

# DÉBAT PUBLIC PORT SEINE METROPOLE OUEST

CAHIER D'ACTEUR  
N°6 - Nov 2014



15 SEPTEMBRE AU 15 DECEMBRE 2014



## CERCLE POUR L'OPTIMODALITÉ EN EUROPE (C.O.E.)

Le **C.O.E.** est une association réunissant les acteurs du transport de fret, tous modes confondus, engagés pour le transport durable et optimodal.

Les membres du **C.O.E.** promeuvent des projets concrets éco-responsables et économiquement soutenables.

Ils s'attachent à inscrire leurs réflexions et projets en particulier dans le territoire économique en gestation entre le Grand Paris, la Vallée de la Seine et leur façade maritime.

### C.O.E.

28 avenue de Messine

F-75008 PARIS

Tél : +33 3 88 36 00 81

<http://www.optimodality.eu>

**Philippe Mangeard**, Président  
[ph.mangeard@optimodality.eu](mailto:ph.mangeard@optimodality.eu)

**Stephen Lequet**, Délégué Général  
[stephen.lequet@optimodality.eu](mailto:stephen.lequet@optimodality.eu)

## CAHIER D'ACTEUR

### Port Seine-Métropole Ouest, un projet résolument optimodal

L'Optimodalité est une approche de la chaîne de transports cherchant à optimiser au plan économique, technique, environnemental et sociétal, chaque mode de transport pris individuellement, et toute combinaison efficace des modes entre eux.

Port Seine-Métropole Ouest pourrait être un excellent exemple de cette démarche. Il s'agit d'un projet de plateforme portuaire multimodale de 100 ha orientée vers le secteur de la construction et des travaux publics, située à la confluence de la Seine et de l'Oise, à proximité de l'ancienne gare de triage d'Achères-Grand Cormier. Sa réalisation permettrait d'utiliser la voie d'eau pour approvisionner en granulats, issus de la carrière d'Achères, les chantiers du Nouveau Grand Paris et pour transporter les déblais au retour. Elle permettrait ainsi le développement du transport fluvial et du transport ferroviaire, contribuant au report modal et à la décongestion du réseau routier saturé.

Le **C.O.E.** souhaite également la réalisation de la partie Est, à vocation logistique plus large, de Port Seine-Métropole sur les 300 ha restants. Située sur l'axe Seine et au débouché du futur canal Seine-Nord Europe, elle serait un atout majeur pour la compétitivité du système portuaire HAROPA (Ports du Havre, Rouen, Paris) et pour l'attractivité du Grand Paris et de la Vallée de la Seine.



## PORT SEINE-METROPOLE OUEST, UN PROJET ESSENTIEL POUR LE GRAND PARIS DES MARCHANDISES

La congestion du réseau routier francilien, les nuisances et la pollution induites, les défis de la logistique en milieu urbain, tout milite pour le développement des modes de transport alternatifs à la route et massifiés.



Cette nécessité est encore avivée par l'ampleur des chantiers à venir du Nouveau Grand Paris, particulièrement la construction du Grand Paris Express.

Le projet de Port Seine-Métropole Ouest, dont la genèse remonte aux années 2000, est l'une des réponses à apporter.

Cette plateforme portuaire multimodale d'une centaine d'hectares se situera principalement sur la commune d'Achères, ainsi que sur les communes d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine, à l'Ouest de la ligne du RER A et de la RN184, au confluent de la Seine à grand gabarit et de l'Oise, au débouché du futur canal Seine-Nord Europe dont le projet a été confirmé récemment par le Premier Ministre, à proximité de la gare de fret d'Achères-Grand-Cormier.

Il s'agit donc d'un projet de plateforme portuaire trimodale (eau, fer, route), forme optimale pour développer l'intermodalité, favoriser le transport combiné, susciter le report modal. Sur ce dernier point, les prévisions font état d'une réduction possible des camions sur le réseau routier local, à hauteur de 450 par jour en pleine exploitation.

Port Seine-Métropole Ouest sera essentiellement orienté vers le secteur de la construction et des travaux publics, permettant une configuration éco-responsable de la chaîne logistique des futurs chantiers du Nouveau Grand Paris.

En effet, la plaine d'Achères est un gisement de

granulats, dont l'exploitation pourra être optimisée par le développement de moyens de transport massifiés. Or, les besoins des chantiers du Nouveau Grand Paris vont être considérables, puisque l'objectif est de construire 70 000 logements par an en Ile-de-France et de mettre en service en 20 ans un réseau de transport public du Nouveau Grand Paris (Grand Paris Express, prolongement du RER E à l'Ouest, Tangentielle Ouest, amélioration du RER A).

De plus, dans la logique de l'économie circulaire, cette nouvelle plateforme portuaire multimodale sera au cœur du processus de valorisation des déblais de ces immenses chantiers, qui pourront être recyclés ou utilisés comme remblais pour les carrières. Le projet Port Seine-Métropole Ouest est d'ores et déjà pris en compte par la Société du Grand Paris, dans le cadre du schéma directeur d'évacuation des déblais des lignes du Grand Paris Express. Il est aussi reconnu stratégique par le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF).

Port Seine-Métropole Ouest permettra également de densifier le réseau portuaire francilien (64 ports urbains, 6 plateformes multimodales, des ports privés) et de le rééquilibrer vers l'Ouest. C'est une nécessité car ce réseau souffre aujourd'hui de saturation, alors même que le potentiel de développement de la voie d'eau est important sur l'axe Seine tant sur ses filières traditionnelles (construction, céréales) que sur des marchés émergents (conteneurisation, logistique urbaine durable). En outre, la Seine dispose de larges réserves de capacité et la croissance des flux massifiés en Ile-de-France devrait se poursuivre. Ce renforcement et ce rééquilibrage du réseau des ports franciliens sont donc indispensables pour garantir l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement de la Métropole du Grand Paris.

Port Seine-Métropole Ouest sera aussi relié au réseau ferré national par un raccordement direct. Dans ce but, la proximité de l'ancienne gare de triage d'Achères Grand-Cormier est un atout important. Sa revitalisation permettra de disposer d'une plateforme de stockage et

d'assemblage de trains de marchandises. Celle-ci trouvera sa pleine utilité, lorsque l'extraction des granulats de la carrière aura cessé et qu'il s'agira de stocker et de distribuer des matériaux de construction venus d'ailleurs et à destination des sites de consommation du Grand Paris. Dans ce cadre, les études réalisées tendent à montrer qu'un ou deux trains de fret par jour seront nécessaires à l'horizon 2040.

Enfin, Port Seine-Métropole Ouest, ce sont des emplois. Trop méconnu, le secteur du transport de fret et de la logistique est pourtant un important pourvoyeur d'emplois de tous niveaux. La plateforme multimodale susciterait la création de 500 à 1000 emplois directs à terme. Quant aux emplois indirects, ils sont généralement le double de ceux directs. Ils pourraient s'inscrire dans des activités de BTP utilisatrices des granulats, tournées vers la valorisation des matériaux de déconstruction et des chantiers et privilégiant l'économie circulaire, ou produisant des éléments préfabriqués ou des produits semi-finis pour la construction, sans oublier les fonctions d'appui et de services aux entreprises.

## **PORT SEINE-METROPOLE OUEST, UNE ETAPE VERS LA REALISATION D'UNE PLATEFORME MULTIMODALE LOGISTIQUE DE PLUS GRANDE ENVERGURE**



A partir de 2011, les études ont porté sur une superficie accrue de 300 ha, ce nouveau périmètre étant conçu essentiellement pour la logistique de longue distance et la conteneurisation en relation avec le port du Havre. En effet, Le Havre étant la porte maritime du Grand Paris, l'idée d'une vaste zone logistique à la confluence de la Seine et de l'Oise, au débouché du futur Canal Seine-Nord Europe, élément de la liaison Seine-Escaut, fait sens. Elle offrirait aux acteurs économiques du Grand Paris, de la Vallée de la Seine, de leur façade maritime, au premier plan les

Ports du système HAROPA, une opportunité de captation de flux logistiques internationaux et de renforcement de leur compétitivité. Ce projet plus ambitieux, c'est alors celui de l'Etat et de son établissement public Ports de Paris.

En outre, ce projet baptisé Paris Seine-Métropole se positionne à la croisée de deux corridors prioritaires, pour l'Union européenne, dans le cadre du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T): corridor Atlantique, corridor Mer du Nord-Méditerranée.

L'importance de ce projet reconfiguré, avec l'objectif à terme de création d'une plateforme multimodale à vocation logistique de 400 ha, est reconnu par les acteurs locaux.

Ce projet a d'ailleurs été inscrit dans le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) en 2013.

Il est également l'ambition des communes et intercommunalités réunies dans Confluence Seine Oise (communautés d'agglomération de Cergy-Pontoise et des Deux Rives de Seine, communes de Conflans-Sainte-Honorine, Achères, Poissy et Maurecourt). Avec 350 000 habitants et 150 000 emplois, la Confluence Seine Oise est la 4ème agglomération de l'axe Seine (après Paris, Le Havre et Rouen). Elle a été retenue parmi les 10 pôles d'excellence chargés d'assurer le rayonnement métropolitain du Grand Paris et bénéficiant d'un contrat de développement territorial. Dans le protocole préalable à ce contrat, la vocation logistique de ce terrain de 400 ha et l'ambition nationale de cette future plateforme multimodale sont clairement affirmés.

Toutefois, ces textes et les différents acteurs intéressés assortissent prudemment cette reconnaissance à l'exigence de la réunion de certaines conditions.

## PORT SEINE-METROPOLE, LES OBSTACLES A LEVER

Le projet de Port Seine-Métropole étendu à l'Est ne pourra être réalisé que si certains obstacles étaient levés.

- *Le premier est l'insuffisance notoire de la desserte routière.*

C'est une entrave essentielle, particulièrement dans une zone urbaine dense comme le Grand Paris. Elle rend non soutenable financièrement le projet de 400 ha qui n'est pas viable sans une desserte routière de qualité, c'est-à-dire tant que la Francilienne A104 ne sera pas achevée. Dans ces conditions, le **C.O.E.** estime que l'Etat doit relancer une concertation locale afin de trouver un consensus sur un nouveau tracé de l'A104 et de préciser la faisabilité financière de son prolongement dans un délai de cinq ans. A défaut, l'Etat doit lancer des études sur une desserte limitée au Port Seine-Métropole et adaptée à ses besoins.

- *Le second est la situation fragile du fret ferroviaire sur l'axe Seine.*

La part modale du ferroviaire sur la rangée du Havre est extrêmement faible (7%, contre 20 à 40% en Europe du Nord). Sur l'ensemble de l'axe Seine, le fret ferroviaire prend en charge seulement 4% des échanges. Pourtant les infrastructures existent, mais elles sont totalement mobilisées pour le trafic Voyageurs en Ile-de-France et leur entretien. En outre, le problème du contournement de Mantes est patent. De plus, l'accès à la grande ceinture est obligé de se faire, pour les 2/3 du fret convoyé par mode ferroviaire, par Amiens.

Pour toutes ces raisons, des surcoûts sont engendrés et des délais supplémentaires imposés. Pour enrayer ce déclin, la modernisation et l'électrification en cours de la ligne de fret Serqueux-Gisors est une priorité aux yeux du **C.O.E.** Elle permettra le contournement de Mantes et la desserte de l'Est francilien.

- *La troisième est la levée de l'hypothèque PSG.*

Malheureusement, ce projet d'installation d'un centre d'entraînement sportif du Paris Saint-Germain (PSG), sur le secteur Est, semble avancer inexorablement. Or, il consommerait une grande partie de la constructibilité logistique des 300 ha sur ce secteur du projet Port Seine-Métropole. Le **C.O.E.** demande instamment aux pouvoirs publics de s'opposer, avec la plus grande détermination, à ce projet du PSG. La vocation portuaire et logistique des 400 ha de Port Seine Métropole doit être impérativement sanctuarisée en raison de son caractère unique en Ile-de-France, voire dans le Grand Bassin Parisien.

## CONCLUSION

Le **C.O.E.** soutient sans réserve le projet de Port Seine-Métropole Ouest, type même de projet optimodal. En effet, il participe à la construction du Nouveau Grand Paris, met en place un modèle logistique circulaire et vertueux, favorise le report modal dans une région au réseau routier congestionné, contribue à la compétitivité et à l'attractivité de ce nouveau territoire économique situé entre Paris, la Vallée de la Seine et leur façade maritime.

Toutefois, le **C.O.E.** considère que seule la réalisation de la partie Est de la plateforme multimodale, sur les 300 ha restants, donnerait sa pleine vocation logistique et son envergure nationale au Port Seine-Métropole. Pour avancer vers cet objectif, le **Cercle** identifie plusieurs obstacles à lever.

Ils ne pourront l'être que par le débat public, la concertation et la réflexion collective entre les citoyens et tous les acteurs intéressés par ce projet, issus d'univers qui s'ignorent encore trop souvent.

C'est la conviction du **C.O.E.**, qui réunit et fait dialoguer, depuis 2007, les professionnels du secteur du transport de marchandises, des experts, des cercles de réflexion, des associations professionnelles et les décideurs publics.