

Annexe 5 : Flins-sur-Seine (78)

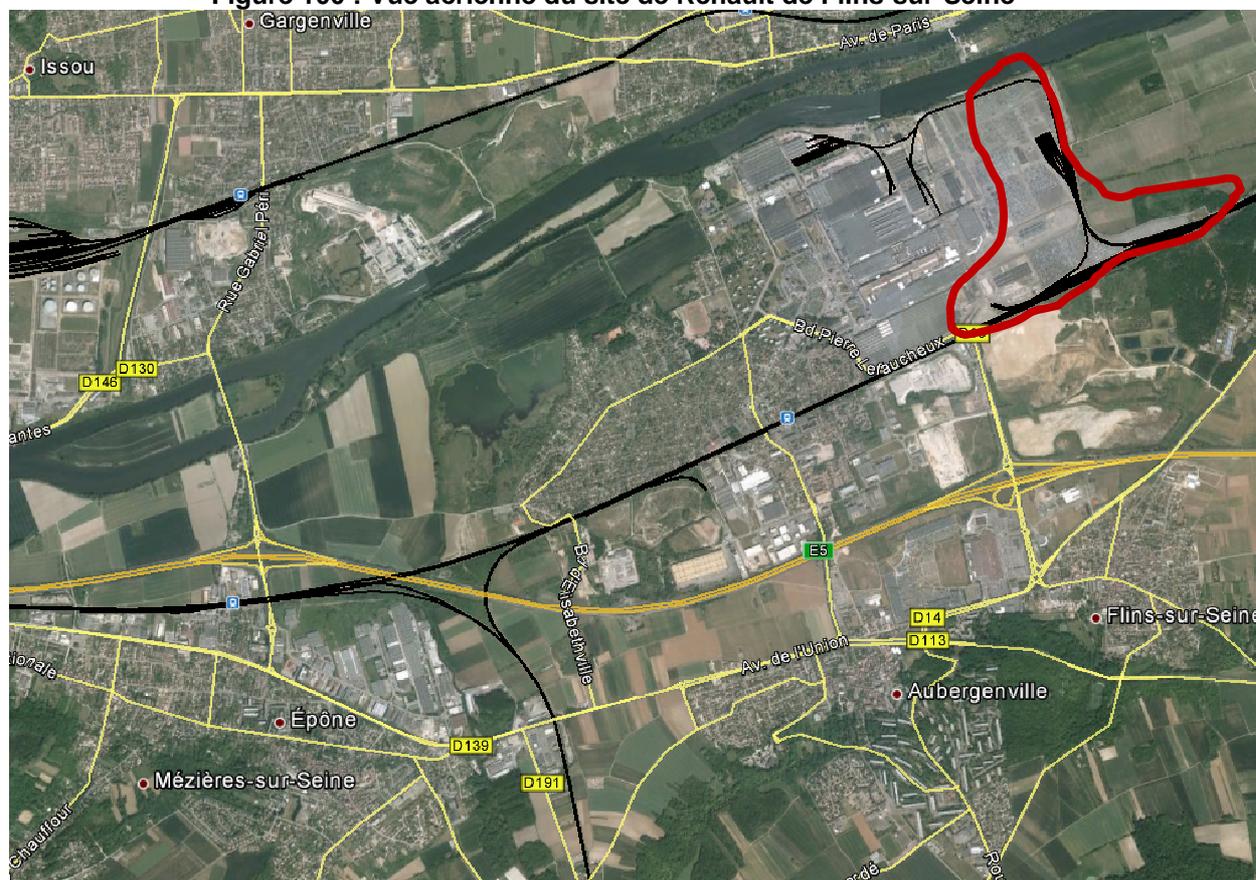
1. Contexte

Le site de Flins-sur-Seine est localisé dans le périmètre du site industriel du groupe Renault, sur les communes d'Aubergenville et de Flins-sur-Seine dans les Yvelines.

Le site Renault de Flins-sur-Seine compte 3 000 emplois, s'étend sur 240 hectares et accueille des activités d'assemblage de véhicules (Clio IV, Zoé Z.E, Nissan Micra à venir) ainsi que des activités d'emboutissage de pièces pour les autres usines du groupe, des activités de logistique pour les pièces et accessoires ainsi que la plate-forme logistique de la CAT (stockage et éclatement des véhicules neufs pour l'IDF).

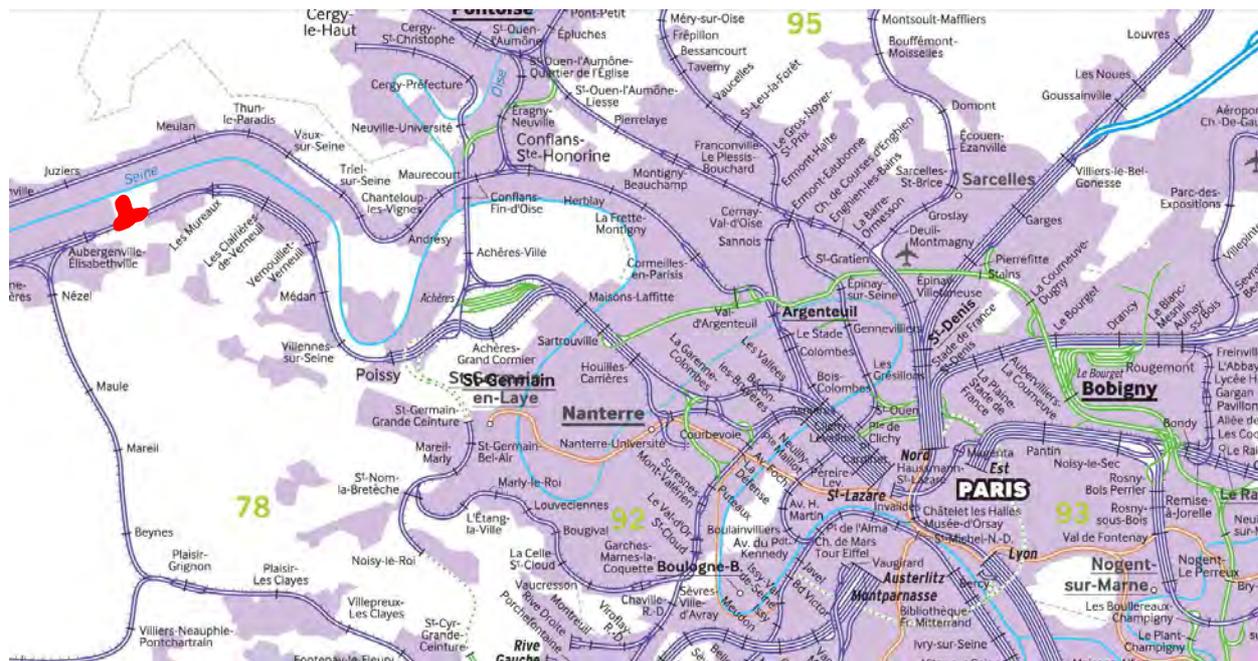
Un nouveau terminal logistique multimodal situé sur le site de l'usine de Flins-sur-Seine pourrait être réalisé non seulement pour les volumes de Renault, mais également pour d'autres besoins logistiques. Ce projet a fait l'objet d'une étude de préfiguration et de faisabilité.

Figure 100 : Vue aérienne du site de Renault de Flins-sur-Seine



2. Infrastructures ferroviaires

Figure 101 : Flins-sur-Seine - Localisation sur le réseau ferré national



Le site dispose déjà d'un faisceau d'appui et de quelques voies, l'usine Renault étant embranchée.

Axe concerné

Le site est desservi par la ligne 340 000 Paris-Mantes-Le Havre (Groupe V de Paris-St-Lazare).

Accessibilité au réseau

- Trafic sur RFN et modalités d'insertion

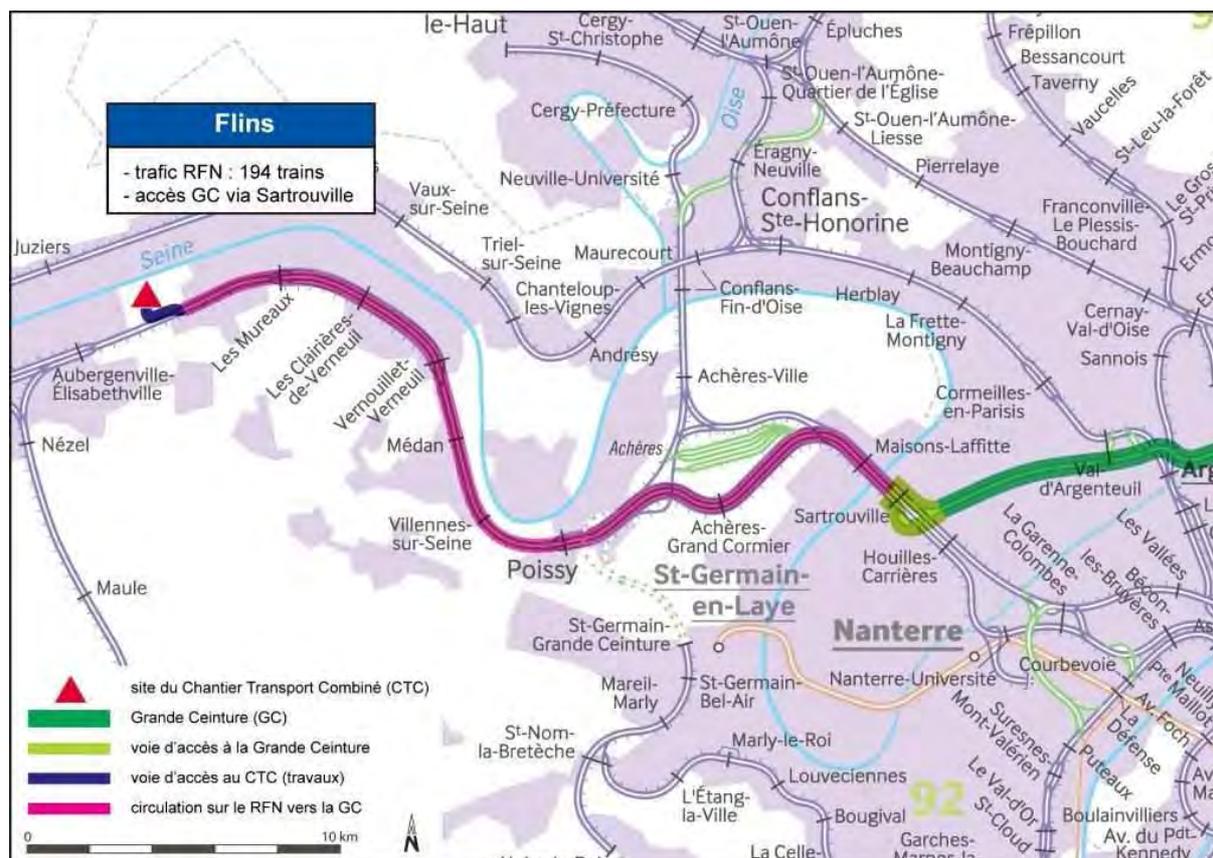
Le site de Flins-sur-Seine est actuellement raccordé dans les deux directions, respectivement aux pk 42.9 vers Paris et 44.4 vers Le Havre. La ligne 340 000 ne comporte que deux voies au niveau de ces raccordements.

Les raccordements vers Paris et Le Havre se font à niveau avec cisaillement des voies principales dans le sens Flins-sur-Seine vers Le Havre et Paris vers Flins-sur-Seine. Le trafic sur le RFN est plutôt chargé sur ce tronçon (194 trains par jour) : il est composé essentiellement de trains Transilien (2 trains par heure par sens en heures creuses complétés de deux trains directs) et normands Intercités. A l'horizon 2020, le trafic Eole sera de 6 RER par heure et par sens.

- Modalités d'accès à la GC et accès aux radiales

L'accès à la GC (Grande Ceinture) s'effectue en direction de Paris, au pk 15 à Sartrouville. Le trafic sur la section entre le triage d'Achères 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. Le projet de la ligne nouvelle Paris-Normandie pourrait cependant être un facteur améliorant. Il n'est cependant pas encore possible d'afficher une résultante précise de ce que sera le trafic à ces horizons.

Figure 102 : Flins-sur-Seine - Accès à la Grande Ceinture



Faisceau d'appui

Le faisceau d'appui est actuellement affecté à la composition de trains entiers de véhicules automobiles sortis de l'usine Renault.

La configuration du site permettrait une longueur utile des voies sur cour d'au plus 500 mètres. Il est par contre difficile de connaître le nombre de voies restant disponibles pour appuyer l'activité d'un terminal de transport combiné.

Modalité d'exploitation entre le terminal et le faisceau

2 voies sur le faisceau d'appui d'Achères Grand Cormier, de longueur 750 mètres pourraient être réservées pour les trains en relation avec le terminal de Flins-sur-Seine.

Synthèse

L'implantation d'un terminal sur ce site offre, d'un point de vue ferroviaire, une configuration moyenne du point de vue :

- de qualité de l'accès à la GC puis aux radiales, nécessitant un long parcours (près de 30 km) sur cette ligne stratégique mais très peu robuste du réseau ferré (nombreux problèmes de circulation)
- des contraintes de cisaillement à niveau, permettant d'insérer peu de sillons supplémentaires,
- du peu de disponibilités foncières pour un terminal de grande capacité et longueur de réception et traitement des trains.

3. Aménagement de la plate-forme du terminal

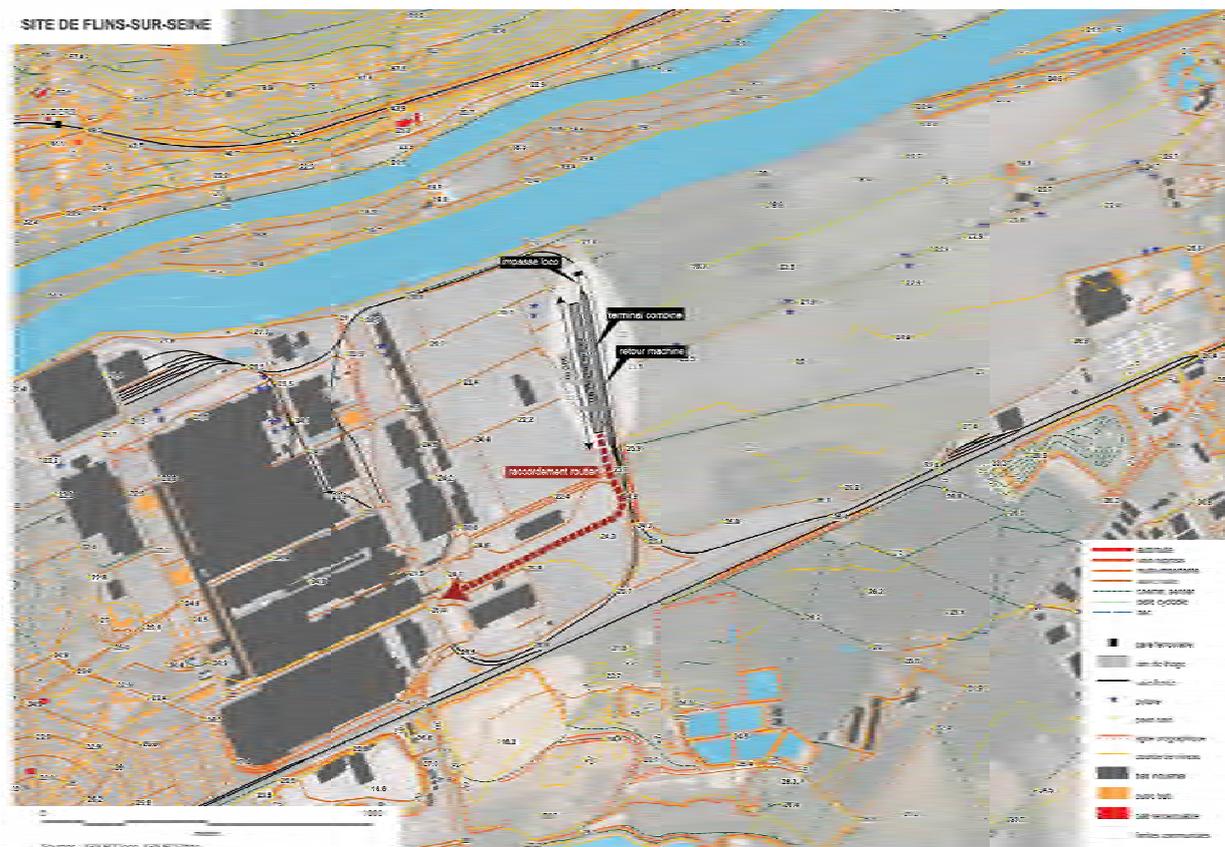
Infrastructures existantes

La plate-forme existe déjà mais nécessitera cependant des travaux afin de pouvoir accueillir des engins de manutention (portiques ou grues sur pneus). Le faisceau d'appui actuellement utilisé par le site industriel serait utilisé pour le terminal.

De par sa configuration, le terminal ne pourra être que de taille intermédiaire, avec 3 trains AR par jour.

La configuration du site permettrait une longueur utile des voies sur cour d'au plus 500 mètres. 2 voies sur le faisceau d'appui d'Achères Grand Cormier, de longueur de 750 mètres, pourraient être réservées pour les trains en relation avec le site de Flins-sur-Seine.

Figure 103 : Configuration possible du terminal



4. Desserte routière

Accès au réseau routier magistral

A Flins-sur-Seine, le site serait situé au nord de la commune, entre les voies ferrées et la Seine. L'accès au réseau magistral (A13) se ferait grâce à la RD19.

Figure 104 : Flins-sur-Seine - Création d'un accès sur la Départementale RD19



Modalités de connexion au réseau magistral

En termes de temps de parcours et de distance, le site serait assez bien placé puisque les poids lourds rejoindraient l'A13 en 10 minutes pour une distance de seulement 2,5 km. La connexion avec l'échangeur de l'A13 est quasiment directe.

Figure 105 : Flins-sur-Seine - Trafics PL - Itinéraire



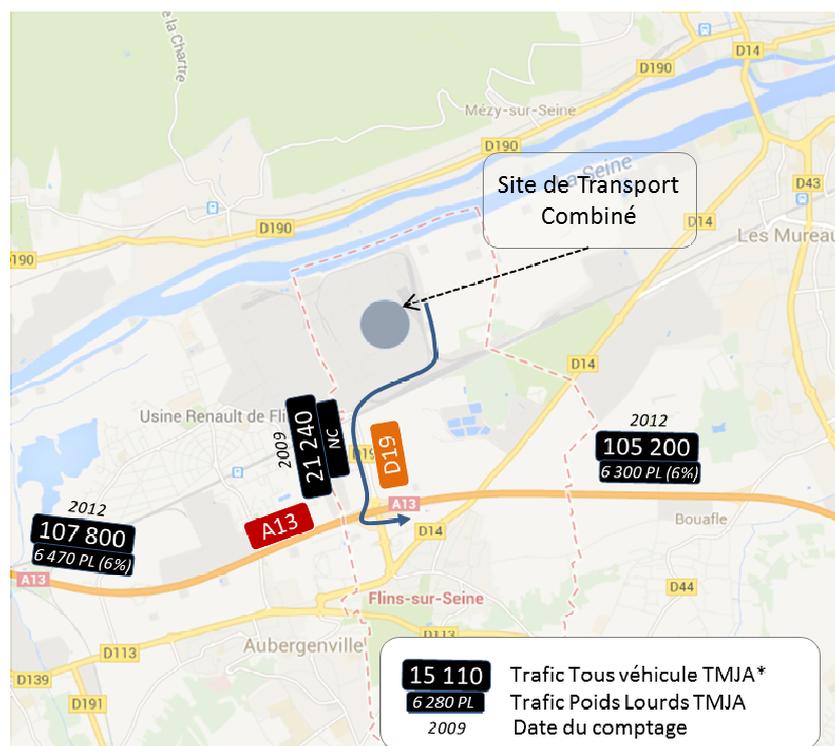
Evolution des conditions d'accès routier au réseau maqistral

En dehors de l'aménagement de la voie de raccordement entre le site et la RD19, aucune modification majeure ne serait à apporter au réseau viaire du secteur.

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 RD19 et de l'A13. Il s'agit du trafic dans les 2 sens confondus.

Figure 106 : Flins-sur-Seine - Trafics routiers (TMJA*) actuels



*TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

Source : CD78 – 2011 ; DIR IDF 2012

Les trafics sont de 21 240 véhicules TMJA sur la RD19. Il s'agit d'une départementale de 2x1 voies assez bien dimensionnée au vu des trafics existants (environ 6,50 m).

L'A13 est quant à elle empruntée par 105 200 véhicules/jour TMJA sur sa partie est, dont 6 300 Poids Lourds. Sur la partie ouest, 107 800 véhicules ont été recensés, dont 6 470 PL.

Appréciation de la congestion pour accéder à l'arrière-pensée

Etant assez éloignée de l'agglomération parisienne, la congestion n'est pas significative dans ce secteur. Quelques remontées de file ponctuelles peuvent être à prévoir au niveau de l'échangeur de l'A13.

Impact en termes de trafic Poids Lourd

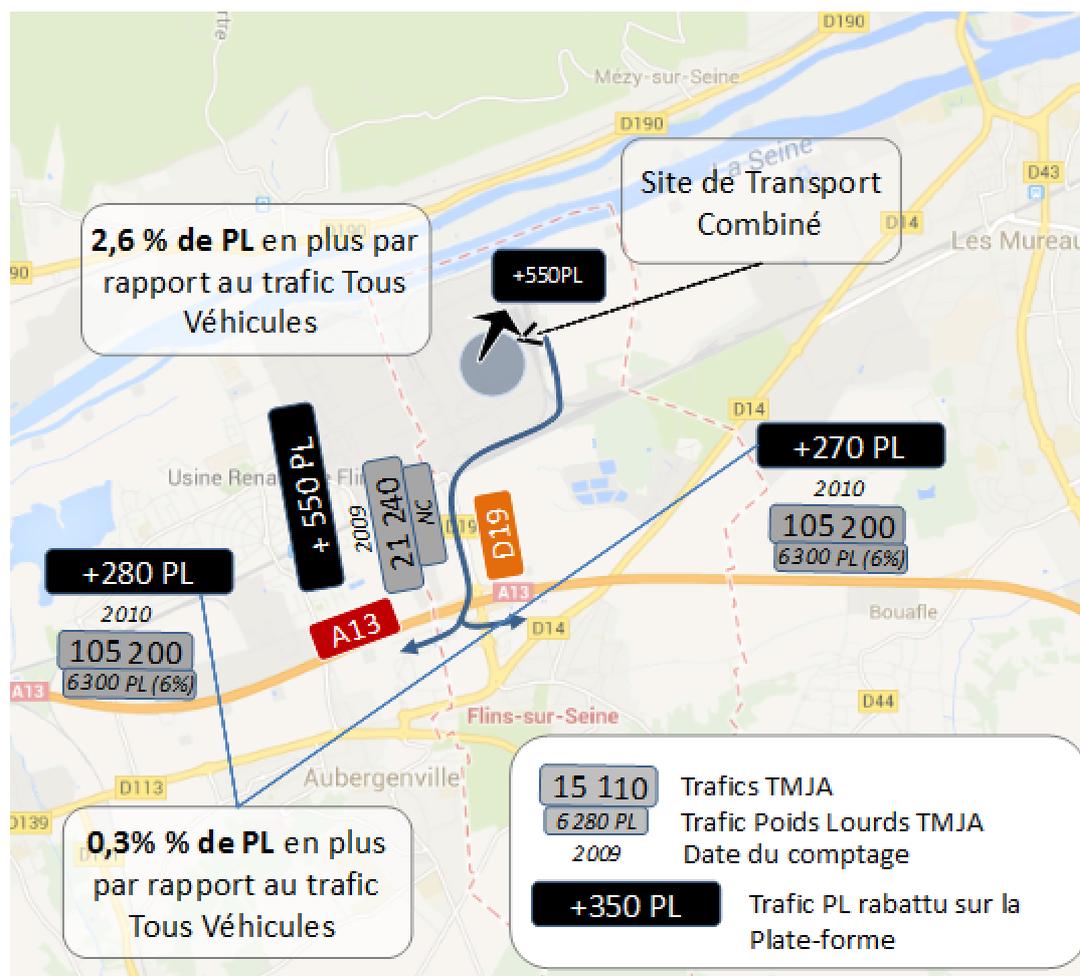
On rappelle que le trafic rabattu sur le terminal est estimé à 550 mouvements (2 sens confondus, soit en entrée + en sortie). Cette hypothèse est basée sur le traitement de 3 trains AR quotidiens.

La carte ci-dessous présente une hypothèse de répartition des trafics PL selon laquelle les flux rabattus sur la plate-forme se répartissent en fonction du trafic Tout Véhicule TMJA générés sur les axes du réseau magistral à proximité.

Ainsi, sur la RD19, 550 PL s'ajouteraient aux trafics Tous Véhicules actuels, soit 2,7 %. L'impact serait donc relativement visible. Il ne serait pas pour autant gênant compte tenu du caractère industriel du tissu urbain environnant.

Les pourcentages de PL supplémentaires sur l'A13 représenteraient, à l'est comme à l'ouest de l'échangeur, 0,3 % du trafic TV. Il y aurait donc peu d'impact.

Figure 107 : Flins-sur-Seine - Trafics PL supplémentaires rabattus sur la plate-forme



*TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

Source : CD78 – 2011 ; DIR IDF 2012

Dimensionnement des aménagements à prévoir

Les coûts d'aménagement concernent uniquement la voie d'accès entre le site et la voie routière existante la plus proche (RD19). Un axe d'environ 500 mètres est donc à créer en 2x1 voies.

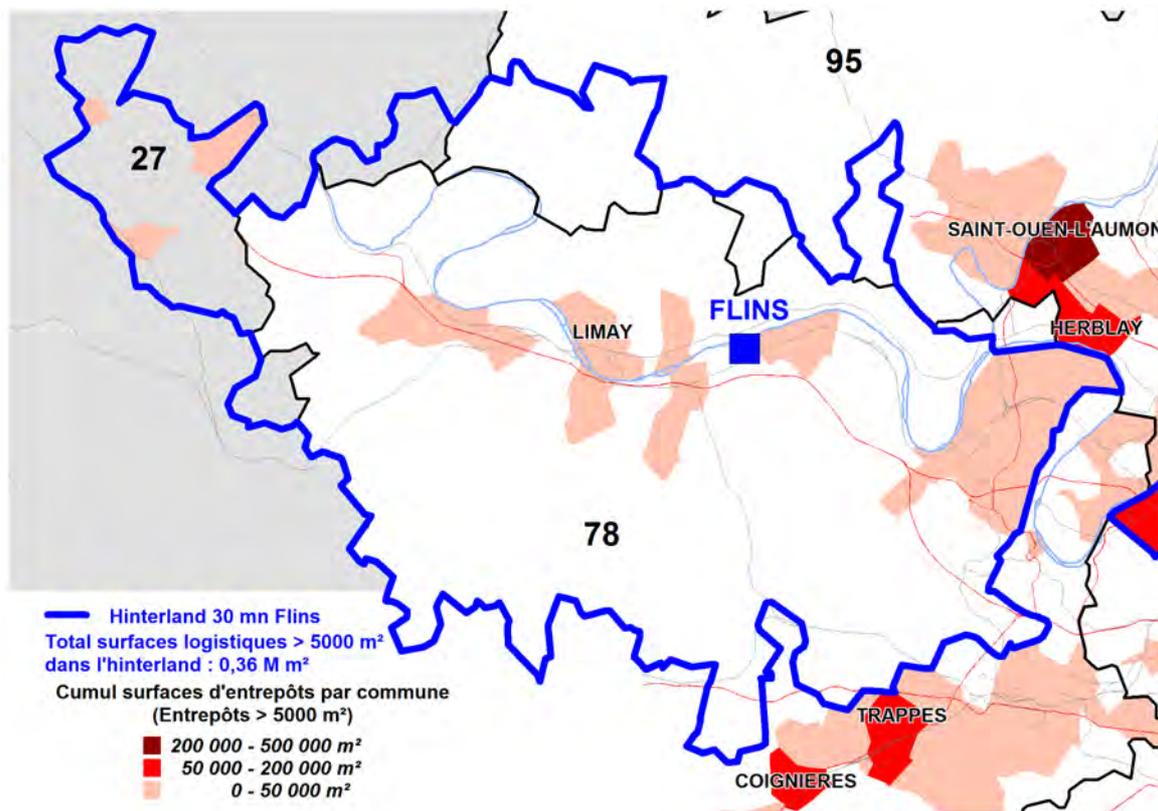
Synthèse

Le site de Flins-sur-Seine est stratégiquement intéressant. Il est en effet à proximité directe d'un échangeur autoroutier. Le secteur est très peu concerné par la congestion et les coûts d'aménagement sont limités.

5. Zone de chalandise

Importance de l'hinterland à 30 minutes

Figure 108 : Hinterland à 30 minutes de route du site de Flins-sur-Seine

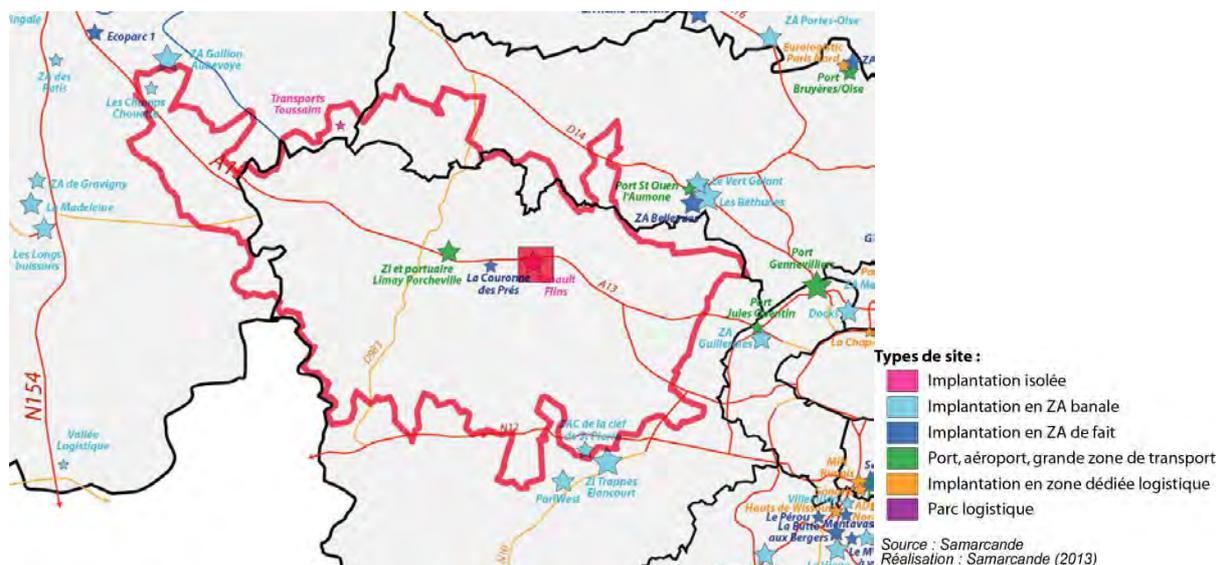


Sources : DRIEA – modèle de déplacement MODUS. Cartographie réalisée sous Map Info – opérations de 5 000 m² et plus entre 1980 et 2009

L'hinterland à 30 minutes de routes du site de Flins-sur-Seine ne compte que 360 000 m² de surfaces logistiques. Il couvre un territoire de 193 communes sur 3 départements (Yvelines, Val-d'Oise et Eure).

Positionnement de l'hinterland 30 mn par rapport aux principales zones d'activité

Figure 109 : Zones d'activités à proximité et dans l'hinterland de Flins-sur-Seine



Sources : Base de données interne Samarcande sur les types d'implantations logistiques

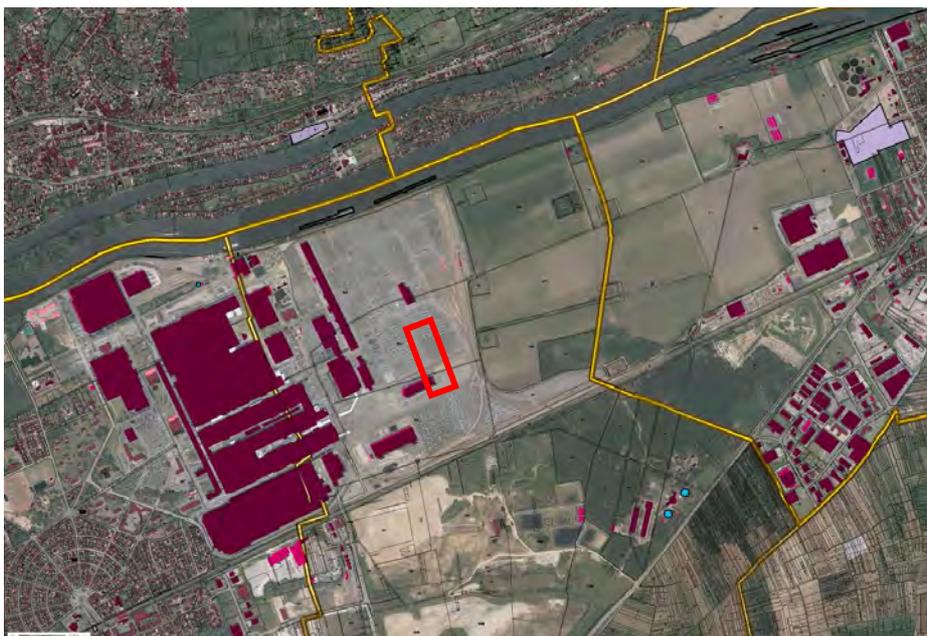
L'hinterland de Flins-sur-Seine ne comprend pas de zone d'activité logistique ou de site logistique important, hormis le site Renault de Flins-sur-Seine et le port de Limay Porcheville. Les zones de Cergy Pontoise sont à plus de 30 minutes de route. Le secteur de Trappes Elancourt (ZI de Trappes, zone PariWest) et de Gaillon Aubevoye dans l'Eure, sont à la limite de l'hinterland.

Synthèse

La zone de chalandise de Flins-sur-Seine bien que relativement étendue (193 communes) compte peu de surfaces logistiques (seulement 360 000 m² bâtis réalisés depuis 1980, opération de 5 000 m² et plus).

6. *Maîtrise du foncier*

Figure 110 : Flins-sur-Seine - Maîtrise du foncier



Source : géoportail.fr - <http://geoportail.fr/url/7F76nB>

Le site est propriété de l'entreprise Renault. L'entreprise ne prévoit pas d'évolution de l'usage de son site industriel (notamment vers une réduction de son activité), mais souhaite utiliser l'espace disponible en mutualisant l'usage d'un terminal de transport combiné entre ses propres besoins et ceux de tiers intéressés par cette activité.

7. *Contexte environnemental*

Le site est entouré de nombreux périmètres de captage d'eau potable ce qui rend toute extension inenvisageable (champ captant de Flins-Aubergenville). Le site est concerné par un risque modéré d'inondation (PPRI de la Seine) et un risque très élevé d'inondation par remontée de nappe. Par ailleurs, le site fait l'objet de servitudes relatives au passage de canalisations publiques d'eau et d'électricité.

Bien que le site ne fasse pas l'objet de protections réglementaires concernant les espaces naturels, il est cerné par : au sud la ZNIEFF de type I : « Bois de Saint-Vincent », à l'ouest par deux ZNIEFF de type I et à l'est par une ZNIEFF de type II. De l'autre côté de la Seine, au nord, se trouve le parc naturel régional du Vexin français. A proximité de la Mauldre, à l'ouest du projet se trouve une zone d'arrêté préfectoral de protection des Biotopes. On note également la présence, au nord du projet, du site inscrit « des rives de la Seine et des Iles-Crespin, Notre-Dame, Ile-Belle et Ile-Fort ».

Enfin, le SRCE identifie le site comme un secteur de connexion multi-trame et le SDRIF prédestine le périmètre en secteur agricole et en espace urbanisé à optimiser.

8. Cohésion du site avec les fonctions du territoire

Compatibilité avec les projets en cours

Tableau 41 : Projets en cours à Flins-sur-seine

	Aménagement d'un terminal logistique multimodal Renault Flins-sur-Seine
Type projet	Logistique et industriel
Descriptif	<p>Le site de Renault Flins-sur-Seine est une plate-forme de transport trimodale (au croisement des réseaux routier, ferré et fluvial) à la localisation avantageuse au cœur de l'Île-de-France (Yvelines) et à proximité de parcs d'activités et de zones de chalandises primordiales. Un nouveau terminal logistique multimodal situé sur le site de l'usine de Flins-sur-Seine pourrait être réalisé non seulement pour les volumes de Renault, mais également pour d'autres besoins logistiques.</p> <p>Le site de Flins-sur-Seine dispose d'une réserve de capacité sur sa desserte ferrée, permettant le partage de son utilisation avec d'autres activités. L'implantation des voies autorise ces activités à être extérieures à l'usine Renault.</p>
Promoteurs partenaires	Etudes de préfiguration et faisabilité : Groupement de commande Renault/EPAMSA
Objectifs	En créant un terminal à Flins-sur-Seine, cela permet de réduire le nombre de camions entre l'est et l'ouest de l'Île-de-France, sur des routes déjà encombrées, et permet des synergies sur le site de Flins-sur-Seine. L'usine se trouve en bordure de Seine, avec une utilisation limitée du mode de transport par barges fluviales.
Délais réalisation	Non connus
Niveau réalisation	Réflexions préliminaires
Niveau de financement du projet	<p>Le montage du projet demande à être vérifié. Ce projet nécessitant l'intervention d'investisseurs publics, la CDC et l'EPAMSA seraient co-investisseurs sur les moyens et longs termes.</p> <p>A ce jour, la Région a financé la réalisation des études de pré-faisabilité et montage juridique, voté en commission permanente en juin 2014 dans le cadre du Grand Projet n°3 du Contrat de Projet Etat Région 2007-2014, à hauteur de 57 500 € (50%).</p>
Degré de consensus du projet	<p>La Région soutient le projet s'il est inscrit dans une démarche de territoire, qu'il ne vient pas aggraver la situation de l'emploi local et que la direction du groupe Renault s'engage clairement sur le projet.</p> <p>La réflexion sur la filière automobile concerne aussi les autres groupes présents en Seine aval.</p> <p>La traduction financière le cas échéant pourrait peut-être se retrouver dans le futur volet territorial du CPER, sachant que le site ne se situe pas dans un CDT : l'Etat devra préciser ses priorités à ce sujet.</p>
Obstacles et contraintes	<p>Dépendants de l'évolution du projet et de trois niveaux :</p> <p>Etudes :</p> <p>Etude de marché (engagements de clients complémentaires), Etude technique (capacité, aménagement, modalités d'exploitation,...), Elaboration d'un dossier de consultation promoteurs-opérateurs</p> <p>Etude de montage juridique : Choix des modalités opérationnelles, Caractéristiques juridiques et validation juridique de l'intérêt public au regard des règles d'aide de l'Union Européenne (gestion, apports,...)</p> <p>Investissement : L'investissement (infrastructures rentabilisée sur une durée longue et des contrats de moyenne durée) est entre 4 et 9 millions d'euros (3 à 4 millions pour le matériel et 1 à 5 millions d'équipements).</p> <p>Opérateurs : Nécessité de confirmation du choix de Renault (Transfesa), tout en continuant à prendre contact avec d'autres investisseurs/gestionnaires éventuels de la plate-forme</p>

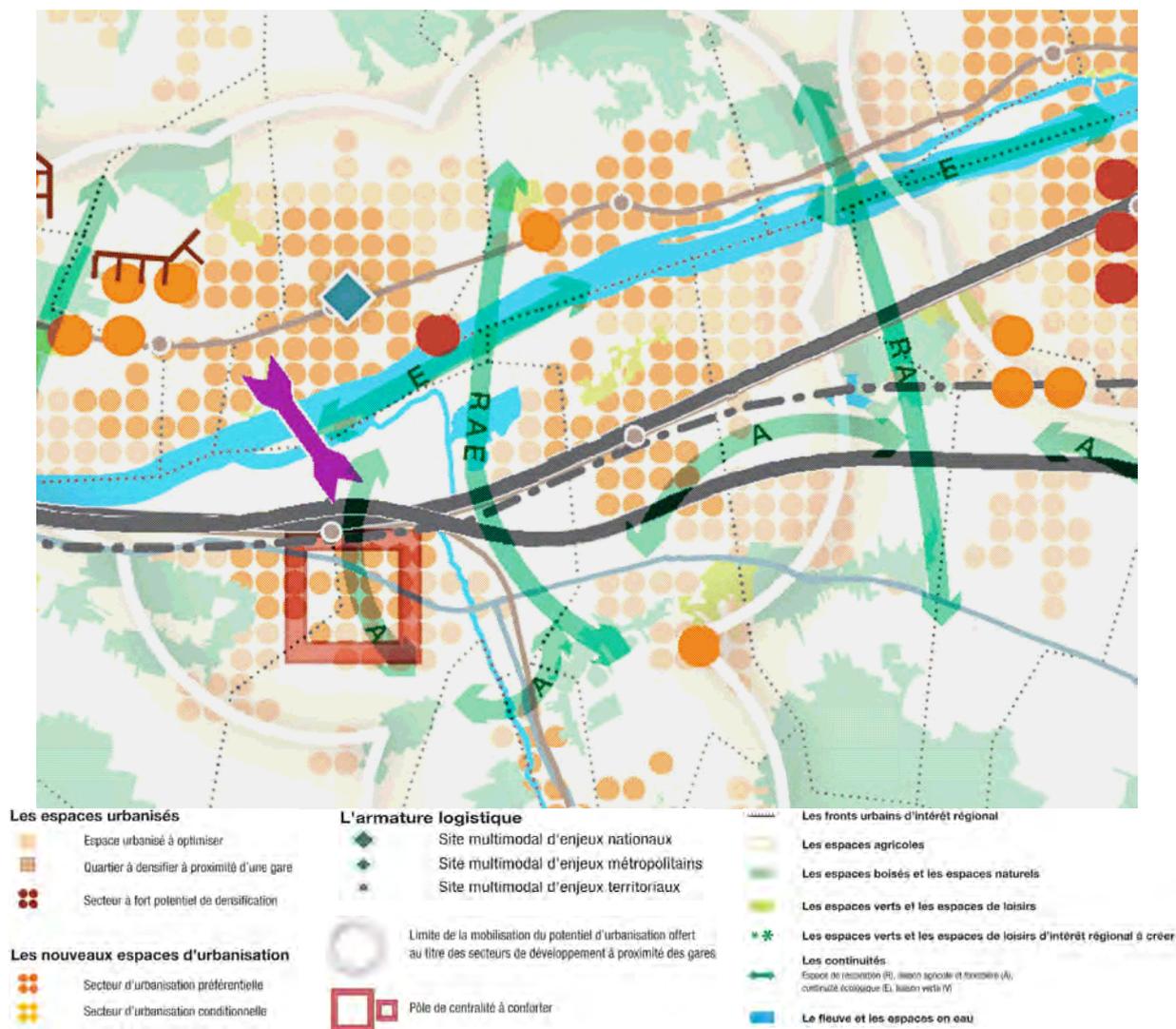
	(Novatrans, Géodis,...)
<i>Evaluation de la compatibilité avec le projet TC</i>	<p>Les principaux enjeux qui ont été identifiés par l'EPAMSA dans le cadre de ce travail préparatoire sont notamment le confortement de la production du véhicule électrique Zoé sur le site, par l'équipement du territoire Seine Aval en bornes de recharge, et l'optimisation foncière et le développement de nouvelles solutions logistiques. L'utilisation des zones foncières et bâties disponibles pour le développement d'activités bénéfiques à l'entreprise - et plus largement au tissu économique régional - s'intègre parfaitement dans la stratégie d'optimisation du parc immobilier de Renault à court et moyen terme</p> <p>Ce travail doit permettre de proposer à un partenaire extérieur utilisateur d'une surface foncière une implantation immobilière « clés en main » sur des bâtiments de stockage ainsi que des bureaux. Ceci permettrait au prestataire de transport de développer une activité locale intégrée, importante et variée.</p> <p>L'enjeu pour Renault est donc de permettre d'accueillir de nouvelles activités externes et de rentabiliser notamment ses infrastructures logistiques, sous-exploitées à ce jour, afin de rentabiliser la compétitivité coût et logistique du site dans son ensemble.</p>

Sources : contributions des services territoriaux du Conseil Régional Île-de-France, contribution du service aménagement de la DRIEA (note vision prospective du développement du transport combiné en Île-de-France)

Une réflexion similaire portée par Renault et par l'EPAMSA est en cours. Elle porte sur la création d'un « terminal logistique multimodal » sur Flins-sur-Seine, valorisant le positionnement tri modal fer/fleuve/route et s'appuyant sur le potentiel de l'usine mais ouvert à d'autres besoins logistiques. Cette réflexion est aujourd'hui en phase préliminaire et d'études de préfaisabilité financées par la Région. Ses délais de réalisation ne sont pas connus.

Par ailleurs, l'EPAMSA s'engage sur la réalisation d'un « éco-parc » de 8 ha au nord de l'échangeur de l'A13.

Figure 111 : Inscription du territoire dans le SDRIF



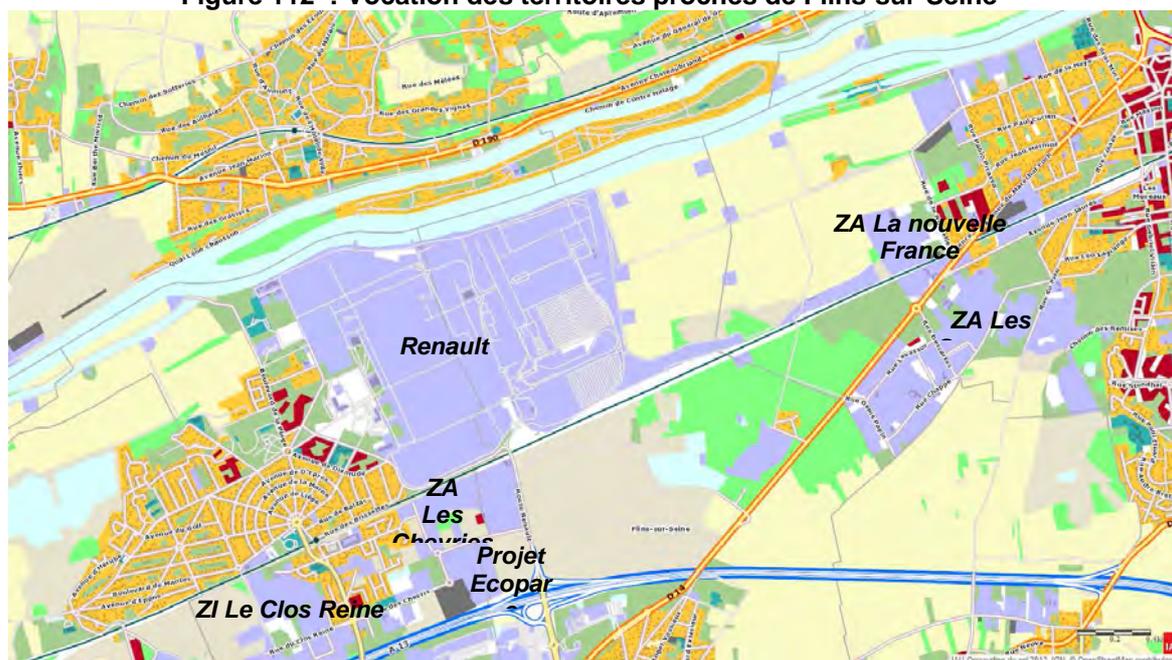
Source : CDGT « Carte de Destination Générale des différentes parties du Territoire » - SDRIF de 2013

Le site de Flins-sur-Seine apparaît en « espace urbanisé à optimiser » au sein d'un périmètre de « mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares ».

Il faut également noter la proximité à l'est d'un espace de continuité écologique, orienté nord-sud, qui est la fois « espace de respiration » et « espace de liaison agricole et forestière ».

Vocation des territoires proches

Figure 112 : Vocation des territoires proches de Flins-sur-Seine



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

L'environnement économique de Flins-sur-Seine est fortement marqué par la présence de l'usine Renault (créée en 1952, 3 000 employés fin 2011, 237 ha dont 67 ha de bâtiments couverts).

Le site est délimité à l'ouest par l'usine automobile, au nord par la Seine et au sud par la voie ferrée Paris Rouen. Aucune zone de conflit avec des surfaces d'habitation n'apparaît : le centre-ville des Mureaux, à l'est, est éloigné.

Outre l'usine Renault, l'activité économique est concentrée sur plusieurs zones de moyenne importance (20 à 40 ha) à vocation industrielle PME PMI (Les Garennes), logistique (La Nouvelle France) et mixte industrie artisanat logistique (les Chevries, le Clos Reine).

Evolution des modes d'occupation des sols

Tableau 42 : Flins-sur-Seine - Occupation des sols

Occupation du sol en 2012 – Flins-sur-Seine					Occupation du sol en 2012 – Les Mureaux						
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	222,65	0,00	0,51	223,15	0,51	1 Forêts	189,19	-0,94	0,00	188,25	-0,94
2 Milieux semi-naturels	84,32	-0,66	11,02	94,68	10,37	2 Milieux semi-naturels	15,03	-2,62	3,67	16,08	1,06
3 Espaces agricoles	263,24	-5,17	0,13	258,19	-5,05	3 Espaces agricoles	102,70	-3,03	0,09	99,77	-2,93
4 Eau	24,11	0,00	0,12	24,22	0,12	4 Eau	68,62	-0,17	0,14	68,59	-0,03
Espaces agricoles, forestiers et naturels	594,31	-3,82	9,76	600,25	5,94	Espaces agricoles, forestiers et naturels	375,53	-3,73	0,88	372,69	-2,84
5 Espaces ouverts artificialisés	33,59	-0,52	3,63	36,70	3,11	5 Espaces ouverts artificialisés	256,54	-16,79	14,53	254,28	-2,26
Espaces ouverts artificialisés	33,59	-0,52	3,63	36,70	3,11	Espaces ouverts artificialisés	256,54	-16,79	14,53	254,28	-2,26
6 Habitat individuel	45,16	0,00	0,41	45,57	0,41	6 Habitat individuel	195,44	-0,53	3,25	198,16	2,73
7 Habitat collectif	5,76	0,00	0,03	5,79	0,03	7 Habitat collectif	71,12	-2,92	5,09	73,28	2,16
8 Activités	140,67	0,00	0,80	141,46	0,80	8 Activités	157,66	-7,04	3,91	154,53	-3,13
9 Equipements	1,97	-0,20	0,36	2,12	0,15	9 Equipements	58,61	-0,48	1,56	59,69	1,09
10 Transports	46,92	-0,25	0,14	46,80	-0,12	10 Transports	108,66	-6,31	3,09	105,44	-3,22
11 Carrières, décharges et chantiers	10,54	-10,54	0,20	0,20	-10,33	11 Carrières, décharges et chantiers	14,82	-13,11	18,58	20,29	5,48
Espaces construits artificialisés	251,01	-10,21	1,15	241,95	-9,06	Espaces construits artificialisés	606,29	-14,39	19,49	611,40	5,10
Total	878,90	-14,54	14,54	878,90	0	Total	1 238,36	-34,91	34,91	1 238,36	0

Sources : IAU, fiches communales du MOS

L'occupation du sol est majoritairement consacrée aux espaces agricoles, forestiers et naturels à Flins-sur-Seine (69% de la surface communale) et aux espaces construits artificialisés aux Mureaux (48%).

Synthèse

Le territoire de Flins-sur-Seine est dominé par l'implantation de l'usine Renault dans un environnement majoritairement péri-urbain.

A noter qu'une réflexion préliminaire sur la création d'un terminal multimodal est actuellement portée par Renault et l'EPAMSA. Cette réflexion s'appuie sur le caractère trimodal du site (Route, fer et fleuve) et sur les potentialités de trafic de l'usine Renault et d'autres sites logistiques ou industriels proches.

9. Echéance de mise en œuvre

L'échéance de mise en œuvre peut être rapide dans la mesure où le site est déjà équipé pour réaliser des trafics ferroviaires et routiers de manière industrielle.

10. Synthèse

En termes de desserte routière, le site de Flins-sur-Seine est très intéressant : il est en effet à proximité directe d'un échangeur autoroutier. Le secteur est très peu concerné par la congestion et les coûts d'aménagement sont limités.

La desserte ferroviaire pourrait se faire sans investissements importants. Cependant l'insertion des trains sur le groupe V de Paris-St-Lazare, avec cisaillement des 2 voies de circulation sur un secteur très circulé cantonnera les entrées/sorties sur des plages horaires les moins fréquentées par les trafics voyageurs, élément défavorable au marché du transport combiné.

Le territoire de Flins-sur-Seine est dominé par l'implantation de l'usine Renault dans un environnement majoritairement rural. Selon le SDRIF, Flins-sur-Seine présente des « potentialités de développement » et d'extension d'activités ou de logement en tant que « secteur d'urbanisation conditionnel » et « secteur d'urbanisation préférentiel ».