

Annexe 6 : Moissy-Cramayel (77)

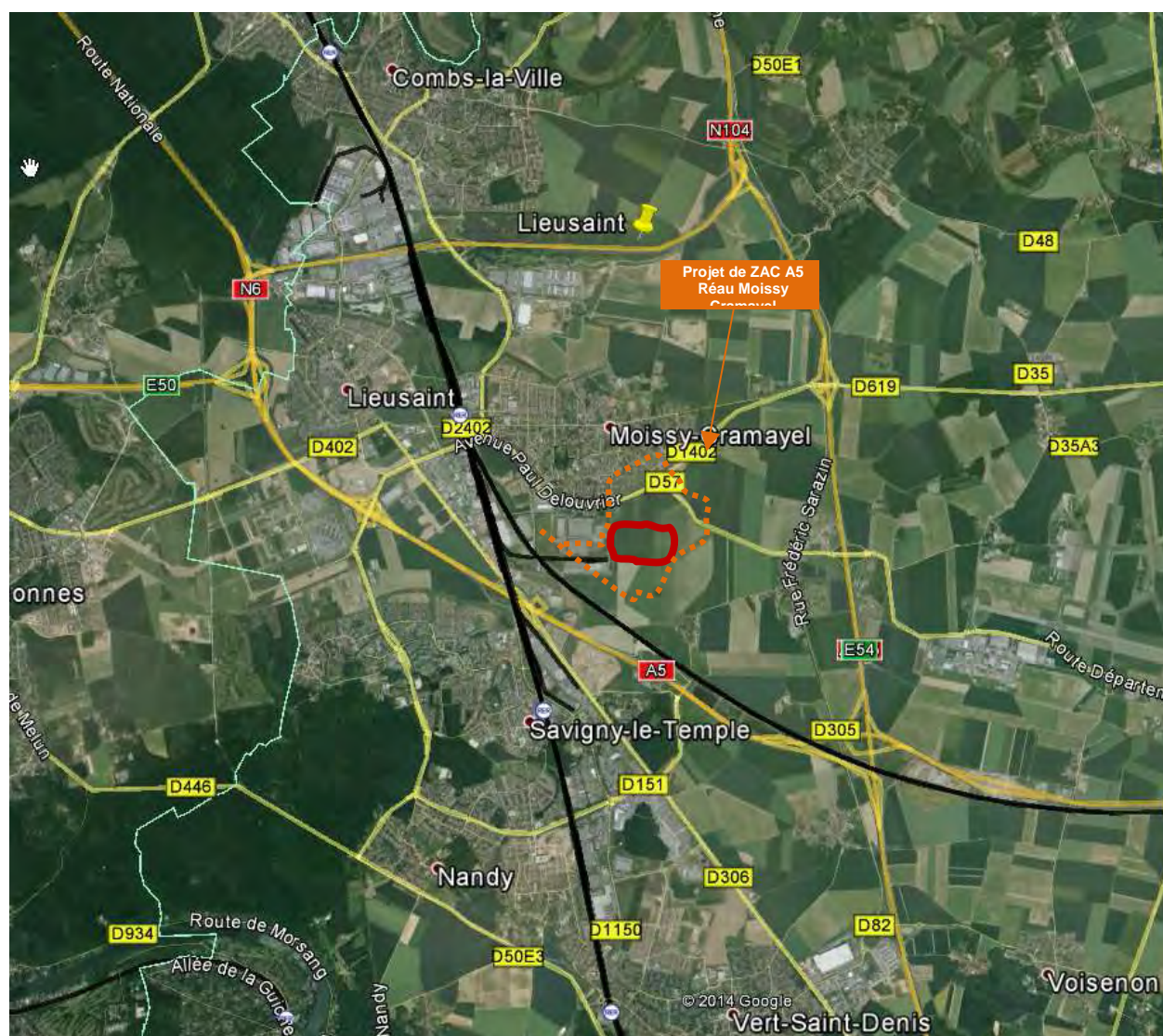
1. Contexte

Le site serait localisé sur les communes de Moissy-Cramayel et Réau en Seine-et-Marne, dans un périmètre qui mélange à la fois de l'urbanisation moyennement dense et des activités logistiques parmi les plus importantes, en superficie, en Île-de-France.

Le site est localisé sur l'axe ferroviaire Paris-Melun. Il pourrait être créé en s'appuyant sur un embranchement particulier qui n'est pas utilisé et qui passe par un saut-de-mouton (voie unique non électrifiée) au-dessus de la LGV. Il se situerait au niveau de la ZAC A5 Réau Moissy-Cramayel, en cours de commercialisation.

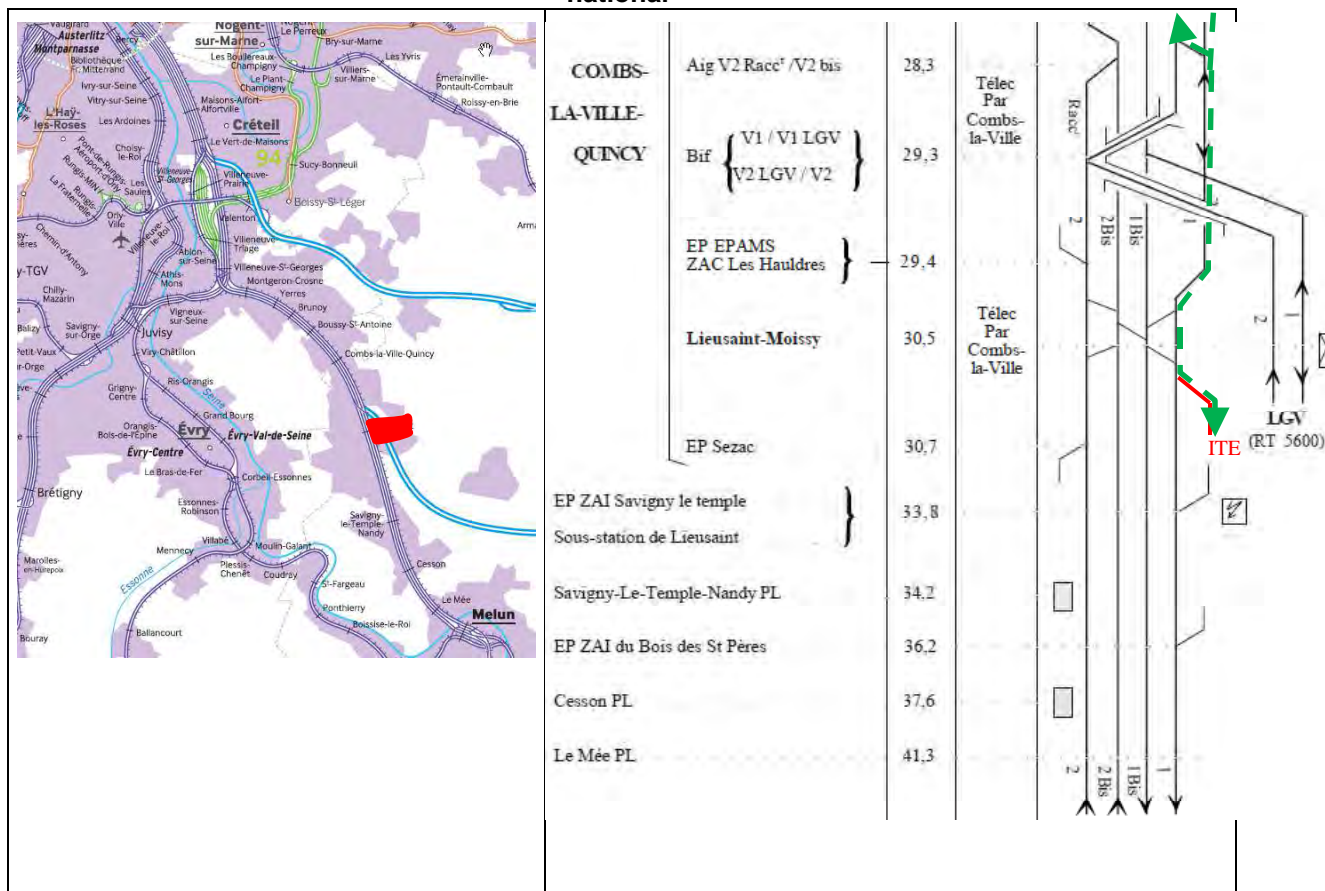
Sur le plan routier, l'accès est très proche du réseau magistral routier (A5, RN7, et RN104).

Figure 113 : Vue aérienne du site de Moissy-Cramayel



2. Infrastructures ferroviaires

Figure 114 : Moissy-Cramayel - Localisation sur le réseau ferré national



Axe concerné

L'axe concerné est Paris – Melun - Lyon (ligne 830000).

Accessibilité au réseau

- Trafic sur RFN et modalités d'insertion

Sur cet axe à 4 voies, le trafic est de 306 trains par jour, 2 sens confondus. Cela correspond à une moyenne d'environ 4 trains par heure, par sens et par voie, permettant l'insertion de trains supplémentaires vers le sud.

Le site envisagé pour le terminal de transport combiné se situe sur la ZAC A5 Réau Moissy-Cramayel. Il est desservi par une voie de service actuellement non-utilisée et en très mauvais état ferré. Elle n'est pas électrifiée.

Le raccordement actuel de cette voie desservant la zone logistique de Moissy-Lieusaint se situe 1600 mètres plus au sud. La voie-mère a son origine au niveau du pk 33+800 (EP Savigny), puis longe vers le nord le RFN, dessert des ITE le long du réseau, et finit en voie en tiroir, depuis laquelle une voie dessert en rebroussement le site envisagé pour l'emplacement du terminal.

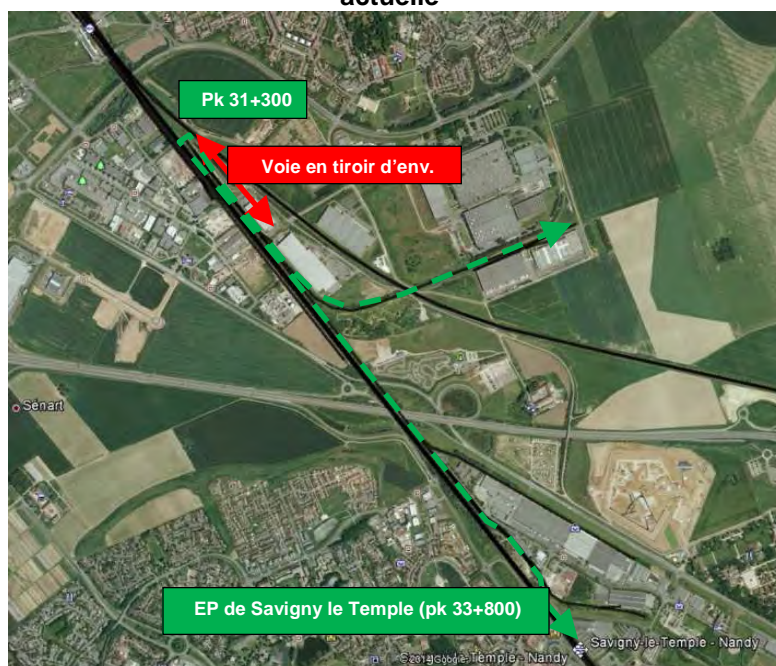
Modalités de desserte

Pour rejoindre le site de transport combiné, il faudrait d'abord, après avoir parcouru la voie-mère vers le nord, rebrousser sur la voie en tiroir (d'une longueur d'environ 400 mètres) et refouler vers le site du terminal. Pour sortir du terminal, la manœuvre comporte aussi un rebroussement sur la voie en tiroir. Cela signifie qu'un train ne peut dépasser 400 mètres sur cette voie-mère, s'il veut rentrer sur le terminal de transport combiné.

Des trains de 750 m pourraient cependant être opérés mais en scindant le train en deux morceaux pour effectuer, pour les deux tronçons, les manœuvres décrites ci-dessus.

Cette disposition est un handicap pour un futur terminal combiné compte tenu des contraintes de longueur des trains, d'accès uniquement par le sud depuis Melun et de temps d'accès au terminal de transport combiné.

Figure 115 : Moissy-Cramayel - Modalité de desserte ferroviaire actuelle

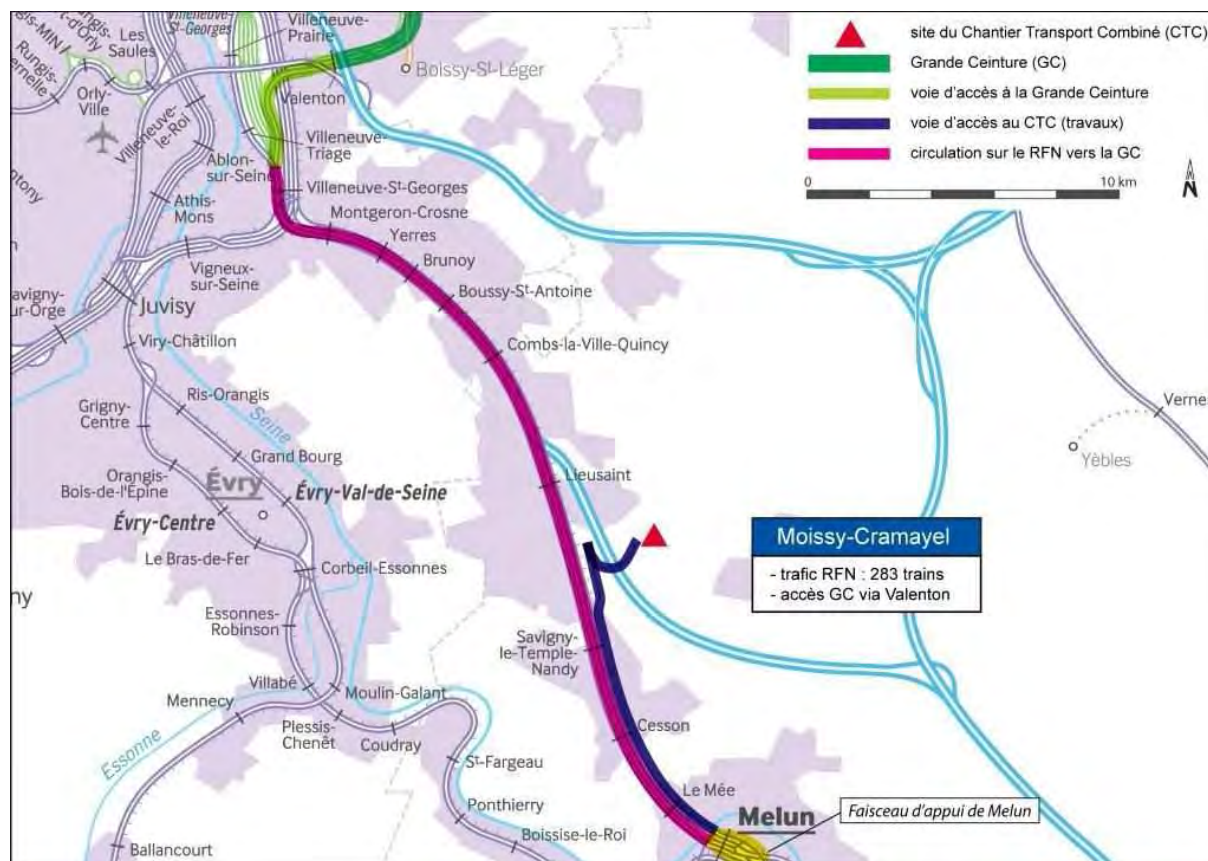


Modalités d'accès à GC (Grande Ceinture) et accès aux radiales

Comme indiqué ci-dessus, l'accès au RFN depuis l'ITE ne permet pas un accès direct à la GC (ou alors il faut rebrousser au sud, à Melun).

De surcroît, le site ne serait pas connecté à la radiale sud-ouest sauf à opérer deux rebroussements : l'un à Villeneuve-Saint-Georges, l'autre à Melun.

Figure 116 : Moissy-Cramayel - Accès à la Grande Ceinture



Afin d'améliorer l'accès à la GC, à une vingtaine de kilomètres au nord, il a été étudié la faisabilité d'un raccordement de la voie de l'ITE directement à la voie 1 de la ligne Paris-Lyon à l'extrémité de la voie en tiroir au pk 31+320, juste avant le raccordement de la ligne LGV (cf. annexe, trait vert). Les entrées et sorties de l'ITE se feraient alors en direction de Paris et du triage de Villeneuve-Saint-Georges depuis lequel les trains peuvent soit poursuivre sur la GC et vers le nord ou l'ouest de la France, soit rebrousser vers le sud-est et le sud-ouest.

Cette solution pourrait s'avérer très coûteuse en raison de la nécessaire modification de la signalisation de cette ligne (block automatique lumineux et poste de signalisation) à cet endroit très contraint, où de nombreux appareils de voies sont déjà implantés et de la présence du raccordement historique de la LGV à Lieusaint. Par ailleurs, il est probable que SNCF Réseau n'accepte pas l'impact de l'insertion à vitesse réduite de ces trains vers le nord : perte de capacité en sillons, robustesse dégradée.

Cette solution n'est pas retenue dans la présente fiche.

Faisceau d'appui

Un faisceau d'appui avec des voies de 500 mètres serait créé dans le prolongement de la voie embranchée actuelle.

Modalité d'exploitation entre le terminal et le faisceau

Le terminal de 500 mètres également est en parallèle du faisceau : cette configuration nécessite la présence d'une voie de retour machine et d'une voie de manœuvre suffisamment longue pour transférer les parties de trains d'un faisceau à un autre.

Foncier

Des opérations foncières sont en cours sur le tracé potentiel de la voie d'accès au terminal. Des incertitudes pèsent sur le projet, en fonction des parcelles restant disponibles dans le cadre du projet de ZAC A5.

Synthèse

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

- de la mauvaise qualité de l'accès à la GC (via un rebroussement à Melun au sud),
- des contraintes du rebroussement par la voie tiroir, qui amène à des manœuvres complexes et coûteuses, et des impossibilités d'amélioration du raccordement à des coûts raisonnables et à l'acceptabilité improbable de SNCF Réseau,
- de l'impossibilité d'accéder directement à la radiale sud-ouest,
- des disponibilités foncières limitées pour le terminal, en fonction des parcelles restant disponibles dans le cadre du projet de ZAC A5.

3. Aménagement du terminal

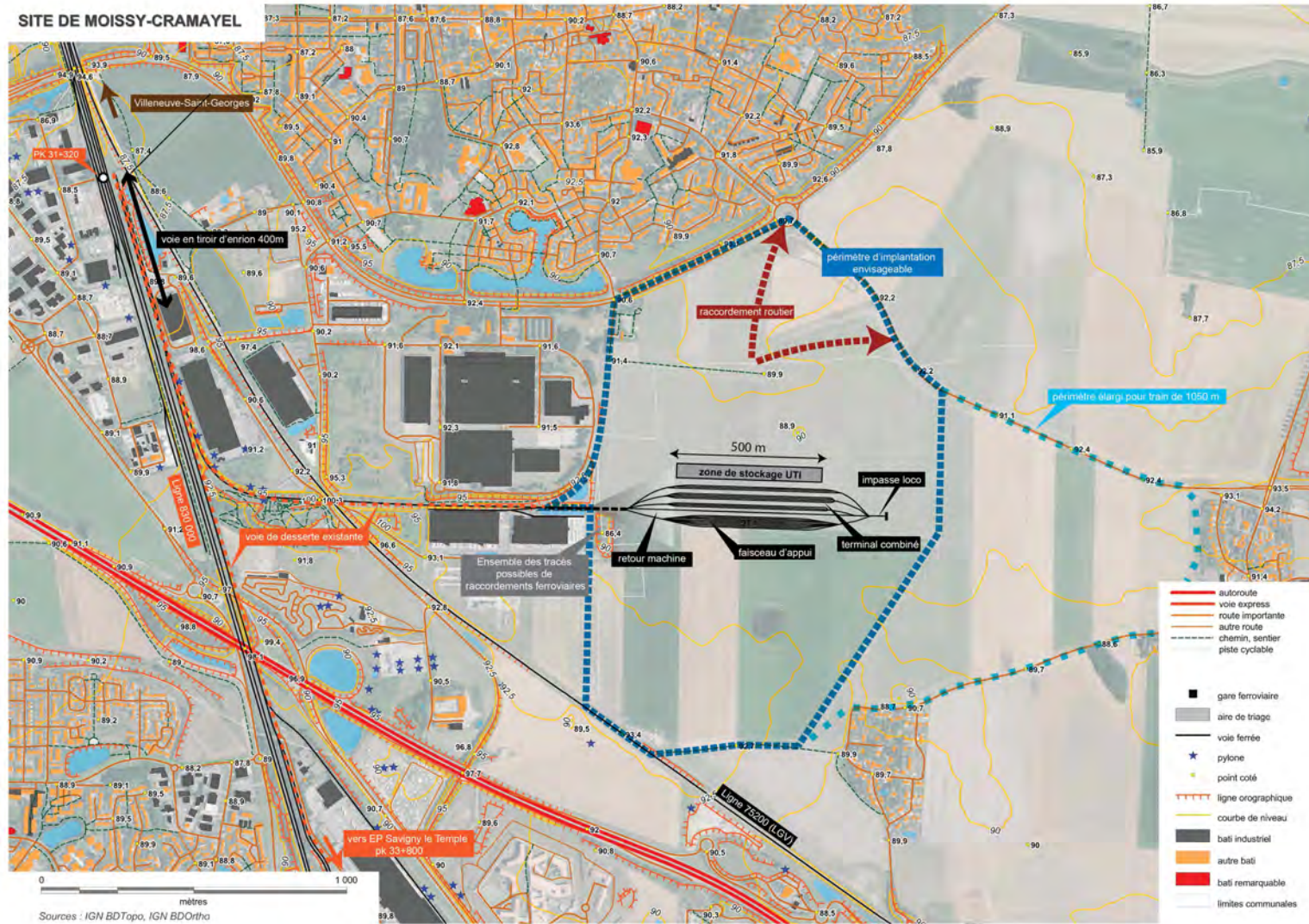
Infrastructures existantes

Il n'existe aucune infrastructure existante ; à l'exception de l'embranchement non électrifié, dont il convient de vérifier l'état et la pente (saut de mouton au-dessus de la ligne nouvelle).

Le site pourrait accueillir 1 ou 2 trains A/R par jour au plus, compte tenu des difficultés pour entrer et sortir du site.

La configuration du site permettrait une longueur utile des voies sur cour de 500 mètres.

Figure 117 : Moissy-Cramayel - Configuration possible du terminal (indépendamment de la ZAC A5)



4. Desserte routière

Accès au réseau routier magistral

Le site de transport combiné de Moissy-Cramayel présente l'avantage d'un double accès au réseau magistral via la RD1402 : l'A5 permettant une connexion vers le sud de la Région parisienne et l'A105 permettant de rejoindre l'ouest de la Région parisienne. L'accès à la RD1402 se fera depuis la RD57 sur laquelle sera positionné l'accès à la future zone logistique-industrielle.

On notera toutefois que la photo aérienne met en évidence des zones résidentielles assez proches de l'emprise du futur site. Si la RD1402 ne les traverse pas, ces zones pavillonnaires restent suffisamment proches pour susciter d'éventuels blocages.

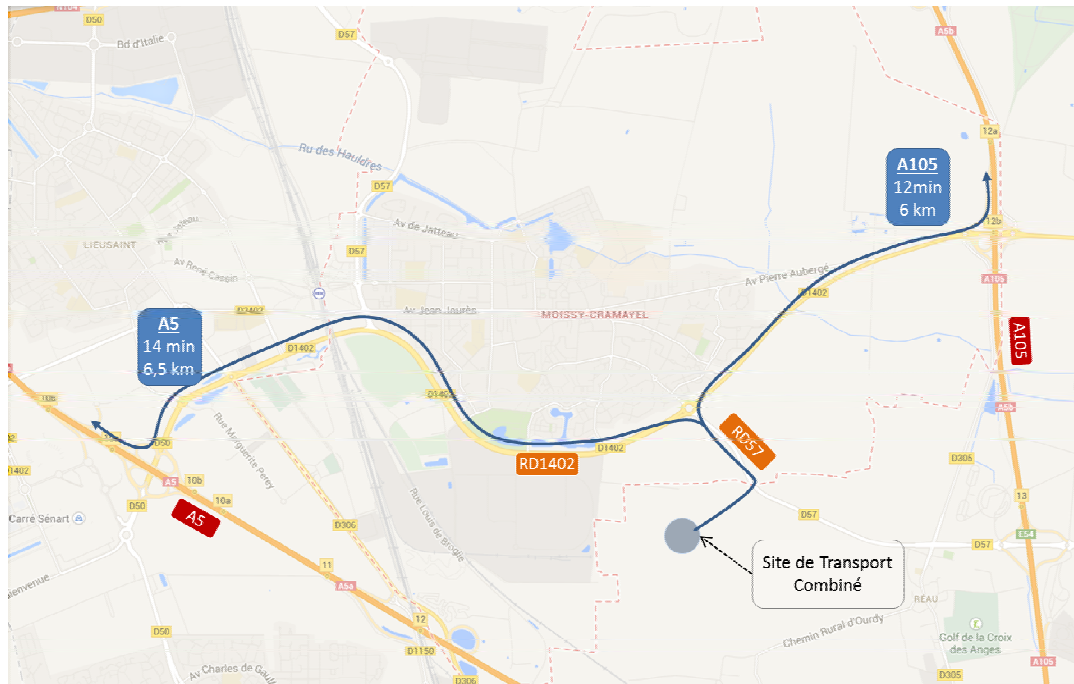
Figure 118 : Moissy-Cramayel - Création d'un accès sur la RD 57



Modalités de connexion au réseau magistral

L'accès au réseau magistral se fait rapidement en moins de 15 minutes vers l'A5 (6,5 km) et environ 12 minutes vers l'A105 (6 km).

Figure 119 : Moissy-Cramayel - Création d'un accès sur la Départementale 1402



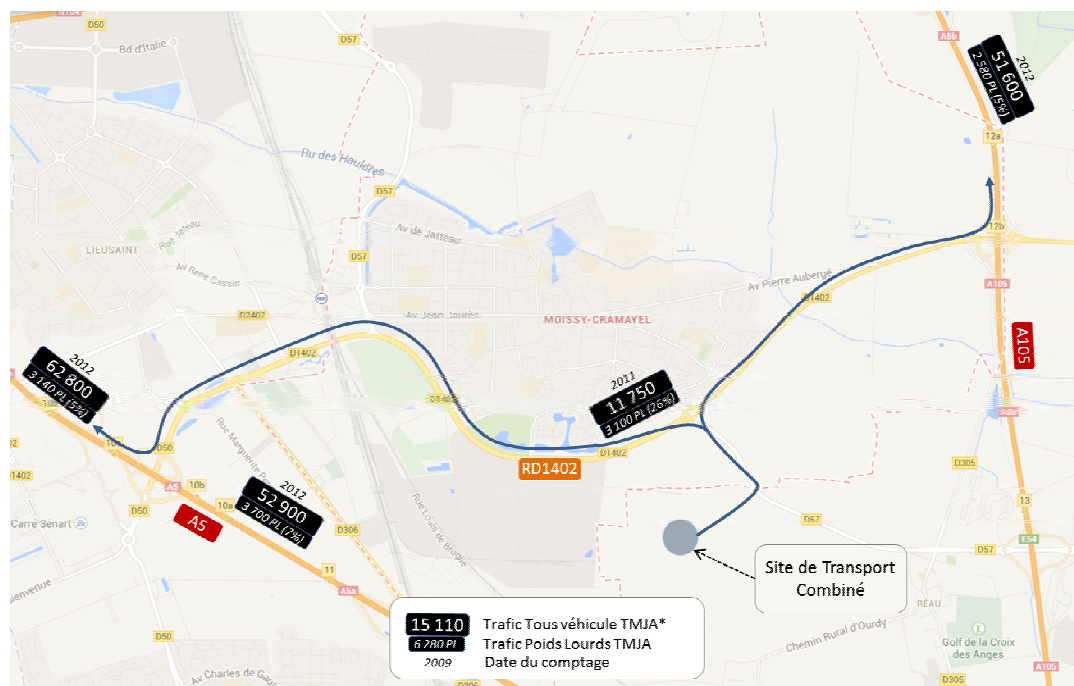
Evolution des conditions d'accès routier au réseau maïstral

En dehors de l'aménagement de la voie de raccordement entre le site et la RD57, qui est probablement prévu dans le cadre du projet de la ZAC A5 Réau Moissy-Cramayel (cf. plus loin), aucune modification particulière n'est à apporter au réseau existant. Un axe d'environ 800 mètres est donc à créer en 2x1 voies sur environ 1 km.

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 RD1402, l'A5 et l'A105. Il s'agit du trafic dans les 2 sens confondus.

Figure 120 : Moissy-Cramayel - Trafics routiers (TMJA*) actuels



*TMJA : Traffic Moyen Journalier Annuel

Source : CD77 – 2013 ; DIR IDF 2012

Sur la RD1402, les trafics sont assez conséquents avec 11 750 véhicules par jour. Le taux de PL est particulièrement élevé avec 3 100 poids lourds, soit 26% du trafic total. La RD1402 est malgré tout suffisamment dimensionnée pour absorber les trafics rabattus sur le futur terminal.

L'autoroute A5 est également assez chargée au niveau de Moissy-Cramayel, avec 62 800 véhicules par jour en direction de Paris, deux sens confondus, dont 5% de poids lourds (3 140). Sur le tronçon en direction du sud, 50 900 véhicules ont été recensés.

L'A105 comptent quant à elle 51 600 véhicules, deux sens confondus, dont 5% de poids lourds (2 600).

Aucune donnée de trafic n'est disponible sur la RD57.

Appréciation de la congestion pour accéder à l'hinterland

Le réseau routier desservant Moissy-Cramayel est dans l'ensemble assez peu contraint par la congestion aux heures de pointe. Les seuls points pouvant être légèrement sujet à des ralentissements sont les échangeurs entre la RD1402 et les deux autoroutes A5 et A105.

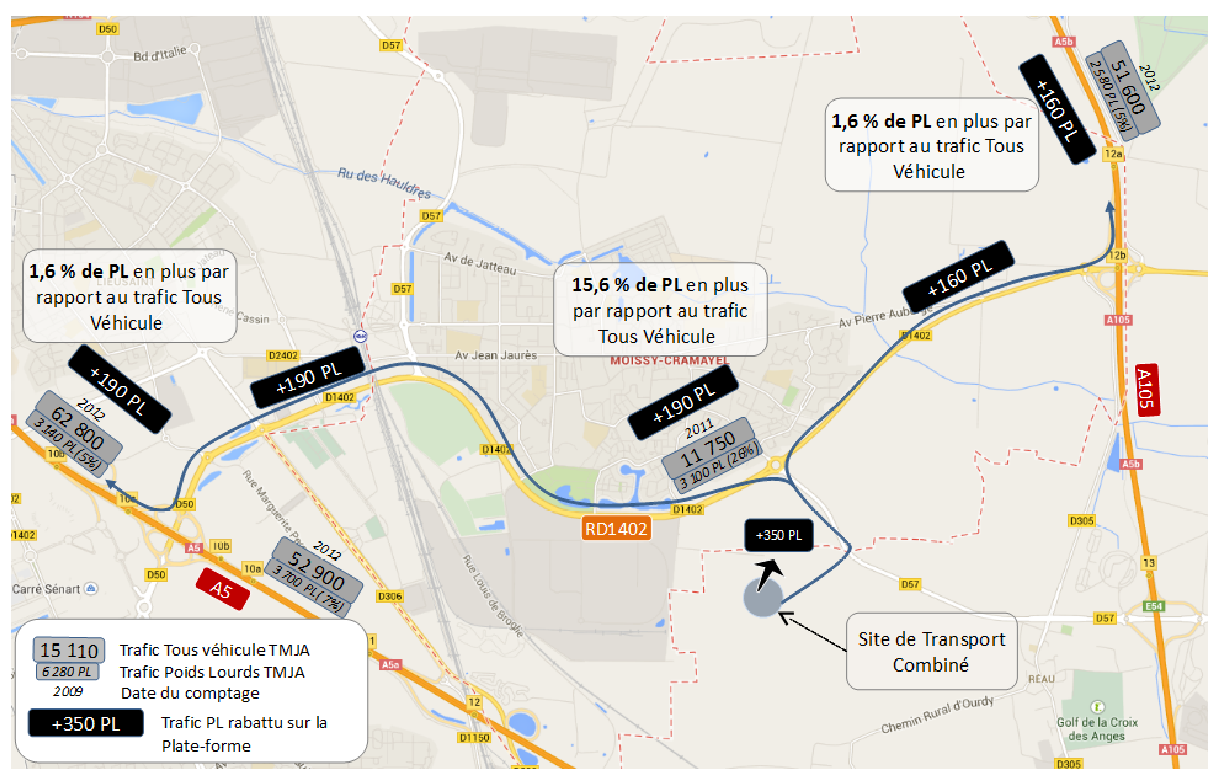
Impact en termes de trafic Poids Lourds

Le terminal pourrait générer environ 350 mouvements quotidiens.

La carte ci-dessous présente une hypothèse de répartition des trafics PL sur l'A5 et l'A104 via la RD1402. Sur les deux autoroutes, les trafics PL en plus représenteraient un pourcentage évolutif de 1,6% des trafics TMJA Tous Véhicules. L'impact du terminal serait donc limité sur ces deux axes.

Sur la RD140, les trafics PL supplémentaires représenteraient une part significative de 15,6% des trafics TV existants. Le gabarit de la voie est toutefois assez important puisqu'il s'agit d'une 2x2 voies avec terre-plein central. De plus la part actuelle des PL est déjà très significative avec 26% du trafic Tous Véhicules. Les poids lourds liés au terminal auront un impact supplémentaire limité sur cet axe mais dans un contexte de voirie déjà très empruntée par les poids lourds .

Figure 121 : Moissy-Cramayel - Trafics PL supplémentaires rabattus sur le terminal



Source : CD77 – 2013 ; DIR IDF 2012

Dimensionnement des aménagements à prévoir

Les aménagement concerneront uniquement la voie d'accès entre le site et la voie routière existante la plus proche (RD57). Un axe d'environ 800 mètres est donc à créer en 2x1 voies, mais cet axe pourrait être inclus dans l'aménagement global de la ZAC A5.

Synthèse

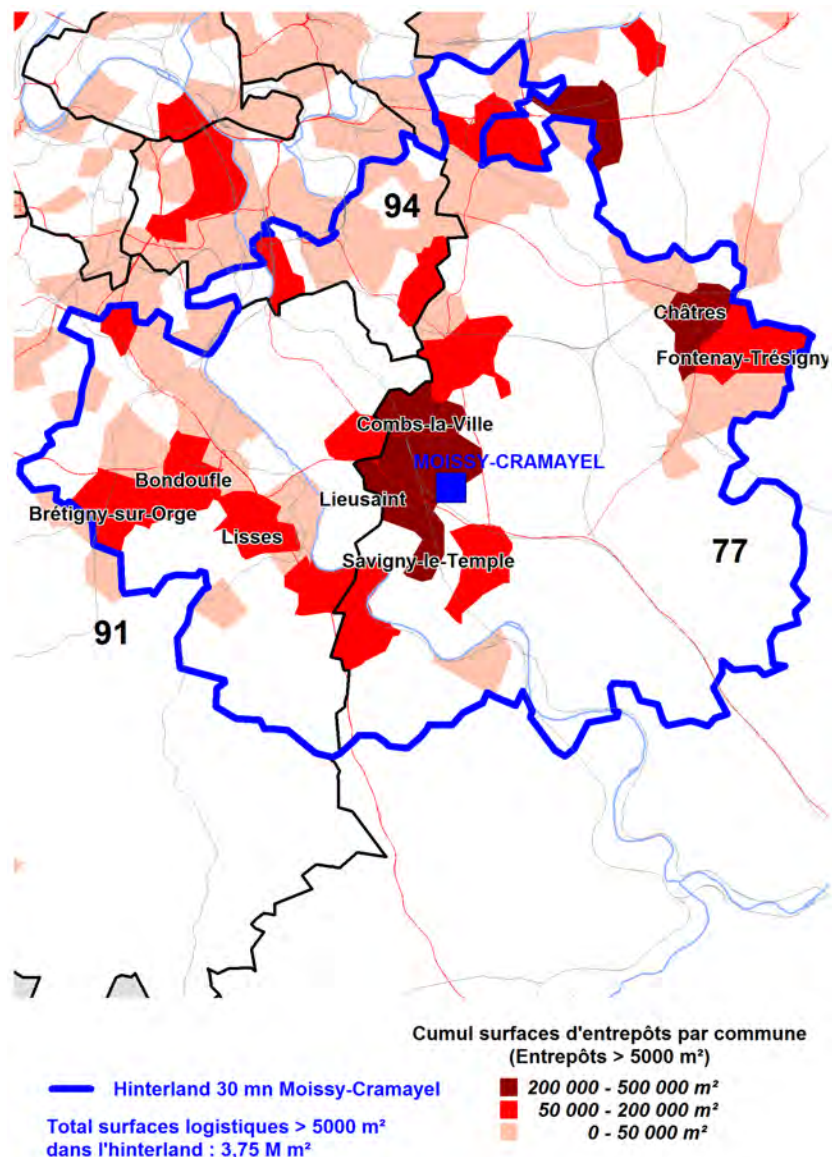
Le site de Moissy-Cramayel est assez intéressant sur le plan routier. Les temps de trajet jusqu'au réseau magistral sont assez courts et concernent deux autoroutes (A5, A105). Les coûts d'aménagement seront assez limités. Par ailleurs, la création d'un terminal de transport combiné est bien en phase avec le projet de zone logistique industrielle prévue par la Région sur la même emprise.

La proximité des zones d'habitat le long de la RD1402 est un point de contrainte à prendre en compte.

5. Zone de chalandise

Importance de l'hinterland à 30 minutes

Figure 122 : Hinterland à 30 minutes de route du site de Moissy-Cramayel

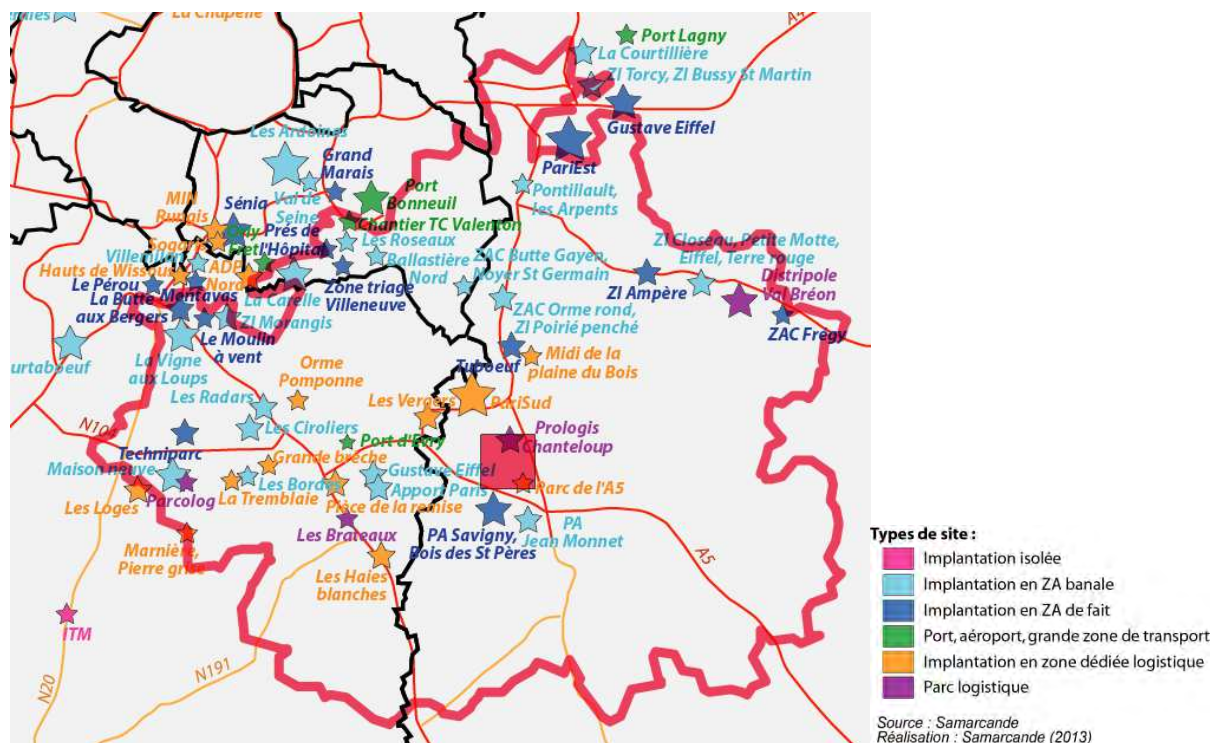


Sources : DRIEA – modèle de déplacement MODUS. Cartographie réalisée sous Map Info – opérations de 5 000 m² et plus entre 1980 et 2009

L'hinterland à 30 minutes de routes du site de Moissy-Cramayel compte 3,75 millions de m² de surfaces logistiques, ce qui représente 18% des surfaces construites en île-de-France entre 1980 et 2009 (opérations supérieures ou égales à 5 000 m²) sur 12% de la surface régionale (160 communes sur 1 281).

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

Figure 123 : Zones d'activités à proximité et dans l'hinterland de Moissy-Cramayel



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

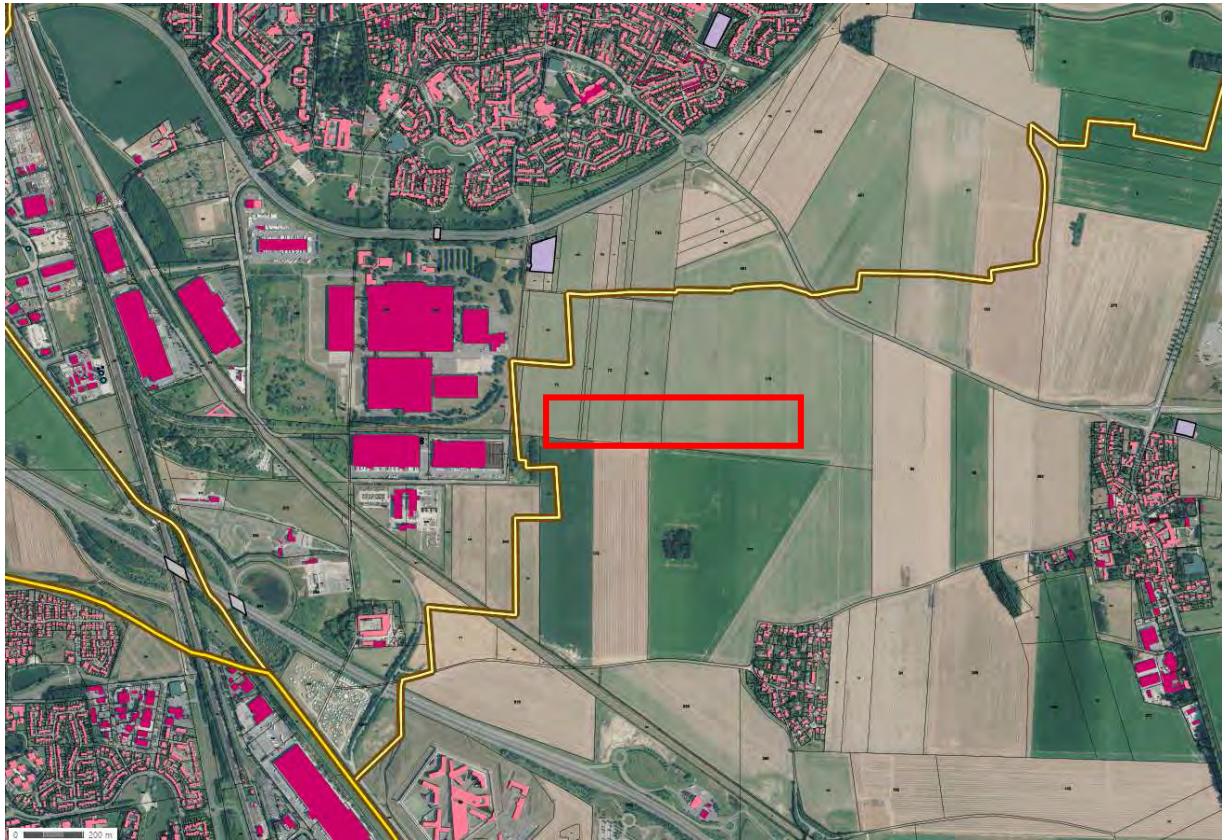
Moissy-Cramayel est situé le territoire de Sénart-Centre-Essonne fortement orienté vers l'économie des échanges. Le développement de la ville nouvelle de Sénart s'est fait depuis les années 70-80 grâce à la logistique, sur des zones accueillant de grands entrepôts, en particulier de la Grande distribution, et pour une bonne part embranchés. La zone PariSud est la plus grande zone dédiée logistique d'Île-de-France (277 ha). Les autres zones ou parcs logistiques sont nombreux et continuent à se développer, le long de la Francilienne et des pénétrantes A6, A5, RN4.

Synthèse

La zone de chalandise de Moissy-Cramayel présente un profil très logistique (3,75 millions de m² réalisés depuis 1980, opérations de 5 000 m² et plus). Le secteur de Sénart Centre Essonne se caractérise notamment par une logistique de grands entrepôts, pour partie dédiées à la grande distribution. C'est un territoire fortement orienté vers l'économie des échanges.

6. Maîtrise du foncier

Figure 124 : Moissy-Cramayel – Maîtrise du foncier



Source : géoportail.fr - <http://geoportail.fr/url/7F769T>

Le site est sur la ZAC de l'A5, créée en 2010 par l'EPA Sénart sur 132 ha de surface cessible pour l'accueil de bâtiments industriels et logistiques. L'EPA est en maîtrise d'ouvrage avec des opérateurs sur certains lots. La zone est en cours de commercialisation.

7. Contexte environnemental

Dans un rayon de 4 km autour du site, on recense : une ZNIEFF de type II (Forêt de Sénart), un site inscrit (vallée de la Seine) et un site classé (vallée de l'Yerres).

Le site est concerné par un périmètre de protection de captage. Il existe un risque faible de retrait-gonflement des argiles.

La présence d'une ligne à haute tension impliquera des prescriptions.

Par ailleurs, le SDRIF identifie le site comme un secteur d'urbanisation préférentielle. Le SRCE identifie le ru des Hauldres comme un objectif de la trame bleue.

Les contraintes du site ne sont pas de nature à remettre en cause un projet de transport combiné. La commission départementale de la nature, des paysages et des sites devra être consulté pour avis en raison de la présence des sites inscrit et classé.

8. Cohésion du site avec les fonctions du territoire

Compatibilité avec les projets en cours

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), EPA Sénart

Figure 125 : Localisation de la ZAC A5 Réau Moissy-Cramayel




Le principal projet identifié, la ZAC A5, s'inscrit dans la stratégie de l'EPA Sénart de faire de la zone de Moissy-Cramayel et plus largement de Sénart un territoire multimodal. Le CDT Sénart prévoit en effet « qu'à l'occasion du développement du parc de l'A5 (...), tout doit être mis en œuvre pour limiter les transports routiers et promouvoir l'utilisation des transports par voie ferrée. La desserte routière va nécessiter la réhabilitation de 6,7 km de voies ferrées existantes et la création d'environ 2,5 km de voies nouvelles ».

D'après l'EPA Sénart, le projet ZAC A5 est « une coup parti ». La vocation de la zone est industrielle et logistique, et notamment « grande logistique » puisque 7 entrepôts embranchés sont prévus, en particulier pour de grands distributeurs dont certains utilisant déjà le mode ferroviaire en train entier.

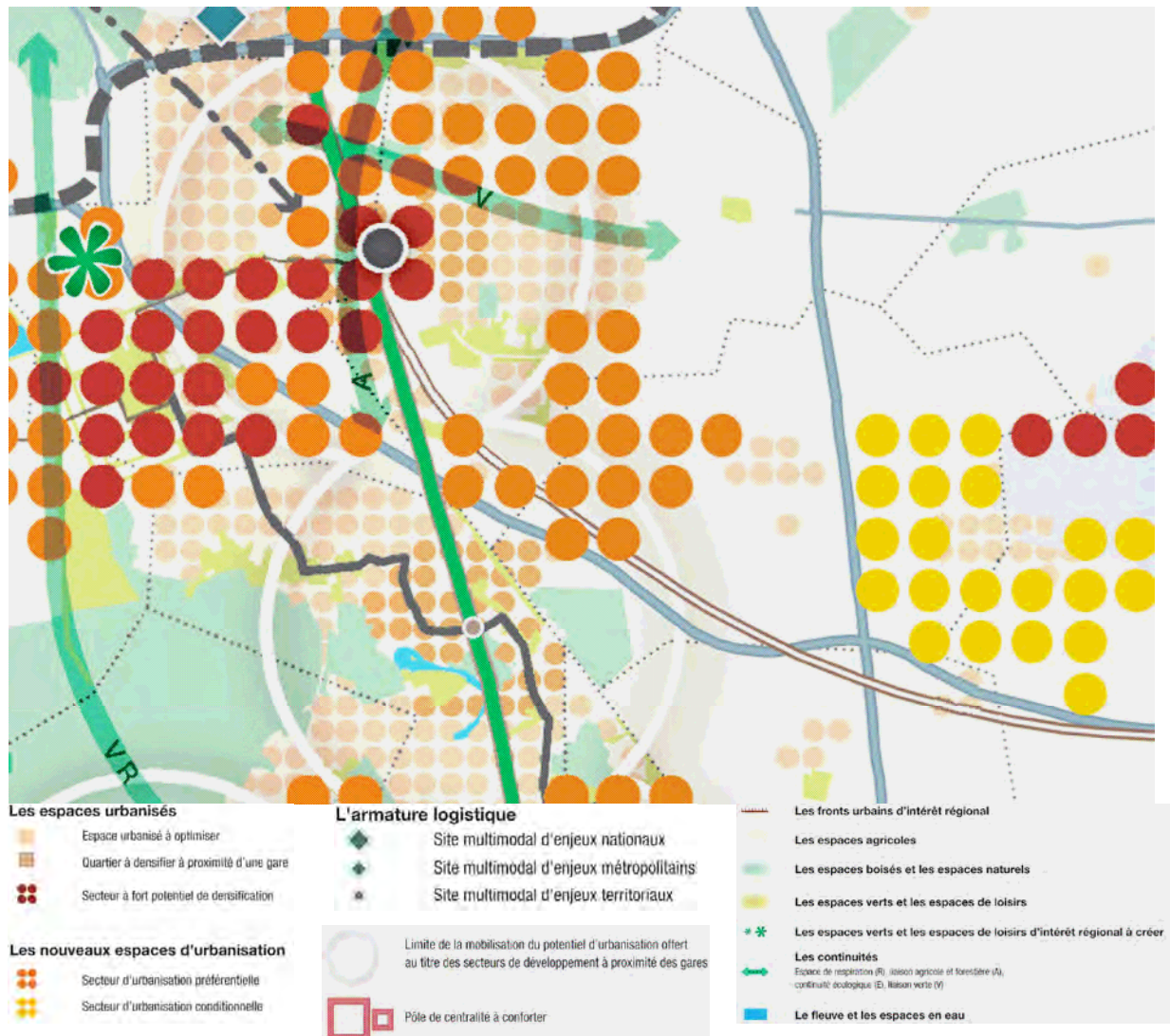
A noter qu'une enquête publique a été menée en septembre-octobre 2014 pour l'implantation d'une entrepôt de stockage de matières combustibles par l'entreprise SIGMA. Il n'est pas prévu pour le moment que l'installation soit classée Seveso.

Tableau 43 : Projets en cours à Moissy-Cramayel

ZAC A5	
<i>Type projet</i>	Logistique et industriel
<i>Descriptif</i>	<p>Le parc de Sénart A5 est destiné à l'accueil de projets industriels et logistiques.</p> <p>Le sud du site est bordé par la ligne TGV, embranché sur l'A5 et embranchement prévu par ligne RER D (nécessité de 6 700 m² de voies ferrées existantes et création de 2 500 m² de voies nouvelles).</p> <p>La ZAC a été créée en 2010 par l'EPA Sénart : zone de 132 ha de surface cessible dont 78 ha sont encore disponibles. Le parc permettra à terme le développement de 500 000 m² de surface de plancher.</p> <p>L'entreprise PRD a un permis de construire pour un entrepôt de 62 000 m² pour 10 cellules pouvant bénéficier d'un embranchement fer (ouverture de terminal probablement en attente de commercialisation).</p> <p>La société SOFRADE, appartenant au groupe Norbert Dentressangle, développe un programme de 160 000 m² embranchables fer (informations issues des rapports d'activités EPA).</p> <div style="text-align: center;">  </div>
<i>Promoteurs partenaires</i>	EPA en maîtrise d'ouvrage avec des opérateurs sur certains lots
<i>Objectifs</i>	Ce site vise à prendre le relais du parc relais Parisud embranché mais qui n'a plus de disponibilité.
<i>Délais réalisation</i>	-
<i>Niveau réalisation</i>	-
<i>Obstacles et contraintes</i>	ZAC créée opérationnelle et suivie par les élus locaux
<i>Evaluation de la compatibilité avec le projet TC</i>	En fonction de la maturité du projet et de la disponibilité du foncier cessible, le projet de terminal combiné pourrait tout à fait entrer dans les objectifs du projet de la ZAC A5 Réau Moissy-Cramayel ?

Inscription dans le SDRIF

Figure 126 : Moissy-Cramayel - Inscription du territoire dans le SDRIF

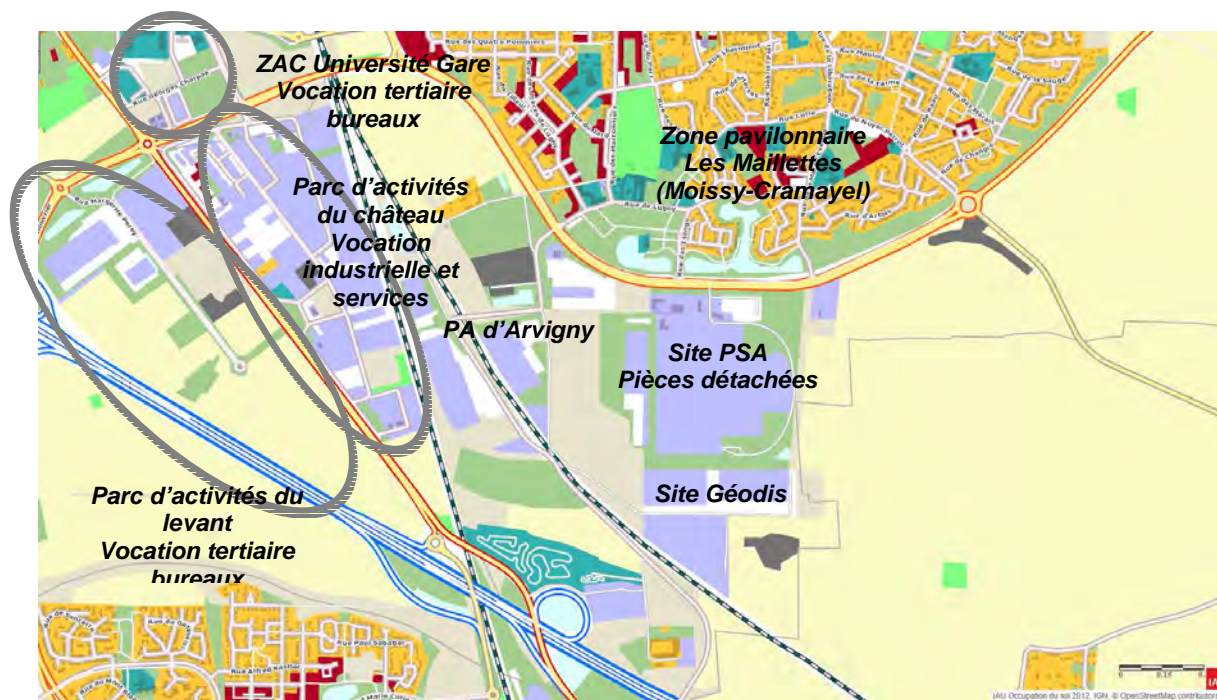


Source : CDGT « Carte de Destination Générale des différentes parties du Territoire » - SDRIF de 2013

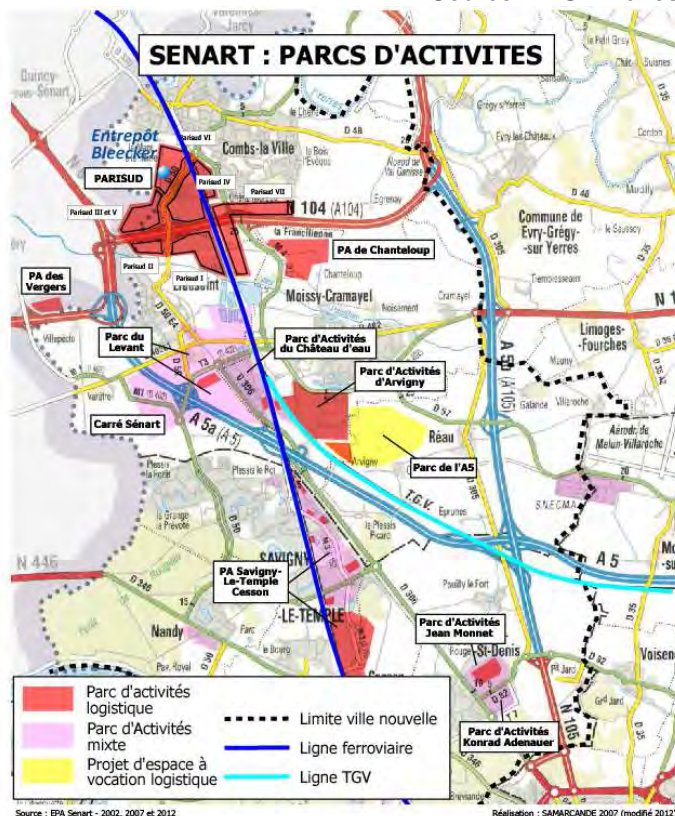
Le site apparaît dans le SDRIF en « secteur d'urbanisation préférentiel ». Ces secteurs ont été conçus « afin de prévoir les extensions nécessaires aux objectifs de construction de logement et de développement de l'emploi tout en limitant la consommation d'espace ».

Vocation des territoires proches

Figure 127 : Vocation des territoires proches



Source : IAU – fiches communales du MOS



Le site se situe en zone périurbaine, à proximité d'un grand nombre d'activités logistiques ou industrielles (Combs-la-Ville, Lieusaint, Moissy-Cramayel). Sénart s'est imposé depuis 25 ans comme une des principales concentrations logistiques d'Île-de-France, et notamment d'accueil de plates-formes de grands distributeurs alimentaires et généralistes.

L'environnement proche du site de Moissy-Cramayel est celui de zones d'activités, industrielles, de services ou tertiaires. A l'est de l'embranchement, le développement de la zone d'activité de l'A5, sur Réau, se poursuit (zone à vocation industrielle et logistique qui se destine à compléter le parc de Parisud). Au nord, la zone pavillonnaire des Maillettes est bien séparée du Parc d'Activité d'Arvigny par la RD402 et par une zone végétalisée, sans nuisances immédiates.

L'embranchement ferroviaire passe au sud du site "pièces détachées" de PSA (site en cours de renouvellement, opération logistique portée par Prologis) et au nord d'un entrepôt embranché exploité par Géodis.

Evolution des modes d'occupation des sols

Tableau 44 : Moissy-Cramayel - Occupation des sols

Occupation du sol en 2012 – Moissy-Cramayel						Occupation du sol en 2012 - Réau					
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	22,13	0,00	0,00	22,13	0,00	1 Forêts	57,47	-0,80	0,00	56,67	-0,80
2 Milieux semi-naturels	66,16	-1,20	0,02	64,98	-1,18	2 Milieux semi-naturels	21,89	-0,24	1,69	23,35	1,45
3 Espaces agricoles	642,11	-19,33	0,02	622,80	-19,31	3 Espaces agricoles	945,03	-10,23	0,32	935,12	-9,91
4 Eau	17,55	0,00	0,54	18,09	0,54	4 Eau	11,33	-0,04	0,00	11,30	-0,04
Espaces agricoles, forestiers et naturels	747,96	-19,99	0,04	728,01	-19,95	Espaces agricoles, forestiers et naturels	1 035,73	-10,99	1,69	1 026,43	-9,30
5 Espaces ouverts artificialisés	173,69	-0,68	9,02	182,04	8,35	5 Espaces ouverts artificialisés	127,22	0,00	5,21	132,43	5,21
Espaces ouverts artificialisés	173,69	-0,68	9,02	182,04	8,35	Espaces ouverts artificialisés	127,22	0,00	5,21	132,43	5,21
6 Habitat individuel	162,18	0,00	0,61	162,80	0,61	6 Habitat individuel	29,28	0,00	0,00	29,28	0,00
7 Habitat collectif	28,47	0,00	0,57	29,04	0,57	7 Habitat collectif	0,91	0,00	17,06	17,97	17,06
8 Activités	111,05	0,00	17,27	128,32	17,27	8 Activités	32,61	-0,08	2,11	34,64	2,04
9 Equipements	32,22	0,00	0,00	32,22	0,00	9 Equipements	2,55	0,00	0,00	2,55	0,00
10 Transports	102,31	0,00	1,88	104,20	1,88	10 Transports	78,34	-0,22	0,00	78,12	-0,22
11 Carrières, décharges et chantiers	69,10	-21,39	12,66	60,37	-8,73	11 Carrières, décharges et chantiers	25,54	-25,54	10,76	10,76	-14,78
Espaces construits artificialisés	505,33	-9,96	20,67	516,94	11,61	Espaces construits artificialisés	169,23	-6,37	10,47	173,32	4,09
Total	1 426,99	-29,73	29,73	1 426,99	0	Total	1 332,18	-17,37	17,37	1 332,18	0

Sources : IAU, fiches communales du MOS

L'évolution du Mode d'Occupation des Sols entre 2008 et 2012 montre une forte progression des espaces d'activités sur Moissy-Cramayel (+17,27%) conjuguée à la forte baisse des espaces agricoles (-18,31%). Sur Réau, l'évolution du MOS indique une progression importante de l'habitat collectif, mais éloigné du site. A noter que les espaces agricoles (grandes cultures) occupent une part encore très importante des surfaces : 70% à Réau, 44% à Moissy-Cramayel. Cependant ces espaces sont en processus d'artificialisation.

Synthèse

Le site d'implantation envisagé pour un terminal de transport combiné est réservé pour le développement de la ZAC A5. Ce projet de ZAC est un « coup parti », actuellement en phase de commercialisation pour des fonctions notamment logistiques. Compte tenu de l'attractivité de la zone Sénart pour ce type d'activité, le projet a de grands atouts pour aboutir.

9. Echéance de mise en œuvre

Le site est déjà embranché, mais le reste des installations est entièrement à créer (viabilisation, installations ferroviaires et routières, faisceau d'appui). Dans ces conditions, l'échéance de mise en œuvre serait sur le long terme.

10. Synthèse

Un terminal situé à Moissy-Cramayel permettrait de traiter tout au plus 1 ou 2 trains AR par jour, d'une longueur de 750 mètres. Il s'agit d'un site qui s'appuierait sur un raccordement existant.

L'implantation d'un terminal sur le site de Moissy-Cramayel est cependant relativement contrainte en raison :

- de la commercialisation en cours de la ZAC A5 réduit fortement la possibilité d'implantation d'un terminal selon la configuration souhaitée ;
- d'une desserte ferroviaire peu favorable du fait :
 - de la mauvaise qualité de l'accès à la GC (l'ITE du terminal serait orientée vers le sud),
 - du trafic sur la ligne permettant d'insérer peu de sillons supplémentaires vers le nord.
 - des contraintes du rebroussement par la voie tiroir, qui amène à des manœuvres complexes et coûteuses.

En revanche, sur le plan routier le site de Moissy-Cramayel est intéressant. Les temps de trajet jusqu'au réseau magistral sont assez courts et concernent deux autoroutes (A5, A105). Les coûts d'aménagement routiers seraient assez limités.

Enfin, la création d'un terminal de transport combiné est totalement en phase avec la fonction du territoire : la zone de chalandise de Moissy-Cramayel présente un profil très logistique (3,75 millions de m² réalisés depuis 1980, opérations de 5 000 m² et plus). Le secteur de Sénart Centre Essonne se caractérise notamment par une logistique de grands entrepôts, pour partie dédiée à la grande distribution. C'est un territoire fortement orienté vers l'économie des échanges.