

## CONTRIBUTION DE PORTS DE PARIS AU

### DEBAT PUBLIC RELATIF

#### AU PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Le maître d'ouvrage du réseau de transport public du Grand Paris a proposé dans le dossier soumis au débat public un tracé alternatif dans le secteur de Gennevilliers avec une station sur le port de Gennevilliers, ce qui amène ports de Paris à présenter l'avis suivant

#### **1- Port de Paris et sa 1<sup>ère</sup> plateforme multimodale de Gennevilliers rend le métabolisme de la région capitale plus conforme aux objectifs du Grenelle de l'environnement.**

Avec ses 70 ports en Ile de France, Ports de Paris est un établissement public de l'Etat, qui permet

- L'approvisionnement de la région capitale (13% des marchandises d'idf arrivent dans un port)
- La massification des produits quittant le grand Paris (ex produits issus des collectes sélectives)
- Les échanges infrarégionaux par la voie d'eau (50% des 20 millions de tonnes de fret fluvial réalisé chaque année vont d'un port d'Ile-de-France à un autre port de la région, et allège directement la circulation francilienne)

Le port de Gennevilliers, avec 400 hectares, 270 entreprises et 8000 emplois directs, constitue la première plateforme logistique multimodale (fleuve/fer/route/oléoduc) de la région francilienne et traite aujourd'hui la grande majorité du trafic de conteneurs en provenance du Grand Port Maritime du Havre (plus de 100 000 conteneurs /an). C'est un centre majeur pour le secteur des éco-industries, et de la construction. Il joue un rôle pivot dans le réseau des ports de Paris (70 ports). Il accueille également de grands sites pétroliers desservis par oléoduc (30 % de l'approvisionnement en hydrocarbures de la région).

Ce territoire de Gennevilliers est donc un 'poumon' du Grand Paris, à la fois parce qu'une partie importante de la logistique et de l'économie réelle des villes y est produite, et parce que le recours à des modes alternatifs (voie d'eau, fer, oléoduc) rend cette chaîne logistique 'verte'.

Grâce à son efficacité énergétique, le transport fluvial consomme 5 fois moins de carburant que le transport routier et émet 2,5 fois moins de CO2 à la tonne transportée. Un convoi fluvial permet en outre de transporter autant de marchandises que 250 camions désaturant de ce fait le réseau routier.

#### **2- Une densification du port de Gennevilliers centrée sur l'intensification des échanges de marchandises utilisant une logistique verte.**

Des documents d'orientation nationaux (comme le Grenelle de l'environnement, qui engage à +25% de modes alternatifs pour le transport de marchandises), aux projections plus locales (SDRIF, PLU,...)

ressort de manière univoque l'enjeu d'intensification du recours aux modes alternatifs, et partant, celui que représentent les plateformes multimodales.

Par son schéma d'aménagement et de développement de la plateforme de Gennevilliers, réalisé en 1995, Ports de Paris avait anticipé cette intensification des usages, et favorisé le développement des éco-industries [ cad les industries qui, consciente de la rareté des matières premières, réutilisent au mieux les produits en fin de vie] et du conteneur. Durant les 6 dernières années, plus de 80 Millions d'euros ont été investi par Ports de Paris pour accompagner cette modernisation, et les investissements privés concomitants ont dépassé les 100 millions d'euros.

En se projetant vers l'avenir, l'intensification du port de Gennevilliers permettra de répondre à la croissance attendue du trafic, liée à la fois à la future mise en service du canal Seine Nord, et à la mise en réseau des ports de la vallée de la Seine dans le cadre du Comité de coordination interportuaire de la Seine

En outre, la densification de ce port doit se focaliser sur l'intensification du service rendu à la métropole, qui est essentiel pour la "grenello-compatibilité" de la région parisienne. D'ores et déjà, les moulins utilisant la barge pour leur approvisionnement fournissent la plupart des boulangeries parisiennes, les collectes sélectives sont concentrées sur le port, triées et envoyées par la voie d'eau pour être réutilisées.

Demain, c'est sur la refonte de la logistique urbaine, sur cette symbiose entre Port / Logistique / Habitant que le port sera amené à se positionner. Le port de Gennevilliers est, idéalement placé pour desservir la zone dense de l'agglomération (il est possible d'effectuer des tournées en véhicule électrique, à l'instar de ce que fait l'entreprise Deret, ou d'acheminer les marchandises par bateau au cœur de Paris, à l'instar de ce que fait Point P avec le bateau Madagascar.) Ce sujet sera l'un des axes majeur du nouveau schéma d'orientation et de développement durable du port de Gennevilliers.

### **3 – Les besoins en transports en commun d'une plateforme logistique :**

Les plates-formes logistiques sont des points de concentration de la marchandise, ce qui génère des emplois directs de manutention et d'agencement (8000 sur le port de Gennevilliers) et des emplois indirects principalement dans le secteur des transports (10000 sur le port de Gennevilliers).

La densité d'individu à l'hectare d'une plateforme est nettement inférieure à celle d'un quartier d'habitat ou d'un pôle tertiaire. Ces emplois sont diffus dans les différents entrepôts et terre-pleins logistiques. En outre la consistance même du port, avec ses 6 darses, favorise les interfaces d'échange de marchandises (linéaire de bord de voie d'eau : 16 km) mais rallonge les parcours terrestres : A partir de son coeur, atteindre les extrémités du port de Gennevilliers, environ 1 km à vol d'oiseau, nécessite un parcours de plus de 3,3km.

Pour desservir ce territoire atypique, la solution de transport en commun la plus efficace consiste en une irrigation fine et ce à partir d'une station connectée au réseau de transport francilien. Et l'optimum est que la station soit implantée dans la ville (de sorte à desservir directement, à pied, les zones tertiaires et d'habitat génératrice d'un nombre important de voyages) puis que l'irrigation des zones d'emploi du port se fasse par des moyens légers, dimensionnés pour les flux plus restreints.

#### 4 – Desserte actuelle et évolutions possibles :

La plateforme est actuellement traversée par deux lignes de bus régulières interconnectées avec les gares des Courtilles, sur la ligne 13, d'Argenteuil, sur le transilien St Lazare/Ermont, et le RER C station « les Grésillons ». La première ligne dessert la moitié Ouest de la route principale toute la journée avec une fréquence de l'ordre de 25 minutes, l'autre, desservant la moitié Est du port fonctionne aux seules heures de pointe. Afin d'irriguer les extrémités du port, une navette complémentaire a été mise en place à l'initiative de l'établissement Ports de Paris. Aux heures pleines, ce sont 3 mini-bus qui réalisent des tournées dans le port ; aux heures creuses, un mini-bus fonctionne en transport à la demande.

Dans la perspective d'une densification des activités logistiques, des projets sont actuellement à l'étude avec les collectivités concernées pour augmenter la fréquence et l'amplitude de la desserte par la navette, et mettre en place de nouveaux types de service de transport « à la carte » (vélo, autopartage, autolib...) afin d'accroître l'offre de transport au meilleur coût.

La création du réseau de métro du grand Paris, dans sa solution de base, apporte un renforcement des interconnexions sur les 2 stations 'les Grésillons' et 'les Agnettes'. Ces pôles d'échanges multimodaux pourront devenir les points d'appui de la desserte en navette ou en transports 'à la carte' du port de Gennevilliers. Cette configuration positionne les stations de métro au cœur des territoires urbains ayant vocation à se densifier en habitat, tout en améliorant l'accès au port en transport en commun pour les salariés qui rejoindront plus facilement la navette du port.

En conclusion, Ports de Paris estime que le tracé comportant une station sur le port de Gennevilliers n'apporte pas une desserte appropriée de ce territoire ; le tracé « variante » sur la section Saint-Denis Pleyel / Bécon-les-Bruyères reçoit donc de sa part un avis défavorable.