



10 quai de la Bourse  
CS 41803 - 76042 Rouen cedex 1  
Tél. : + 33 (0)2 35 88 38 11  
[www.normandie.cci.fr](http://www.normandie.cci.fr)

Jean Pierre Désormeaux - Président - CCI Normandie  
Jean-Claude Lechanoine - Président - CCI de Région Basse-Normandie

## Contribution de la Chambre de Commerce et d'Industrie Normandie

Depuis le 23/08/2011, les deux CCI de Région de Haute et de Basse-Normandie, qui rassemblent les 13 CCI composant le territoire normand, sont réunies au sein d'un Groupement InterConsulaire pour fusionner et créer au 01/01/2016 la CCI Normandie.

Les CCI de Normandie représentent les intérêts de plus de 100 000 entreprises et contribuent au développement des territoires normands.

### **Port Seine-Métropole Ouest : un projet contribuant à la réalisation du Grand Paris, Métropole Maritime mondiale du XXI<sup>ème</sup> siècle**

Le projet Port Seine-Métropole s'inscrit dans l'ambition du Grand Paris, de développer une métropole mondiale du XXI<sup>ème</sup> siècle avec une façade maritime. Dans la compétition des « villes-mondes », la construction du Grand Paris offre l'opportunité de placer la région capitale au cœur d'un hinterland élargi de classe mondiale, irrigué par un système multimodal.

Port Seine-Métropole est stratégique pour le territoire de la vallée de la Seine organisé en Gateway industriel, logistique, numérique, énergétique et environnemental. Il s'agit d'un site d'exception du fait de sa disponibilité foncière à proximité de Paris, au croisement des corridors de fret européens. Il devra devenir un hub permettant au Grand Paris de s'insérer dans les grands flux logistiques internationaux, grâce à sa situation à la Confluence de la Seine et de l'Oise.

A court terme, l'aménagement de la partie Ouest dédié à l'acheminement des matériaux et la gestion des déblais par le fleuve contribuera à accélérer la construction des logements et des infrastructures de transport du Grand Paris, ce qui est déterminant pour répondre aux besoins des franciliens et des entreprises. Ce port devra être exemplaire en s'insérant dans l'environnement urbain et favoriser le développement économique local.

Pour le réseau des CCI, si l'aménagement de la partie Ouest est la plus urgente, la réalisation de la partie Est, à moyen terme, paraît indispensable en termes d'attractivité et de compétitivité du Grand Paris au niveau international.

## Port Seine-Métropole Ouest : projet majeur du Grand Paris dont les retombées économiques sont une opportunité pour les entreprises de l'ouest du bassin parisien

Port Seine-Métropole se décompose en deux projets distincts. La partie Ouest, d'une centaine d'hectares et d'un coût estimé à 110 millions d'euros, est dédiée à l'activité BTP ; la partie Est (300 ha) étant consacrée au développement de l'activité logistique.

Le projet porté au débat public concerne la partie Ouest. Il vise à atteindre trois objectifs :

1. établir une chaîne logistique durable en s'appuyant sur les perspectives de développement du transport fluvial ;
2. réaménager la plaine d'Achères de façon exemplaire par son insertion environnementale ;
3. contribuer au développement économique du territoire grâce à l'élan économique du Grand Paris. Sur ce dernier objectif, Port Seine-Métropole Ouest constitue un levier de développement pour :

Carte 1 – Importations de granulats vers l'Île-de-France



- La filière des industries de carrières et matériaux de construction pour approvisionner les chantiers du Grand Paris. L'Île-de-France dépend pour 45 % des régions voisines pour l'importation des granulats (Cf. Carte 1) : « Les granulats alluvionnaires constituent la première des « importations » d'Île-de-France, avec 6,7 millions de tonnes en 2008, en provenance principalement de Haute-Normandie » (source : dossier du maître d'ouvrage – page 21). De plus, la filière des industries de carrières et matériaux de construction est un acteur important en matière d'utilisation de la voie d'eau. En effet, 90 % des matériaux expédiés vers l'Île-de-France le sont par voie fluviale, d'où l'intérêt certain des entreprises de la filière pour ce projet (source : Unicem Normandie). Enfin, les chantiers du Grand Paris vont engendrer d'importants déblais (11 millions de tonnes par an entre 2020 et 2026 - source : dossier du maître d'ouvrage – page 21) qu'il est important, pour la Normandie, de capter, en partie, dans le cadre du remblaiement des carrières en exploitation.

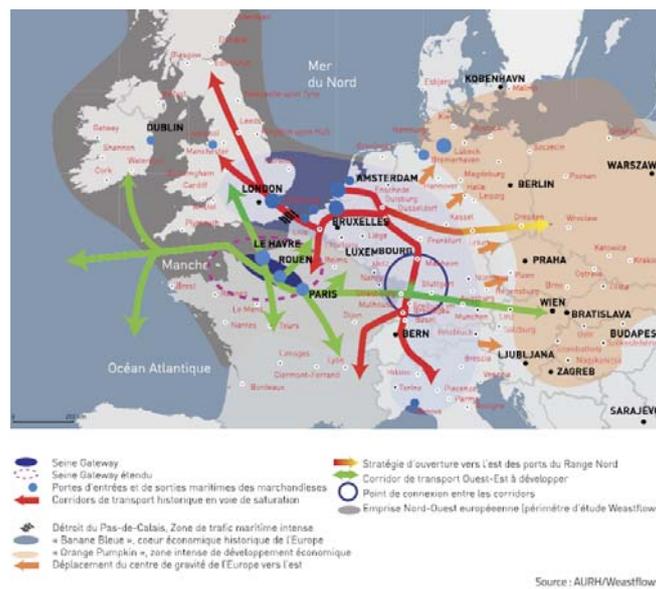
- La filière construction et travaux publics pour répondre aux besoins de construction de logements et de réseaux de transport du Grand Paris (« rythme de construction de 70 000 logements par an d'ici 2020 ainsi que la modernisation des transports existants et la réalisation des 220 kilomètres et des 72 gares du Grand Paris Express » - source : dossier du maître d'ouvrage – pages 18 et 19). En cela, l'exploitation actuelle d'une carrière sur le site est une bonne nouvelle pour le développement de cette filière.

**Le projet du Grand Paris, dont Port Seine-Métropole Ouest est un maillon, doit donc être une opportunité pour les entreprises des filières BTP et granulats. Port Seine-Métropole Ouest doit contribuer au développement économique local mais aussi profiter aux entreprises de l'ouest du bassin parisien. Les CCI militent pour qu'elles se positionnent sur ce gisement de croissance et d'emplois.**

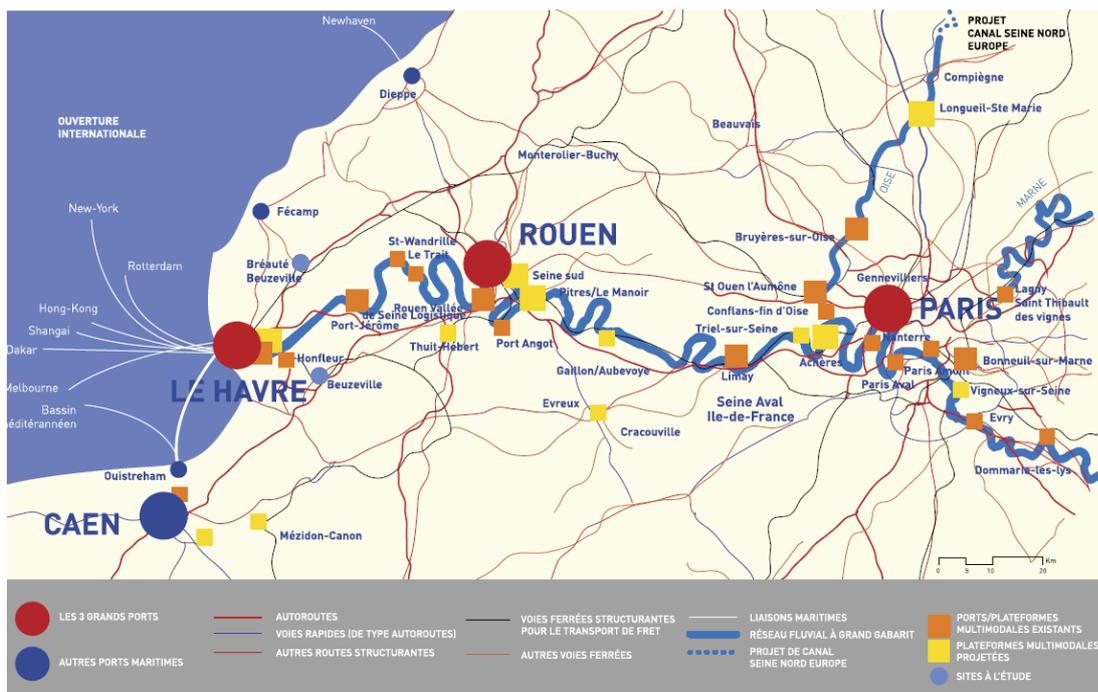
## Port Seine-Métropole Ouest : le maillon du système logistique global de l'axe Paris-Seine-Normandie

Situé au croisement des corridors européens de fret « Mer du Nord – Méditerranée », « Atlantique-Paris » et « Le Havre-Manheim » (Cf. Carte 2), Port Seine-Métropole Ouest complètera le réseau actuel (et à venir) des grandes plateformes multimodales normandes en rééquilibrant vers l'ouest les activités logistiques : Chantier multimodal du Havre, Seine-Sud, Alizay-Pitres Le Manoir, Port Angot (Cf. Carte 3)...

Carte 2 – Le Seine Gateway à l'échelle européenne



Carte 3 – Les grands projets structurant le territoire à l'horizon 2020



Port Seine-Métropole Ouest pourrait ainsi devenir un hub favorisant la massification du transport de marchandises entre l'Île-de-France et la Normandie car :

- Le coût du **transport routier** et l'augmentation de la congestion rendent nécessaire la réorganisation de la logistique. En effet, même si ce mode de transport est le plus souple, son usage doit s'appréhender sur des flux qui ne peuvent être transportés par le fleuve et le fer.
- Le projet est idéalement situé pour permettre des échanges à moindre coût économique et écologique entre les ports normands et la région parisienne :
  - o dans le cadre du développement du **transport fluvial** à grand gabarit car le potentiel de report modal est encore important (céréales du Port de Rouen...). Pour rappel, « *la région Ile-de-France génère 14 millions de tonnes de marchandises par la voie d'eau (soit environ 6,3 % des trafics tous modes confondus, ce qui est de l'ordre de 3 fois supérieur à la moyenne nationale), dont 48 % sont en provenance ou à destination des ports du Havre et de Rouen. Source : dossier du maître d'ouvrage – page 12.* »
  - o dans le cadre du développement du **transport ferroviaire** qui doit permettre d'étendre l'hinterland des ports normands par la ligne ferroviaire passant par Serqueux-Gisors, et dont la modernisation est engagée. Cette desserte pourra être améliorée à plus long terme par la Ligne Nouvelle Paris-Normandie qui pourrait libérer de nouveaux potentiels pour le fret sur la ligne actuelle Paris-Le Havre.

**Port Seine-Métropole Ouest est donc idéalement situé à la confluence de la Seine et de l'Oise. Son offre foncière disponible ainsi que sa bonne desserte ferroviaire et fluviale offrent une réponse aux besoins d'infrastructures logistiques de l'axe Seine en général et de la métropole francilienne en particulier.**

### **Un projet qui doit être réalisé intégralement, même s'il est phasé**

**La réalisation de la partie Ouest du projet est indispensable mais il est nécessaire de considérer le projet comme global même s'il est séquencé.**

Ce site a été identifié par la consultation du Grand Paris comme l'emplacement propice pour répondre aux besoins logistiques de l'Axe Seine en créant des emplois aujourd'hui localisés dans les ports d'Europe du Nord.

En effet, la réalisation d'une plateforme multimodale, d'une superficie d'environ 300 hectares, orientée vers la logistique et le transbordement de conteneurs sur la partie Est, concomitamment à l'aménagement d'infrastructures ferroviaires et routières, permettrait à la fois d'insérer la Métropole parisienne dans les grands flux logistiques interrégionaux/européens (car directement liée avec les ports maritimes du Havre et de Rouen) et de développer de l'activité économique à forte valeur ajoutée.

Or, ce secteur Est constitue un projet à plus long terme car il est suspendu à l'amélioration des dessertes routières locales (aménagement de l'A104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval) : les conditions actuelles ne sont pas compatibles avec le développement de cette partie du projet.

Rappelons que cette autoroute de 28 km, d'un coût de 2,77 milliards d'euros, a été classée en juin 2013, par la commission Mobilité 21, parmi les projets de seconde priorité, soit à l'horizon 2030-2050). **Cependant, les CCI souhaitent le bouclage de l'A104 avant ces échéances.**

Dans l'attente de la finalisation de l'A104, un effort doit être porté sur deux projets, à savoir :

- **l'amélioration de la RN184 ;**
- **la réalisation d'un nouveau franchissement de la Seine (par ailleurs inscrit au Sdrif) entre Carrières-sous-Poissy et Achères.**

Pour autant, si l'on considère que Port Seine-Métropole est un projet de plateforme trimodale, le lancement des dessertes routières doit s'accompagner :

- de la modernisation de la ligne de fret ferroviaire Serqueux-Gisors qui doit être réalisée en même temps que la Ligne Nouvelle Paris-Normandie car elle permettra de disposer de sillons supplémentaires pour acheminer les marchandises depuis le Havre ;
- de la réalisation du projet Eole qui libèrera également des capacités supplémentaires pour les ports normands ;
- du développement de la gare de fret à Achères Grand-Cormier, comme plateforme régionale, permettant ainsi d'assurer l'intermodalité entre les modes ferroviaire et routier.

## Conclusion

Les CCI de Normandie sont favorables à la réalisation du projet Port Seine-Métropole Ouest car il répond aux besoins des entreprises et des territoires. Le projet devra être exemplaire tant au niveau social qu'environnemental en veillant :

- à la création d'emplois pendant et après les travaux ;
- à limiter les impacts liés au chantier pour les populations riveraines ;
- à sa bonne intégration paysagère ;
- à son accessibilité pour les habitants.

Toutefois, la réalisation des deux volets du projet (partie Ouest mais aussi partie Est), avec une accessibilité routière et ferroviaire adaptée, est indispensable pour la réussite du projet global de développement économique. C'est une clé de succès car Port Seine-Métropole est stratégique pour l'unité économique du territoire de la vallée de la Seine : la pertinence de ce projet passe par les liens entre Paris et les ports normands.