

Annexe 1 : Achères (78)

1. Contexte

Le site d'Achères est localisé dans la plaine d'Achères, sur les communes de Saint-Germain-en-Laye et d'Achères dans les Yvelines. Le projet d'installation d'un terminal de transport combiné pourrait s'intégrer au sein du site multimodal de Port-Seine-Métropole (PSM).

Le projet Port-Seine-Métropole Ouest (PSMO) a été mis en débat public entre septembre et décembre 2014. Un projet situé à l'est à un horizon plus lointain et dans lequel viendrait s'insérer le terminal de transport combiné pourrait éventuellement être porté par Ports de Paris .

Il est localisé sur le territoire stratégique de la Confluence Seine-Oise, objet du Contrat de développement territorial (CDT) entre l'Etat et les collectivités territoriales.

Le site bénéficie d'une bonne localisation, d'une part par sa proximité avec l'axe ferroviaire historique Le Havre – Paris (Groupe V par Poissy et Mantes), et d'autre part au débouché de l'itinéraire de fret ferroviaire alternatif par Serqueux – Gisors, en cours d'aménagement. La présence, à proximité, du grand faisceau d'Achères Grand Cormier permet d'envisager un faisceau d'appui.

Le projet de site de transport combiné est conditionné par le prolongement de l'A104 à l'ouest.

Pour mémoire, un projet de centre d'entraînement du club de football de Paris-Saint-Germain est envisagé sur le site, en concurrence avec d'autres sites yvelinois. Une décision pourrait intervenir en 2015.

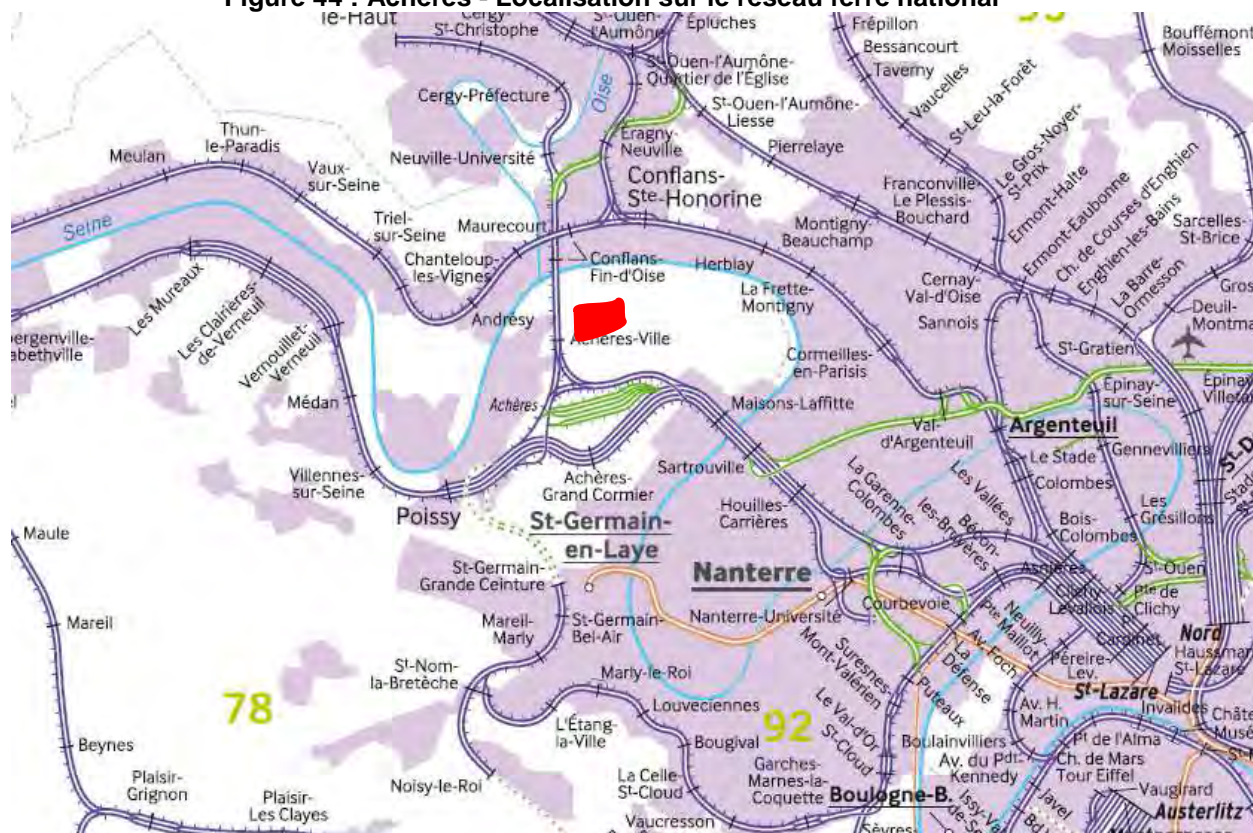
Figure 43 : Vue aérienne du site d'Achères



Source : PDP

2. Infrastructures ferroviaires

Figure 44 : Achères - Localisation sur le réseau ferré national



Axe concerné

Il s'agit de la ligne 338 000 d'Achères à Pontoise sur laquelle circulent les missions Transilien SNCF du Groupe III de Paris Saint-Lazare, les missions RATP du RER A vers Cergy et quelques trains de fret.

Accessibilité au réseau

- Trafic sur RFN et modalités d'insertion

Les trains du RER A et de la ligne L de Paris St-Lazare à Cergy le Haut circulent avec une fréquence élevée : 214 trains par jour, deux sens.

A moyen terme, le STIF envisagerait de densifier la desserte de Cergy-Pontoise. Il faut cependant noter que le groupe III supporte trois types de missions : le RER A, le Transilien L et le fret. Ces trois missions sont concurrentes en termes de sillons. Avec l'augmentation des fréquences, un arbitrage devra être pris si l'on veut conserver la mixité actuelle de la ligne, notamment pour le fret.

- Raccordement à infrastructure quasi-constante

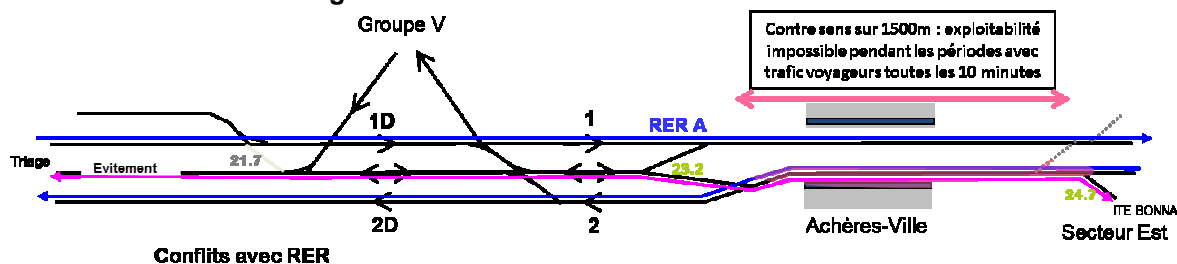
Figure 45 : Achères - Localisation de l'ITE existante et sectionnement électrique



Il existe un raccordement ITE (ITE « Bonna ») au réseau ferroviaire national, réutilisable pour le projet (figure 3). Il se situe au pk 24+700. Son accès se fait uniquement depuis la voie 2 (sens nord-sud, Conflans vers Achères). Cette ITE n'est actuellement plus utilisée mais l'appareil de voies le desservant, manœuvrable à pied d'œuvre est toujours entretenu. Le terminal de transport combiné pourrait utiliser cette ITE en la prolongeant jusqu'au terminal combiné.

L'orientation du raccordement ferroviaire depuis l'ITE implique que, dans le sens nord-sud, il n'y a pas de problème d'insertion des trains sur voie 2 (circulations dans le même sens). Par contre, pour un train entrant sur le terminal (sens sud-nord vers l'ITE), dans la mesure où il n'y a pas d'accès à l'ITE depuis la voie 1 (pas de communication entre les voies 2 et 1 du RFN), les trains venant d'Achères Grand Cormier seraient obligés d'effectuer une circulation en contre-sens sur 1500 mètres sur la voie 2 entre le sud de la gare d'Achères-Ville et l'ITE. En raison de l'importance du trafic voyageurs (Transilien et RER) sur cet axe, il serait impossible d'insérer un train fret de plus de 250 mètres à contresens de circulations dans le sens sud-nord pendant les heures d'exploitation des trains de voyageurs.

Figure 46 : Achères - Schéma actuel des voies



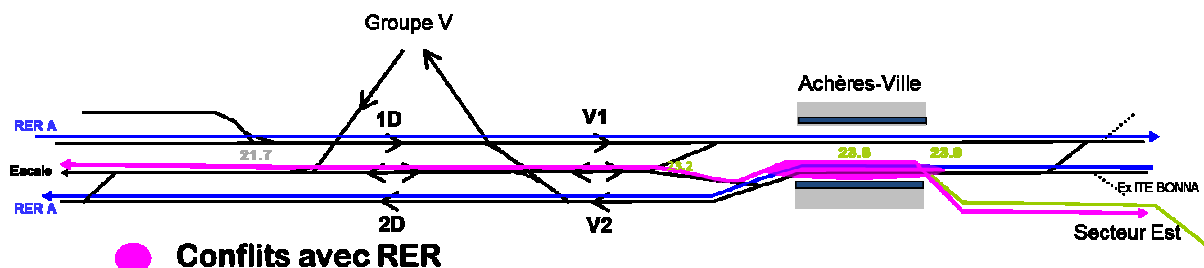
Par ailleurs, il existe un sectionnement électrique, d'environ 100 m (figure 3) séparant deux sous-stations d'alimentation de la caténaire. Sur cette zone, le train ne doit plus être alimenté en énergie électrique et doit « rouler sur l'erre » pendant plusieurs dizaines de mètres jusqu'à rejoindre l'alimentation de la sous-station électrique suivante. Cette disposition s'applique à toutes les missions empruntant cette ligne.

Par conséquent, l'existence de cette zone de sectionnement électrique, non péjorant pour les trains en pleine vitesse, condamne la traction électrique pour l'accès ITE nécessairement pratiquée à basse vitesse (aiguillages, trains en phase de démarrage ou d'arrêt), avec le risque d'arrêt toujours possible à basse vitesse et de procédures compliquées pour repartir. La traction thermique devrait être utilisée jusqu'à Achères-Grand-Cormier dans les deux sens.

- Raccordement avec amélioration de l'infrastructure existante

Pour s'affranchir de ces deux contraintes (contre-sens en sens sud-nord, et sectionnement électrique), il est proposé la création d'une voie fret dédiée et électrifiée entre la gare d'Achères-Ville et l'ITE est (élargissement de la plate-forme entre les pk 23+900 et 24+700) qui permettrait à la fois de limiter à 700 mètres la distance de circulation à contresens sur la voie 2 (entre le pk 23.2 et le pk 23.9) sans être impacté par la section de séparation électrique sur les voies principales. Cette solution permettrait d'envisager l'insertion de trains de longueur de 500 mètres ou de coupons de trains de 500 mètres formés depuis le faisceau d'Achères-Grand-Cormier.

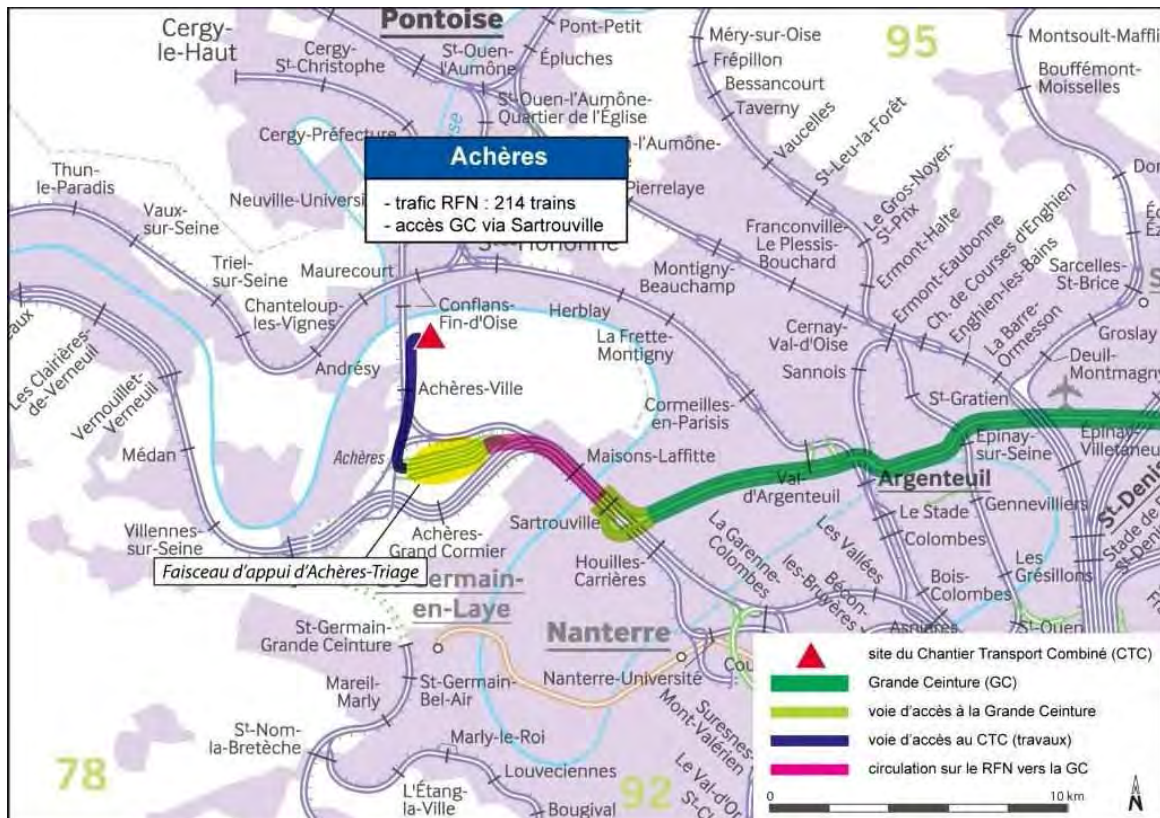
Figure 47 : Achères - Schéma amélioré des voies



Modalités d'accès à la Grande Ceinture (GC) et accès aux radiales

L'accès à la GC se fait via le faisceau d'Achères-Grand-Cormier, servant d'appui à la desserte du terminal, puis le groupe V (à 9km) vers Sartrouville. Les trains en direction du Havre peuvent emprunter directement la ligne Paris - Le Havre depuis le triangle d'Achères. Le trafic sur la section entre le faisceau d'Achères-Grand-Cormier et Sartrouville, actuellement de près de 590 trains/jour devrait continuer de croître du fait notamment du prolongement d'Eole à l'ouest et des objectifs de desserte du STIF pour Cergy. En revanche, l'arrivée à plus long terme de trains de la ligne nouvelle Paris-Normandie LNPN, détournée du groupe V en Île-de-France redonnerait un peu de capacité pour le fret.

Figure 48 : Achères - Accès à la Grande Ceinture



Faisceau d'appui

Le faisceau d'appui serait localisé sur les voies actuelles de l'ancien triage d'Achères Grand Cormier.

Modalité d'exploitation entre le terminal et le faisceau

Les trains de transport combiné d'une longueur supérieure à 500 mètres seraient coupés sur le faisceau du Grand Cormier (dont il faudra vérifier la disponibilité partielle), le terminal de transport de combiné étant alimenté en trains limités à 500 mètres.

3. Aménagement de la plate-forme du terminal

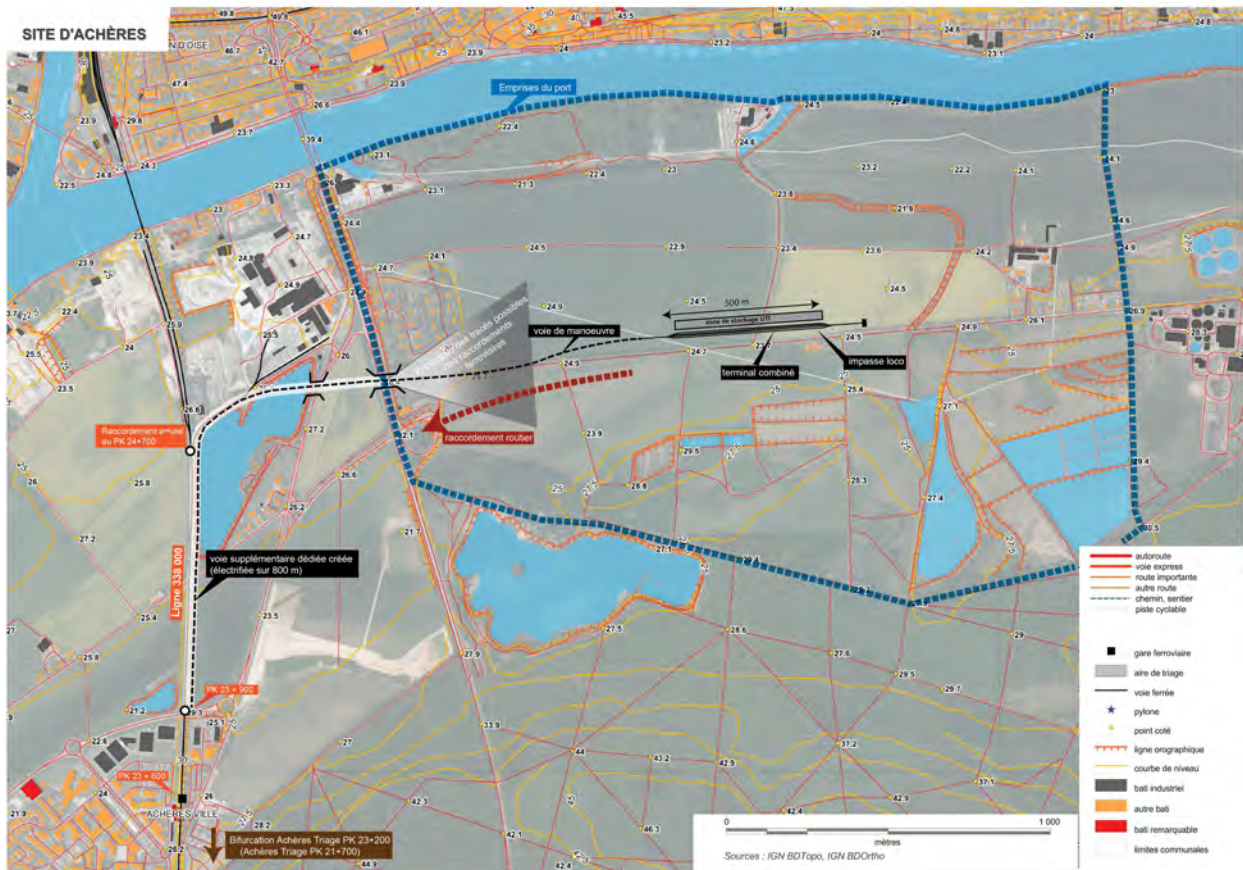
L'embranchement se ferait par la connexion existante de l'ITE BONNA actuelle, remaniée.

Le terminal serait de taille intermédiaire, avec un potentiel de 3 trains AR par jour.

Le site ne serait pas destiné à accueillir un terminal de ferroutage, car il est situé trop loin des radiales sud-ouest et sud-est.

La configuration du site devra permettre une longueur utile des voies sur cour de 500 m, sans faisceau d'appui, Achères Grand Cormier assurant cette fonction. A noter que la configuration d'Achères Grand Cormier permet de réceptionner des trains de 750 mètres.

Figure 49 : Achères - Configuration possible du terminal



Synthèse

L'implantation d'un terminal sur ce site est faisable d'un point de vue ferroviaire mais avec des flux limités pour les raisons suivantes :

- contrainte d'exploitation du fait de la circulation à contre-sens pour entrer sur le site, dans un contexte fortement circulé par la ligne L et le RER A ;
- accès à la GC contraint par le groupe V très utilisé par les trains Paris – le Havre (en attendant la LNPN) et les trains Transiliens ;

Pour ces raisons, la conception du terminal doit se limiter à un trafic de 2 à 3 A/R quotidiens. Des travaux sur l'infrastructure sont à prévoir pour une exploitabilité ferroviaire satisfaisante.

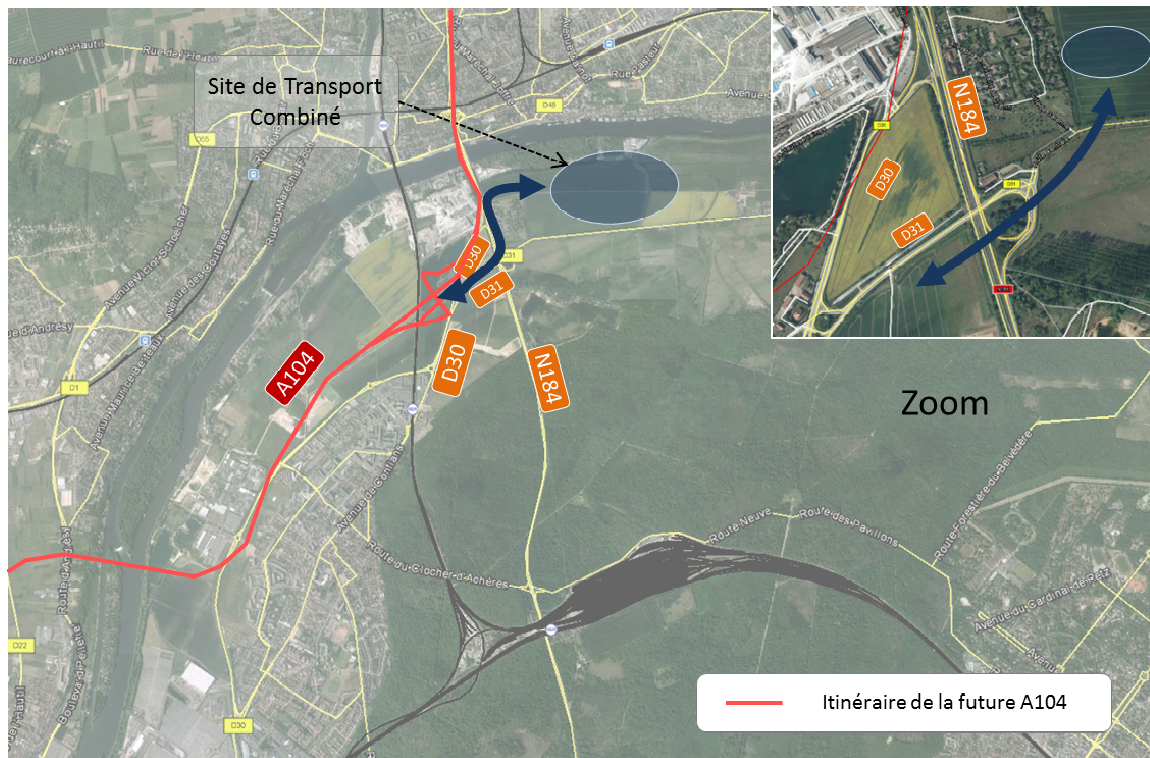
4. Desserte routière

La performance de la desserte routière du site implique la réalisation de l'A104. Cette autoroute servira à boucler la Francilienne entre Villiers-Adam, en raccordement avec l'A104 existante, et Aigremont avec l'autoroute A13.

Accès au réseau routier magistral

L'accès au réseau magistral depuis le site d'Achères se ferait quasi directement sur la future A104, via la RD30 et 31 permettant de rejoindre l'échangeur.

Figure 50 : Achères - Création d'un accès sur la RN184



Modalités de connexion au réseau magistral

En termes de temps de parcours et de distance, le site d'Achères est stratégiquement intéressant puisqu'il serait à proximité directe du futur échangeur de l'A104. Ainsi, en moins de 5 minutes et pour une distance inférieure à 2 km, les PL générés par le terminal de transport combiné seront en mesure de rejoindre le réseau magistral.

Figure 51 : Achères - Temps de parcours et distance



Source : Google Maps

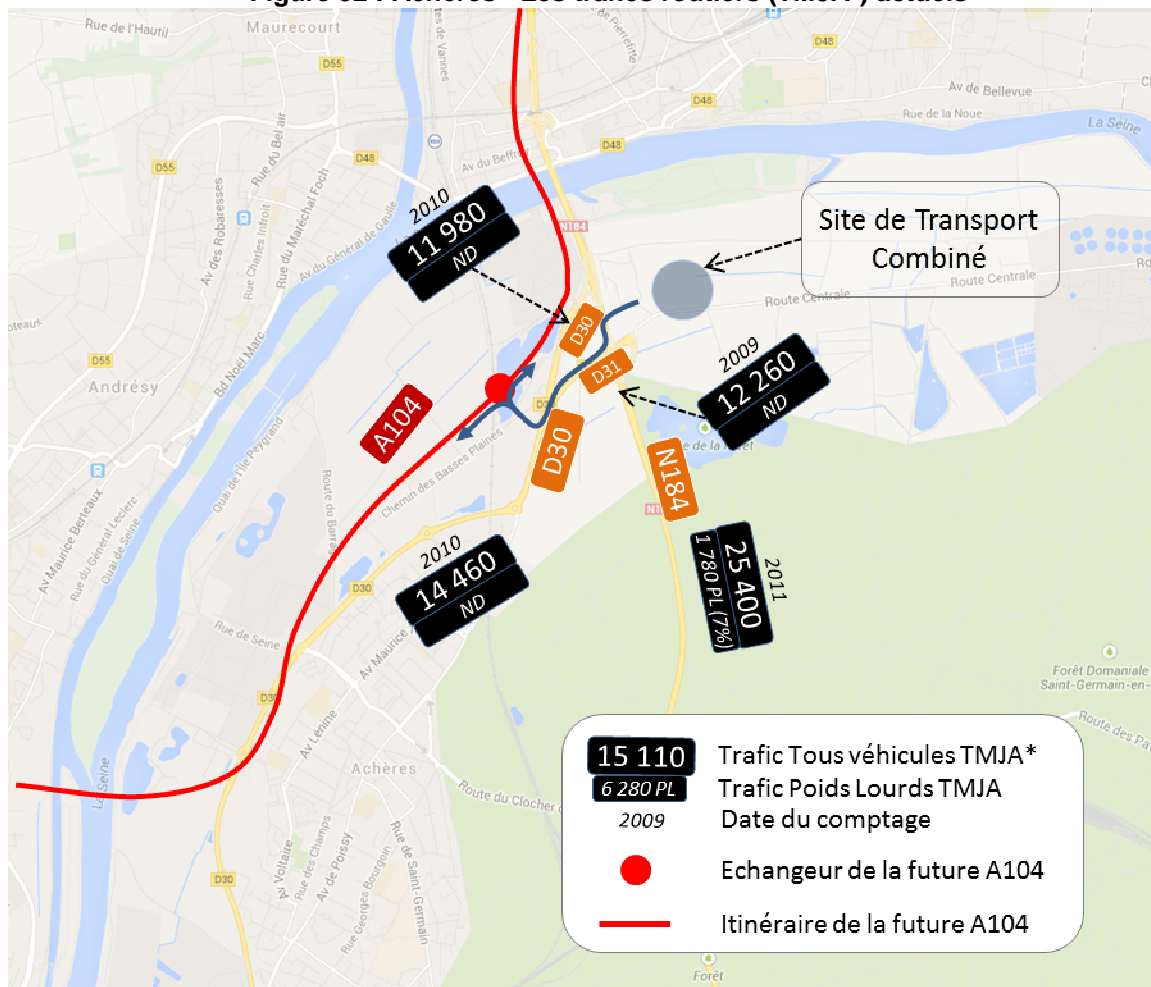
Evolution des conditions d'accès routier au réseau magistral

Le site d'Achères présente la particularité d'être totalement dépendant du projet autoroutier de l'A104, dont l'échéance de réalisation n'est pas prévue avant 2030. En dehors de ce projet d'envergure, aucun autre aménagement routier particulier n'est à prévoir, si ce n'est l'aménagement de la voie de raccordement entre le site et la RN184 ou les RD30 et 31.

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 RD184 et les RD30 et 31. Il s'agit du trafic dans les 2 sens confondus. L'A104 est encore au stade de projet, mais le débat public a montré que cette nouvelle autoroute est capable d'absorber les flux de trafic prévus.

Figure 52 : Achères - Les trafics routiers (TMJA*) actuels



*TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

Source : CD78 – 2011 ; DIRIF 2012

Les trafics routiers s'élèvent à respectivement à 11 980 et 14 460 véhicules TMJA sur la RD31 et la RD30, au niveau de l'embranchement avec la RN184. La RN 184 compte quant à elle un trafic de 25 400 Tous Véhicules TMJA, dont 7% de poids lourds, soit 1 780 poids lourds.

Appréciation de la congestion pour accéder à l'hinterland

Le secteur concerné n'est pas considéré comme très congestionné à l'heure actuelle. On notera toutefois des zones de ralentissement ponctuelles, notamment sur la RD30. Cet axe est assez bien dimensionné mais ne compte que 2x1 voies causant parfois des remontées de file aux heures de pointe. Par ailleurs, la situation devrait encore s'améliorer avec l'arrivée de l'A104.

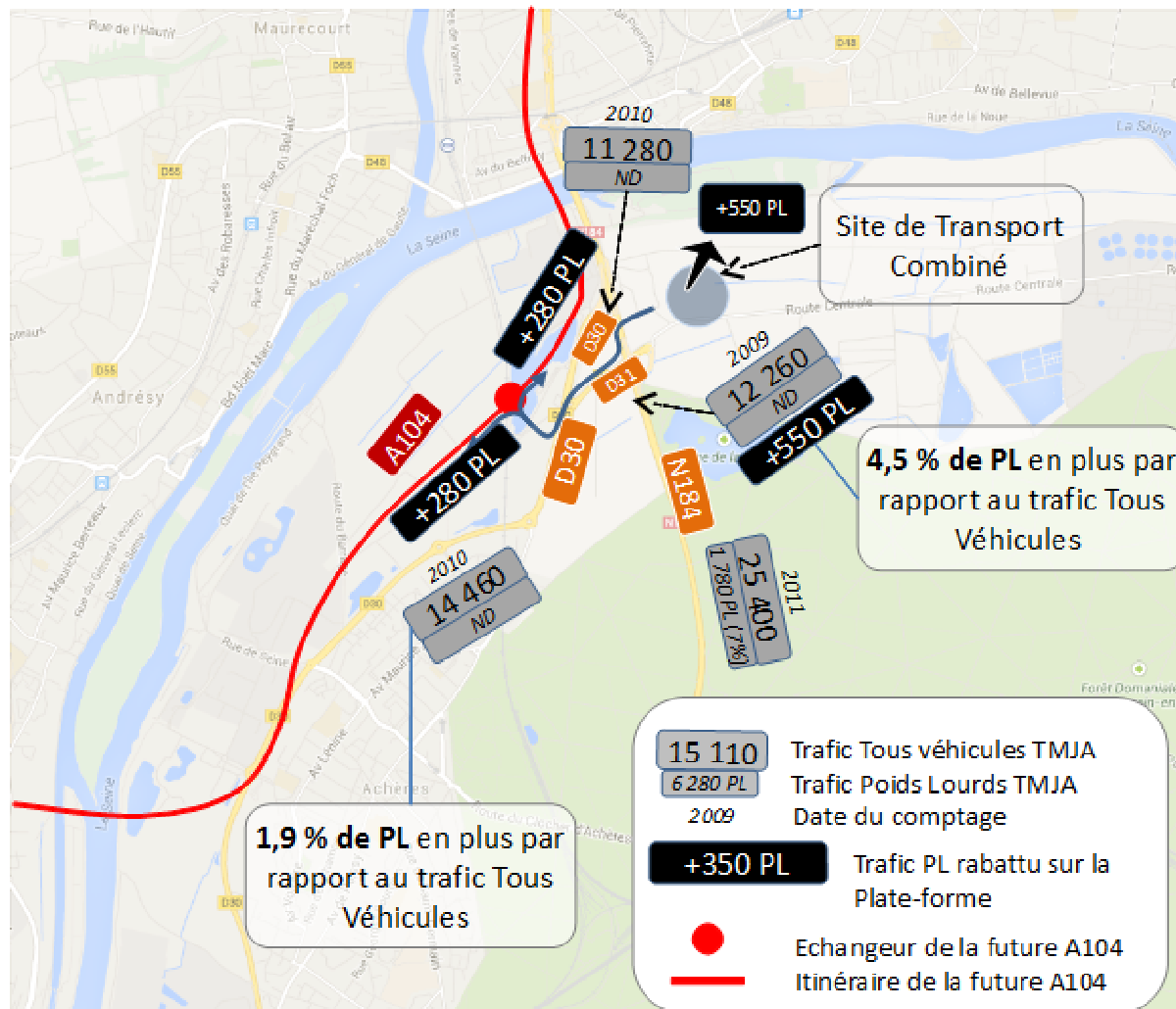
Impact en termes de trafic Poids Lourds

L'estimation est d'environ 550 mouvements rabattus sur le terminal avec un total de 3 allers-retours de navettes par jour.

La carte ci-dessous présente une hypothèse de répartition des trafics PL sur l'A104 selon laquelle les flux rabattus sur le terminal se répartissent pour 50% en direction du sud et l'autre moitié en direction du nord.

Ainsi, sur l'A104, 280 PL iraient en direction du nord et 280 PL en direction du sud. Sur la RD30, 550 nouveaux poids-lourds viendraient alimenter la plate-forme, soit 4,5% du trafic Tous Véhicules actuel.

Figure 53 : Achères - Les trafics PL supplémentaires rabattus sur le terminal



*TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

Source : CD78 – 2011 ; DIRIF 2012

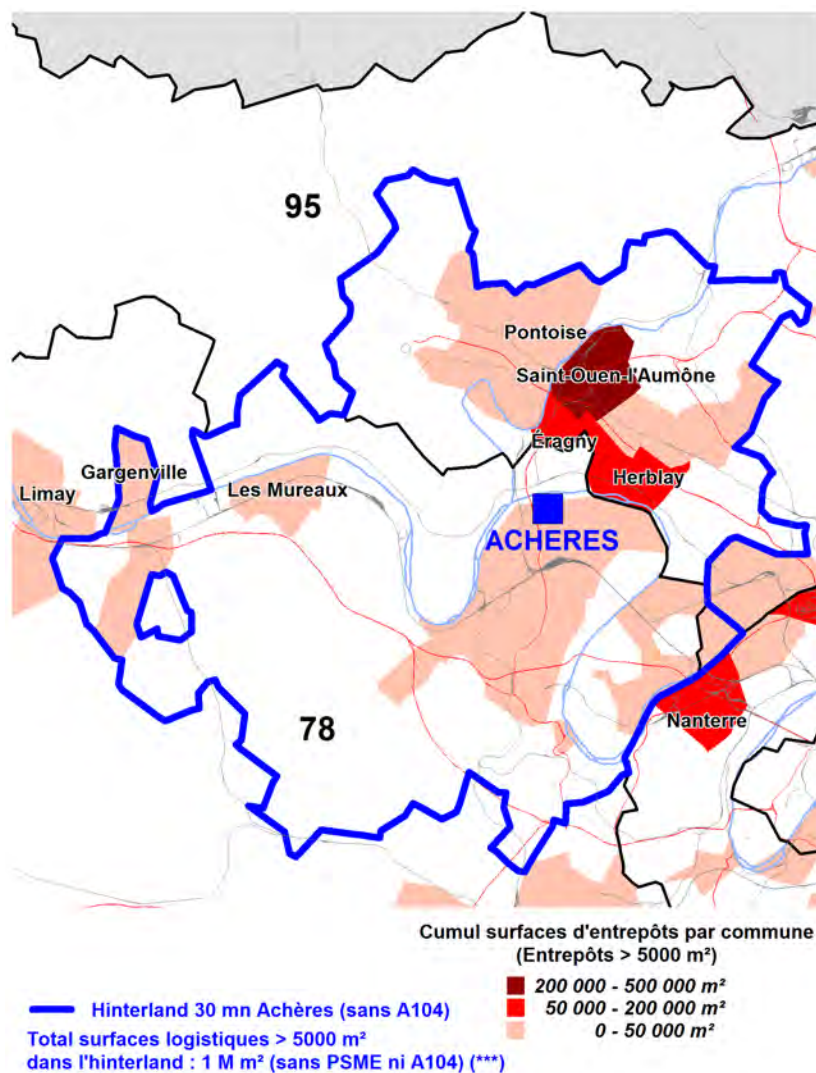
Synthèse

Le site d'Achères est stratégiquement intéressant pour l'accueil d'un terminal de transport combiné. Avec l'arrivée de l'A104, pour boucler la Francilienne ouest, les accès seraient directs entre le site et le réseau magistral. L'A104, qui permettrait par ailleurs d'alléger le trafic PL sur l'A13, serait un atout certain pour ce site.

5. Zone de chalandise sans A10

Importance de l'hinterland à 30 minutes

Figure 54 : Hinterland à 30 minutes de route du site d'Achères



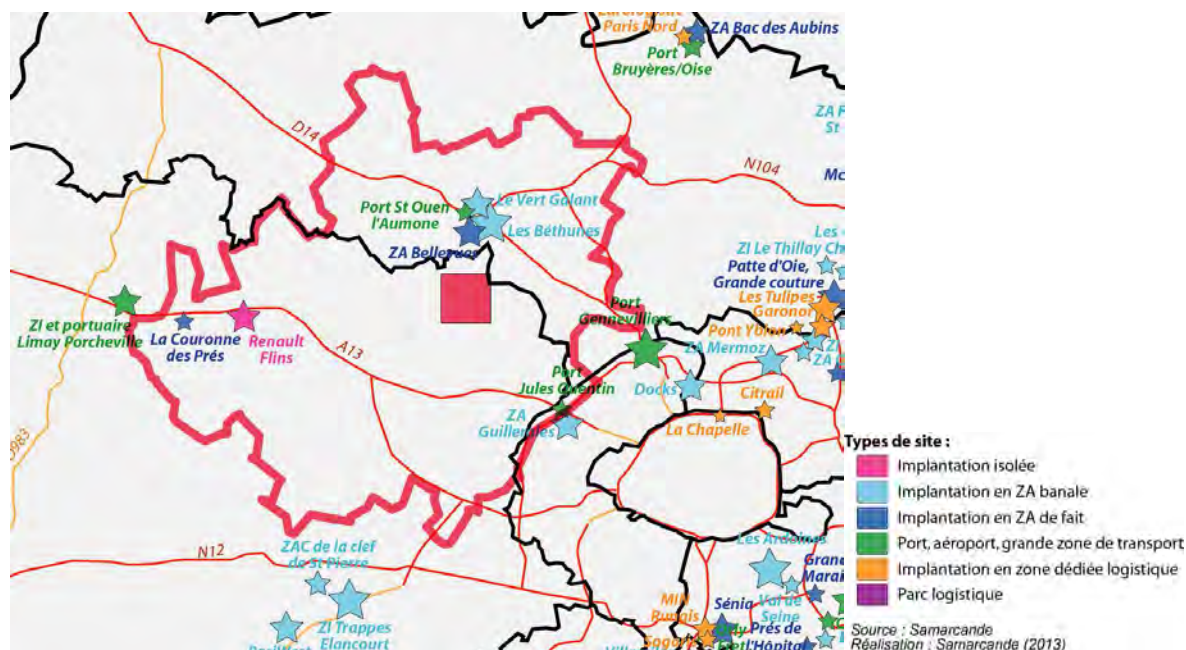
Sources : DRIEA – modèle de déplacement MODUS. Cartographie réalisée sous Map Info – opérations de 5 000 m² et plus entre 1980 et 2009

L'hinterland à 30 minutes de route (hors congestion) du site d'Achères compte aujourd'hui 1 million de m² de surfaces logistiques, ce qui représente 5% 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 (100 communes sur 1 281).

(***) Avec le prolongement de l'A104 et l'arrivée du potentiel du site portuaire proprement-dit de 670.000m², l'hinterland à 30 minutes du site d'Achères compte en première estimation 1,67 M de m² de surfaces logistiques supplémentaires auquel il convient d'ajouter les surfaces supplémentaires en dehors du site qui seraient atteintes du fait du prolongement (non estimé).

Principales zones d'activités à 30 minutes de route (sans A104)

Figure 55 : Zones d'activités à proximité et dans l'hinterland d'Achères



Peu de zones logistiques sont présentes aujourd'hui dans l'hinterland d'Achères hormis celles du secteur de Cergy Pontoise, avec des zones relativement importantes (220 ha pour la ZA Bellevues à Eragny, 268 ha pour la ZA les Béthunes à St-Ouen-l'Aumône...) qui se sont développées à partir des années 70 et 80. Le port de Gennevilliers et celui de Limay sont à la limite extérieure de cet hinterland.

Synthèse

L'aire de chalandise à 30 minutes de route de Achères est aujourd'hui relativement étroite (100 communes) et modeste en termes de surfaces logistiques (1 million de m², opérations de 5 000 m² et plus entre 1980 et 2009, qui se sont principalement développés sur le secteur de Cergy-Pontoise).

Dans l'hypothèse du prolongement de l'A104, avec le potentiel d'entrepôts logistiques du site portuaire de 0,67 Mm². l'aire de chalandise pourrait être sensiblement étendue avec un chiffre estimé de 1,67 Mm² de surfaces logistiques situées à moins de 30 mn du site, auquel il convient d'ajouter les surfaces supplémentaires en dehors du site qui seraient atteintes du fait du prolongement (non estimé).

6. Maîtrise du foncier

La partie est du port de 300 ha sur lequel pourrait s'implanter un terminal de transport combiné (cf. figure 1) est la propriété, dans sa totalité, de la ville de Paris. Ce terrain est libéré de l'activité d'épandage des eaux usées par la refonte de la station d'épuration Seine Aval du SIAP.

7. Contexte environnemental

Les contraintes principales du site concernent son inscription en ZNIEFF de type I : « Parc agricole et plan d'eau d'Achères » sur l'ensemble du périmètre, ainsi que la présence du site inscrit et classé de « l'ancienne Ile de Devant » au nord du périmètre. Enfin, la forêt de Saint-Germain-en-Laye est en cours de classement au titre de « forêt de protection ».

Les autres contraintes du site concernent la présence potentielle de zones humides, un risque modéré d'inondations (PPRI de la Seine), un risque faible de retrait-gonflement des argiles et la localisation proche d'éléments du patrimoine archéologique. A noter la présence d'un PPR mouvement de terrain et d'un PPR affaissement et effondrement sur la partie nord du site.

Par ailleurs, le site est identifié comme réservoir de biodiversité à préserver et un secteur de connexion entre forêt (Saint-Germain-en-Laye) et corridor alluvial (Seine) dans le SRCE Francilien. Enfin, le SDRIF place le site en secteur d'urbanisation conditionnelle.

Le site d'Achères présente des contraintes importantes, en raison des protections réglementaires associées aux espaces naturels. Des études devront définir si les zones humides potentielles existent réellement. 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. Le Zonage du PPRI implique des prescriptions à suivre. Des études de sols devront être menées afin d'identifier les risques liés au mouvement de terrain et à la présence de cavité souterraine.

8. Cohésion du site avec les fonctions du territoire

Compatibilité avec les projets en cours

Le projet de Port-Seine-Métropole Ouest, porté par Ports de Paris, a été soumis au Débat Public fin 2014 (du 14 septembre au 15 décembre 2014). Il prévoit l'aménagement d'une zone de 100 hectares à l'horizon 2040. La première phase de ce projet, à horizon 2025, comprend le remblaiement partiel de la carrière GSM Granulat et la création d'une darse pour l'accueil d'activités liées au BTP et des services de transbordements de matériaux et marchandises. Les premiers travaux du port sont programmés en 2018, les premiers équipements portuaires livrés en 2020, la fin de l'exploitation de la carrière en 2035 et la mise en service complète de Port-Seine-Métropole Ouest en 2040.

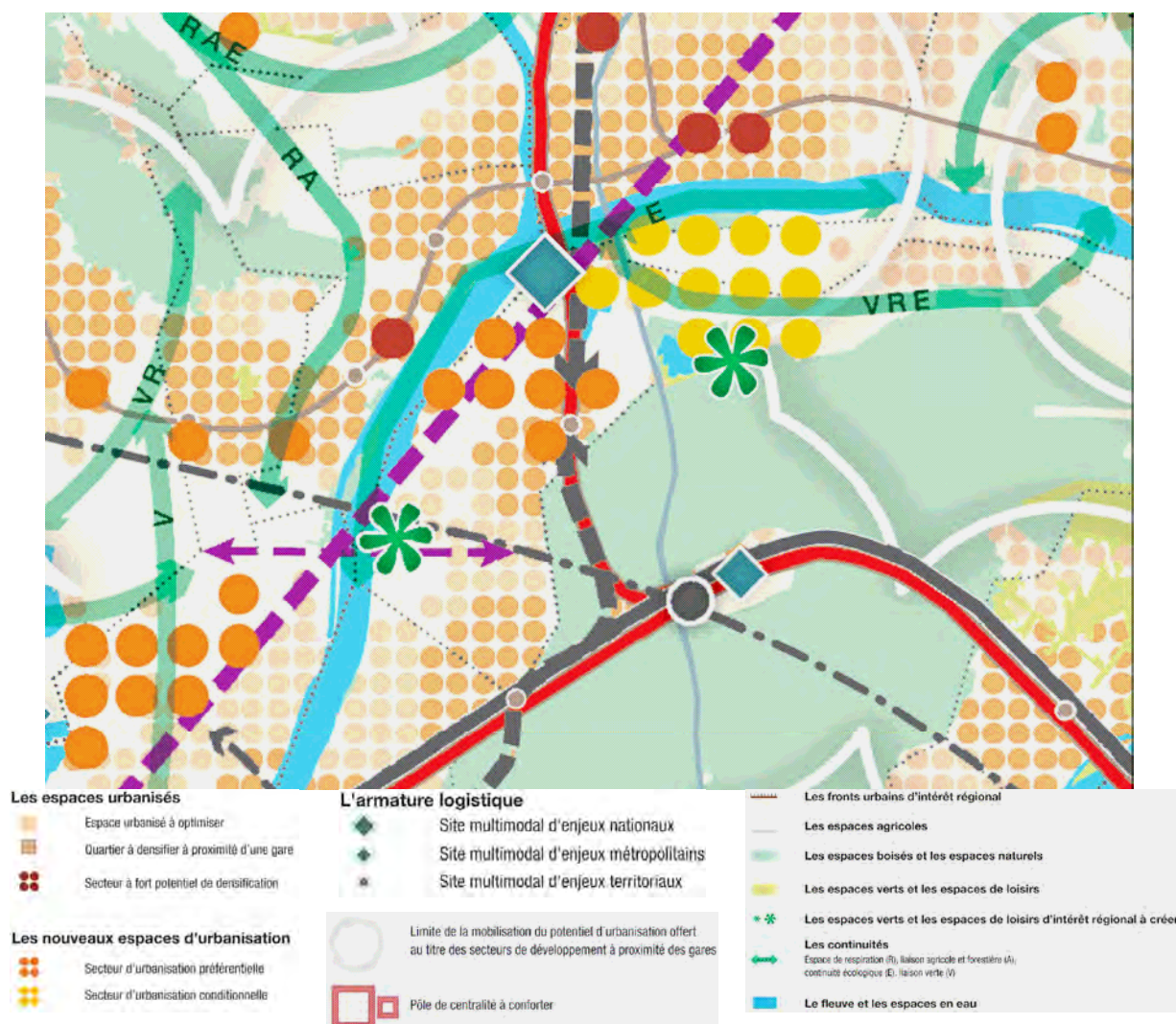
Figure 56 : Projet de Port-Seine-Métropole Ouest



Source : <http://www.port-seine-metropole-ouest.fr/>

Inscription dans le SDRIF

Figure 57 : Achères - Inscription du territoire dans le SDRIF



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

Port-Seine-Métropole apparaît dans le SDRIF comme « site multimodal d'enjeu nationaux ». « Pour accompagner la montée en puissance du trafic de conteneurs au port du Havre et le trafic fluvial qui pourrait être généré par le futur canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe, une grande plate-forme trimodale (Port-Seine-Métropole) devra être créée sur les communes d'Achères, Andrésy, Conflans-Sainte-Honorine et Saint-Germain-en-Laye ».

Le SDRIF indique néanmoins 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 ».

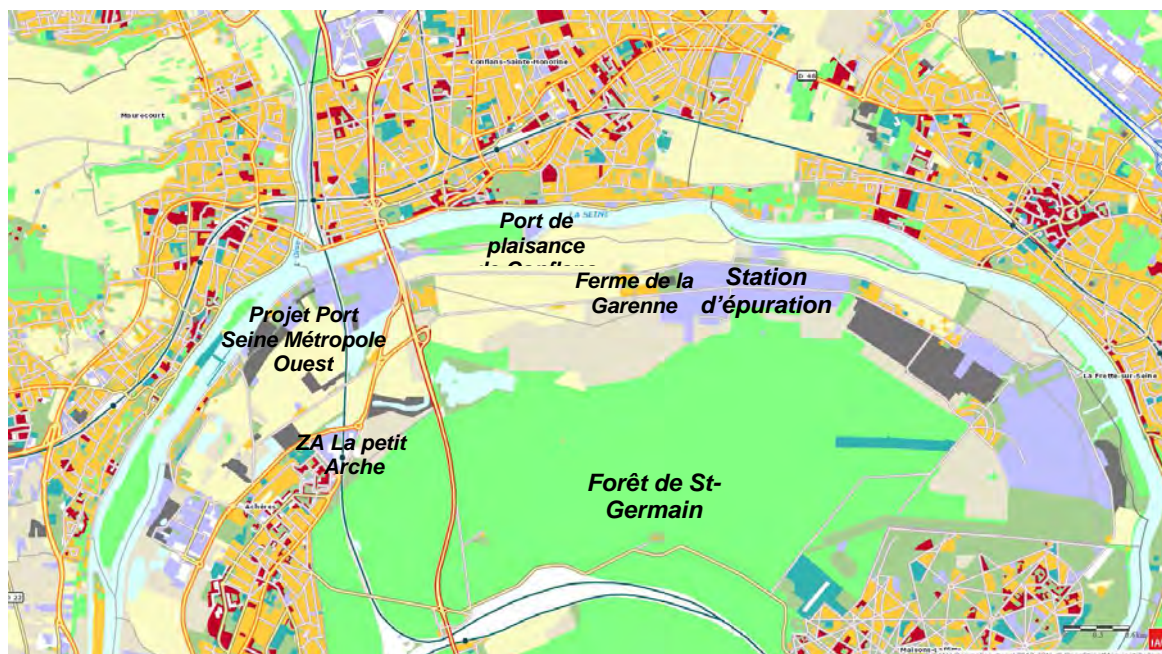
Le site envisagé pour un terminal combiné se situe en « secteur d'urbanisation conditionnelle ». Les « secteurs d'urbanisation conditionnels » indiquent « une capacité d'urbanisation (...) que les communes et les groupements de communes peuvent ouvrir à l'urbanisation en fonction des besoins à court 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 ».

A noter enfin que le site se situe à proximité d'une continuité écologique, orientée est-ouest, qui est également espace de liaison verte et espace de respiration.

Vocation des territoires proches

Figure 58 : Vocation des territoires proches d'Achères



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

Le site examiné se situe dans le secteur du Parc agricole d'Achères. Il est encadré à l'ouest par la RN184, à l'est par un ensemble constitué de la ferme de la Garenne et la station d'épuration, au nord par les rives de la Seine bordées d'un espace forestier et du port de Plaisance de Conflans-Sainte-Honorine, et au sud par la forêt de Saint-Germain-en-Laye.

Evolution des modes d'occupation des sols

Tableau 36 : Achères - Occupation des sols

Occupation du sol en 2012 – Achères						Occupation du sol en 2012 – Saint-Germain-en-Laye					
Occupation du sol en hectares	Surface 2008	Disparition	Apparition	Surface 2012	Bilan	Occupation du sol en hectares	Surface 2008	Disparition	Apparition	Surface 2012	Bilan
1 Forêts	8,34	-0,23	0,63	8,74	0,40	1 Forêts	3 374,04	-0,26	4,00	3 377,78	3,74
2 Milieux semi-naturels	124,73	-29,22	6,79	102,30	-22,43	2 Milieux semi-naturels	230,50	-55,79	3,26	177,98	-52,52
3 Espaces agricoles	339,74	-30,07	19,21	328,88	-10,86	3 Espaces agricoles	94,97	-6,99	1,62	89,59	-5,37
4 Eau	45,36	0,00	3,92	49,28	3,92	4 Eau	17,57	0,00	0,00	17,57	0,00
Espaces agricoles, forestiers et naturels	518,17	-29,68	0,71	489,20	-28,97	Espaces agricoles, forestiers et naturels	3 717,08	-58,15	4,00	3 662,93	-54,15
5 Espaces ouverts artificialisés	108,84	-13,15	2,26	97,96	-10,89	5 Espaces ouverts artificialisés	383,80	-10,85	7,24	380,18	-3,61
Espaces ouverts artificialisés	108,84	-13,15	2,26	97,96	-10,89	Espaces ouverts artificialisés	383,80	-10,85	7,24	380,18	-3,61
6 Habitat individuel	139,13	-1,23	0,00	137,90	-1,23	6 Habitat individuel	188,67	-1,21	1,65	189,11	0,44
7 Habitat collectif	31,02	0,00	2,55	33,57	2,55	7 Habitat collectif	155,83	0,00	0,98	156,81	0,98
8 Activités	83,31	-0,75	7,09	89,65	6,34	8 Activités	179,36	-2,26	3,26	180,35	1,00
9 Equipements	12,99	0,00	0,97	13,95	0,97	9 Equipements	123,91	-0,22	1,56	125,26	1,34
10 Transports	41,53	-0,20	2,65	43,96	2,45	10 Transports	194,07	-0,78	0,52	193,81	-0,26
11 Carrières, décharges et chantiers	13,34	-5,64	34,42	42,12	28,78	11 Carrières, décharges et chantiers	2,47	-2,33	56,59	56,74	54,26
Espaces construits artificialisés	321,31	-1,08	40,94	361,17	39,86	Espaces construits artificialisés	844,31	-3,47	61,24	902,08	57,76
Total	948,33	-43,92	43,92	948,33	0	Total	4 945,19	-72,48	72,48	4 945,19	0

Sources : IAU, fiches communales du MOS

Les sols de la plaine d'Achères sont occupés d'espaces agricoles ou de milieux semi-naturels. Les terres ont été polluées par l'épandage et l'activité agricole concerne actuellement les productions pour les bio-carburants. Un peu plus à l'est, la station d'épuration est située sur la commune de Saint-Germain-en-Laye.

L'environnement proche est celui de communes à dominante résidentielle et forestière.

Synthèse

Achères est un site stratégique d'avenir. Le projet Port-Seine-Métropole est inscrit dans le SDRIF comme site d'enjeu national.

9. Echéance de mise en œuvre

La mise en œuvre d'un terminal de transport combiné à Achères est conditionné par le prolongement de l'A104 vers l'ouest. La mise en œuvre d'un terminal de transport combiné à Achères ne pourrait donc qu'intervenir à long terme.

10. Synthèse

Le terminal, de taille intermédiaire, devrait permettre de traiter 3 trains allers - retours par jour. Il s'insérerait dans le projet de développement plus global de Port-Seine-Métropole Est.

Du point de vue ferroviaire, l'implantation d'un terminal offre cependant une configuration qui pose les questions suivantes :

- la mauvaise qualité de l'accès à la GC (trafic important sur la ligne entre Achères et Sartrouville),
- des investissements de raccordement importants sont à prévoir pour bénéficier d'une exploitabilité ferroviaire satisfaisante ;
- pour rejoindre la GC, les circulations devraient emprunter le groupe V entre Achères et Sartrouville, utilisé par les trains Paris – Le Havre (en attendant la LNPN) et les Transiliens. Le trafic de cette section de ligne permet d'insérer peu de sillons supplémentaires et de bonne qualité.

Il s'appuierait sur l'existence du faisceau d'Achères Grand Cormier qui pourrait accueillir des trains de 750 m.

Avec l'arrivée de l'A104 pour boucler la Francilienne ouest, les accès seraient directs entre le site et le réseau magistral. L'impact des poids lourds sur le réseau local serait donc négligeable avec l'arrivée de l'autoroute A104, plus capacitaire que les axes existants aujourd'hui. Celle-ci permettrait au contraire un report PL de la voirie locale vers l'autoroute.

Avec le potentiel d'entrepôts logistiques du site portuaire de 0,67 Mm², l'aire de chalandise pourrait être sensiblement étendue avec un chiffre estimé de 1,67 Mm² de surfaces logistiques situées à moins de 30 mn du site, auquel il convient d'ajouter les surfaces supplémentaires en dehors du site qui seraient atteintes du fait du prolongement de l'A104 (non estimé).

Les ports de Gennevilliers et de Limay sont actuellement juste à la limite extérieure de cette aire de chalandise. Mais à long terme, la dynamique liée à la réalisation du canal Seine-Nord Europe et de Port-Seine-Métropole devrait accroître la densité logistique sur l'hinterland du terminal.