

Annexe 10 : Vigneux-sur-Seine (91)

1. Contexte

Le site de Vigneux-sur-Seine est localisé sur une emprise de Ports de Paris, non aménagée, en bord de Seine et à proximité immédiate de la section de ligne Juvisy-Villeneuve-Saint-Georges au nord-est de la gare de Vigneux-sur-Seine.

Ports de Paris souhaite aménager le site en zone logistique portuaire. C'est un terrain actuellement enclavé puisqu'il est localisé entre des voies ferroviaires et la Seine, avec une connexion au réseau routier magistral peu satisfaisante.

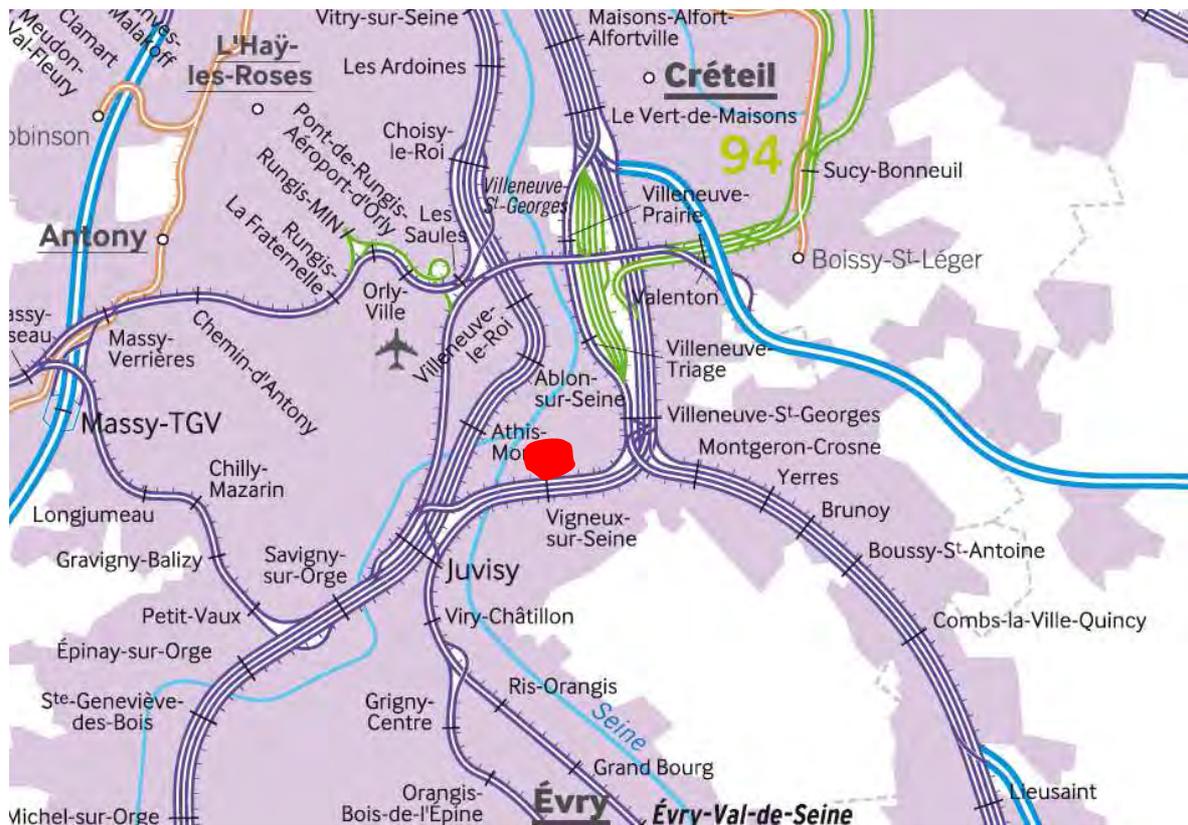
Des travaux hydrauliques seraient probablement à envisager pour y installer une activité quelle qu'elle soit. Cet aspect n'est pas traité dans le cadre de cette étude.

Figure 173 : Vue aérienne du site de Vigneux-sur-Seine



2. Infrastructures ferroviaires

Figure 174 : Vigneux-sur-Seine - Localisation sur le réseau ferré national



Axe concerné

Il s'agit de la ligne 745000 entre Juvisy et Villeneuve-Saint-Georges équipée de 4 voies dont 2 voies assurant les liaisons de la ligne D de Transilien et 2 voies utilisées par le fret (voie 1 M et 2 M).

Accessibilité au réseau - Trafic sur le RFN et modalités d'insertion

Le site envisagé pour le terminal est pour l'instant non embranché.

La configuration des voies sur la section Vigneux - Villeneuve-Saint-Georges est représentée figure 3 avec les particularités suivantes : les voies utilisées par la ligne D se trouvent du côté du « port » sur la partie nord-est de cette section. Inversement, les voies utilisées par le fret sont positionnées du côté du « port » sur la partie sud-ouest de cette section. (pour information, ce changement de côté, assuré par un saut de mouton est justifié par l'insertion des trafics à Villeneuve-Saint-Georges).

Par conséquent, la connexion du site au RFN doit logiquement se faire sur la section où les voies utilisées par le fret (1M et 2 M) sont du côté du port c'est à dire sur la partie située **entre la gare de Vigneux et le saut de mouton.**

Figure 175 : Vigneux-sur-Seine - Fonctionnalités des voies du RFN



A ce stade de l'étude, seule l'option de la connexion entre la gare de Vigneux-sur-Seine et le saut de mouton est décrite. Une **connexion au nord** de ce saut de mouton pourrait être étudiée. Elle nécessiterait la construction d'un autre saut de mouton pour enjamber les voies de la ligne D, sans préjuger de sa faisabilité.

Orientation du raccordement

Deux options sont envisageables pour l'orientation du raccordement :

- un raccordement orienté vers Villeneuve-Saint-Georges ;
- un raccordement orienté vers Juvisy.

La première option est envisageable. Elle aurait l'avantage de permettre une connexion directe sur les faisceaux de Villeneuve-Saint-Georges et de pouvoir constituer des trains de 1000m, mais elle reste conditionnée à la faisabilité **de la connexion au nord**.

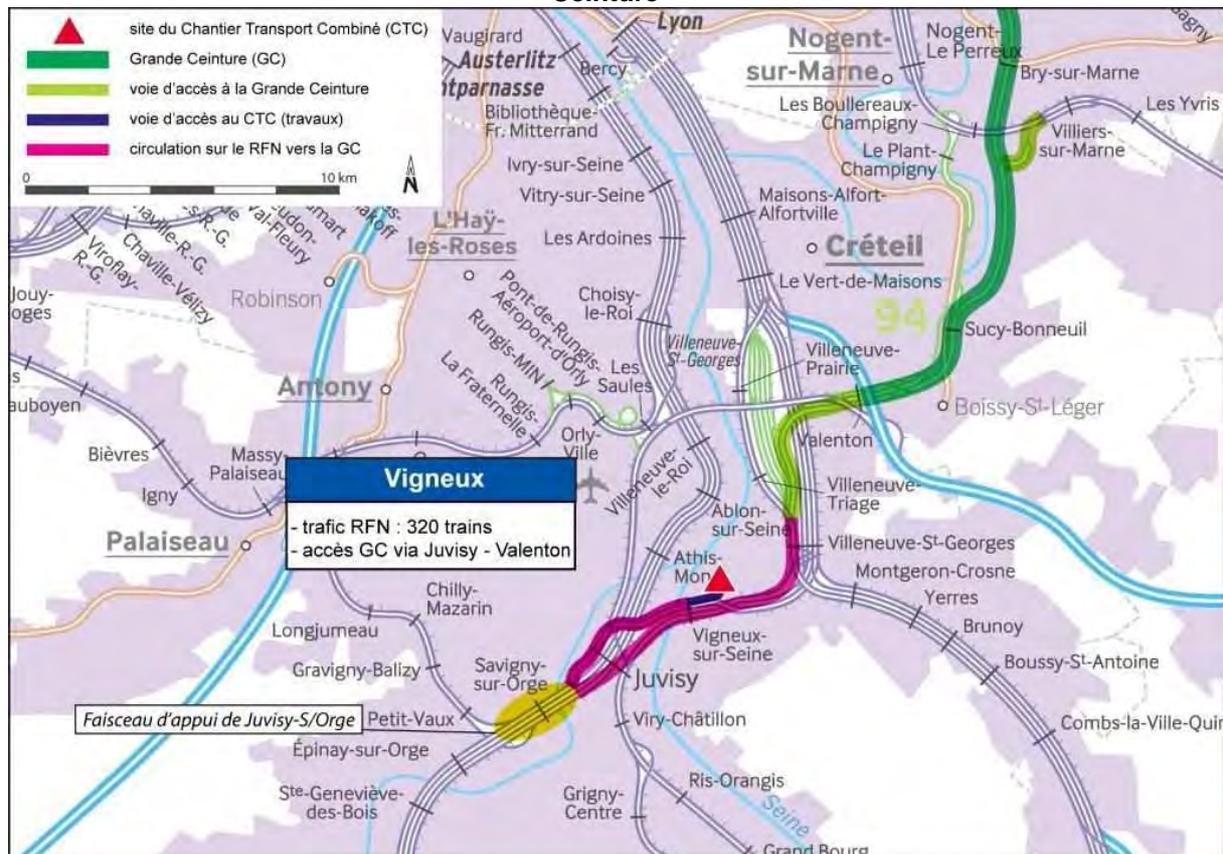
Seule la seconde option est décrite et est retenue dans cette étude pour deux raisons :

- avec le dénivelé entre la plate-forme de voie RFN et la plate-forme du site, dont la hauteur n'a pas été déterminée dans le cadre de cette étude, un linéaire d'accès relativement long est nécessaire pour limiter la pente d'accès et assurer un linéaire de 750 m au terminal ;
- le marché du transport intermodal, qu'il soit en caisse mobiles ou ferroutage, est plutôt tourné vers le sud de la France et au-delà. Dans ces conditions il est préférable que le site soit directement connecté aux radiales sud-est et sud-ouest, alors que dans la première option les trains connectés à ces radiales devraient obligatoirement rebrousser à Villeneuve-Saint-Georges.

Dans cette option, le raccordement du site au RFN se ferait au nord immédiat de la gare de Vigneux-sur-Seine, tourné vers Juvisy sur les voies 1M et 2M et situé vers le point kilométrique 17+400, avec un appareil de voie et une communication de la voie 2M vers 1M (pour les trains sortants).

Les connexions du site vers le nord, l'est et l'axe Seine, via la Grande Ceinture, nécessitent un rebroussement (cf. figure 4) sur le « faisceau de rebroussement » de Juvisy (pour mémoire voies 32 à 38).

Figure 176 : Vigneux-sur-Seine - Schéma d'accès à la Grande Ceinture



Faisceau d'appui - Modalité d'exploitation entre le terminal et le faisceau

Le site ne disposerait pas de faisceau d'appui ni intérieur ni extérieur au site.

Le faisceau de l'ancien triage de Juvisy n'est pas raccordé à la section Juvisy-Villeneuve-Saint-Georges et ne peut donc pas servir à cet usage.

Le faisceau de rebroussement mentionné plus haut pourrait servir, mais a minima, en effet il est équipé de seulement 4 voies dont l'utilisation permanente pour la desserte du site ne peut pas être garantie (disponibilité à expertiser). De plus, ce faisceau n'est pas connecté à la radiale sud-est.

Dans ces conditions, on peut retenir un schéma d'exploitation en entrée directe sur le site pour les trains sud-est et sud-ouest et une entrée après rebroussement à Juvisy pour les trains nord, est et axe Seine.

Dans ces conditions d'entrée directe et de la limitation à 750 m du faisceau de rebroussement de Juvisy, la longueur des trains devrait être uniformisée à 750 m.

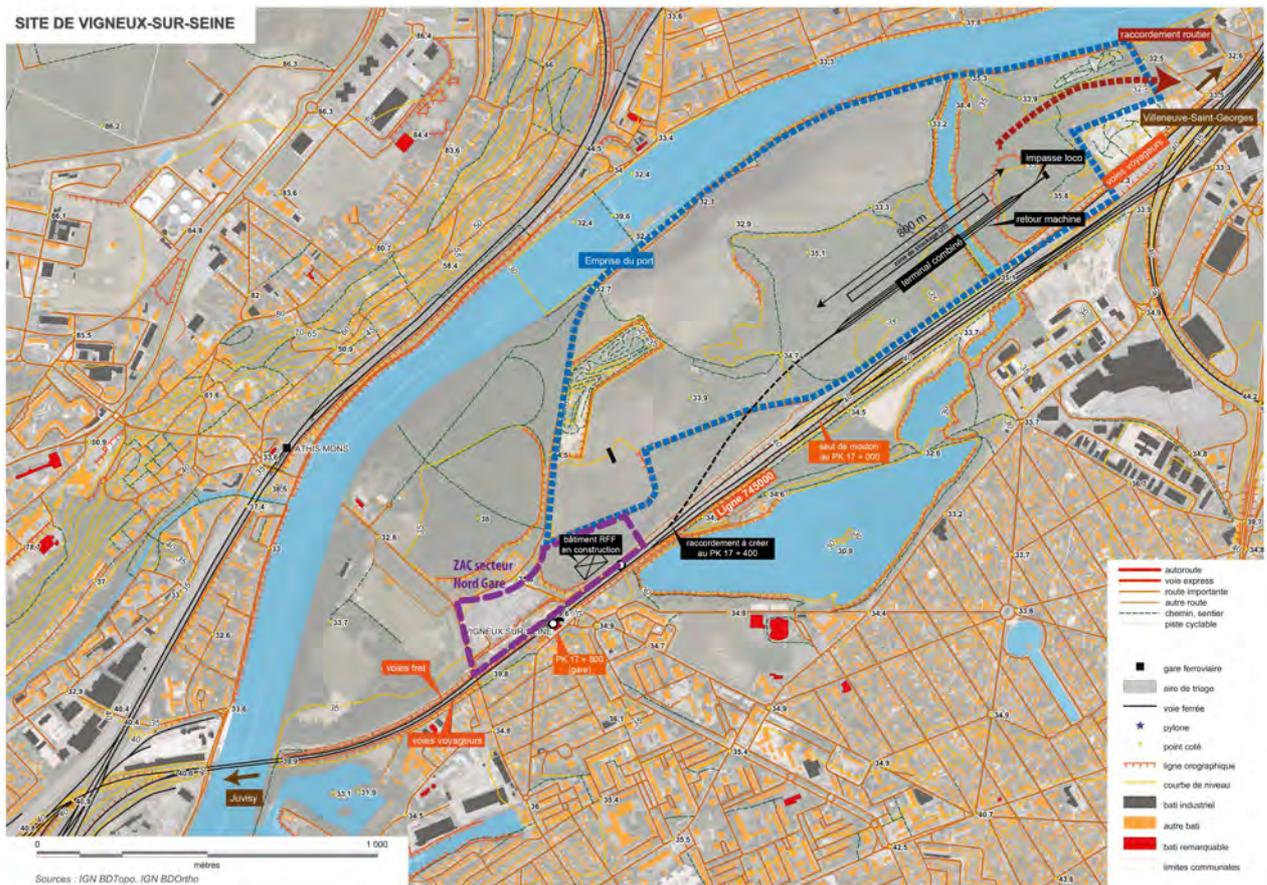
3. Emplacement du terminal

Il n'existe aucune infrastructure. Le terminal est à créer ex nihilo. L'objectif est de traiter 2 à 3 trains AR par jour, du fait de l'absence de faisceau d'appui.

L'obligation de connecter les trains directement au site, sans faisceau d'appui, conduit à envisager un terminal de 750 m utile voire 800 m (voir figure 5).

Il pourrait traiter indifféremment des trains de ferroutage ou de transport combiné.

Figure 177 : Vigneux-sur-Seine – Configuration possible du terminal



Cette configuration doit être prise comme une configuration possible. **Cette configuration ne tient pas compte des aménagements portuaires.**

Synthèse

Indépendamment des contraintes hydrauliques qui n'ont pas été examinées dans cette étude auxquelles le site est soumis, le site de Vigneux-sur-Seine est raccordable au RFN dans des conditions relativement favorables. Il n'y a pas d'infrastructure lourde à créer en dehors du raccordement proprement-dit du site sur la voie 2M et de la communication voie 2M / voie 1M à créer.

N'impactant pas le service voyageurs entre Juvisy et le site, cette insertion est satisfaisante. Le trafic du site s'ajouterait à la vingtaine de trains fret qui circulent sur les voies 1M-2M.

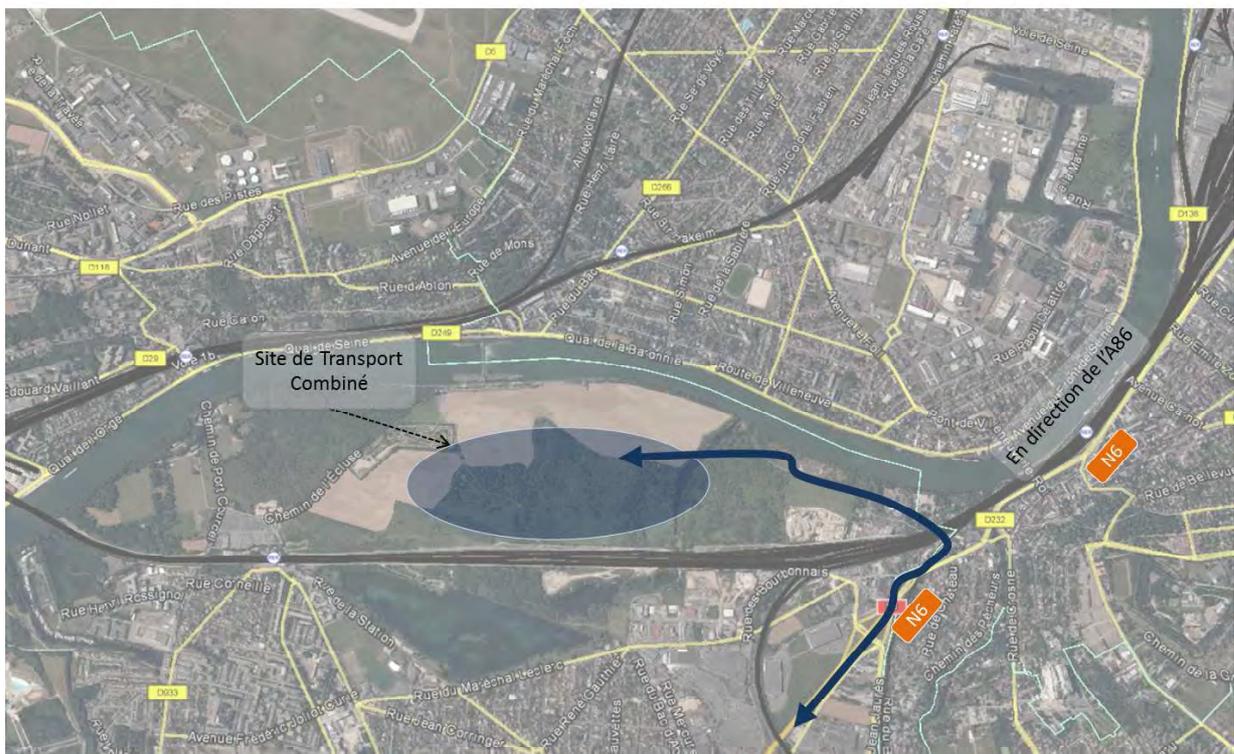
4. Desserte routière

Carte des cheminements au réseau magistral routier

La connexion du réseau de desserte interne au site avec le réseau routier extérieur se fait à l'est, sur la RN6. Un passage sous la voie ferrée est nécessaire. Aujourd'hui le gabarit est limité à 3,8 mètres.

Les poids lourds peuvent rejoindre ensuite la Francilienne vers le sud. La connexion à l'A86 au nord est plus contrainte du fait de la traversée des entrepôts à Sénart, Bondoufle et le long de l'A104.

Figure 178 : Vigneux-sur-Seine - Création d'un accès sur la Départementale RN6



La photo ci-dessous du chemin du Port Brun, passage sous la voie ferrée, a un gabarit limité à 3,8 mètres. Les modalités de croisement sous ce pont sont extrêmement contraintes.

Figure 179 : Vigneux-sur-Seine - Passage routier sous la voie ferrée

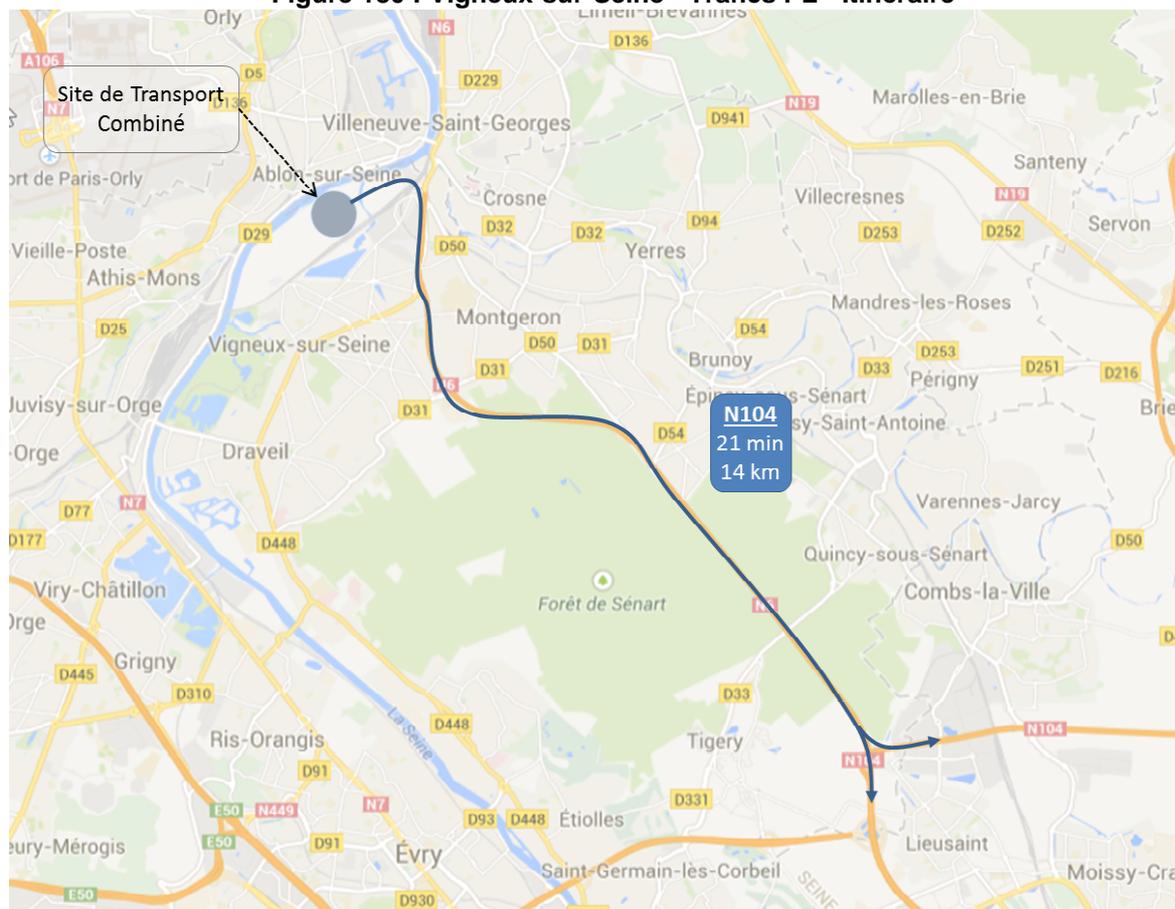


Modalités de connexion au réseau magistral

Il faut un temps de parcours d'environ 20 minutes aux PL entre le site et la RN104 via la Nationale 6, au sud de Vigneux-sur-Seine, pour une distance à parcourir de près de 14 km. Cependant, la RN6 entre le site et la Francilienne est une 2x2 voies assez capacitaire et adaptée au transport routier. L'impact du terminal de transport combiné serait donc limité.

Il est à noter que les poids lourds souhaitant rejoindre le nord de l'agglomération auront tendance à emprunter la RN6 en direction du nord, via Villeneuve-Saint-Georges, pour rejoindre l'A86. Une interdiction réglementaire sera nécessaire pour les contraindre à se rendre vers la Francilienne en direction du sud

Figure 180 : Vigneux-sur-Seine - Trafics PL - Itinéraire



Source : Google Maps

Evolution des conditions d'accès routier au réseau magistral

Une évolution significative du réseau routier serait nécessaire au niveau de l'embranchement entre les axes de desserte locale et la RN 6. En effet la zone est aujourd'hui enclavée entre la voie ferrée et la Seine. On peut, par exemple, envisager d'aménager le passage sous-terrain à gabarit réduit afin que ce dernier soit en mesure d'accueillir les PL rabattus sur le terminal de transport combiné et les autres activités du port. La connexion au terminal de transport combiné ne peut pas être envisagée sans ces travaux.

Trafics routiers sur le réseau viaire desservant le site

La carte ci-dessous présente les trafics Tous Véhicules (TV), TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) de la RN6 et de l'A86. Il s'agit du trafic dans les 2 sens confondus.

Figure 181 : Vigneux-sur-Seine - Trafics routiers (TMJA*) actuels



*TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

Source : CD 91 – 2010 ; DIR IDF 2012

Les trafics routiers TV (Tous Véhicules) sont importants sur les axes concernés. La RN6 compte 34 600 véhicules par jour (TMJA 2010), 18,6% sont des PL (2 080). La Francilienne (RN104) compte quant à elle 92 400 véhicules en direction de l'ouest et du sud (vers l'A5) et 61 100 en direction de l'est.

Appréciation de la congestion pour accéder à l'hinterland

La RN6 et la Francilienne sont deux voies assez sujettes à la congestion en heure de pointe Domicile-Travail. Des remontées de file importantes sont régulières dans le sens sud-nord, au niveau de la gare RER D, sur la commune de Villeneuve-Saint-Georges. Elles sont dues notamment à la connexion de différentes départementales sur la RN6 à ce niveau (RD50, RD136, RD232).

La RN104 est également quotidiennement congestionnée, principalement le matin. Les difficultés de trafic sont enregistrées au niveau de l'embranchement de la RN6 et de l'A5 avec la RN104. De nombreux trafics se rejoignent sur cet échangeur engendrant de la congestion.

Impact en termes de trafic Poids Lourds

On rappelle que l'estimation est d'environ 550 mouvements rabattus sur le terminal.

La carte ci-dessous présente une hypothèse de répartition des trafics PL selon laquelle les flux rabattus sur terminal se répartissent en fonction du trafic TMJA Tous Véhicules généré sur les axes du réseau magistral à proximité.

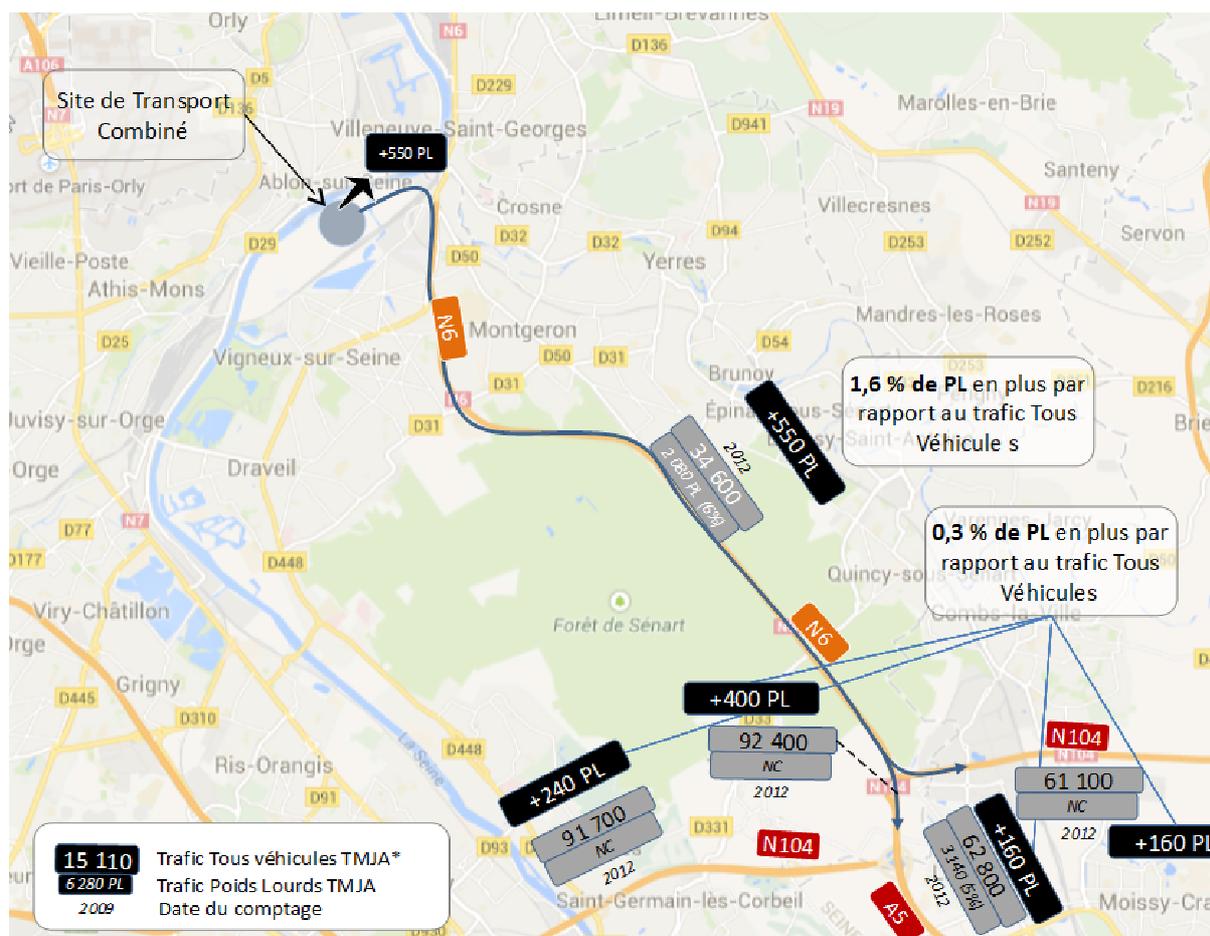
Ainsi, 550 nouveaux poids lourds viendraient s'ajouter aux trafics journaliers Tous Véhicules sur la RN6. Sur la RN104, 160 PL iraient en direction de l'est et 400 PL vers le sud, dont 240 sur la Francilienne et 160 sur l'A5 en direction du sud.

Le nombre de Poids Lourds étant actuellement de 2 080 véhicules journaliers, il augmenterait de 27% suite à la mise en œuvre du terminal de transport combiné, soit une évolution significative. Toutefois, il convient de relativiser ce constat car la RN6 est une voie suffisamment capacitaire pour absorber ces trafics (2x2 voie avec terre-plein central).

Par ailleurs, les trafics actuels étant déjà importants, cela limiterait dans une moindre mesure l'impact des trafics PL supplémentaires rabattus sur le terminal. Les futurs trafics PL représenteraient en effet 1,6 % des trafics Tous Véhicules sur la RN6 et 0,3 % sur la RN104.

Un effet plus significatif serait en revanche à anticiper sur les axes de desserte locale, à proximité de du site, au nord de la voie ferrée, même si le quartier est principalement composé d'entreprises.

Figure 182 : Vigneux-sur-Seine - Trafics PL supplémentaires rabattus sur le terminal



TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

Source : CD91 – 2010 ; DIR IDF 2012

Dimensionnement des aménagements à prévoir

Les aménagements nécessaires pour la mise en œuvre du terminal de transport combiné à Vigneux-sur-Seine concerneront :

- la voie de raccordement entre le site et la route de desserte locale à proximité de l'emprise concernée,
- un axe d'environ 1 km à créer en 2x1 voies,
- le réaménagement du passage souterrain à gabarit réduit permettant de traverser les voies ferrées, à l'est du site.

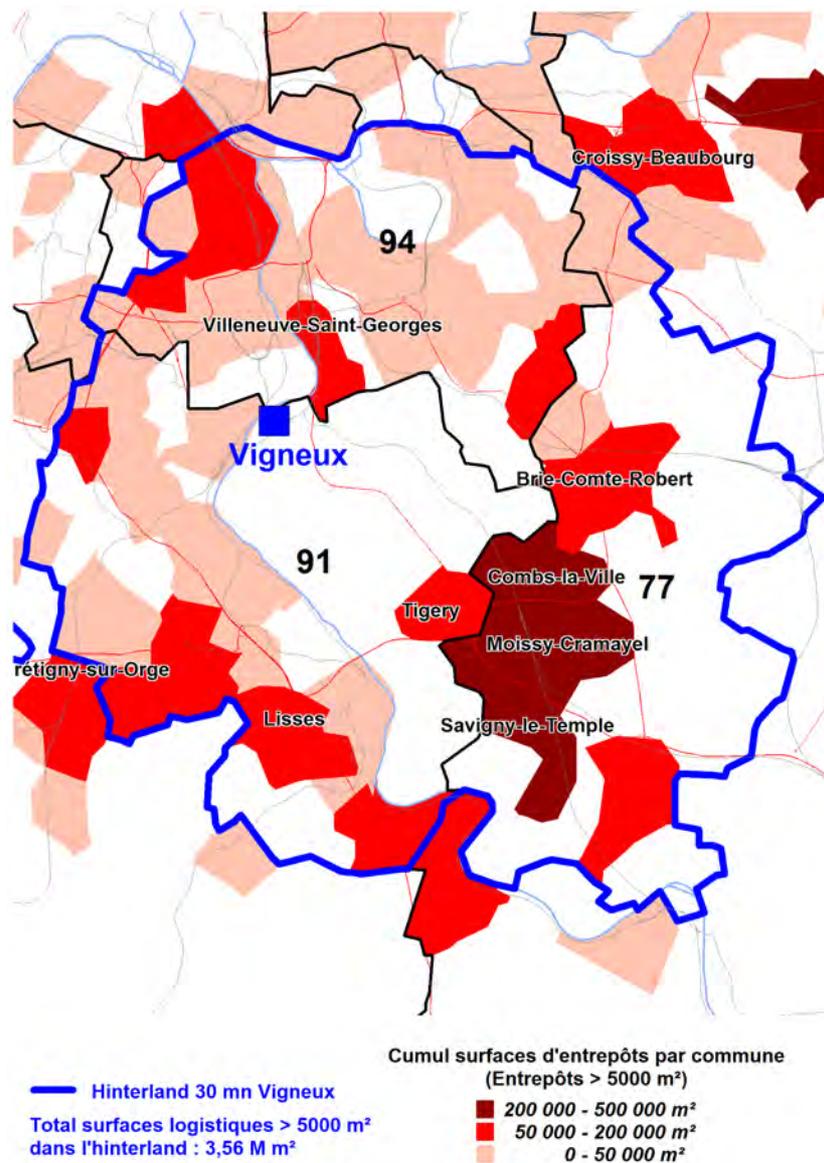
Synthèse

Le raccordement du site de Vigneux-sur-Seine au réseau routier est envisageable mais relativement contraint. En effet, il nécessite des travaux d'envergure au niveau de la traversée sous les voies ferrées. Par ailleurs, le secteur est assez congestionné en heure de pointe. Sa connexion au réseau routier magistral par la RN 6 sud, permet d'envisager une bonne desserte des zones logistiques sud mais allonge les temps de trajet et la distance à parcourir pour les marchés nord francilien.

5. Zone de chalandise

Importance de l'hinterland à 30 minutes

Figure 183 : Hinterland à 30 minutes de route du site Vigneux-sur-Seine



Sources : DRIEA – modèle de déplacement MODUS. Cartographie réalisée sous Map Info – opérations de 5 000 m² et plus entre 1980 et 2009

L'hinterland à 30 minutes du site de Vigneux-sur-seine compte 3,56 millions de m² de surfaces logistiques, ce qui représente 17% des surfaces construites en Île-de-France entre 1980 et 2009 (opérations supérieures ou égales à 5 000 m²) sur 8% de la surface régionale (107 communes sur 1 281).

Seine (site inscrit), de la vallée de Yerres (site classé) et de la forêt domaniale du Bois de la Grange (site inscrit). En outre, des Espaces boisés classés sont présents sur le site.

Les autres contraintes du site concernent la présence potentielle et avérée de zones humides, un risque fort d'inondation (PPRI de la Seine), un risque faible de retrait-gonflement des argiles, un risque très élevé d'inondation par remontée de nappe et un périmètre de protection des prises d'eau dans la Seine.

Par ailleurs, le site est identifié comme réservoir de biodiversité à préserver et un secteur de connexion multi-trame dans le SRCE Francilien. Enfin, le SDRIF place le site en secteur d'urbanisation conditionnelle.

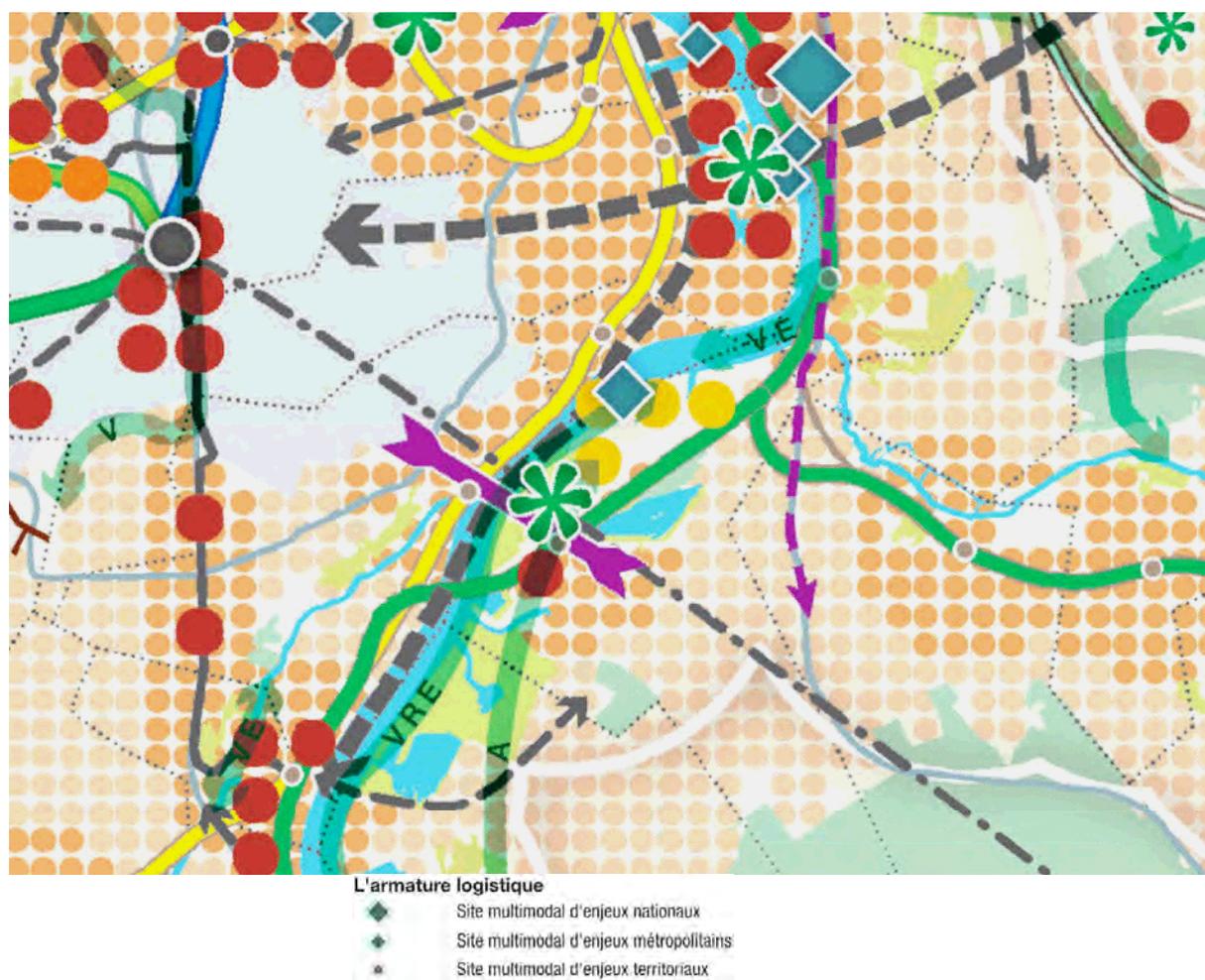
Le site de Vigneux-sur-Seine présente des contraintes environnementales en raison des protections réglementaires associées aux espaces naturels.

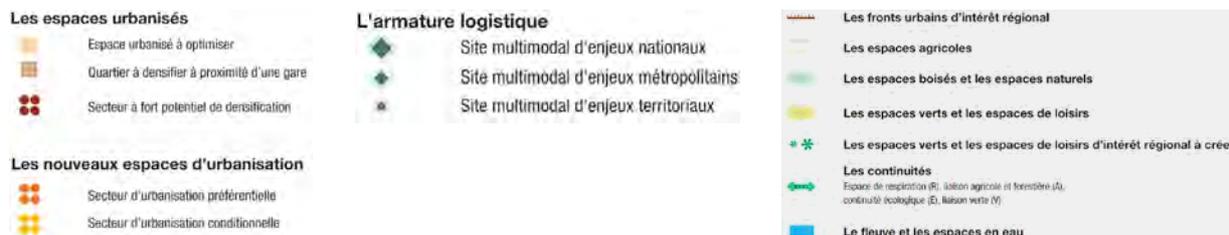
Des études devront définir si les zones humides potentielles existent réellement et le périmètre exact de la zone humide avérée. La commission départementale de la nature, des paysages et des sites devra être consulté pour avis en raison de la présence des sites inscrits, classés, des espaces boisés et de la ZPPAUP. Le Zonage du PPRI implique des prescriptions à suivre.

8. Cohésion du site avec les fonctions du territoire

Inscription dans le SDRIF

Figure 185 : Vigneux-sur-Seine - Inscription du territoire dans le SDRIF





Source : CDGT « Carte de Destination Générale des différentes parties du Territoire » - SDRIF de 2013

Le site de Vigneux-sur-Seine apparaît en « secteur d'urbanisation conditionnelle ». Les « secteurs d'urbanisation conditionnelle » indiquent « une capacité d'urbanisation (...) que les communes et les groupements de communes peuvent ouvrir à l'urbanisation en fonction des besoins à court et moyen terme et des projets ». « Leur ouverture est subordonnée, au-delà des orientations communes aux nouveaux espaces d'urbanisation, au respect d'une condition de desserte et de conditions spécifiques pour les ports d'Achères-Seine-Métropole et le port de Vigneux-sur-Seine ».

Le port de Vigneux-sur-Seine est également considéré comme « site multimodal d'enjeux métropolitains ».

Enfin, le SDRIF indique que « en ce qui concerne les ports d'Achères-Seine-Métropole et de Vigneux-sur-Seine, la réalisation de ces plates-formes de fret est conditionnée à leur desserte intermodale fer/fleuve/route et au respect des continuités écologiques ».

Vocation des territoires proches

Figure 186 : Vocation des territoires proches de Vigneux-sur-Seine



Source : cartes du MOS (Mode d'Occupation des Sols) 2012 de l'IAU - <http://carto.iau-idf.fr/webapps/applimos/>

Dans un environnement d'habitats individuels et collectifs, le site de la Plaine de Vigneux est une enclave entre la Seine au nord-ouest et la voie ferrée (Ligne RER D et axe Paris Orléans) au sud-est. Il n'y a pas de zone potentielle de conflit. La plaine de Vigneux est

coupée du reste de la ville par le talus de la voie ferrée et par la Fosse Montalbot, une ancienne carrière de sable.

Evolution des modes d'occupation des sols

Tableau 50 : Vigneux-sur-Seine - Occupation des sols

Occupation du sol en 2012 – Vigneux					
Occupation du sol en hectares	Surface 2008	Disparition	Apparition	Surface 2012	Bilan
1 Forêts	131,60	-2,70	0,00	128,90	-2,70
2 Milieux semi-naturels	92,31	-3,88	0,68	89,11	-3,20
3 Espaces agricoles	66,87	-1,57	0,17	65,47	-1,40
4 Eau	69,11	0,00	0,10	69,21	0,10
Espaces agricoles, forestiers et naturels	359,89	-7,38	0,17	352,68	-7,21
5 Espaces ouverts artificialisés	79,84	-4,06	15,25	91,03	11,19
Espaces ouverts artificialisés	79,84	-4,06	15,25	91,03	11,19
6 Habitat individuel	270,84	-1,53	15,41	284,71	13,87
7 Habitat collectif	46,23	-1,97	12,24	56,50	10,27
8 Activités	35,83	-1,85	1,57	35,55	-0,28
9 Equipements	25,46	-0,43	0,01	25,04	-0,42
10 Transports	46,34	-1,80	0,68	45,22	-1,12
11 Carrières, décharges et chantiers	33,40	-31,30	5,01	7,10	-26,30
Espaces construits artificialisés	458,10	-14,17	10,19	454,12	-3,98
Total	897,83	-25,61	25,61	897,83	0

Sources : IAU, fiches communales du MOS

Le site de la Plaine de Vigneux est actuellement en espaces agricole, forestier et naturel. L'évolution du MOS montre une légère progression des surfaces d'habitat individuel (+13,87% entre 2008 et 2012). A noter la faible représentativité des espaces d'activités (4% seulement de la surface communale).

Synthèse

Le secteur de Vigneux-sur-Seine est notamment inscrit au SDRIF « site multimodal d'enjeux métropolitains » adapté pour favoriser les possibilités de report modal, qu'elles soient ferroviaires et/ou fluviales.

Le site enclavé entre la Seine et la voie ferrée présente aujourd'hui un profil semi-naturel et en partie agricole éloigné des espaces d'habitation proche de la gare ferroviaire. A ce titre, il ne présente pas de contraintes particulières.

9. Echéance de mise en œuvre

Le site de Vigneux-sur-seine est entièrement à créer, tant pour les installations ferroviaires que pour la desserte routière qui doit être améliorée. Une mise en œuvre ne pourrait intervenir que sur le long terme.

10. Synthèse

Le terminal de Vigneux-sur-Seine, implanté sur une emprise de Ports de Paris, pourrait être conçu pour traiter 2 à 3 trains AR/jour. Il s'agit d'un site à créer entièrement, le long de la liaison ferroviaire Juvisy-Villeneuve-Saint-Georges.

La zone de chalandise de Vigneux-sur-Seine est relativement peu étendue (107 communes) mais très dense (3,5 millions de m2 construit entre 1980 et 2009, opérations de 5 000 m2 et plus). Elle est également très excentrée, pour l'essentiel orienté sud-est. A noter que les zones du secteur d'Orly et Rungis sont difficilement accessibles par route, malgré une proximité « à vol d'oiseau ».

Le raccordement du site de Vigneux-sur-Seine au réseau routier est envisageable mais relativement contraint. En effet, il nécessite des travaux au niveau de la traversée sous les voies ferrées. Par ailleurs, le secteur est assez congestionné en heure de pointe. Sa connexion au réseau routier magistral par la RN 6 sud, permet d'envisager une desserte des

zones logistiques sud mais allonge les temps de trajet et la distance à parcourir pour les marchés nord francilien.

Du point de vue ferroviaire et indépendamment des contraintes hydrauliques qui n'ont pas été examinées dans cette étude auxquelles le site est soumis, le site de Vigneux-sur-Seine est raccordable au RFN dans des conditions relativement satisfaisantes. Dans le scénario étudié, il n'y a pas d'infrastructure lourde à créer en dehors du raccordement proprement-dit du site sur la voie 2M et de la communication voie 2M / voie 1M à créer.

Cette insertion n'impacte pas le service voyageurs entre Juvisy et le site. Le trafic du site s'ajouterait à la vingtaine de trains fret qui circulent sur les voies 1M-2M.