Havre : SNCF Réseau et la Région Normandie. Le gestionnaire des infrastructures du réseau ferré national devait pouvoir répondre à l'attente des pouvoirs publics en matière de réduction des émissions de CO_2 dans le transport. La région Normandie soutient activement le développement du port du Havre, à l'heure où la concurrence avec les ports de la Northern Range est rude. Mais aussi pour contrer le projet de voie navigable au gabarit européen Seine Nord Europe qui vise à relier Anvers avec l'Île-de-France et pourrait priver le port du Havre d'une partie importante de son trafic de conteneurs.

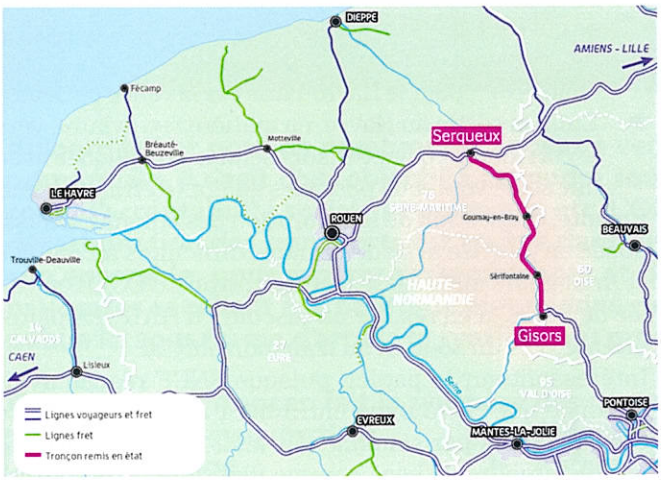
En mars 2021, SNCF réseau a achevé un nouvel axe ferroviaire passant au nord de la vallée de la Seine reliant le port du Havre à l'Île-de-France via Motteville,

Notes

2. La liaison classique, ou Montzen Line, du nom du général allemand qui en fit la promotion pendant la Première Guerre mondiale, est en effet saturée.
3. O. Zunz, *Tocqueville, l'homme qui comprit la démocratie, Fayard, 2022, p. 321.*
4. En 2021, nous avons : Rotterdam, 15,3 millions de conteneurs ; Anvers, 12 ; Hambourg, 8,7 ; Bremerhaven, 5.
5. Ce projet consistant à prolonger de 55 km vers l'ouest l'actuelle ligne E du RER comprend plusieurs axes d'amélioration du trafic, dont 47 km de réaménagement de voie existante jusqu'à Mantes-la-Jolie.

Montérolier-Buchy, Serqueux, Gisors, Pontoise, Paris-Valenton. Il permet donc de rejoindre l'Île-de-France en 3 h 45 contre 3 h 35 par la vallée de la Seine (l'axe historique via Rouen et Mantes) lorsque les sillons sont disponibles. C'est en fait une renaissance, car cette liaison a connu son heure de gloire au XIXe siècle avec une liaison directe, très appréciée du public anglais et parisien, en particulier pour les bains de mer, entre Paris et Dieppe. D'ailleurs la région Normandie en a profité pour réintroduire, le 29 mars, une desserte TER Gisors-Serqueux offrant deux aller-retour le matin et deux en soirée du lundi au vendredi (Rail passion, 2021). Le trafic à le mi 2022 est très faible, selon la presse locale. La région Normandie étudie aussi une liaison directe entre Gisors et Rouen.

Carte 2 : le nouveau corridor fret Le Havre-Motteville-Serqueux-Gisors-Pontoise



Source : DREAL Normandie, https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/ligne-ferroviaire-serqueux-gisors-a3226.html

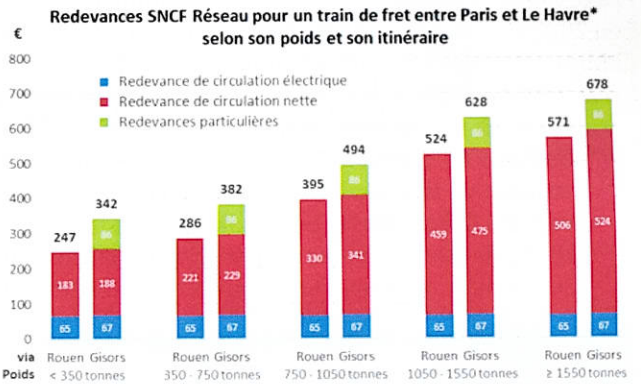
AVONS-NOUS LÀ ENFIN LE CORRIDOR FRET FRANÇAIS TANT ATTENDU ?

Des travaux conséquents ont été menés par SNCF Réseau pour un budget total de 246 M€. La région Normandie et l'État ont financé chacun 90 M€. L'Union européenne a participé à hauteur de 66 M€. La ligne a été déclarée d'utilité publique le 18 novembre 2016. La mise à niveau s'est achevée en mars 2021.

> **« Il offre de bonnes perspectives pour fournir au port du Havre une alternative crédible au transport routier de marchandises très majoritaire dans les flux sortants du port. »**

Avant ces travaux, la ligne n'était pas totalement électrifiée, il n'y avait pas de raccordement direct, ce qui nécessitait un agent au sol pour ce raccordement, et donc un surcoût pour l'entreprise ferroviaire.
Ce sont 2 000 poteaux caténaires qui ont été posés pour électrifier les liens manquants, 34 aiguillages ont été modifiés ; une distance de 1,3 km de voies nouvelles a aussi été construite sous la forme d'une virgule pour faciliter le raccordement à Serqueux, évitant ainsi un retournement du convoi. Neuf passages à niveau ont été supprimés. En fin de compte, ce sont donc plus de 100 000 heures de travail qui ont été nécessaires pour réaliser ce corridor.
La signalisation est désormais automatique avec une circulation possible 24 h sur 24 h. L'arrivée en région parisienne se fait alors par Pontoise, Conflans et Argenteuil et permet l'accès, par la ligne de Grande Ceinture, aux plateformes logistiques du Bourget et de Valenton. Les premières circulations enregistrées trahissent la difficulté pour les entreprises ferroviaires à s'habituer à ce nouvel axe. Ainsi, en novembre 2021, SNCF réseau a enregistré 53 circulations dans 33 horaires différents sur trente jours dont vingt-deux jours de circulation soit 2 à 3 trains par jours alors que la capacité annoncée par SNCF Réseau était de 25 sillons supplémentaires par jour. Il n'y avait en novembre 2021 par de circulation entre 22 h et 3 h du matin, et rien le dimanche. Les entreprises ferroviaires ayant emprunté cet axe sont Regiorail, Fret SNCF, Lineas France, Naviland Cargo, Esifer, Millet Rail (Colas Rail). SNCF a publié les redevances d'accès pour circuler sur cet axe ferroviaire (*cf. graphe 1*). Elles sont supérieures d'une centaine d'euros aux redevances perçues en vallée de Seine (et ce alors même que SNCF Réseau n'a pas financé l'infrastructure), ce qui, selon divers opérateurs consultés, constitue un frein à son développement.

Graphe 1 : redevance d'usage de l'infrastructure pour un train de fret entre Paris et Le Havre selon son poids et son itinéraire (vallée de Seine ou Serqueux-Gisors).



* Plus exactement entre Val d'Argenteuil et le triage de Soquence. via Rouen : 211 km, via Gisors : 216 km.
Barème des prestations minimales du service annuel 2022. Poids total du train (tonnes brutes complètes). Montants hors TVA.
Les redevances particulières renvoient aux projets récents réalisés sur l'axe. Réal. S. Séguret (SNCF Réseau/Marketing).

Source : SNCF Réseau.

Du plus, le débouché de cet axe ferroviaire en région parisienne, après avoir traversé la région du Vexin, avec une population plutôt à haut revenu et assez concentrée le long de l'axe ferroviaire, a soulevé une vague de protestations des riverains[6]. Ainsi des collectifs de riverains, soutenus par la présidente de la région Île-de-France, la mairesse de Pontoise et le maire d'Herblay-sur-Seine, ont vivement attaqué SNCF Réseau pour leur manque

Notes

6. Griefs du CARF (collectif alertes ripostes fret) qui se sont exprimés par exemple lors d'une conférence de presse des élus concernés par la ligne de fret ferroviaire Serqueux Gisors le 13 mars 2021 à midi et à laquelle l'auteur a participé.

de concertation et exigent de trouver des solutions pour réduire l'exposition au bruit occasionné par les trains de fret. Le 8 novembre 2021, le Préfet du Val-d'Oise a classé la traversée ferroviaire de Pontoise comme « très bruyante ». Des recours au Conseil d'État ont été lancés. SNCF Réseau s'est engagée à agir pour réduire le bruit des trains de fret.

SERQUEUX-GISORS : QUELLES PERSPECTIVES ?

Sur le papier, ce corridor offre de bonnes perspectives pour fournir au port du Havre une alternative crédible au transport routier de marchandises très majoritaire dans les flux sortants du port. Ce corridor permettrait aussi au port du Havre d'améliorer son bilan carbone et de remplir les objectifs de développement durable définis par la politique européenne des transports. Enfin, il permettrait au Havre de s'insérer dans la nouvelle dynamique européenne, qui est très copiée à l'étranger (Chine), d'une stratégie de supply chain port-corridor-hinterland.
Or les trafics restent bien faibles et les oppositions en Île-de-France à son entrée en service agissent comme un frein à un soutien public explicite. Ce corridor apparaît aujourd'hui comme une liaison de détournement lorsque l'axe Seine est saturé ou en travaux, comme c'est le cas en 2022 avec l'achèvement des travaux pour EOLE vers Mantes-la-Jolie. C'est bien dommage !

> **« Prendre ce corridor nécessite une nouvelle organisation de la journée de conduite et une modification des habitudes du personnel de conduite et des agents de manœuvre au sol. »**

D'abord, les entreprises ferroviaires rechignent à l'emprunter pour plusieurs raisons :

- Prendre ce corridor nécessite une nouvelle organisation de la journée de conduite et une modification des habitudes du personnel de conduite et des agents de manœuvre au sol par rapport à l'axe Seine. Ce corridor nécessite une nouvelle localisation des points relais pour le changement de conducteurs et une nouvelle organisation des acheminements en taxi ou en voiture de service. Bref, une question de routine : l'entreprise ferroviaire sort difficilement de ses habitudes bien rodées autour d'un itinéraire connu. La question de l'ouverture des plateformes logistiques en bout de ligne est aussi posée.
- La tarification d'accès est plus chère d'une centaine d'euros. Or la politique actuelle des entreprises ferroviaires est aujourd'hui très clairement axée sur une « chasse aux coûts ».
- Le format des trains n'est que de 750 m contre 850 m sur l'axe Seine (et ainsi pouvant transporter une cinquantaine de conteneurs). La vitesse est limitée à 120 km/h. Le tonnage est aussi plus limité : 1 700 t contre 2 100 t en vallée de Seine soit 400 t de moins, ce qui est loin d'être négligeable. Enfin, il peut exister un problème de rampes (10 °/°° sur Serqueux-Gisors contre 8 °/°° pour le Havre-Paris par la vallée de Seine).
- Enfin la sortie du Havre, en matière ferroviaire, vers le corridor Serqueux-Gisors semble compliquée avec une seule voie et de possibles goulots d'étranglement.

Ensuite, la question de la saturation des sillons est aussi posée en journée avec de grandes difficultés à Pontoise et Argenteuil, mais aussi avec les travaux d'EOLE en vallée de Seine. Il en résulte un discours d'HAROPA plutôt orienté vers un soutien au transport fluvial.
Intéressant sur le papier, puisque SNCF réseau avait annoncé que cette ligne entraînera la suppression de 6 000 camions par semaine sur les routes, ce corridor semble prendre du sens comme itinéraire de détournement de l'axe principal en vallée de Seine. Un exemple : entre le jeudi 26 mai à 12 h et le dimanche 29 mai à 16 h, soit la quasi-totalité de ce long week-end de l'Ascension 2022, la circulation a été totalement coupée entre les gares de Mantes-la-Jolie et Vernon sur l'axe Seine. En conséquence, tous les trains en direction du Havre, fret comme voyageurs, sont passés par l'itinéraire alternatif de la ligne Serqueux-Gisors. Nous sommes donc encore loin d'un grand corridor français de transport ferroviaire de marchandises à l'image de la Betuweroute aux Pays-Bas. ■