

Annexe 12 : Synthèse des sites non retenus lors de la phase d'approfondissement

Creil

Le site de Creil est localisé sur un faisceau existant.

La disponibilité de voies pour un usage uniquement fret est peu envisageable. L'accès aux radiales sud-est et sud-ouest se fait via GC par Stains, après rebroussement en gare de Creil. L'accès à l'ouest via GC se fait en allant à l'est par la GC puis en rebroussant au Bourget. Ce site est très éloigné de la GC (40 km).

Il se situe au nord des zones logistiques de l'Île-de-France, obligeant à doubler le parcours ferroviaire pour les flux venant du sud d'un parcours routier contre-productif de sens inverse pour desservir ces zones logistiques.

La desserte routière est de qualité médiocre. Le réseau magistral est éloigné, et on y accède par une 2x1 voies.

Goussainville

D'un point de vue ferroviaire, l'accès aux radiales sud-est et sud-ouest se fait par la GC à Stains. L'accès à l'ouest via GC se fait après un rebroussant au Bourget. Il n'y a pas de faisceau d'appui à proximité.

L'insertion sur le RFN se ferait sur une section à 4 voies, nécessitant un saut de mouton pour accéder aux voies rapides, ce qui rendrait le projet trop coûteux.

La desserte routière est de bonne qualité, avec une connexion assez efficace au réseau magistral, par une 2x2 voies mais en zone péri-urbaine moyennement dense.

Le secteur économique potentiellement est de taille intermédiaire.

Lieusaint

Le site de Lieusaint en Seine-et-Marne est situé à proximité immédiate du réseau routier et du réseau ferroviaire.

Il serait embranché sur la ligne Paris-Dijon, donc directement sur l'axe sud-est. Les modalités d'embranchement et l'accès au site sont à vérifier. L'accès aux autres radiales se ferait en passant par Villeneuve-Saint-Georges et la GC. La cohabitation avec le RER D est un sujet à approfondir.

La desserte routière est de bonne qualité (2x2 voies, et trafic PL existant) et proche du réseau magistral.

Le site est localisé directement au cœur d'un des secteurs logistiques les plus dynamiques de l'Île-de-France (nombreux entrepôts sur les communes alentour).

C'est un site dont les caractéristiques sont globalement très proches de celles de Moissy-Cramayel, la principale différence étant le fait que dans le cas de Moissy-Cramayel l'infrastructure ferroviaire (notamment embranchement) existe partiellement, alors que pour Lieusaint, il faut créer entièrement la desserte et la voirie ferroviaire.

Longueil-Ste-Marie

Le site de Longueil-Saint-Marie est localisé dans l'Oise, sur un faisceau existant.

La desserte ferroviaire se ferait sur l'axe Paris-Laon (via la ligne fret entre Longueil et Ormoy). Elle présente l'intérêt d'être facilement connecté à la GC (niveau Aulnay-sous-Bois) et de permettre d'accéder aussi bien aux radiales nord que sud-est et sud-ouest. La section d'accès la GC est cependant assez chargée. Un faisceau d'appui serait à créer.

La desserte routière est de qualité moyenne : le réseau magistral est éloigné et accessible par un itinéraire mixte (2x1 et 2x2 voies) avec peu de trafic.

Mais la présence logistique est faible, et le niveau d'emplois industriels y est plus faible que pour d'autres sites étudiés.

Montereau-Fault-Yonne

Le site de Montereau-Fault-Yonne est situé en Seine-et-Marne.

La desserte ferroviaire se ferait sur la ligne Paris-Dijon, directement sur l'axe sud-est. Pour accéder aux autres radiales via la GC, il est nécessaire de remonter jusqu'à Villeneuve-Saint-Georges. Le faisceau d'appui serait proche.

La desserte routière est de bonne qualité : le réseau magistral est assez proche et accessible par un itinéraire hors zones urbaines.

La dynamique logistique et économique dans le périmètre de Montereau est très faible.

Trappes

Le site ferroviaire de Trappes, dans les Yvelines, est un ancien triage. La faible disponibilité de voies ou faisceaux pour une activité de fret en raison de l'utilisation du site pour des fonctionnalités voyageurs limite fortement son intérêt.

L'accès à la GC se fait à St-Cyr, mais la GC est limitée à 1500 tonnes brutes remorquées pour accéder à la radiale sud-est et à la radiale nord.

La desserte routière est de bonne qualité, mais il existe un projet de requalification de l'axe de la RN 10 qui pourrait affecter cette qualité pour un trafic de PL.

Enfin, en ce qui concerne le périmètre économique, le site se positionne en rang intermédiaire.

Vaires-sur-Marne (faisceau EDF)

Le deuxième site de Vaires-sur-Marne intéressant est le faisceau de la centrale EDF. Néanmoins ce faisceau est localisé sous la A104, ce qui rend impossible la mise en place d'un terminal de transport combiné utilisant des portiques de manutention (hauteur disponible insuffisante). Ce site a donc été écarté. **Il pourrait cependant présenter des atouts pour une activité de ferroutage, non impactée par la hauteur disponible sous la A104.**

Les sites non retenus pour approfondissement ne sont pas pour autant des sites sans intérêt logistique, il peut même s'agir de sites disposant d'une véritable stratégie de développement logistique au service du territoire et basés sur la multimodalité.