



Yvelines
Le Département



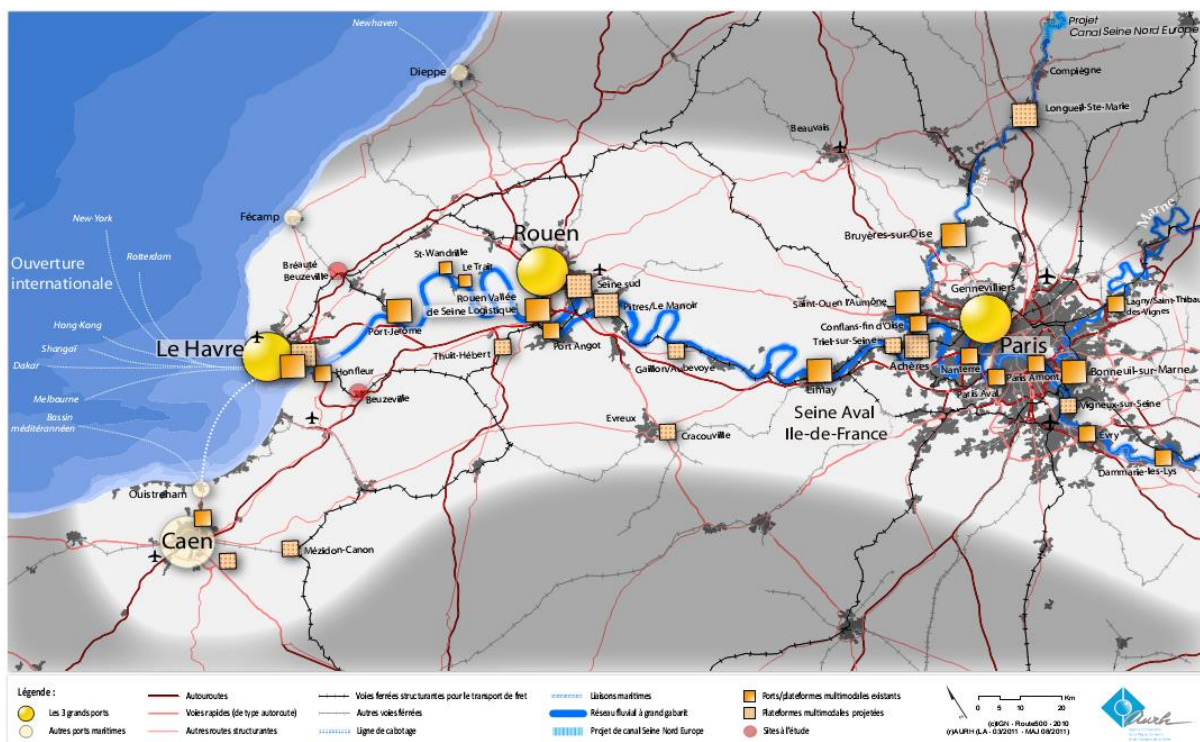
**AMI « Transition Ecologique et Valorisation Economique »
CPIER Vallée de la Seine**



5. L'OFFRE LOGISTIQUE MULTIMODALE

Octobre 2019





Sommaire

Introduction.....	5
1. Analyse SITADEL.....	6
2. Analyse de la « plateformisation » de l’axe Seine	11
3. Les sites portuaires de l’axe Seine	16
3.1. Le Grand Port Maritime du Havre	18
3.2. Le Grand Port Maritime de Rouen	22
3.2.1. Le site d’Honfleur.....	23
3.2.2. Port Jérôme, plateforme quintimodale	24
3.2.3. Secteur Rouen	26
3.3. Les ports de l’Eure	30
3.3.1. Le port de Saint Aubin-les-Elbeuf	30
3.3.2. Le projet de port fluvial sur le site d’Alizay	31
3.4. Les sites de Ports de Paris.....	32
3.4.1. Le port de Limay	33
3.4.2. Le projet portuaire Port Seine Métropole Ouest (PSMO).....	34
3.4.3. Le projet d’éco-port de Triel sur Seine.....	37
3.4.4. Le port de Bruyère sur Oise.....	38
3.4.5. Les autres ports gérés par l’agence Seine Aval de Ports de Paris.....	39
3.4.6. Le port de Gennevilliers	40
3.4.7. Les sites portuaires de Ports de Paris – Agence Paris Seine.....	44
3.4.8. Le port de Bonneuil Sur Marne	44
3.4.9. Le port d’Evry.....	45
3.4.10. Le projet de terminal à conteneur de Montereau-Fault-Yonne	46
3.4.11. Les autres sites portuaires de Seine Amont	46
3.5. Le port de Longueil-Sainte-Marie.....	47
3.6. Le port de l’Aube - Nogent Sur Seine.....	48
3.7. Le port de Gron	50
4. Les sites ferroviaires.....	52
4.1. Les chantiers de transport combiné rail-route sur l’axe Seine	55
4.1.1. Valenton	55
4.1.2. Noisy le Sec.....	56
4.1.3. Gennevilliers.....	57
4.1.4. Bonneuil sur Marne	57
4.2. Chapelle international	57

4.3.	Rungis	60
5.	Les sites « réinventer »	62
5.1.	Les sites « Réinventer Paris I »	63
5.1.1.	Poterne des Peupliers – Projet NODE	63
5.1.2.	Evangile – Projet L’Ilot fertile	64
5.2.	Les sites « Réinventer Paris II »	65
5.2.1.	Station Champperret Intérieur et Extérieur	66
5.2.2.	Gare des Gobelins	67
5.2.3.	Parc de stationnement grenier Saint Lazare	67
5.2.4.	Abattoirs de la Villette	68
5.2.5.	Parc de stationnement Ardennes	69
5.3.	Les sites « Réinventer la Métropole du Grand Paris »	69
5.3.1.	Hôtel logistique Paris Charenton	72
5.3.2.	Saint Denis Secteur Pleyel	73
5.4.	Les sites « Réinventer la Seine »	74
5.4.1.	Port d’Alfortville	75
5.4.2.	Bâtiment K – Bobigny	76
5.4.3.	Port d’Ivry plateforme multimodale	77
5.4.4.	Port de Tolbiac	78
5.4.5.	Parking du pont de Grenelle	79
5.5.	Les projets d’hôtels logistique portés par SOGARIS	79
5.5.1.	ZAC Gare des Ardoines à Vitry – Hôtel logistique SOGARIS	79
5.5.2.	Port d’Austerlitz – Hôtel logistique SOGARIS	80
5.5.3.	Les autres projets Sogaris	81
6.	Etat des lieux des services intermodaux	82
6.1.	Les services ferroviaires (transport combiné rail-route)	83
6.2.	Les services fluviaux (conteneurisés)	84
6.3.	Un déséquilibre des trafics difficile à gérer pour les modes massifiés	91

Introduction

Ce document est un rapport partiel de recensement et analyses foncières et immobilières des offres existantes et/ou en projet pour l'accueil d'activités logistiques multimodales ou intermodales sur l'axe Seine.

Le projet « RER Fret Multimodal » propose la mise en place d'une offre associant sites logistiques multimodaux et services ou offres de liaisons multimodales intégrées. Ce travail de recensement de tous les sites existants rentrant dans le champ de notre réflexion et sur lesquels une offre est effective et des projets sont connus est donc nécessaire.

Ainsi, ce travail a pour objectif :

- De dresser le cadre global dans lequel le réseau de « RER multimodal fret » pourra être mis en place
- D'identifier des sites parmi les plus appropriés à ce nouveau type d'offre.

1. Analyse SITADEL

SITADEL est une base de données du système statistique public du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, relative à la construction neuve de logements et de locaux non résidentiels. Cette base est alimentée par les informations des permis de construire, permis d'aménager, permis de démolir et déclarations préalables. Ces données sont transmises chaque mois par les centres instructeurs des directions départementales de l'équipement et par les communes (ou groupements de communes) autonomes.

La base de données SITADEL distingue entre autres types de construction le développement des surfaces d'entreposage, et permet ainsi d'appréhender la dynamique de construction de surfaces logistique, cependant son analyse ne rend pas compte du parc de surface d'entreposage total : les surfaces réalisées antérieurement à la période de temps analysée, ou celles qui ont été détruites ou dont l'affectation a changé ne sont pas considérées.

Cette présente analyse de la base de données SITADEL sur l'axe Seine prend en compte les surfaces d'entreposage de plus de 5 000 m² (par an et par commune).

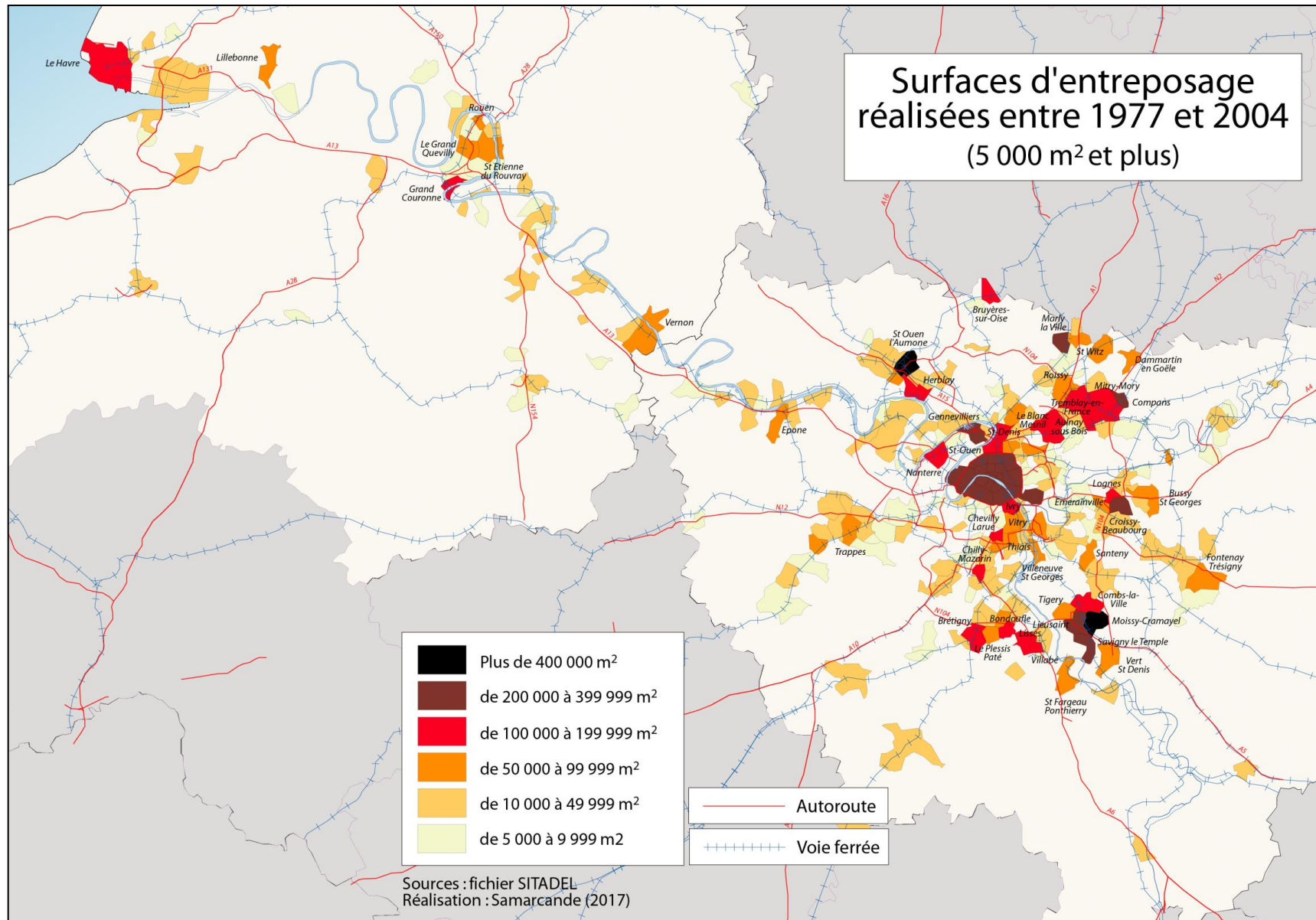
La dynamique logistique ancienne (de 1977 à 2004) est caractérisée par :

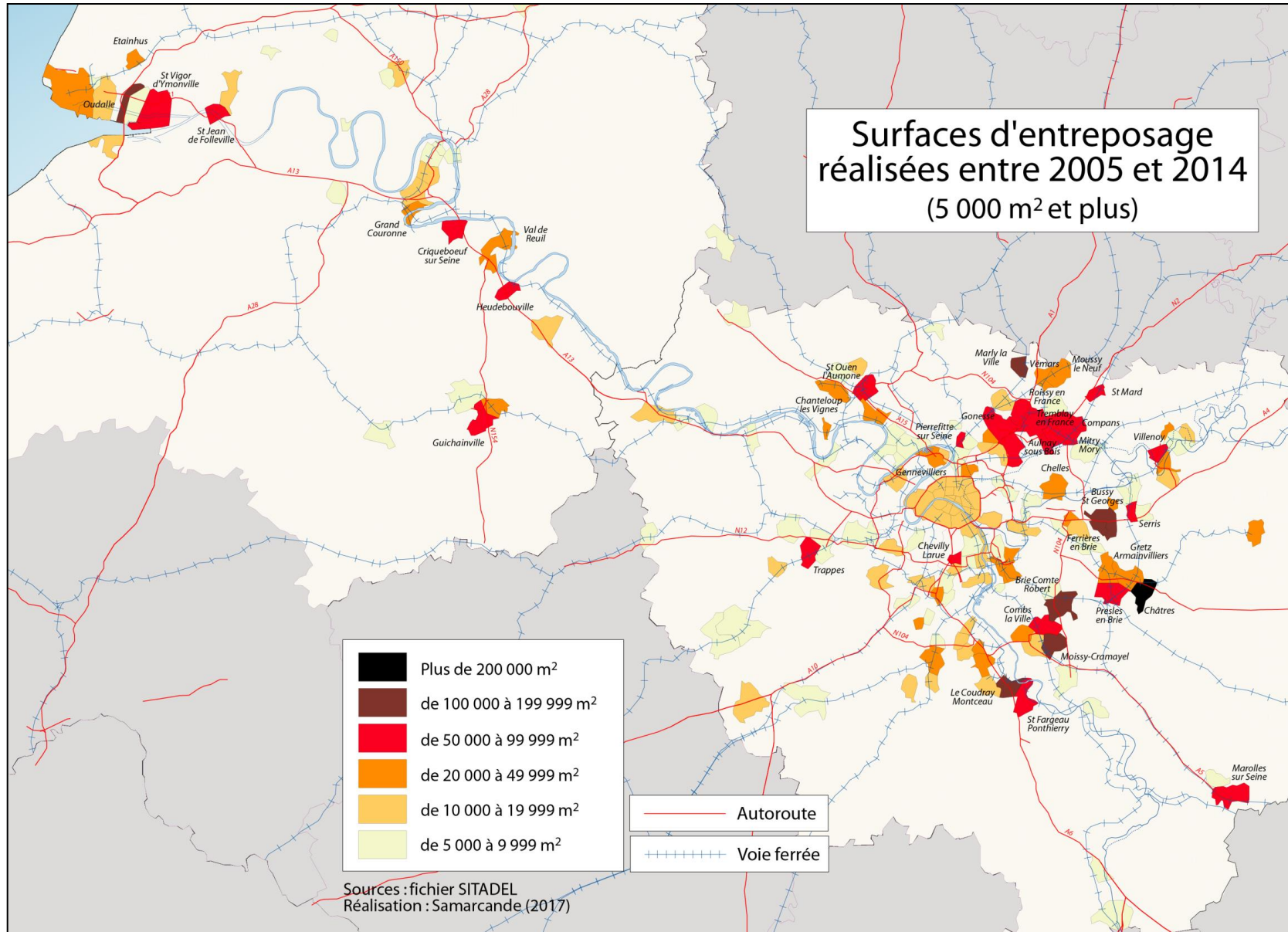
- 9,5 millions de m² construits en Ile de France, dont 30% en Seine-et-Marne, 19% dans le Val d'Oise, 15% en Essonne et 12% en Seine-Saint-Denis.
- 1,6 million de m² construits dans les départements de Seine Maritime (0,9 million de m²), Eure (0,4 million de m²) et Calvados (0,3 million de m²)

La dynamique logistique récente (de 2005 à 2014) est caractérisée par :

- 3,8 millions de m² construits en Ile de France dont :
 - Près de la moitié (1,9 million de m² - 48%) en Seine et Marne. Attention néanmoins, la Seine et Marne représente aussi plus de la moitié de la superficie régionale (52%).
 - Puis 14% dans le Val d'Oise (pour 10% de la superficie), et 13% en Essonne (pour 15% de la superficie).
 - Ces 3 départements représentent les $\frac{3}{4}$ de la dynamique logistique (mais couvrent également les $\frac{3}{4}$ de la superficie de l'Ile-de-France).
- 1 million de m² construit dans les départements de Seine Maritime (0,5 million de m²), Eure (0,3 Million de m²), et Calvados (0,2 million de m²), soit 4 fois moins que l'Ile-de-France.

Les cartes ci-dessous illustrent la construction de surfaces d'entreposage sur l'axe Seine, selon les périodes considérées :





Au regard de ces éléments statistiques et cartographiques, on peut observer :

- En Seine Maritime, les surfaces logistiques se concentrent principalement autour du Havre et de Rouen, agglomérations portuaires. La commune d'Oudalle (76) fait partie des 10 premières communes de construction de surface d'entreposage de + 5 000 m² entre 2005 et 2014 ;
- Entre Rouen et Paris, des sites d'accueil de la logistique se sont développés le long de l'axe Seine : principalement à Saint Etienne du Rouvray, Vernon entre 1977 et 2004, et à Criqueboeuf-sur-Seine, Val de Rueil, Heudebouville entre 2005 et 2014 ;
- En Ile de France, une concentration plus forte de la dynamique de construction de bâtiments logistiques à l'Est puisque la Seine et Marne représentait 30% de la dynamique entre 1977 et 2004 alors qu'elle représente 46% sur la période la plus récente (de 2005 à 2014) ;
- La part des départements de la petite couronne est en baisse, traduisant s'il le fallait encore le desserrement logistique francilien. Entre 1977 et 2004, la petite couronne représentait 30%, entre 2005 et 2014 elle ne représente plus que 18%.

10 premières communes de construction de surface d'entreposage de + 5 000 m² entre 1977 et 2004

Libellé commune	Total général
95 - SAINT-OUEN-L AUMONE	506765
77 - MOISSY-CRAMAYEL	332758
95 - MARLY-LA-VILLE	268172
77 - SAVIGNY-LE-TEMPLE	257656
77 - CROISSY-BEAUBOURG	221036
77 - COMPANS	217838
75 - PARIS	210325
77 - LIEUSAIN	203740
92 - GENNEVILLIERS	200992
77 - COMBS-LA-VILLE	196425

10 premières communes de construction de surface d'entreposage de + 5 000 m² entre 2005 et 2014

Communes	Total
77 - Châtres	279624
91 - Le Coudray-Montceaux	186158
77 - Moissy-Cramayel	175031
77 - Bussy-Saint-Georges	158239
77 - Brie-Comte-Robert	144450
76 - Oudalle	131273
77 - Ferrières-en-Brie	120668
95 - Marly-la-Ville	111210
77 - Marolles-sur-Seine	93568
94 - Chevilly-Larue	92790

2. Analyse de la « plateforme » de l'axe Seine

Les principes généraux de la « plateformisation » logistique ont pour base l'étude Samarcande pour le PREDIT (Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire), réalisée en 2015¹. La base de données répertoriant les types de zones accueillant des fonctions logistiques est régulièrement mise à jour par Samarcande.

Ce travail différencie 6 types d'implantations logistiques :

- Trois correspondent à des implantations dites « plateformisées » (regroupées sur des zones dédiées logistique donc considérées comme adaptées) : les ports et aéroports (zones fret), les zones dédiées logistique et les parcs logistiques ;
- Trois sont « non plateformisées » : les implantations isolées, les implantations et ZA « banales » (ou mixtes), et les implantations en ZA logistiques « de fait » (c'est-à-dire devenues majoritairement logistiques alors qu'elles n'étaient pas conçues comme telle).

La difficile différenciation des zones accueillant des activités logistiques et transport de marchandises

Type de zone ou d'implantation	Définition
Implantation isolée <i>Non plateformisé</i>	Correspond à des établissements logistiques ou site logistiques de grande industrie (ex : automobile, aéronautique,...) implantés de manière diffuse sur le territoire.
Implantation en ZA « banale » (ou mixte) <i>Non plateformisé</i>	Correspond à des zones sans vocation précise et accueillant ainsi une grande diversité de secteurs d'activités, de l'industriel au tertiaire (zones mixtes), et où les implantations logistique ou de transport sont minoritaires.
Implantation en ZA logistique « de fait » <i>Non plateformisé</i>	Correspond à des espaces accueillant essentiellement des établissements logistiques sans avoir pour autant été conçues et pensées pour un tel usage
Port, aéroport, grande zone de transport <i>Plateformisé</i>	Correspond à des espaces multimodaux, ou zones fret pour l'aérien, qui, en plus de la route, disposent des modes ferroviaires et/ou maritimes et/ou fluviaux.
Implantation en zone dédiée logistique <i>Plateformisé</i>	Correspond à des espaces conçus et pensés dès leur origine comme des sites stratégiques pour un accueil optimal des établissements logistiques avec des parcelles, des voiries et des équipements adéquats
Implantation en parc logistique <i>Plateformisé</i>	Correspond à des plates-formes logistiques créées et promues par des acteurs immobiliers spécialisés (Prologis, Sogaris...).

Source et réalisation : Samarcande (2015)

Cette différenciation part du principe que les fonctions logistiques regroupées dans des zones adaptées (au niveau des surfaces, des accès routiers, de la multimodalité, des services sur zone...) présentent des avantages indéniables : possibilité de mutualisation des services, moindres nuisances, économies d'échelle, sécurisation des entrepôts...

Le tableau ci-dessous présente les avantages et risques perçus de la plateformisation par les entreprises, les collectivités territoriales, et les acteurs immobiliers.

¹ « La « plateformisation » de la logistique, un enjeu d'efficacité économique et de développement durable », février 2015, PREDIT, Seine-et-Marne Développement, Logistique Seine Normandie.

Les avantages perçus de la plateformes		
Pour les entreprises	Pour les collectivités territoriales	Pour les acteurs immobiliers
Mise à disposition de services en commun (stationnement, restauration, transports en commun pour les salariés...)	Minimisation des nuisances ressenties par la population (circulations PL, bruits...) grâce au non voisinage avec d'autres types d'occupation des sols (habitation...) ou d'autres activités (tertiaire, loisir...)	Logique de rentabilité, de minimisation des risques d'investissement (investissements concentrés sur un axe national majeur Lille-Paris-Lyon-Marseille)
Maximisation de la quantité de marchandise à transporter en un même lieu ouvrant la possibilité d'un usage mutualisé de modes de transport massifiés (fer, voie d'eau)	La logistique, levier de redynamisation ou de reconversion de territoires en difficulté (déindustrialisation) ou qui peinent à se développer (bassin minier Nord-Pas-de-Calais, Sénart...)	Enjeu de pérennisation du foncier, de retour sur investissement et de mutualisation des moyens
Possibilité de synergies intersites dans un même groupe (« cluster de fait »)		Facilitation des procédures réglementaires d'implantation en zone logistique
Sécurisation des entrepôts sur certains parcs clôturés et gardiennés.		
Les risques perçus de la plateformes		
Pour les entreprises	Pour les collectivités territoriales	Pour les acteurs immobiliers
Concurrence exacerbée pour le recrutement dans les bassins d'emploi les moins denses, avantage offert aux entreprises « les mieux-disantes » au détriment des moins fortes	Tarissement du bassin d'emploi préjudiciable à d'autres activités	Sur offre pouvant conduire à une vacance immobilière structurelle
Possibilité théorique d'un usage mutualisé de modes de transports massifiés car dépendant d'autres facteurs (offre ferroviaire inefficace ou inadaptée...).	Concurrence inter zone engendrant une difficulté de commercialisation	

Source et réalisation : Samarcande (2015)

Le taux de « plateformes » correspond au rapport entre le nombre de zone plateformes, ou les superficies des zones plateformes, et l'ensemble des zones en nombre ou en superficie. Le taux de plateformes moyen en France est de 29% en nombre de zone.

Sur la Vallée de Seine, les taux de plateformes sont les suivants :

Taux de « plateformes » de l'Axe Seine en nombre de zone :

Nombre de zone	Implantation isolée	Implantation en ZA banale	Implantation en ZA de fait	Port, aéroport, grande zone de transport	Implantation en zone dédiée logistique	Implantation en Parc logistique	TOTAL
Ile-de-France	16	51	25	17	29	9	147
Haute-Normandie	6	25	4	9	15	0	59
Basse-Normandie : ORNE + CALVADOS	2	26	2	5	2	0	37
Centre	9	61	21	1	8	1	101
Picardie	6	37	14	1	5	0	63

Nombre de zone	Plateformisé	Non plateformisé
Ile-de-France	37%	63%
Haute-Normandie	41%	59%
Basse-Normandie : ORNE + CALVADOS	19%	81%
Centre	10%	90%
Picardie	10%	90%

Taux de « plateformisation » de l'Axe Seine en superficie :

Superficie (ha)	Implantation isolée	Implantation en ZA banale	Implantation en ZA de fait	Port, aéroport, grande zone de transport	Implantation en zone dédiée logistique	Implantation en Parc logistique	TOTAL
Ile-de-France	268	4452	1889	1271	1443	449	9772
Haute-Normandie	150	3990	200	6158	610	0	11109
Basse-Normandie : ORNE + CALVADOS	10	3526	260	1368	310	0	5474
Centre	60	4722	1459	40	904	80	7264
Picardie	50	6047	2281	550	1600	0	10528

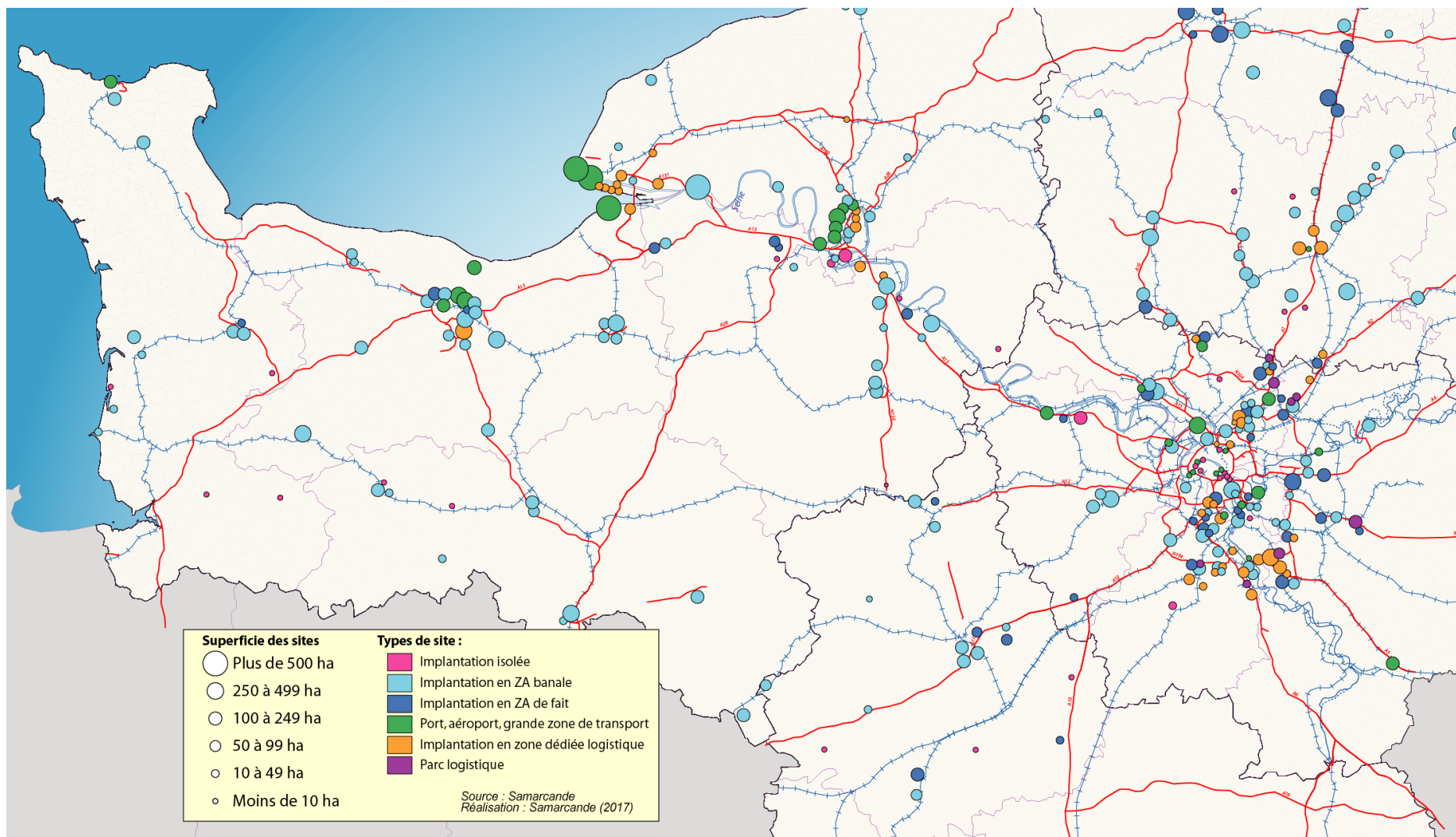
Superficie (ha)	Plateformisé	Non plateformisé
Ile-de-France	32%	68%
Haute-Normandie	61%	39%
Basse-Normandie : ORNE + CALVADOS	31%	69%
Centre	14%	86%
Picardie	20%	80%

Source : SAMARCANDE, 2017

Ainsi :

- Le taux de plateformisation en Ile de France et en ex Haute Normandie est plus élevée que sur la moyenne nationale, ce qui signifie que les activités logistiques sur ce territoire sont plus concentrées dans des zones d'activités dédiées à la logistique, des parcs logistiques ou des zones portuaires ou aéroportuaires.
- Le taux de plateformisation sensiblement plus élevé en ex Haute Normandie qu'en Ile de France, en raison particulièrement du poids des zones portuaires normandes. Ainsi, selon la base de données, près des 2/3 des activités logistiques en surface en ex Haute Normandie sont plateformisées.
- Les activités logistiques implantées dans les régions limitrophes de l'axe Seine (Basse Normandie, Centre, Picardie) sont moins plateformisées : cela s'explique par l'implantation dans ces régions d'activités logistiques au sein de zones d'activités « banales » ou « logistique de fait » et par l'absence dans ces régions d'équipements portuaires.

Carte de la « Plateformisation » de la Vallée de la Seine



3. Les sites portuaires de l'axe Seine

Historiquement, l'axe Seine élargi à l'Oise et à la Marne dispose d'un « chapelet » d'installations fluviales composées de ports fluviaux publics et privés. L'essentiel du travail d'HAROPA sur les ports publics est la requalification des ports existants, car des capacités portuaires existent sur ces infrastructures existantes.

Les ports publics sont composés de deux types d'infrastructures :

- Les quais à usage partagé : ils représentent une solution face à la faible disponibilité foncière sur les ports. Le quai à usage partagé est un quai portuaire dédié pour le chargement – déchargement portuaire avec un minimum de stockage et partagé par plusieurs acteurs, au service de tous.
- Certaines activités industrielles ou logistiques bord à voie d'eau ont réalisé leur propre appontement pour leur trafic : Autorisations d'Occupation Temporaires (AOT). Sur beaucoup de ces AOT portuaires, il existe des capacités de chargement – déchargement fluviaux.

Ce travail d'investigation ne recense que les ports fluviaux, qu'ils contiennent ou non des quais à usage partagé. Les AOT hors des sites portuaires ne sont pas considérées mais HAROPA, qui participe à la réalisation de ce travail, dispose d'un recensement de l'ensemble des AOT sur la vallée de la Seine.

Certains de ces équipements privés (AOT) ou des quais à usage partagé ne sont que partiellement utilisés, généralement pour des activités traditionnelles de la voie d'eau (céréales, matériaux de construction,...) et disposent de capacité « publique » sur les quais à usage partagé, ou pouvant être mis à disposition dans le cadre de mutualisation de quais privés (par contrat de service entre le propriétaire de l'appontement et son utilisateur).

En outre, certains de ces équipements (ports fluviaux ou quais à usage partagé) seront sollicités dans les années à venir par des besoins liés aux projets du Grand Paris et de rénovation urbaine.

L'ensemble de ces équipements sont porteurs (au cas par cas, et dans la limite de leur capacité portuaire et de leur accessibilité routière) d'opportunités pour des projets logistiques en zone dense. Certains ont déjà fait l'objet d'études.

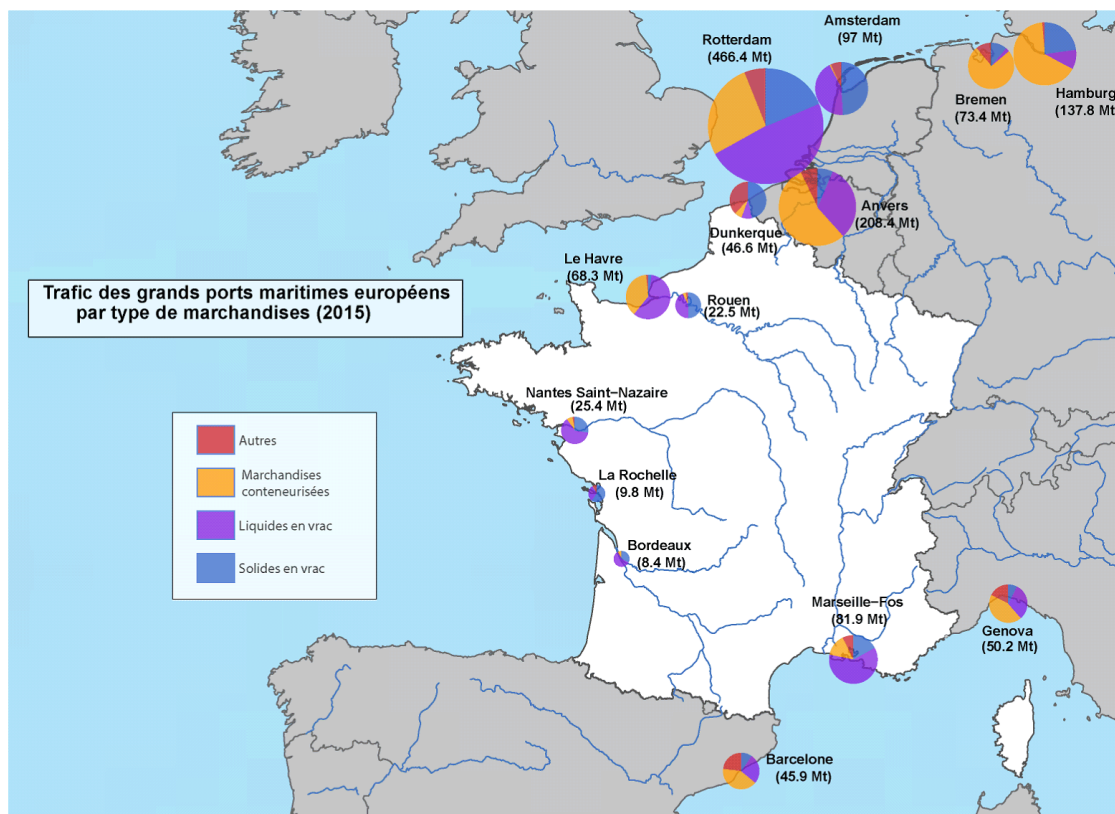
Enfin, de nombreux sites fluviaux répertoriés dans cette partie disposent également d'un accès ferroviaire, la trimodalité étant pour certains une composante essentielle de leur attractivité (Grand Port Maritime du Havre, de Rouen, Bonneuil sur Marne, Gennevilliers, Montereau-Fault-Yonne...). Nous considérons donc dans ce travail la question de la multimodalité pour des activités à la fois fluviale et ferroviaire.

La partie suivante de ce rapport présentera les sites remarquables uniquement ferroviaires.

3.1. Le Grand Port Maritime du Havre

Premier port maritime touché à l'import et dernier port touché à l'export sur le range nord-européen, le Grand Port Maritime du Havre traite aussi bien des trafics de conteneurs, du vrac que des colis exceptionnels.

Premier port français pour le commerce extérieur et le trafic de conteneurs, le GPM du Havre bénéficie de conditions nautiques avantageuses avec une accessibilité 24h/24 et 7j/7, sans contraintes de marée ni de tirant d'eau.



Source : <http://www.senat.fr/rap/a16-145-5/a16-145-5.html>

Les trafics maritimes du port du Havre, 2016

TRAFIC MARITIME (Millions de tonnes)

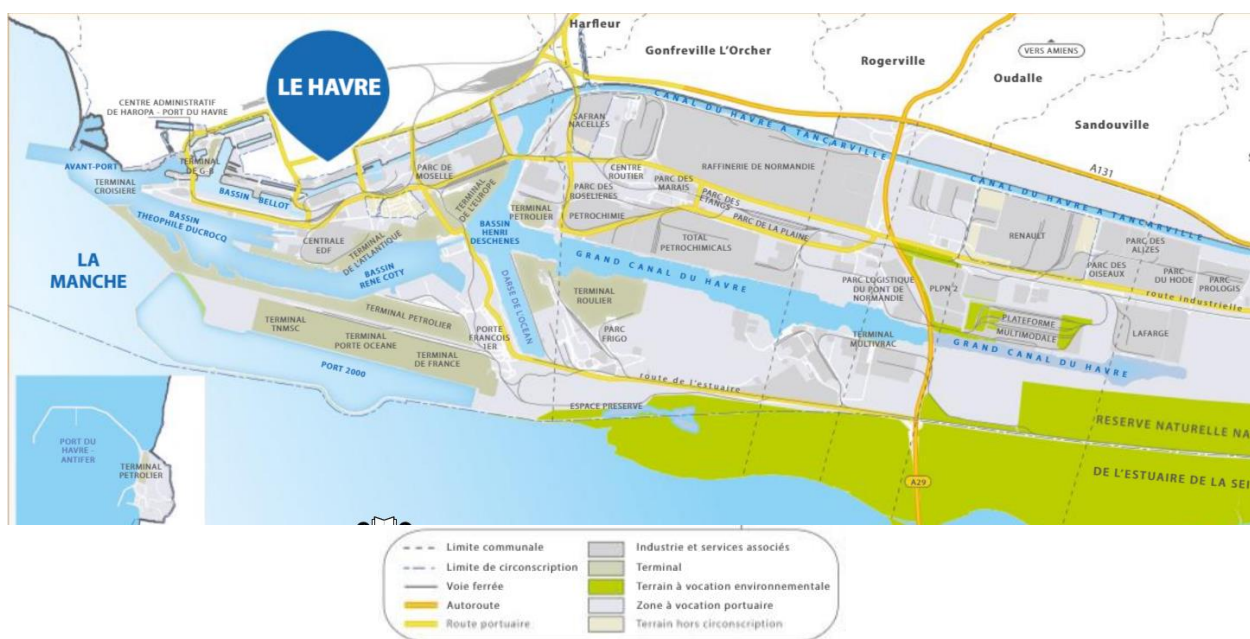
		2015	2016	évol.
VRACS LIQUIDES		40,07	37,60	- 6,2 %
	dont pétrole brut	24,71	23,44	- 5,2 %
	dont produits raffinés	12,56	11,82	- 5,9 %
VRACS SOLIDES		1,61	1,89	+ 18 %
	dont charbon	0,54	0,87	+ 59 %
	dont agrégats	0,65	0,74	+ 14 %
CONTENEURS		25,49	24,62	- 3,4 %
FERRIES, ROULIER, HH, avitaillement ...		1,75	1,94	+ 11 %
TRAFIC TOTAL en Mt		68,91	66,04	- 4,2 %
CONTENEURS	Million d'EVP	2,559	2,518	- 1,6 %
PASSAGERS PAQUEBOTS	nb PAX	222 933	332 758	+ 49 %
	nb d' escales de paquebots	95	118	+ 24 %

Source : HAROPA

Chiffres clés :

- 1^{er} port français pour le commerce extérieur et les trafics de conteneurs
- 1^{er} port français pour l'approvisionnement énergétique
- 1^{ère} plateforme française pour l'import/export de véhicules neufs
- 1^{er} port mondial pour les vins et spiritueux (1 milliard de bouteilles en 2016)
- 66 millions de tonnes de marchandises traitées en 2016
- Vrac : près de 40 millions de tonnes de marchandises traitées en 2016
- Une connexion avec plus de 600 ports sur les 5 continents
- 75 lignes maritimes régulières
- Près de 6 000 navires accueillis en 2016 (porte-conteneurs, vraquiers, ferries, navires rouliers, paquebots de croisières) dont 400 porte-conteneurs géants
- Port 2000 : 4 200 m de quai pour plus d'1 milliard € d'investissements publics et privés
- Capacité à accueillir des porte-conteneurs de 19 000 EVP et plus

Plan du port du Havre



• Port 2000

Le projet d'aménagement de Port 2000 au Havre a été initié pour répondre à l'évolution du transport maritime de conteneurs et aux demandes nouvelles des transporteurs de conteneurs (navires de plus en plus gros, opérations portuaires à fort rendement, etc...), et pour se maintenir face à la concurrence des autres ports européens.

Les objectifs du projet de Port 2000 étaient ainsi d'améliorer la qualité de service : meilleur rendement des quais linéaires et à augmentation du nombre de conteneurs déchargés ou chargés par navire, ce qui engendre naturellement une baisse du coût de passage portuaire.

- **Des liaisons terrestres multimodales sur l'axe Seine grâce au terminal multimodal (Le Havre Terminal Exploitation - LHTE)**

Le terminal logistique multimodal, opérationnel depuis 2014, est un puissant vecteur de massification. Il permet le transfert intermodal et l'industrialisation des flux de marchandises pour une offre terrestre massifiée et concurrentielle.

Terminal multimodal:

- 65 ha
- capacité 300 000 EVP /an
- 2 quais fluviaux, 400 mètres de quai
- 4 portiques de manutention (2 pour la cour fluviale, 2 pour la cour ferroviaire)
- cour ferroviaire avec 8 voies
- zone de mise à terre des UTI (Unités de Transport Intermodales)
- zone de stockage : capacité de 3 000 EVP

Des atouts au service de la chaîne logistique :

- véritable site industriel de création de valeur ajoutée
- situé à l'interface navette portuaire / trains / unités fluviales depuis ou vers l'hinterland
- collecte/dispatch des conteneurs
- proximité immédiate du réseau autoroutier et du Pont de Normandie.

Pour exploiter ce terminal multimodal, une société a été créée formée par les opérateurs de transport combiné Naviland Cargo (SNCF), Novatrans (Charles André), Greenmodal (CMA-CGM) et Logiseine (CFT/TN).

ACTIVITE FLUVIALE

	2015	2016	évol.
ACTIVITE TOUS TRAFICS en Mt	3,419	3,100	-9%
ACTIVITE CONTENEURS en Mevp	0,162	0,180	+11%

ACTIVITE FERROVIAIRE

	2015	2016	évol.
ACTIVITE TOUS TRAFICS en Mt	NC	NC	
ACTIVITE CONTENEURS en Mevp	0,088	0,079	-11%

Source : HAROPA

- **Un pôle industriel et logistique international**

Le port du Havre contient un espace industrialo-logistique de 27 km de long sur 5 km de large, soit plus de 10 000 ha, accueillant plus de 1 200 établissements pour plus de 30 000 emplois, dont :

- Renault : assemblage de véhicules utilitaires pour les marques Renault, Nissan, Opel et Fiat
- Safran Nacelles (siège social et centre de production) : un des 2 principaux intégrateurs mondiaux de nacelles de moteurs d'avion
- Total : la 1ère raffinerie de France
- EDF : centrale thermique et démonstrateur de captage de CO2
- Sedibex (Veolia) : une des plus grosses usines d'incinération et de valorisation de déchets industriels en Europe...

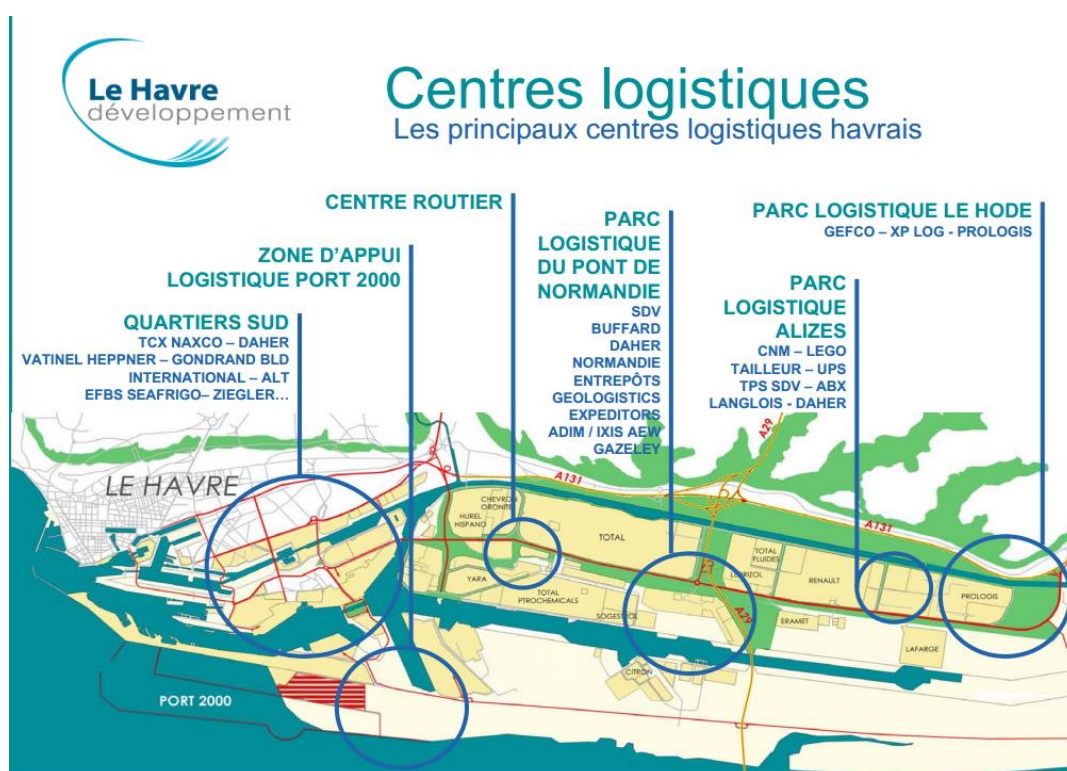
Cet espace est multimodal :

- 35 km de quais maritimes,
- 200 km de réseaux ferré et routier.

Au sein de ce pôle industrialo-portuaire, la zone logistique du Parc Logistique du Pont de Normandie 1 est entièrement louée par des logisticiens internationaux. Le Parc Logistique du Pont de Normandie 2, de 53 ha constructibles et développé récemment, permet d'accueillir entre 150 000 et 200 000m² d'entrepôts. Dès la genèse du projet PLPN 2, deux conventions d'occupation temporaire ont été signé avec des logisticiens : SDV Logistique Internationale et Panhard.

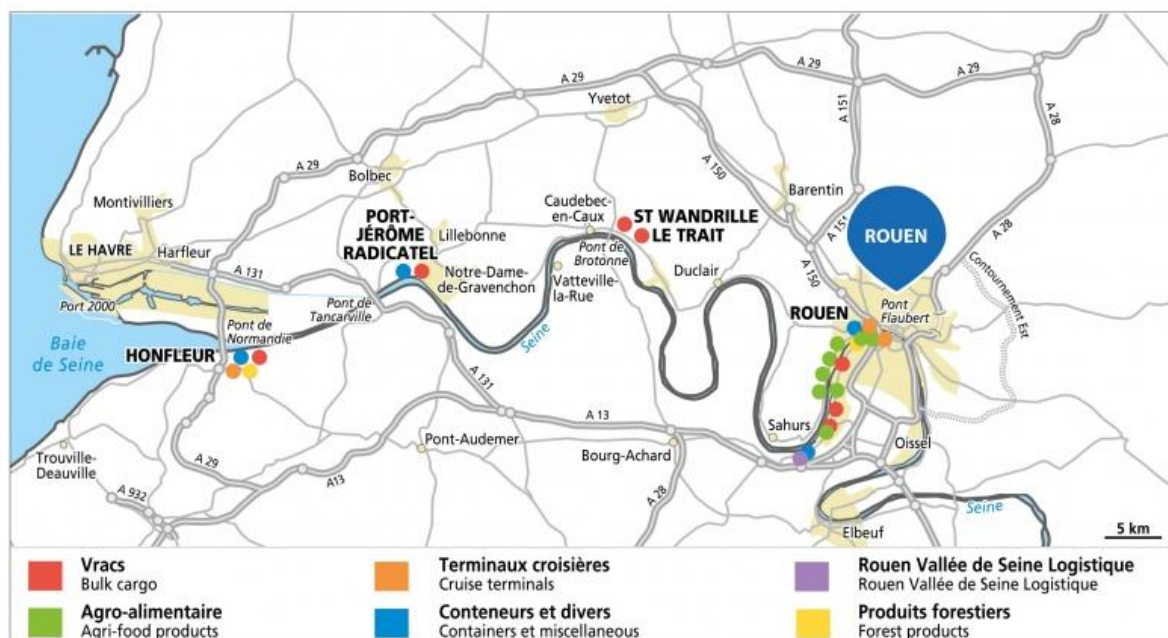
- SDV a livré un premier bâtiment de 24 000m². Un second de 12 000m² pourrait suivre ;
- Panhard prévoit la réalisation de 3 bâtiments pour un total de 140 000 m² SHON, avec un premier bâtiment de 48 000 m² ;
- Alsei, développeur immobilier prévoit 42 000 m² au total aménagé fin septembre 2018 ;
- Bolloré a implanté un hub logistique de 24 000 m² sur le PLPN 2.

Toutes les parcelles sont donc désormais attribuées.



3.2. Le Grand Port Maritime de Rouen

HAROPA-Port de Rouen comprend quatre sites qui s'étendent sur 120 km: les terminaux d' Honfleur, Port-Jérôme/Radicatel, Saint-Wandrille/leTrait et les terminaux du secteur de Rouen.



Source : Rapport d'activité 2016 du port de Rouen, HAROPA

HAROPA - Port de Rouen

	ENTRÉES			SORTIES			TOTAL		
	2016	2017	Evol %	2016	2017	Evol %	2016	2017	Evol %
VRACS LIQUIDES	6 094 584	4 937 877	-19,0%	3 843 522	4 892 148	27,3%	9 938 106	9 830 025	-1,1%
Pdts pétroliers raffinés	3 601 906	2 565 961	-28,8%	3 032 912	4 067 842	34,1%	6 634 818	6 633 803	-0,0%
Gaz	81 054	46 232	-43,0%	70 503	65 923	-6,5%	151 557	112 155	-26,0%
Engrais	1 534 689	1 401 037	-8,7%	0	0	-	1 534 689	1 401 037	-8,7%
Autres vracs liquides	876 935	924 647	5,4%	740 107	758 383	2,5%	1 617 042	1 683 030	4,1%
VRACS SOLIDES	2 106 333	2 440 821	15,9%	7 633 543	6 459 392	-15,4%	9 739 876	8 900 213	-8,6%
Céréales	205 743	144 988	-29,5%	6 548 127	5 402 453	-17,5%	6 753 870	5 547 441	-17,9%
Charbons	298 153	226 257	-24,1%	0	6 594	-	298 153	232 851	-21,9%
Granulats	300 854	386 018	28,3%	7 190	1 341	-81,3%	308 044	387 359	25,7%
Engrais/Potasses/Phosphates	452 410	529 924	17,1%	156 201	153 955	-1,4%	608 611	683 879	12,4%
Protéagineux/Oliagineux	359 031	423 917	18,1%	319 756	259 119	-19,0%	678 787	683 036	0,6%
Malt	0	0	-	183 754	152 204	-17,2%	183 754	152 204	-17,2%
Sucre	0	0	-	0	20 000	-	0	20 000	-
Autres vracs solides	490 142	729 717	48,5%	418 515	463 726	10,9%	908 657	1 193 443	31,3%
MARCHANDISES DIVERSES	686 027	669 773	-2,4%	653 507	684 939	1,8%	1 339 534	1 334 732	-0,4%
Conteneurs	175 175	156 482	-11,2%	505 948	479 394	-5,2%	681 123	634 876	-6,8%
Farine en sacs	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Sucres en sacs	0	0	-	0	37 060	-	0	37 060	-
Autres produits en sacs	17 944	20 475	14,1%	48 263	54 454	12,8%	66 207	74 929	13,2%
Produits Forestiers	236 512	293 594	24,1%	1 850	7 847	324,2%	238 362	301 441	26,5%
dont bois	100 723	110 540	9,7%	1 828	7 805	327,0%	102 551	118 345	15,4%
dont papier & pâtes	135 789	183 054	34,8%	22	42	90,9%	135 811	183 096	34,8%
Produits métallurgiques	200 786	142 033	-29,3%	65 280	53 742	-17,7%	266 066	195 775	-26,4%
Autres marchandises diverses	55 610	58 189	4,6%	32 166	32 462	0,9%	87 776	90 651	3,3%
TOTAL	8 886 944	8 048 471	-9,4%	12 130 572	12 016 499	-0,9%	21 017 516	20 064 970	-4,5%
TOTAL hors céréales	8 681 201	7 903 483	-9,0%	5 582 445	6 614 046	18,5%	14 263 646	14 517 529	1,8%

Source : HAROPA

ACTIVITÉ FLUVIALE *

	2015	2016	évol.
ACTIVITÉ TOUS TRAFICS en Mt	5,549	5,001	-10%
ACTIVITÉ CONTENEURS en Mevp	0,053	0,067	+26%
ACTIVITÉ CONTENEURS mer+Fleuve en Mevp	0,165	0,155	-5,7

ACTIVITÉ FERROVIAIRE *

	2015	2016	évol.
ACTIVITÉ TOUS TRAFICS en Mt	1,464	1,065	-27,2
ACTIVITÉ CONTENEURS en Mevp	0	0	

Définition activité : trafic comptabilisé à chaque chargement / déchargement - Source division STA : sauf(*) source Sce SOPM

Source : HAROPA

3.2.1. Le site d'Honfleur

Le site portuaire d'Honfleur dispose de quatre terminaux :

- Un terminal vracs
- Un terminal conteneurs et divers
- Un terminal pour le bois et les produits forestiers
- Un terminal croisière.

Le trafic actuel du port en Seine à Honfleur varie entre 400 000 et 500 000 tonnes par an.

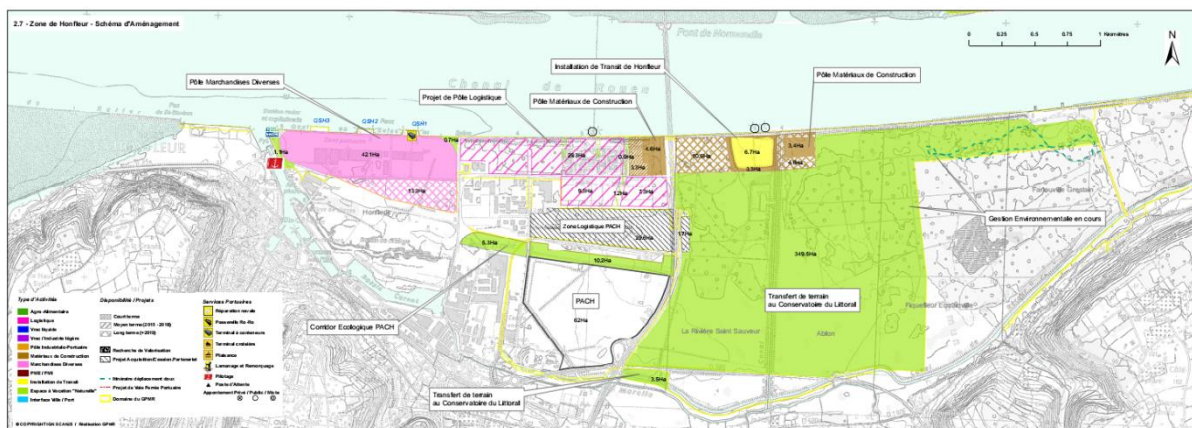
Un enjeu majeur pour le site d'Honfleur est le développement en cours du pôle logistique, en synergie avec le Parc d'Activités Calvados – Honfleur (PACH). Situé à l'ouest du pont de Normandie, sur 125 hectares de terrains, ce projet de parc d'activité a pour objet la création d'une zone d'aménagement concerté au Sud des terrains portuaires, dédiée à l'accueil d'activités économiques, tertiaires et commerciales. Quatre grandes vocations économiques ont été retenues, dont un pôle logistique d'environ 50 ha lié à des services à valeur ajoutée (traitement et conditionnement des marchandises, préparation de commandes, finition, normalisation ...), et embranché au réseau ferroviaire.

Cet aménagement renforcera le rôle d'interface maritime – terrestre du site honfleurais dans son ensemble, dans une perspective multimodale à dimension interrégionale.

En outre, les terminaux de Honfleur vont bénéficier de la réalisation de grands projets comme :

- Le développement du Terminal bois et marchandises diverses du GPM de Rouen,
- Le Pont de Normandie, faisant la jonction entre le territoire proche du Havre et la rive sud de la Seine, apporte à la zone industrialo-portuaire une implantation au croisement des autoroutes A29 et A13, et offre des possibilités d'extension pour le tissu économique situé autour des installations du port du Havre,
- La création du « Parc d'Activités Calvados Honfleur » (PACH).

Cette nouvelle donne sur le plan de la logistique conteneurisée offre des opportunités au Port d'Honfleur, notamment concernant la logistique de grande distribution et la logistique des produits manufacturés industriels (équipements des ménages, matériaux de construction second œuvre...). L'objectif est ainsi de traiter à terme 30 000 EVP au niveau du Terminal portuaire de Honfleur.



Source : Projet stratégique du Port de Rouen 2014 – 2019, Annexes cartographiques, 2015

3.2.2. Port Jérôme, plateforme quintimodale

Le site de Port Jérôme est quintimodal (desserte routière, ferroviaire, maritime, pipelines et fluviale). La présence d'axes autoroutiers (A13-A29-A28) ainsi que l'accès au réseau ferroviaire lui ouvre des liaisons avec l'ensemble du territoire national et européen.

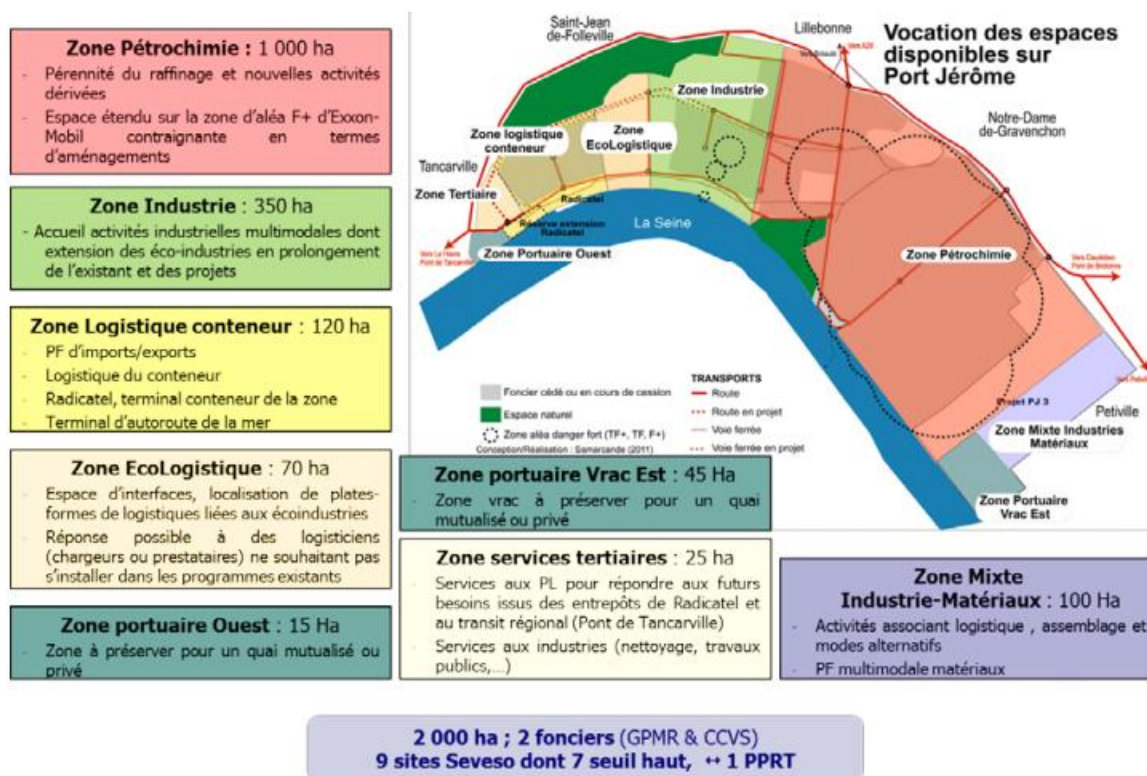
Aujourd'hui, cette zone industrialo-portuaire accueille principalement :

- L'industrie lourde liée à la pétrochimie et à la chimie des thermo-plastiques,
- Les éco-industries, (recyclage et valorisation),
- La sous-traitance industrielle,
- Les activités de logistiques industrielles liées à la zone,
- Les installations de transit pour le granulats marin.

Le terminal de Radicatel accueille les trafics de marchandises conteneurisées grâce à un quai de 410 mètres. En outre, ce quai bénéficie d'un poste roulier et d'une passerelle d'accès mobile pour ce type de trafic.

L'étude prospective réalisée par le cabinet SAMARCANDE en 2011, en partenariat avec l'Agence Caux Seine Développement, le GPM de Rouen et la Communauté de Communes Caux Vallée de Seine, confirme les potentiels de développement et l'attractivité de ce site, et a mis en exergue plusieurs pistes de développement :

- Pour les activités industrielles, il convient de positionner les secteurs de Port – Jérôme comme zone réceptrice des industries de demain : chimie verte, bio-gaz, captage de CO₂, éco – matériaux, ...
- Pour la logistique conteneurisée, il convient de diversifier l'offre logistique industrielle vers la logistique d'import/export dans le cadre d'un réseau de plate – formes allant de Port 2000 vers les ports de l'île de France.



Source : Rapport d'activité 2016 du port de Rouen, HAROPA
Réalisation : SAMARCANDE (2011)

Le site dispose de capacités foncières importantes, notamment pour le développement industriel, y compris l'accueil d'activités SEVESO.

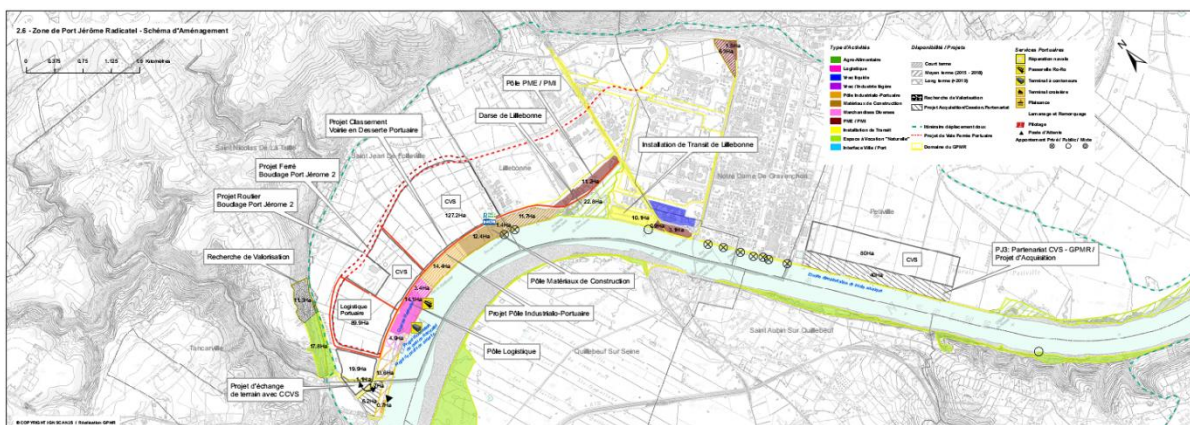
En cohérence avec la politique de développement de la Communauté de communes Caux Vallée de Seine (CVS), ces aménagements permettront de :

- Développer le trafic maritime de niches pour le deepsea et le shortsea pour les conteneurs et le roulier. L'étude prospective a révélé un potentiel de flux de conteneurs maritime et fluvial à moyen terme entre 60 000 evp et 130 000 EVP.
- Attirer de nouvelles implantations logistiques en se positionnant comme plateforme d'import/export en lien avec le maritime et le fluvial (notamment avec Port 2000), et en lien avec les industriels de la zone (pétrochimie en particulier).

Il conviendra par ailleurs de préserver 3 ha en amont immédiat du terminal pour des développements éventuels du poste roulier.

Port Jérôme 3 :

Sur la base d'un potentiel de développement de 250 hectares, les aménagements sont projetés le long de la Seine. Ce nouveau schéma offre des perspectives de développement fluviale et maritime plus importantes et ont pour intérêt d'éloigner les projets industriels – portuaires du centre urbain de la commune de Petiville.



Source : Projet stratégique du Port de Rouen 2014 – 2019, Annexes cartographiques, 2015

3.2.3. Secteur Rouen

- **La zone Rouen Vallée de Seine Logistique (RVSL)**

Rouen Vallée de Seine Logistique (RVSL) est une plateforme maritime desservie en direct par le terminal portuaire de Grand Couronne, localisée au Sud de l'agglomération rouennaise. La plateforme RVSL dispose de 140 ha en bord à quai aménagés ou en cours d'aménagement (RVSL amont et aval) bénéficiant d'une desserte multimodale de qualité :

- Routière via l'autoroute A13,
- Ferroviaire,
- Fluviale,
- Maritime : Le Terminal à Conteneurs et Marchandises Diverses (TCMD) présente un quai de plus de 1 000 m avec des postes navires et barges permettant d'accueillir des porte-conteneurs de 2 400 EVP. Le terminal dispose de 5 portiques conteneurs, des grues mobiles et sur rails, le tout sur un terre-plein de plus de 25 hectares.

Aujourd'hui, la plateforme RVSL se compose d'une dizaine d'entrepôts logistiques représentant une surface construite de plus de 120 000 m². Les opérateurs tels Renault ILN, Novandie, SDV ou ISL y sont implantés. Le Port de Rouen a engagé le développement de cette zone logistique autour de :

L'aménagement d'une zone logistique amont :

Ce projet participe au développement des plates-formes logistiques le long de l'axe Seine en offrant d'importantes disponibilités foncières (environ 23 ha). Selon les évolutions de trafic observées et les projections stratégiques du GPMR, le nouveau pôle logistique RVSL Amont devrait traiter entre 15 000 EVP (hypothèse basse) et 30 000 EVP (projet stratégique du GPMR) par an.

Le schéma d'aménagement comprend ainsi :

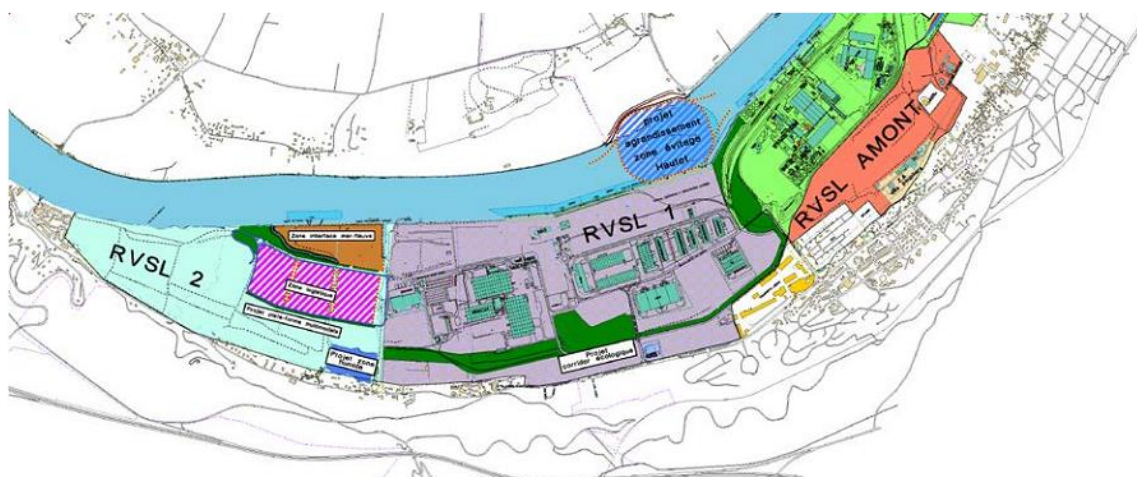
- Une connexion ferroviaire avec le raccordement sur le réseau existant en contournement et desserte du pôle Agro-alimentaire,
- Une piste de brouettage depuis le Terminal Conteneurs, pour l'acheminement des conteneurs sur des engins de type MAFI, soit le lien direct avec les dessertes maritimes et fluviales du GPMR,
- Une connexion ferroviaire pour le brouettage par wagons.

L'aménagement d'une zone aval :

Sur la centaine d'hectares offerte par ce site, la surface réservée aux activités économiques est de 27 ha, permettant d'accueillir :

- Une plate-forme multimodale en bord de la voie d'eau pour une activité nécessitant une interface mer/fleuve,
- Une zone d'activité logistique, permettant l'accueil d'environ 54 000 m² d'entrepôt, en arrière de la plate-forme multimodale, reliée au TCMD.

Le développement d'une zone de services pour les usagers.



Source : Projet stratégique du Port de Rouen 2014 – 2019, Annexes cartographiques, 2015

• Développement du Quai de Petit Couronne

Le terminal QPC dispose d'une superficie totale d'environ 40 hectares, derrière le quai, sur un linéaire d'accès à la voie d'eau de 630 mètres. Ce quai est doté d'une desserte multimodale :

- Ferroviaire comprenant des voies bord à quai et en l'arrière du quai.
- Fluviale : directe sur le quai. La desserte fluviale permet un accès à la région parisienne par des convois poussés de 4 500 t.
- Routière : raccordement direct à la voie rapide Sud III et l'A13.

Dans la continuité des orientations définies dans le projet stratégique du Grand Port Maritime de Rouen 2009-2013, il est envisagé de poursuivre la mutation des installations portuaires en véritables plates-formes multimodales, notamment par la poursuite de la mise à disposition de terminaux : la procédure pour le choix de ces nouveaux projets se fera majoritairement par le biais d'appel à projets.

Les secteurs d'activités pressentis doivent répondre aux enjeux suivants : activité porteuse sur les 15 ans à venir, aptes à développer les échanges maritimes, à tirer avantage d'une plateforme quadrimodale (rail, route fleuve, mer) et à être respectueux de l'environnement en limitant les nuisances.

Photo aérienne du quai de Petit Couronne



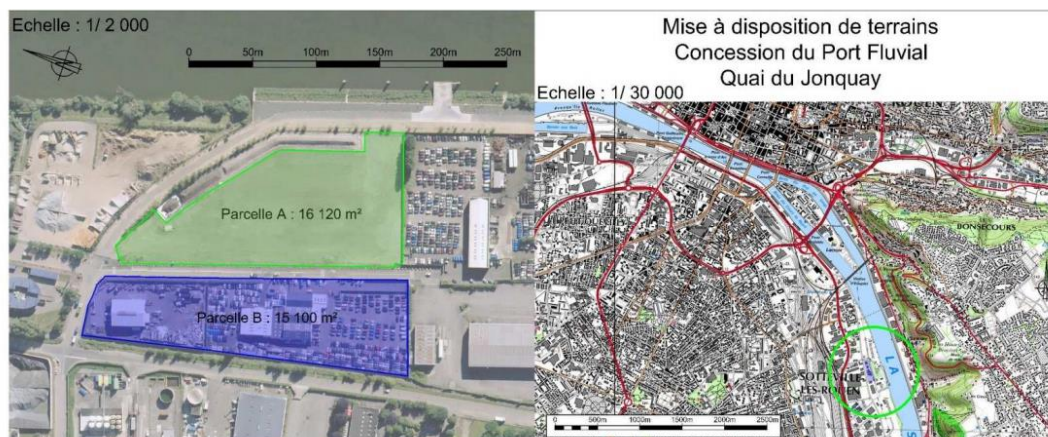
- **Projet de création d'un terminal multimodal à Seine Sud**

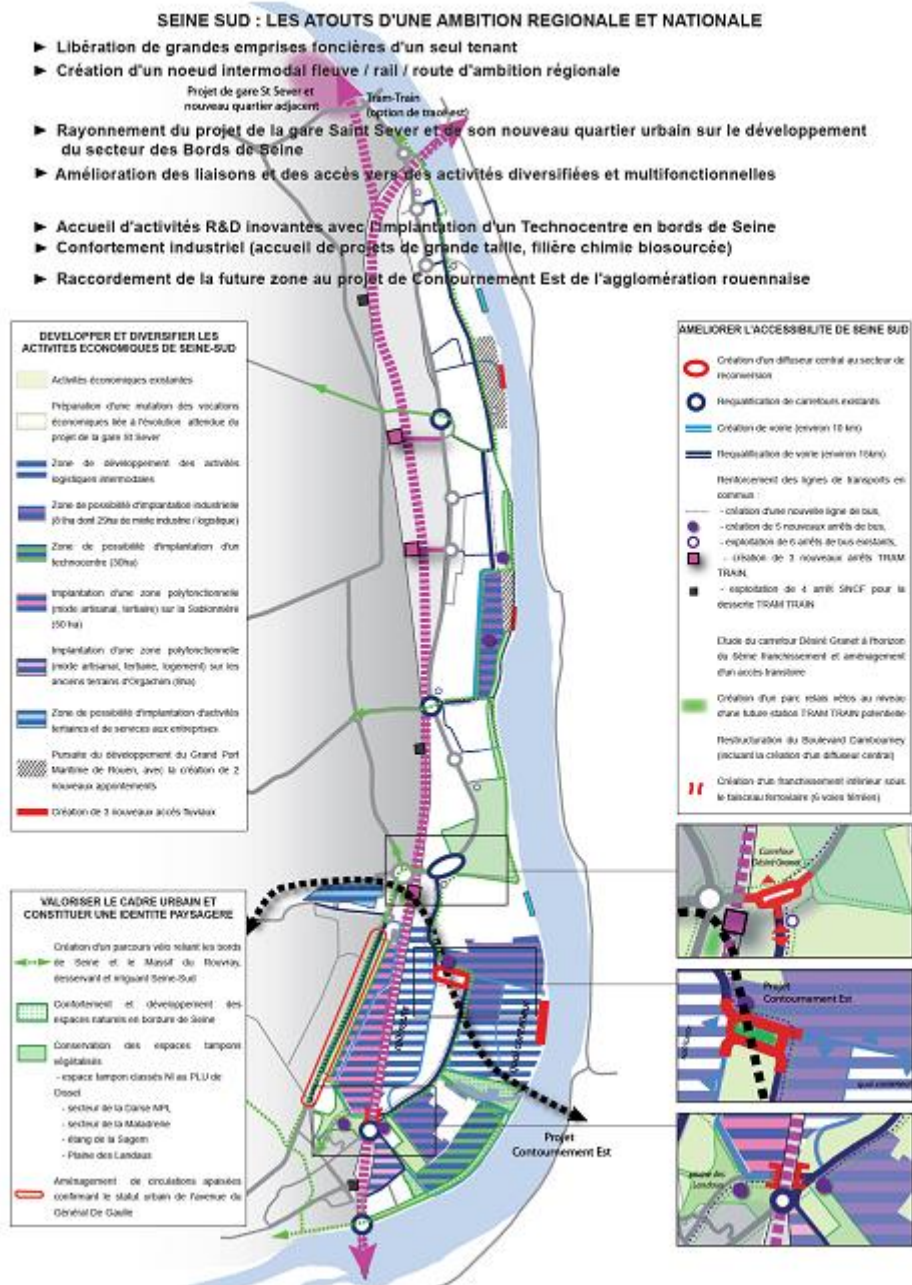
Le projet Seine-Sud, porté par LA MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE, recouvre 900 ha situés sur les communes de Sotteville les Rouen, Saint-Etienne-du-Rouvray et Oissel, et est destiné à redynamiser cet espace à vocation industrielle. Pour cela, il s'appuie sur la mise en place d'un réseau multimodal incluant les modes ferroviaire, fluvial et la routier.

Le site dispose d'atouts indéniables pour sa reconversion :

- Sa taille permettant d'accueillir plusieurs milliers d'emplois,
- Son emplacement au cœur de l'agglomération, du bassin d'emploi de Rouen et à proximité d'autres zones d'activités économiques structurantes pour le territoire,
- Son accessibilité trimodale.

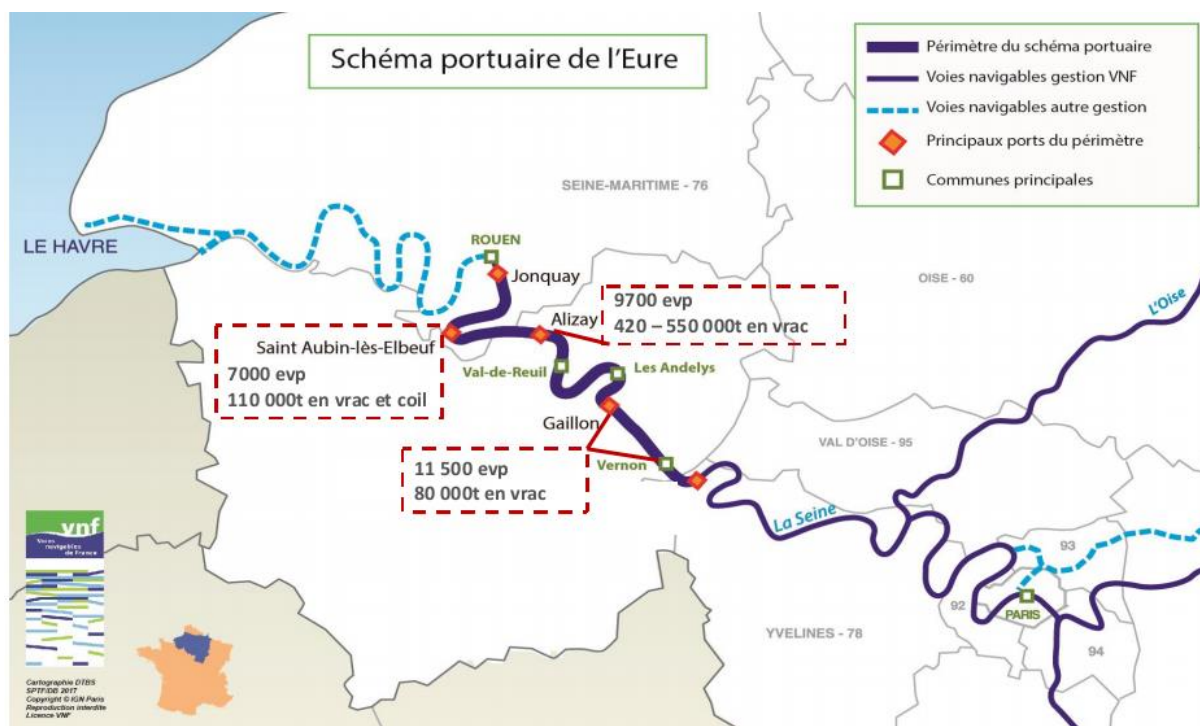
En avril 2016, Le Grand Port Maritime de Rouen a lancé une consultation en vue de mettre à disposition en l'état des terrains situés sur les communes d'Amfreville-la-Mi-Voie et de Sotteville-lès-Rouen, au Nord du Secteur Seine Sud, à un ou deux porteur(s) de projet(s) générateur(s) de trafics fluviaux en privilégiant l'installation d'activités industrialo-portuaires ou de BTP sur tout ou partie des terrains proposés.





Source : Projet stratégique du Port de Rouen 2014 – 2019, Annexes cartographiques, 2015

3.3. Les ports de l'Eure



Source : Schéma portuaire de l'Eure, Etude CTS, VNF 2018

3.3.1. Le port de Saint Aubin-les-Elbeuf

Spécialisé dans les trafics de vracs, Port Angot à Saint Aubin-les-Elbeuf a reçu 262 navires sur l'année 2014. 320 300 tonnes de marchandises diverses (produits agricoles, matériaux de remblaiement, bois, tourbe, terreaux, engrais, produits industriels recyclés) ont ainsi transité par cet équipement géré par la CCI d'Elbeuf.

En 2014, la plateforme fluviale a connu l'implantation d'un nouvel utilisateur, la société Atlantic Metal, spécialisée dans le recyclage des produits métallurgiques.

La zone portuaire de Port Angot à Saint Aubin-les-Elbeuf est constituée de 6 bâtiments, tous loués à des entreprises locales, soit pour du stockage, soit pour une activité dédiée. Le bassin économique elbeuvien se caractérise par une importante présence de sites de production des grands groupes industriels que sont Sanofi Chimie, Renault, Basf, Zodiac Aerospace, E&S Chimie, Andritz Asselin-Thibeau...

Les principales marchandises qui transitent par Port Angot sont des produits agricoles, du sel de déneigement, des matériaux de remblaiement, des produits industriels recyclés, du bois, de la tourbe, du terreau et des engrais...

Le positionnement du site entre Paris, le Havre et Caen et son accessibilité privilégiée par un accès direct à l'A13, à la voie fluviale, et à proximité des embranchements ferroviaires de Saint-Aubin-lès-Elbeuf, confèrent à la ZI un positionnement stratégique.

Le port ne dispose pas à ce jour d'un terminal dédié pour le trafic de conteneurs.

Photo aérienne de Port Angot

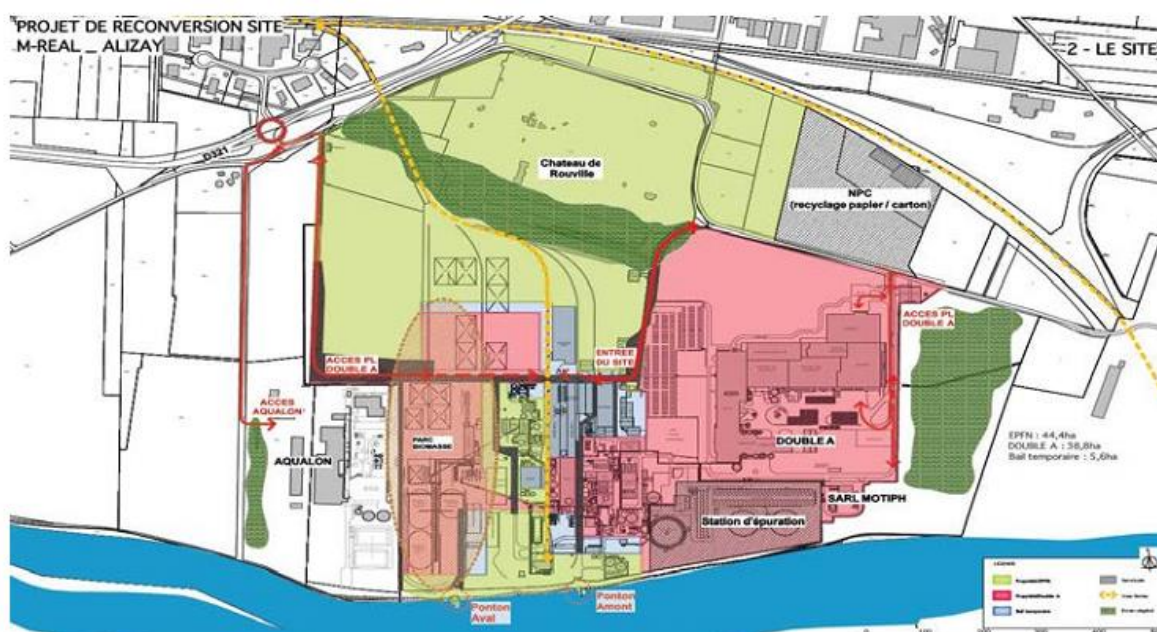


3.3.2. Le projet de port fluvial sur le site d'Alizay

Situé au Nord de la Communauté d'Agglomération Seine Eure, sur la commune d'Alizay, et non loin des communes du Manoir et de Pîtres, l'ancien site industriel M'Real est bord à voie d'eau, proche de l'autoroute A13 et longé par la voie ferrée Paris-Le Havre. Le site pourra également bénéficier à terme de la création du barreau A13 - A28.

La reconversion du site de M-Real a fait l'objet d'études pilotées par l'Etablissement Public Foncier de Normandie (EPFN) en 2013. M-Real disposait d'un quai qui, une fois réhabilité, pourrait servir pour le développement d'une plate-forme logistique.

Le site dispose de deux pontons qui seraient à renforcer dans une option basse ou à remplacer par un quai fluvial de 200m dans une option haute. Les études indiquent que le projet de réhabilitation de l'apponement aval, associant un terre-plein de 1 ha, présenterait un potentiel de plus de 400 000 t/an de trafic vrac.



Source : Projet stratégique du Port de Rouen 2014 – 2019, Annexes cartographiques, 2015

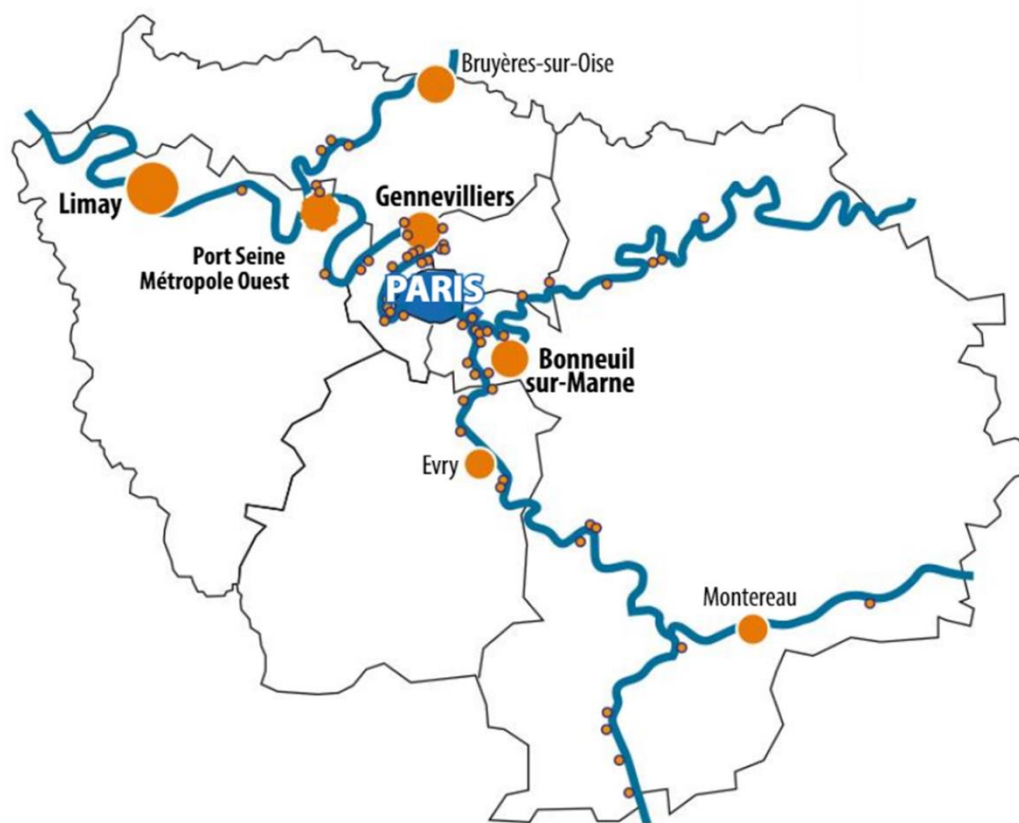
En 2017, le groupe Double A, qui avait comme projet le développement d'une nouvelle unité de production de pâte à papier sur ce site, et qui devait être le principal générateur de trafics fluviaux, abandonne son projet et se retire donc du projet fluvial.

Le projet d'un port fluvial reconstruit dans le cadre du nouveau contrat de projets de la Vallée de la Seine est cependant toujours valable.

3.4. Les sites de Ports de Paris

Le réseau francilien de HAROPA - Ports de Paris est constitué de 70 ports publics et permet donc une couverture de l'ensemble du territoire d'Ile de France, permettant la distribution intra-régionale des matériaux, et l'import-export des marchandises.

HAROPA - Ports de Paris est organisé au plan territorial à partir de 4 agences portuaires. Leur mission est d'assurer le développement portuaire en Ile-de-France, et d'apporter le soutien aux nombreux ports privés par un contact étroit avec les collectivités territoriales et les entreprises.



Source : HAROPA - Ports de Paris

3.4.1. Le port de Limay

Le port de Limay, qui s'étend sur une superficie de 125 hectares, dispose de 35 000m² d'entrepôts, et d'une excellente desserte multimodale :

- Routier : liaison directe par l'A13 avec Paris, Rouen, Le Havre. La voirie interne est équipée pour les convois exceptionnels. Le port dispose en outre d'une aire de stationnement poids lourds, aménagée et équipée ;
- Fluvial et Maritime : convois poussés de 3 à 5 000 t. Caboteurs fluvio-maritimes de 600 à 2 000 t de port en lourd.
- Ferroviaire : embranchement direct sur la ligne Paris-Mantes (rejoint Paris-Le Havre). Réseau intérieur de 8 km de voies ferrées et de faisceaux de triage. Accueil de trains complets de 1 300 t.
- Aérien : une hélisurface assure le transit direct d'usagers du port et de leurs clients vers les aéroports et héliports d'Ile-de-France.

Le port de Limay est un port fluviomaritime : des caboteurs de mer portant de 600 à 2 600 tonnes peuvent desservir le site. Limay a fait du transport fluviomaritime un de ses atouts.

De nombreuses entreprises profitent de cette plate-forme portuaire :

- à l'ouest et au nord de la darse se sont développées les aires de stockage et les activités de distribution pour les secteurs de la métallurgie, l'automobile, les céréales, les granulats, la bentonite...
- L'est de la zone s'est densifié grâce à la filière environnement : recyclage, tri sélectif, retraitement...qui y a trouvé un accueil en adéquation avec ses spécificités.

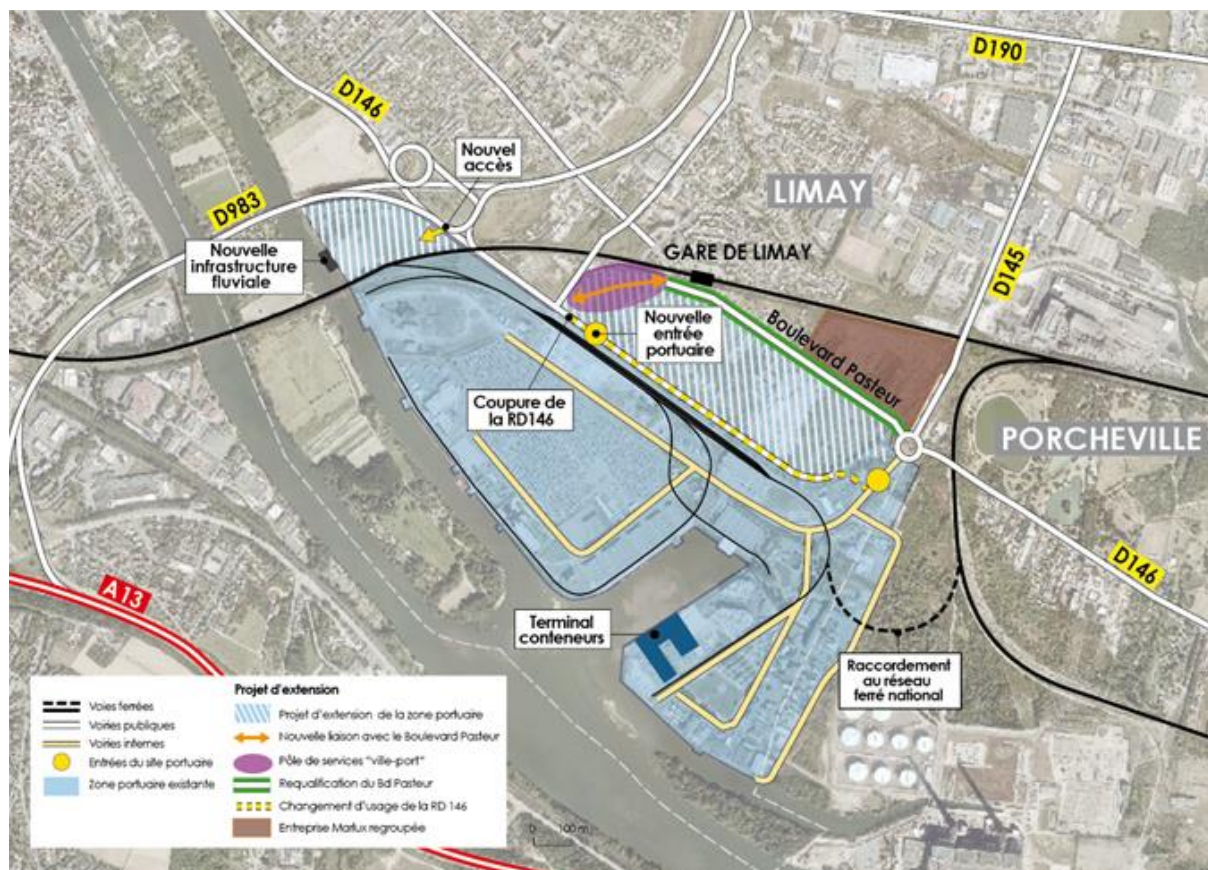
Ainsi, le port concentre plus de 1 000 emplois directs.

La plateforme portuaire de Limay dispose depuis 2007 d'un terminal à conteneurs de 17 000 m² pour une capacité de trafic fluvial de 20 000 EVP, opéré par Terminaux de Seine SAS. La manutention est assurée par un engin de type Reachsteaker. 13 000 m² sont réservés pour l'extension du terminal à conteneurs avec une capacité de 10 000 EVP fluviaux supplémentaires.

Photo aérienne du port de Limay



La zone portuaire de Limay est aujourd'hui occupée à 96%. Le projet d'extension du port de Limay-Porcheville a pour objectif d'accompagner le développement du transport fluvial et de favoriser l'arrivée de nouvelles activités économiques sur le territoire. Inscrit dans le périmètre de l'Opération d'Intérêt National Seine Aval, le projet consiste en une extension de 32 hectares, au nord et à l'ouest de l'actuelle zone portuaire, comprenant la réalisation de plusieurs aménagements pour améliorer son interface ville/port.



Source : HAROPA - Projet d'extension du port de Limay

3.4.2. Le projet portuaire Port Seine Métropole Ouest (PSMO)

Le territoire d'Achères accueille un grand projet de développement économique et logistique : le Port Seine-Métropole Ouest. Cette plateforme portuaire multimodale est située à un carrefour modal stratégique pour le transport de marchandises :

- à la confluence de la Seine et de l'Oise,
- à proximité de la gare de fret d'Achères-Grand-Cormier, ancienne gare de triage de 90 hectares sur laquelle des activités de fret ont encore lieu à ce jour,
- desservi par la RN184.

Le projet est implanté sur trois communes : Achères (85% du périmètre d'aménagement portuaire), Andrésy (13,5%) et Conflans-Sainte-Honorine (1,5%), soit sur une partie du territoire de la Confluence Seine-Oise, une conurbation de 440 000 habitants qui s'étend sur les Yvelines et le Val d'Oise.

Historique du projet :

Le SDRIF intègre dès 2011 un projet de plateforme multimodale sur la plaine d'Achères de plus de 400 hectares : 100 hectares à l'ouest du RER A et 300 hectares à l'est de la RN184. Mais le projet de

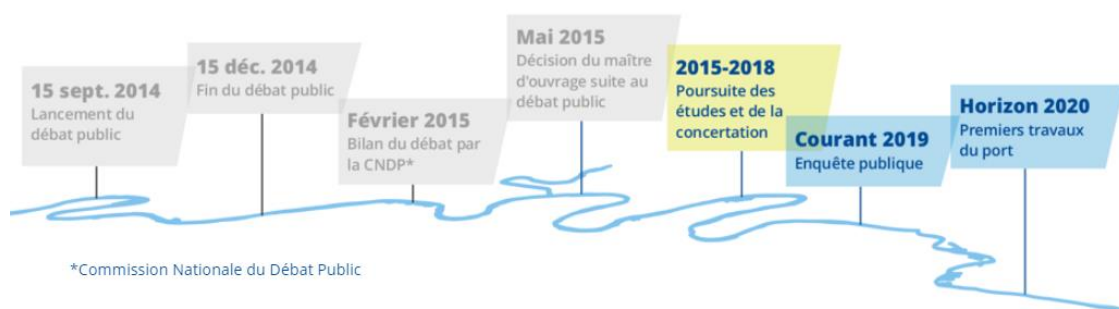
port « national » en secteur Est (300 ha dédiés à la logistique longue distance) ne peut se réaliser qu'avec la garantie d'une desserte routière adaptée, induisant l'achèvement de l'A 104. Cette ambition à l'Est est donc différée : le rapport de la commission Mobilité 21 (juin 2013) ne considère pas le projet d'achèvement de l'A 104 comme prioritaire et le reporte à l'horizon 2030-2050.

Le projet « secteur ouest » (100 hectares, 50ha commercialisables) intitulé Port Seine-Métropole Ouest (PSMO), est cependant poursuivi par HAROPA Ports de Paris, et a été présenté en débat public en 2014. Dédié à la construction et aux travaux publics, utilisant essentiellement le fleuve, il peut être mis en œuvre à court terme, puisqu'il est autonome sur le plan économique et ne nécessite pas d'amélioration de la desserte autoroutière.

Si le projet se réalise, les travaux pourraient démarrer à partir de 2020 avec une livraison des premières infrastructures portuaires aux environs de 2021/2022. La mise en exploitation de la totalité de la première phase avec le quai à usage partagé (30ha) interviendrait elle à l'horizon 2025/2026. La mise en service complète du port interviendra quant à lui à l'horizon 2040.

Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) représente un investissement public d'environ 110 millions d'euros HT pour le maître d'ouvrage HAROPA Ports de Paris.

Le calendrier prévisionnel du projet



Source : <http://www.port-seine-metropole-ouest.fr/>

Vocation du port :

Port Seine-Métropole Ouest s'inscrit dans le réseau de ports existant sur l'axe Seine en aval de Paris. Sa zone de chalandise est plus étendue que celle des ports urbains qui assurent une desserte fine des territoires. Les secteurs d'activités préférentiels de chacun de ces quatre ports sont distincts :

- l'écoconstruction pour Triel-sur-Seine ;
- les produits de valorisation et la logistique automobile pour Limay ;
- les conteneurs, l'énergie et la logistique urbaine de l'agglomération parisienne pour Gennevilliers ;
- la construction et les travaux publics pour Port Seine-Métropole Ouest.

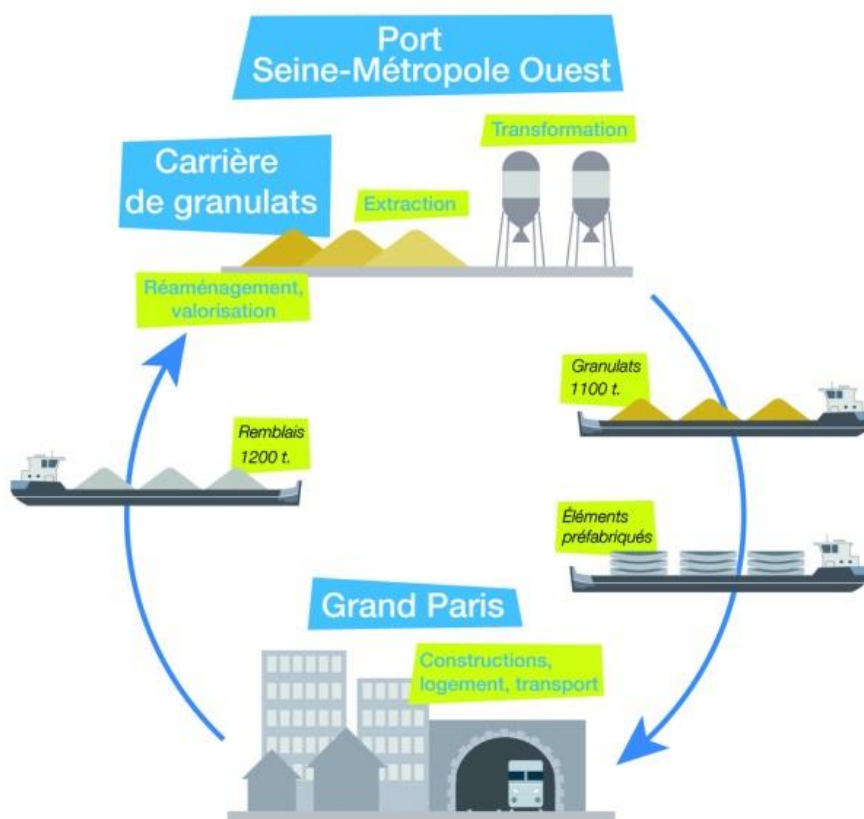
LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ENVISAGÉES À CE STADE

- Les activités du BTP utilisatrices des granulats, à même de trouver entre elles des synergies (traitement et criblage des granulats, production de béton prêt à l'emploi, négoce de granulats et de produits BTP, production et négoce de matériaux pour la construction de chaussées) ;
- Le secteur de la valorisation de matériaux de déconstruction et des chantiers de travaux publics ;
- La production d'éléments préfabriqués, de produits semi-finis pour la construction.

Quid après l'exploitation de la carrière ?

Les activités économiques après l'exploitation des carrières sont :

- La poursuite des activités du BTP utilisatrices de granulats marins ou de calcaires du nord (traitement, transformation, etc.) ;
- Le secteur de la valorisation de matériaux de déconstruction et des chantiers de travaux publics ;
- Des activités d'appuis et de services aux entreprises, tournées vers la ville et le port (location de matériels, ateliers, bureaux, laboratoires, etc.)



Source : <http://www.port-seine-metropole-ouest.fr/>

3.4.3. Le projet d'éco-port de Triel sur Seine

HAROPA - Ports de Paris porte un projet portuaire dans la boucle de Chanteloup, sur le secteur sud de la commune de Triel-sur-Seine, et à cheval sur la limite nord de la commune de Carrières-sous-Poissy. La superficie du projet est d'environ 34 ha, dont 10 ha de darse. Les terrains aménagés permettront d'accueillir :

- environ 17 ha de surface amodiable
- des ouvrages portuaires dédiés aux entreprises implantées sur le port
- un quai à usage partagé mis à disposition des autres entreprises du secteur.

Ce projet a pour objectif de permettre une desserte fluviale de proximité pour l'Ecopôle développé par la Communauté d'Agglomération des deux Rives de Seine (CA2RS), et de permettre l'implantation d'un site multimodal de traitement des déchets.

Le potentiel de trafic fluvial estimé, s'appuyant sur 4 à 5 ouvrages de chargement/déchargement, varie entre 550 000 t et 1 Mt à terme ;



Localisation



Source : HAROPA Ports de Paris

Ce projet d'aménagement a fait l'objet d'une forte opposition des habitants et du milieu associatif. L'implantation de ce port de retraitement de déchets a notamment pour conséquence directe la disparition de la Marina Port Saint-Louis (300 anneaux - un des plus grands ports de plaisance d'Île-de-France).

Le projet Ecoport a fait l'objet d'une enquête publique en 2013. Le commissaire-enquêteur a émis un avis défavorable sur l'ensemble du dossier soumis à consultation. Ses conclusions étaient motivées : "En premier lieu, les lourdes incertitudes quant à l'activité des entreprises susceptibles de s'implanter sur le site entraînent potentiellement un fort risque de nuisances (...). Toute activité peut être admise dès lors qu'elle est liée aux activités portuaires ou d'extraction de granulats, y compris donc des ICPE à fort potentiel de nuisances. De plus, en dépit de la rédaction d'un cahier des charges, Port de Paris ne pourra obtenir des amodiataires ou des navigants un respect strict des règles d'exploitation relatives à la nature et au niveau des nuisances qu'elles pourraient générer. Toutes nuisances confondues, on insistera sur les grandes incertitudes quant à la nature des activités sur le

port (la seule garantie étant l'absence d'installation Seveso...). La disparition du port de plaisance est une véritable sanction pour les riverains."

De ce fait, la région a suspendu son financement de ce projet (4 millions d'euros).

Le tribunal administratif a rejeté en janvier 2018 l'autorisation d'aménagement du port. Il y a désormais peu de chances de voir se construire un tel équipement dans ce secteur.

3.4.4. Le port de Bruyère sur Oise

Le Port de Bruyères-sur-Oise fait partie d'une zone d'activités de 187 ha dédiée à la logistique et à l'industrie. Cette plate-forme multimodale est située sur la liaison Seine-Escaut, au débouché du futur canal Seine Nord Europe. Porte d'entrée nord de la Région Île-de-France, elle se trouve à 40 km de Paris et à 28 km de Roissy.

Infrastructures desservant la plateforme :

- A16 à 10 mn (accès à Paris et à la Francilienne sans péage), aménagement d'un accès sud réalisé en 2017 pour rejoindre la francilienne via la RD922 en 12 mn ;
- Equipements portuaires : 2 quais publics de 250 m linéaire et un terminal conteneurs ;
- Embranchement ferré permettant une liaison avec Paris, Le Havre et le nord de la France.

La plateforme est identifiée comme « site multimodal d'enjeux nationaux » dans le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SRDIF). Elle représente un atout dans le développement logistique régional, en articulation avec la réalisation du Canal Seine Nord Europe, le futur port Seine Métropole et la Plateforme de Gennevilliers.

Avec les 25 hectares supplémentaires acquis par les Ports de Paris, la plate-forme portuaire de Bruyères-sur-Oise s'étend désormais sur 45 hectares.

Le terminal à conteneurs livré en 2009 s'étend sur 3 hectares et a une capacité de traitement estimée entre 30 000 et 50 000 EVP par an.

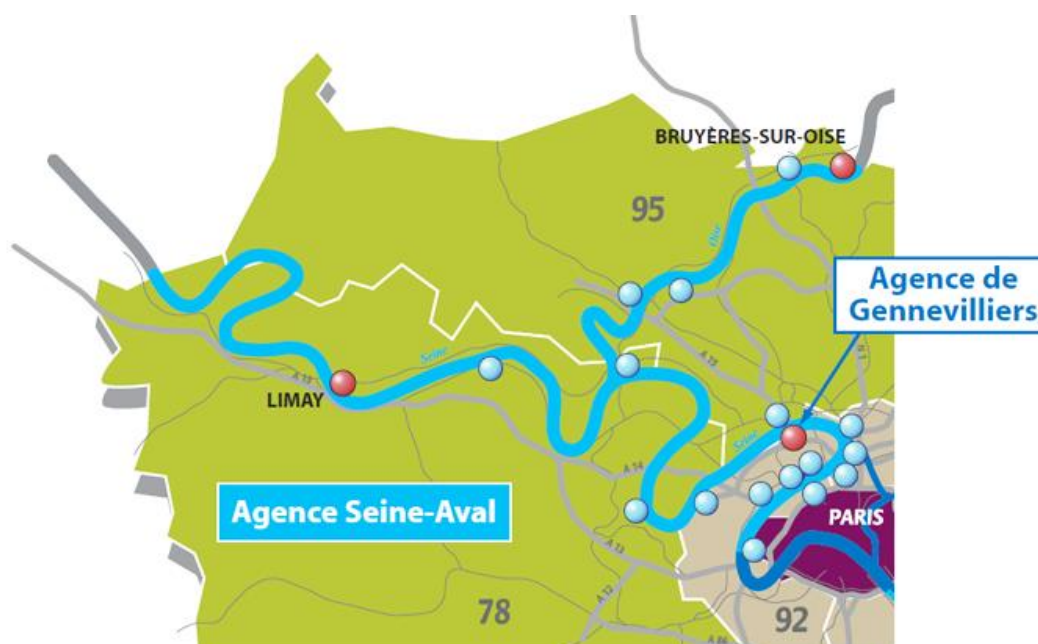


La société d'investissement immobilier logistique Panhard a un projet de développement de 3 bâtiments logistiques à Bruyères-sur-Oise, pour un total de 135 000 m² SHON commercialisable. Ce projet s'inscrit dans une démarche de logistique urbaine pour desservir Paris distante d'une

quarantaine de kilomètres : la zone logistique, embranchée au rail, est reliée à terme à l'hôtel logistique de La Chapelle International par voie ferroviaire. Au moyen d'un chantier combiné (dont la localisation sur le port de Bruyères-sur-Oise est à l'étude avec Ports de Paris), les marchandises seront préparées dans les futurs entrepôts puis chargées dans des caisses mobiles et transportée par train jusqu'à La Chapelle International.

Les premiers permis de construire et autorisations d'exploiter ont été déposés « en gris » début 2017. Si le projet séduit des chargeurs ou des prestataires, la construction du premier bâtiment pourrait démarrer dans le courant de l'année 2018.

3.4.5. Les autres ports gérés par l'agence Seine Aval de Ports de Paris



Les autres sites portuaires listés ci-dessous :

- Courbevoie
- Asnières-bas
- Clichy
- Asnières-haut
- Saint-Ouen
- Saint-Denis
- L'Etoile
- Epinay-la-Briche
- Argenteuil
- Nanterre
- Le Pecq
- Les Mureaux
- L'Oise
- Persan
- Saint-Ouen-l'Aumône
- Pontoise
- Persan
- Conflans-fin-d'Oise

3.4.6. Le port de Gennevilliers

Le port de Gennevilliers constitue la première plateforme portuaire d'Ile-de-France en termes de superficie et d'activité (400 ha, dont 52 ha de plans d'eau et 12 km de quais, et 8 000 emplois directs). 20 millions de tonnes tous modes confondus, dont 5 millions de tonnes de trafics fluviaux, sont opérés chaque année sur cette plateforme portuaire.

Le port de Gennevilliers est situé à 5 km de Paris et de la Défense, et 20 minutes de Roissy par la route. L'activité du port de Gennevilliers se caractérise par l'implantation d'entreprises industrielles ou de services logistiques parmi lesquelles Calberson, Corus, Lafarge, Schenker, ABX, Monoprix, Renault, 3M, la Poste...

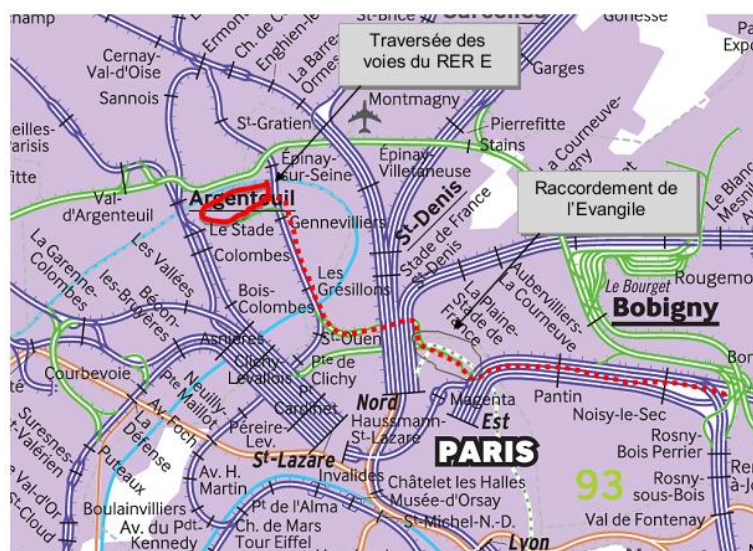
Le port de Gennevilliers dispose d'accès pour cinq modes de transports :

- Fluvial : par automoteurs ou par barges, en convois jusqu'à 5 000 tonnes sur la Seine aval et 3 000 tonnes sur l'amont de Paris et sur l'Oise, ce mode est utilisé principalement pour les pondéreux, pour les céréales, mais aussi pour les conteneurs. Le port du Havre est à 30 heures du port de Gennevilliers, celui de Rouen à 20 heures.
- Maritime : par navire de 2 500 tonnes de port en lourd maximum.
- Ferroviaire : par le réseau de Paris-Nord en trains complets (céréales, ciments, automobiles, etc...) ou diffus.
- Oléoducs : le port de Gennevilliers est un point d'arrivée d'oléoducs de la Basse Seine et un point de connexion avec les réseaux en rocade autour de Paris. Environ 15% de la consommation d'hydrocarbure d'Ile-de-France transite par le port.
- Routier : un échangeur autoroutier principal raccorde directement le réseau routier du port aux autoroutes « A86 » qui longe, et « A15 » qui traverse le port, et aux autoroutes "A1", "A14", et "A13".

La plateforme portuaire de Gennevilliers accueille un chantier de transport combiné trimodal (fleuve – fer – route) sur plus de 14 hectares, exploité par Paris Terminal SA. En 2017, 370 000 mouvements de conteneurs (E.V.P.) ont été réalisés, dont 120 000 par voie fluviale.

La surface totale de ce chantier combiné est de 38 000 m². Le faisceau ferroviaire est composé de 3 voies ferrées de 500 mètres. La manutention est assurée sur ce faisceau par 2 portiques à bec sur rail. Il est ainsi possible de réaliser des transbordements entre les modes ferroviaire, routier et fluvial. En outre, il est possible d'utiliser une autogrue sur la voie extérieure pour accélérer les opérations de chargement/déchargement (Paris Terminal dispose de 6 autogrues d'une puissance unitaire de 45 tonnes, utilisées essentiellement aujourd'hui pour les opérations d'entrée/sortie des UTI stockées sur parc).

Le faisceau ferroviaire d'accès au port (12 voies de 400 à 500 mètres) est situé à l'est des voies du RER « C », ce qui oblige à cisailer ces voies pour accéder aux voies du port. Compte tenu de la densité des circulations cadencées du RER, l'accès aux voies du port ne peut se faire qu'en période de faible activité ou d'arrêt du service RER. L'acheminement vers la grande ceinture passe par le raccordement de l'Evangile, dont l'accès n'est pas possible à certaines heures ou certains jours de la semaine. Cet itinéraire est représenté sur la figure ci-dessous.

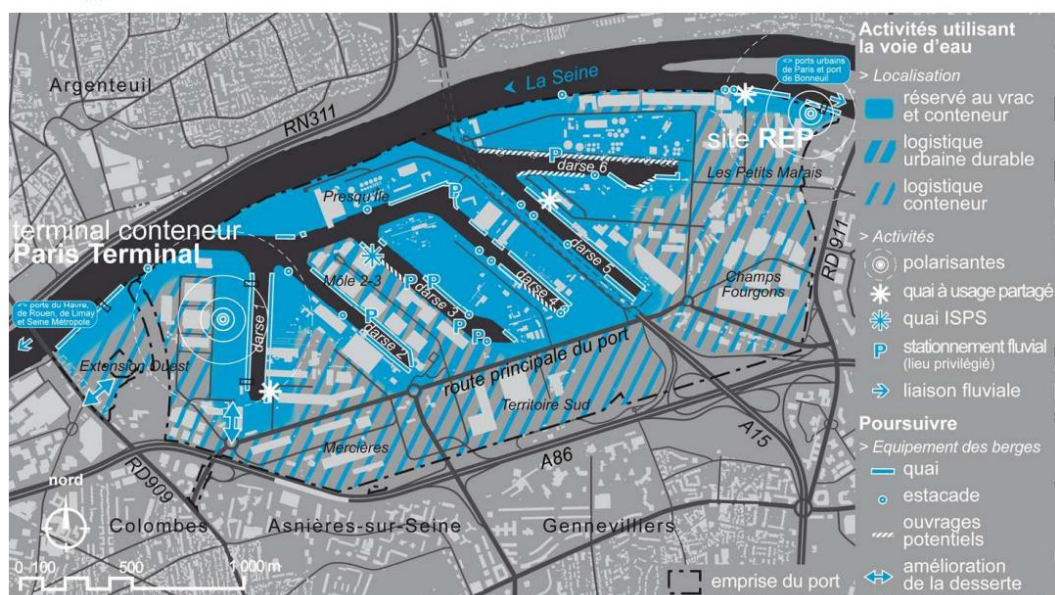


Depuis 2007, le port de Gennevilliers dispose d'un 2^{ème} terminal conteneur, opéré par Véolia Propreté, et dédié à la gestion globale des déchets collectés (regroupement, compactage, empotage en conteneurs hermétiques, transfert par barges). Ce terminal s'ouvre progressivement à d'autres trafics, comme par exemple le trafic fluvial de papier entre La-Chapelle-d'Arblay et Gennevilliers pour le compte d'UPM. Equipé d'un portique bord-barge, il opère également des caisses mobiles et des conteneurs 45'.

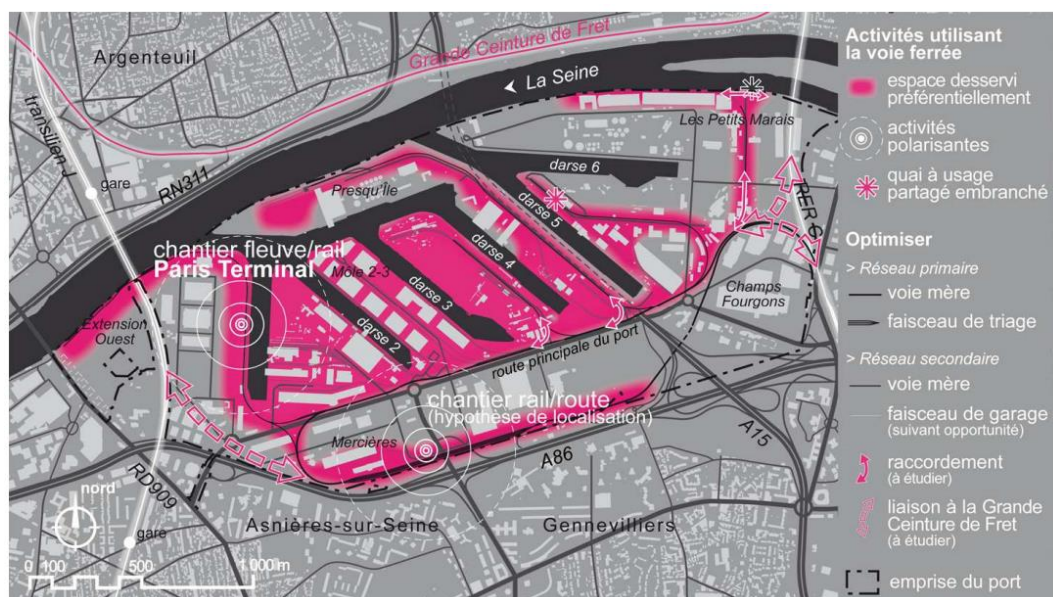
Outre les services liés à l'activité, le port de Gennevilliers propose des services complémentaires à l'entreprise :

- douane, poste de police, gardiennage,
- manutentionnaire,
- location de véhicules, engins de travaux publics matériels diverses, autocaristes,
- station-service poids lourds,
- quais publics à usage partagé,
- Depuis 2005, une pépinière d'entreprise orientée vers les filières du transport, de la logistique, du commerce international et du commerce électronique a ouvert ses portes.

Développer le trafic fluvial



Encourager le trafic ferroviaire portuaire



Source : Schéma d'orientation et de Développement Durable du port de Gennevilliers, Ports de Paris, 2012

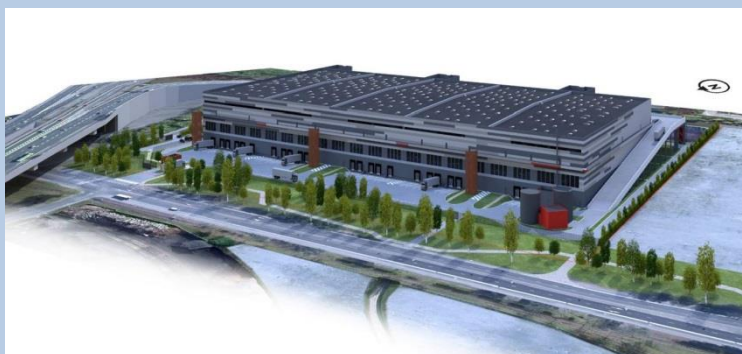
Un projet immobilier innovant : Paris Air² Logistics

Le site de Paris Air² Logistics en cours de développement sur la plateforme portuaire de Gennevilliers se compose de 2 bâtiments de logistique urbaine :

- Le premier bâtiment est un bâtiment de messagerie de 11 000 m² environ, entièrement pré-loué à un opérateur international de la messagerie express, TNT, qui engendrera un important trafic fluvial grâce à l'approvisionnement par péniche de Paris intramuros. Le chantier est livré mi-2017.
- Le deuxième bâtiment est un bâtiment de nouvelle génération qui sera construit sur 2 étages. L'immeuble aura une surface de 64 000 m² environ (sur une parcelle de 83 000 m² soit un COS de 0,76), soit 32 000 m² par niveau. C'est le seul projet logistique XXL à proximité de Paris. Paris Air² Logistics est donc le projet phare de la logistique urbaine de Paris des prochaines années.
 - Il offrira des hauteurs sous poutre de 10 m au rez-de-chaussée et 7 m au 1er étage avec des résistances au sol respectivement de 5T/m² et 3T/m².
 - Les cours camions du rez-de-chaussée comme du 1er étage auront une pleine profondeur de 35 m tout le long des quais.
 - Le rez-de-chaussée sera muni de 48 quais en double-face traversant et le 1er étage de 23 quais en simple face.
 - L'accès au premier étage se fera par une rampe large de 10 m qui permettra une circulation des camions en double sens, en toute sécurité.
 - En prévision d'un nombre important d'emplois sur site, Paris Air² Logistics prévoira plus de 300 places de parkings VL tout en bénéficiant de la proximité des transports en commun, notamment de la ligne C du RER et de la ligne 13 du métro parisien.
 - Des contraintes ICPE pour la réalisation du bâtiment à étage : une « forêt » de poteau sur le premier niveau limite l'exploitation logistique.

Enfin, le site de Paris Air² Logistics bénéficiera des qualités écologiques les plus avancées du secteur lui permettant d'afficher une **certification « BREEM Very Good »** dès son entrée en activité.

Les acteurs qui vont s'implanter dans ce bâtiment logistique sont des distributeurs spécialisés : IKEA, LEROY MERLIN. Ces acteurs envisagent à moyen terme l'utilisation de la voie d'eau pour la distribution finale dans Paris.

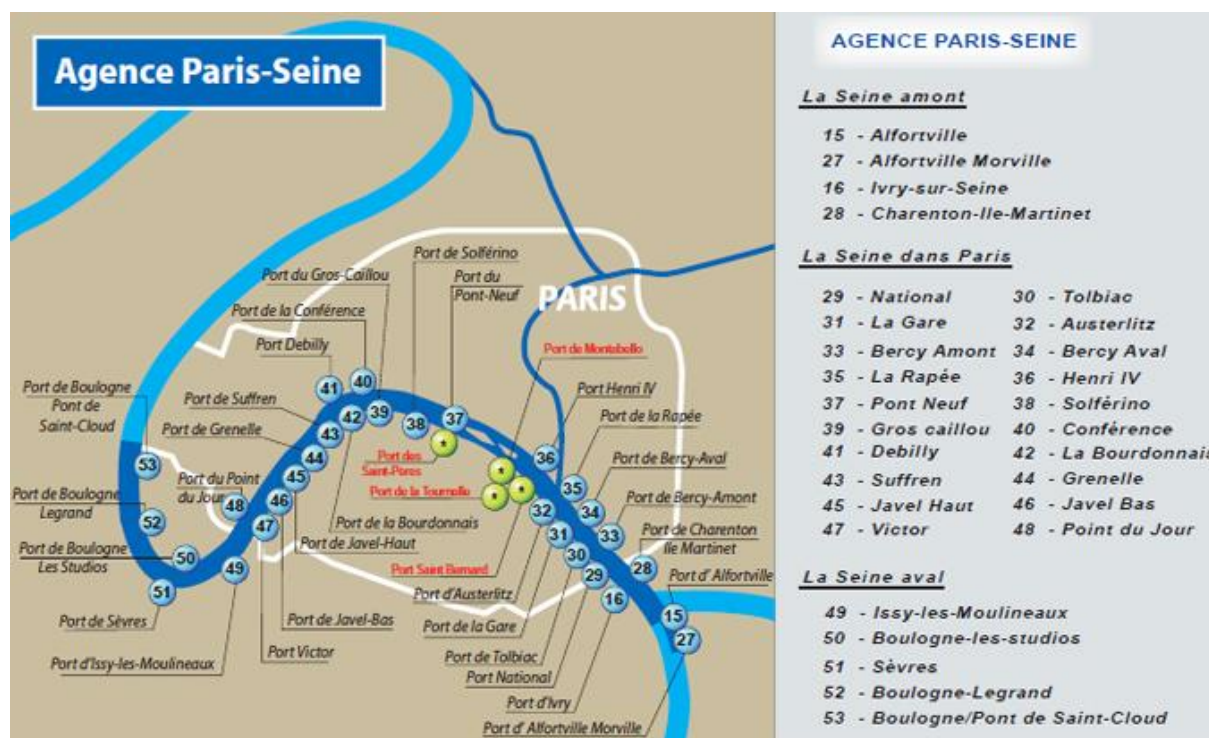


<https://immobilier.cbre.fr/blog/entrepots/decouvrez-paris-air2-logistics-projet-de-logistique-urbaine-de-64-000-m2-sur-le-port-de-genevilliers-92/>

3.4.7. Les sites portuaires de Ports de Paris – Agence Paris Seine

Sur un territoire qui s'étend du barrage de Vitry-Port-à-l'anglais dans le Val-de-Marne jusqu'à celui de Suresnes dans les Hauts-de-Seine, l'agence Paris-Seine de Ports de Paris gère un réseau de 26 ports urbains, pour un volume de trafic fluvial de près de 3 millions de tonnes, soit l'équivalent de 150 000 camions de 20 t en moins sur les routes du cœur de l'agglomération.

La présence des ponts parisiens limite la circulation des conteneurs sur la Seine en Amont du site de Gennevilliers : deux couches de conteneurs seulement sont autorisées sur les barges (contre trois couches en aval de Gennevilliers).



Source : HAROPA – Ports de Paris

3.4.8. Le port de Bonneuil Sur Marne

Développé sur 200 ha, situé à 8 km de Paris et accueillant plus de 100 entreprises amodiataires, le Port de Bonneuil-sur-Marne est le deuxième port fluvial d'Île-de-France avec un trafic de marchandises par voie d'eau de 1 Mt (2016) et par mode ferroviaire de 1 Mt (2016).

Le port propose 65 000 m² d'entrepôts et locaux d'activité, tous en propre.

Véritable plate-forme multimodale, Bonneuil est desservi par quatre modes de transport :

- Fluvial : situé sur la Marne à 7 km de la confluence avec la Seine, le port dispose de deux darses et de 4 km de quais. Il accueille des convois poussés jusqu'à 2 500 tonnes. 4 quais publics à usage partagé permettent des transbordements ponctuels dont les colis lourds. Un terminal fluvial de 11 350 m² accueille les conteneurs.
- Fluvio-maritime : par caboteur jusqu'à 1 200 tonnes.
- Ferroviaire : l'équipement ferroviaire comprend un faisceau de triage électrifié accessible aux trains complets. 22 km de voies desservent la quasi-totalité des terrains.
- Routier : Le port de Bonneuil disposera à horizon 2021 d'une nouvelle desserte routière à grand gabarit via le prolongement de la RN406 depuis l'échangeur avec la RN19. Ce prolongement permettra de raccorder le port au réseau magistral francilien via l'A86, et ainsi de diminuer le transit des poids lourds via les centres villes limitrophes. La convention de financement a été signée le 7 juin 2016 à Bonneuil entre la Région Île-de-France, la

Préfecture d'Île-de-France, HAROPA – Ports de Paris, le Conseil départemental du Val-de-Marne, le Territoire Grand Paris Sud Est Avenir, pour un montant global de près de 80 millions d'euros.

Le chantier de transport combiné rail-route de Bonneuil-sur-Marne, exploité par Bonneuil Terminal Multimodal, opère trois services combinés réguliers. Son trafic est près de 60 000 EVP en 2017, année marquée par de nouvelles offres 100 % décarbonées (les pré et post acheminements routiers étant effectués par des véhicules « propres »). Le chantier de transport combiné rail-route implanté sur le port de Bonneuil-sur-Marne, d'une surface totale de 42 000 m², dispose de deux voies ferrées de 900 et 750 mètres de long autorisant l'accès à des trains complets sans manœuvre. Adossée à une surface de stockage de 20.000 m², son offre intègre aussi des prestations de réparation de conteneurs et de caisses mobiles.

Vue aérienne du port de Bonneuil-sur-Marne



3.4.9. Le port d'Evry

Situé à à 25 km au Sud de Paris, à l'intersection de la Seine et de l'A104, le port d'Evry s'étend sur 4 ha dont 2,9 ha dédiés à l'implantation d'entreprises (activités BTP, métallurgie...). Il dispose d'équipements importants :

- 390 mètres linéaires de quais,
- un poste à colis lourd raccordé à un itinéraire de convois exceptionnels,
- une rampe ro-ro de 11 m avec quai renforcé pour grue mobile,
- un quai public à usage partagé,
- Le terminal à conteneurs d'Evry inauguré en 2010 dispose d'une capacité fluviale de 10 000 EVP annuels : un quai de 40 ml et un terre-plein de 5 600 m² (pour un investissement de 1 350 million d'euros).

Le terminal d'Evry permet une desserte directe en transport combiné fluvial-route des grandes plateformes logistiques du sud et du sud-est de la région parisienne (Evry, Corbeil-Essonnes, Villablé, Bondoufle, Lieusaint, Melun-Sénart,...) Les grands logisticiens et distributeurs constituent potentiellement le socle de trafic qui amènera le terminal à son niveau de maturité. Actuellement, aucune ligne régulière de transport fluvial de conteneur ne dessert ce site.

3.4.10. Le projet de terminal à conteneur de Montereau-Fault-Yonne

Le port industriel de Montereau-Fault-Yonne couvre environ 30 ha et dispose d'une darse de 18 ha, et de 3 ouvrages de chargement – déchargement et génère un trafic actuel de 145 000 tonnes par an (source : HAROPA).

Les entreprises implantées sur le port :

- Sociétés des Aciéries de Montereau (SAM) : stockage, manutention, chargement et déchargement de ferrailles et produits sidérurgiques semi-finis.
- Point P : Usine de préfabrication de matériaux de construction.
- Compagnie des Sablières de la Seine (CSS) : acheminement de granulats par voie ferrée et par voie d'eau.
- Société SAF/STF : transbordement et stockage de tout type de matériaux (sauf les matières dangereuses et/ou explosives).

Au-delà, la zone économique du Confluent, qui s'étend sur plus de 100 ha, regroupe une soixantaine d'entreprises (sur les 90 sociétés industrielles implantées à Montereau). Les activités présentes sont très diversifiées : fabrication de matériel et d'équipement électrique, aciérie, construction, industrie du gaz, exploitation de pondéreux mais aussi des productions d'articles de luxe.

Le port de Montereau-Fault-Yonne est pourvu d'une très bonne accessibilité multimodale :

- Routier : à 50 minutes de Paris par l'autoroute A5 (raccordement directe à l'A5 par l'échangeur autoroutier de Forge-Marolle) et à 20 km de l'autoroute A6 (par les nationales 6 et 105)
- Ferroviaire : à 1 heure de Paris par la ligne SNCF Paris-Lyon, interconnexion TGV à Melun-Sénart. Desserte fret de la Zone économique du Confluent.
- Fluviale : accessible au grand gabarit (convois de 250 à 3600 tonnes) jusqu'au-delà de Paris, la Seine relie directement Montereau à Rotterdam et aux ports Britanniques. L'Yonne offre, quant à elle, d'intéressants débouchés vers la Bourgogne (convois de 600 tonnes).

Un futur terminal à conteneur pourrait être développé sur le port de Montereau-Fault-Yonne, plateforme de transport multimodale de 33 ha au Sud Est de la Seine-et-Marne, à 80 km au Sud de Paris.

3.4.11. Les autres sites portuaires de Seine Amont

Les autres sites portuaires sont listés ci-dessous :

Sur la Seine

- Bray-sur-Seine
- Montereau-Fault-Yonne
- Varennes-sur-Seine-Gare d'eau
- Melun-la Reine Blanche
- Dammarie-les-Lys
- Corbeil-Saint-Nicolas
- Viry-Châtillon
- Athis-Mons
- Villeneuve-Saint-Georges-Bergeron
- Orly
- Choisy-le-Roi
- Alfortville
- Ivry-sur-Seine

Sur la Marne

- Meaux

- Esbly
- Esbly/Coupvray
- Lagny/Saint-Thibault-des-Vignes
- Gournay-sur-Marne
- Saint-Maur

Sur le Loing

- Souppes-sur-Loing
- Saint-Pierre-les-Nemours-les-Fontaines
- Nemours-les-Buttes



3.5. Le port de Longueil-Sainte-Marie

Première plateforme multimodale de l'Oise, le port de Longueil-Sainte-Marie, porté par le Syndicat Mixte de l'Oise, se compose :

- d'un terminal granulat de 3ha, équipé d'un ponton de 17 m de long et de 4 ducs d'albe. Ce ponton permet le déchargement de barge de 110 m de long. CEMEX a s'est implanté sur le port en fin d'année 2013 et son activité fluviale a démarré progressivement durant l'année 2014.
- d'un terminal à conteneurs d'une superficie totale de 4 ha, dont 3ha pour la zone de stockage et de manutention fluviale. Ce terminal peut accueillir des unités fluviales jusqu'à 180 m de longueur pour 11,40 m de large, il est dimensionné, dans un premier temps, pour accueillir un trafic annuel compris entre 20 000 et 25 000 EVP. Le terminal à conteneurs de Longueil-Sainte-Marie sur l'Oise a accueilli ses premiers conteneurs en 2015, avec la mise en place d'une ligne fluviale régulière avec Le Havre.

Le terminal à conteneurs présente de nombreux atouts tels que :

- la proximité du pôle logistique de Paris-Oise et avec le pôle économique de la zone de Roissy
- un accès route via l'échangeur direct avec l'autoroute A1
- la route Départementale 200 qui borde le parc logistique Paris-Oise est avec la RN 31 un axe de desserte est-ouest irrigant l'Oise et au-delà, la Champagne.

Le port de Longueil Sainte Marie ne dispose pas d'accès ferroviaire actuellement, mais pourra à terme disposer d'un embranchement ferroviaire qui sera directement raccordé à la ligne Longueil Sainte Marie / Verberie / Ormoy-Villiers.

Le port dispose de l'agrément MDT. Cette facilité douanière à l'importation pour les clients permet d'acheminer sous douane depuis le port maritime des marchandises sur la plateforme intérieure sans dédouanement au préalable et de déstocker temporairement la marchandise sans la mettre à la consommation immédiatement.

Situation géographique du port de Longueil Sainte Marie



Photo aérienne du port de Longueil Sainte Marie



Source : HAROPA

3.6. Le port de l'Aube - Nogent Sur Seine

Construit en 2009 et mis en service en 2011, le port de l'Aube dispose d'une plateforme de 7,3 hectares, et de 420 mètres linéaires de quai, sur une surface totale du site de 15 ha. L'Union Nogentaise de Manutention (UNM), délégation de service publique, et la société AVRG, commissaire de transport fluvial, sont gestionnaires de la structure.

Port le plus en amont sur la Seine, le Port de l'Aube profite d'une implantation remarquable :

- D'importantes dessertes autoroutières à proximité : A5 (Paris-Troyes-Lyon), A26 (Londres-Troyes-Milan et Amsterdam-Troyes-Marseille)

- Sur l'axe ferroviaire Paris-Mulhouse-Bâle
- Une plateforme trimodale de fret aérien à moins de 50 km à Vatry (Marne)
- Un aéroport d'affaire en agglomération troyenne
- Proximité du Parc Logistique de l'Aube, un parc bi-modal fer/route de 250 hectares

Situation géographique du port de l'Aube



Le port est actif pour le transbordement, manutention et le stockage de conteneurs maritimes grâce à un reachstacker à portée négative. Sur le conteneur, la mise à grand gabarit entre Bray et Nogent-Sur-Seine permettra de passer avec des barges de 140 -150 EVP contre 70 EVP aujourd'hui. Il n'existe pas de ligne régulière desservant le port de Nogent-sur-Seine, seulement des cales affrétées lorsque la DSP parvient à trouver près de 70 EVP pour charger une cale. Le trafic total de conteneur représente 1 200 EVP environ par an.

Trafic Total :

- Trafics totaux vracs + conteneurs : environ 150 000 T / an
- Le port de l'Aube intervient pour la manutention de produits vrac solides : sable, charbon, vermiculite, bauxite, tourteaux de colza et papier de recyclage. Les trafics vracs de céréales, générés principalement par Soufflet, ont pour principale destination le GPM Rouen. En approvisionnement, les trafics des papiers à recyclés proviennent d'Ile de France, et des balles de papier matières premières en provenance de Bruges et Pays-Bas.
- Conteneurs : environ une centaine par mois, essentiellement en sorties (quelques entrées grâce au travail d'un transitaire SCTI). Les conteneurs sont essentiellement remplis de malt, de pulpes de betteraves et de luzerne.
- Des réserves de capacités importantes existent sur le Port de l'Aube.

La navigation sur la Seine en amont de Bray sur Seine est autorisée pour des barges ayant une capacité de chargement maximum de 1 500 tonnes. A l'horizon de 2022 devrait être réalisé le canal à grand gabarit entre Bray et Nogent-Sur-Seine pour permettre la circulation des unités fluviales de capacité de 2 500 tonnes.

Le Port de l'Aube ne dispose pas d'embranchement ferroviaire du port et des quais. Cependant, 2 ITE à proximité immédiate du port sont inutilisées (Soufflet et Papeterie Emin Leydier) dont une sous convention SNCF Réseau (Papeterie Emin Leydier).

3.7. Le port de Gron

Le port de Gron, situé en Haute Bourgogne près de Sens (89), a été créé en 2010 sous l'impulsion de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Yonne. Cet équipement permet aux Bourguignons de faciliter leurs imports/exports en liaison fluviale direct avec le Port du Havre.



Source : logiyonne.com

La plateforme portuaire, d'une superficie de 20 000 m², dispose :

- D'une plateforme conteneurs pouvant accueillir jusqu'à 10 000EVP ;
- D'un quai de 120m de long ;
- D'une aire de retournement ;
- D'une plateforme Roll on/Roll off ;
- D'un engin de manutention de type Reachstacker (capacité de 46 tonnes en levage) ;
- D'un bâtiment logistique de 1 000 m² en propre.

La plateforme portuaire de GRON est en outre un dépôt officiel de conteneurs des compagnies maritimes EVERGREEN et MSC.

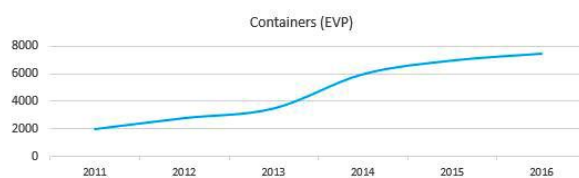
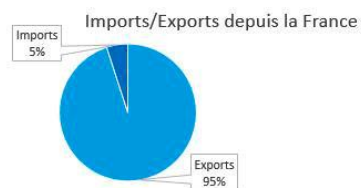
La société Logiyonne, créée également en 2010, a pour mission d'assurer l'exploitation et le développement du Port fluvial de Gron. Logiyonne est également organisateur de transport (92% à l'international) pour toute marchandise conteneurisée et pour la gestion de projets industriels (colis lourds).

LOGIYONNE, opérateur multimodal :

- 5ème opérateur multimodal conventionné avec le Ministère des Transports sur le bassin de la Seine.
- Plus de 50 clients dont Prysmian, Charlatte, Capserval, Sicli, HMY...
- 1/3 de l'activité du port du Havre en colis lourds sur l'Axe Seine.
- 7 000 EVP gérés par Logiyonne en 2017.
- CA 2017 de 8 millions d'Euro.
- 5ème chargeur français sur les lignes MSC.

Chiffres clés 2016

- 6 500 EVP
- 180 projets industriels
- 92 % des flux en exportation
- Asie, Amérique, Afrique, Europe



Source : logiyonne.com

4. Les sites ferroviaires

Le réseau ferroviaire dispose de trois types d'infrastructures pour l'exploitation des trafics ferroviaires de fret :

- Les **cours de marchandises** permettent le chargement et le déchargement des wagons depuis ou vers un autre mode de transport. Concrètement, ils sont composés d'une ou de plusieurs voies de service sur un site disposant d'un accès routier.

Ce travail ne recense pas les cours de marchandises sur l'axe Seine. Le document de référence du réseau (DRR) publié par SNCF Réseau recense ces cours de marchandises.

- Les **chantiers de transport combiné** remplissent la même fonction d'intermodalité mais sont spécifiquement réservés au trafic de conteneurs et caisses mobiles (qui respectent des dimensions normalisées au plan international pour faciliter les opérations de chargement / déchargement entre les modes maritime, fluvial, ferré et routier). Les chantiers de SNCF Réseau sont exclusivement utilisés pour le transport intermodal rail/route, et sont gérés par des exploitants.
- Les **gares de triage** sont les lieux où est (ou était) effectué le tri des wagons entrant dans la composition d'un train de marchandises. Dans les sites de tri à la gravité, les wagons passent par une « bosse de triage » qui les dirige sur la voie correspondant au train de lotissement auxquels ils sont destinés.

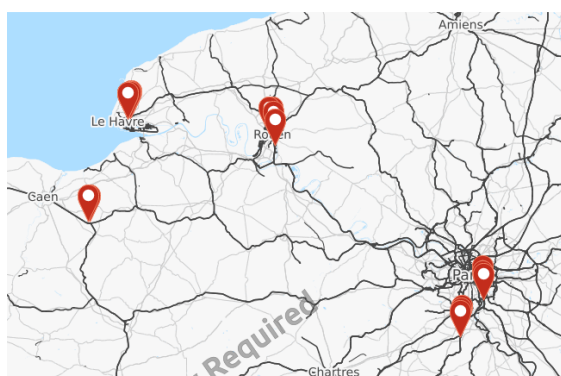
Historiquement, le réseau ferroviaire comporte un grand nombre de gare de triage mais l'arrêt de l'exploitation du wagon isolé par Fret SNCF a considérablement réduit leur exploitation. Cette réduction de l'activité fret sur ces triages interroge sur les opportunités qu'ils constituent : ces sites pourraient exercer des fonctions de hubs dans le cadre de projets innovants fondés sur la re-massification des flux (par exemple par du transport combiné rail-route).

Parallèlement, ces triages sont et seront à l'avenir également sollicités d'une part pour les travaux de modernisation et maintenance du réseau ferroviaire (programme de travaux sur 10 ans), et d'autre part par le développement de la concurrence pour des trafics ferroviaires de voyageurs qui induiront nécessairement des besoins de stationnement des rames.

Ainsi, les gares de triage stratégiques sur l'axe Seine se situent à :

- Soquence (Le Havre)
- Mézidon
- Sotteville-lès-Rouen (Secteur Seine Sud)
- Villeneuve-Saint-Georges
- Bretigny
- Le Bourget
- Chelles - Vaires-sur-Marne

Gares de triages sur l'axe Seine (Source : ressources.data.sncf.com)



Par ailleurs, du foncier embranché est également présent sur le territoire d'études, notamment dans les zones d'activités historiquement développées autour des muscles ferroviaires (par exemples : Seine Sud, Pantin, Chelles Vaires-sur-Marne...). Sur ces zones d'activités sont souvent encore présentes des activités traditionnellement utilisatrices du mode ferroviaire (BTP et matériaux de construction, recyclage, logistique de boissons...).

Ces zones peuvent faire l'objet et/ou font l'objet de projets et de réflexions en lien avec les activités traditionnellement utilisatrices du mode ferroviaire précitées, et en lien avec la structuration de filière comme l'économie circulaire en partie tirée par les besoins du Grand Paris (besoins liés aux travaux d'aménagement du métro Grand Paris Express, aux chantiers de rénovation urbaine, et à la gestion des déblais – remblais générés par ces chantiers).

Ces zones sont également des sites potentiels pour le développement de pratiques innovantes de logistique urbaine : innovation architecturale et d'exploitation avec le concept d'« Hôtel Logistique ».

Les réflexions sont menées aujourd'hui sur les sites localisées le plus près de Paris (Halle Gabriel Lamé, secteur La Chapelle, secteur Poniatowski...), mais à horizon 10 ans la saturation des sites embranchés de petite couronne pourrait amener des réflexions sur des sites plus éloignés (entre l'A86 et l'A104) comme Chelles – Vaires sur Marne par exemple.

La préservation du foncier embranché est donc essentielle par anticipation de ces futurs besoins.



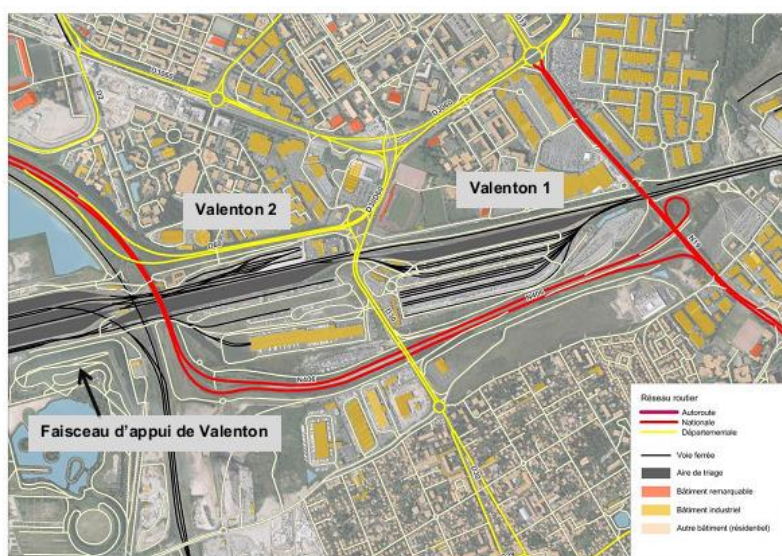
4.1. Les chantiers de transport combiné rail-route sur l'axe Seine

4.1.1. Valenton

La plate-forme de Valenton est propriété de Réseau Ferré de France. C'est le principal terminal de transport combiné en France (en volumétrie).

Valenton comporte 2 terminaux de transport combiné :

- Le terminal de Valenton 1 est composé de 5 cours de manutention comptant 13 voies ferrées pour un linéaire total de 6260 mètres. La longueur des voies n'excède pas 500 mètres. La manutention est faite par autogrues sur les cours 1 et 2 et par portiques sur les cours 3, 4 et 5.
- Le terminal de Valenton 2, de création plus récente (2006), comporte une cour de 3 voies ferrées de 560 mètres. La manutention y est assurée par 2 portiques sur rail. Le linéaire total des voies ferrées atteint donc 7 940 mètres.

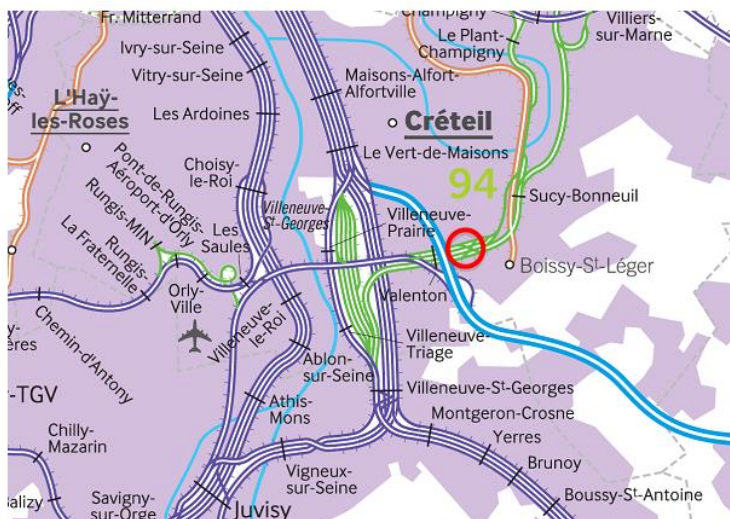


Source : Vision prospective du développement du transport combiné en Ile de France, DREAL, 2014

Sans être problématique, la question des accès routiers nécessiterait néanmoins une amélioration substantielle :

- Les accès au site se font par la RD 101 selon une logique circulaire, les entrées se faisant par Valenton 2 et les sorties par Valenton 1. Les entrées et sorties ne sont pas protégées par des feux de circulation (c'est un choix volontaire au moment de la construction du site),
- Le passage entre Valenton 1 et Valenton 2 s'effectue par une voie routière interne passant sous la RD 101. La faible largeur de cette voie routière impose un alternat réglé par feux de signalisation,
- L'état de la voirie souffre d'une insuffisance d'entretien sur Valenton 1. L'état de la voirie interne est bon sur Valenton 2.

La réception/expédition des trains se fait sur les voies de la grande ceinture depuis les faisceaux de Valenton dotés de voies de 800 ml, à proximité immédiate à l'ouest du site. Le transfert entre ces faisceaux et les voies des terminaux de Valenton 1 et 2 est maintenant réalisé dans des conditions satisfaisantes. L'intervention des EF, initialement quelque peu erratique, est aujourd'hui coordonnée pour une plus grande efficacité.



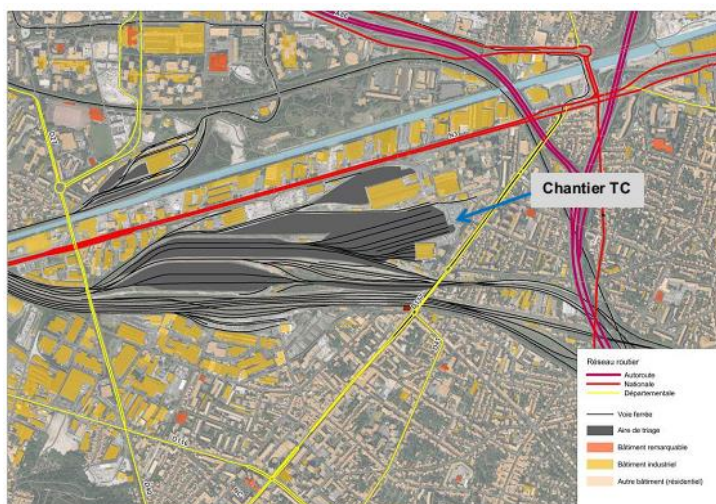
Les opérateurs de transport combiné présents sont T3M, NAVILAND CARGO, NOVATRANS et FROIDCOMBI.

Trois entreprises ferroviaires acheminent les navettes de transport combiné sur Valenton : Euro Cargo Rail, VFLI et NAVILAND CARGO.

Les manutentionnaires sont NOVATRANS et DECOR.

4.1.2. Noisy le Sec

Le terminal occupe une superficie égale à 70 000 m². Il y a 4 cours de manutention avec 10 voies ferrées courtes (de 315 à 400 mètres), soit un linéaire total des voies ferrées de 3 605 mètres.



Source : Vision prospective du développement du transport combiné en Ile de France, DREAL, 2014

La manutention est faite par portiques sur rail. Noisy-le-Sec ne peut utiliser d'autogrues, en raison de la géologie du site.

Le terminal a un débouché direct sur la RN 3, et la voirie interne du site est en bon état.

Les trains sont acheminés par la grande ceinture, à proximité, puis leur réception/expédition est faite sur les voies du faisceau de Noisy dit « faisceau CMT ». Le transfert est ensuite facile entre ce faisceau et les voies du terminal.



Le trafic actuel est de 3 navettes aller-retour quotidiennes. Les opérateurs de transport combiné sont NOVATRANS et TRANSFESA, le manutentionnaire des trains étant NOVATRANS. L'entreprise ferroviaire présente sur le site est Fret SNCF.

4.1.3. Gennevilliers

Voir Item : 3.4.6. Port de Gennevilliers

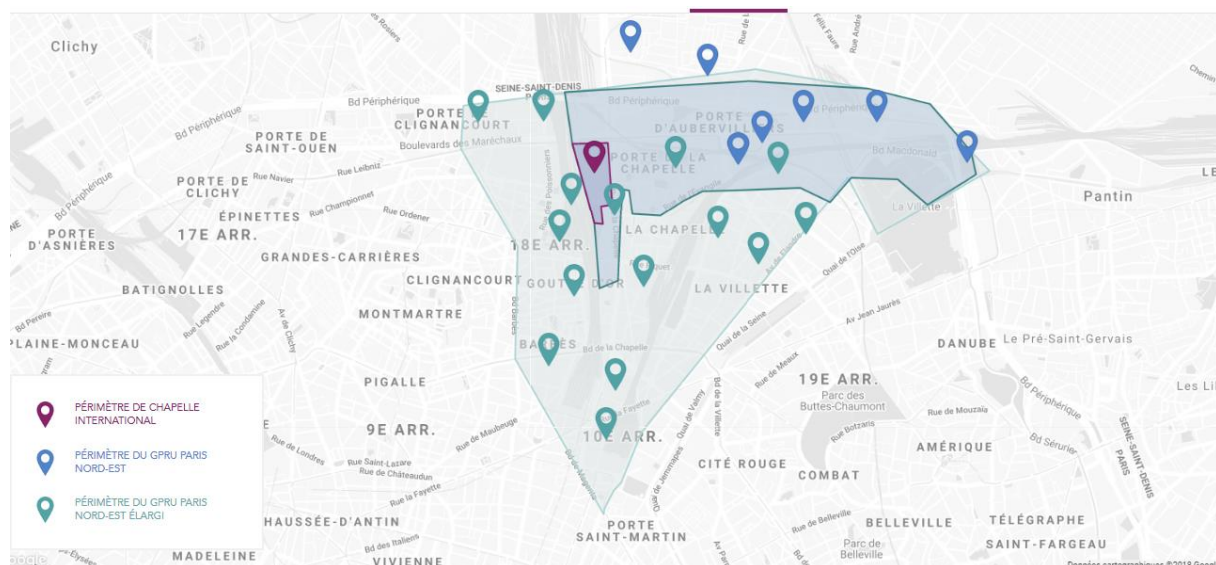
4.1.4. Bonneuil sur Marne

Voir Item : 3.4.8. Port de Bonneuil sur Marne

4.2. Chapelle international

Le Grand Projet de Renouveau Urbain de Paris Nord-Est (GPRU Paris Nord-Est) est un projet d'aménagement lancé en 2002 et qui a pour objectif fondamental le désenclavement des quartiers du nord-est parisien, morcelés par le passage des infrastructures lourdes. Constitué de 11 secteurs, dont Chapelle International, le projet a été étendu en 2013, afin d'intégrer les quartiers avoisinants et les faisceaux ferrés Est et Nord, jusqu'à leurs gares respectives.

Desservi par le tramway T3 et à proximité immédiate du boulevard périphérique et de l'A1, un nouveau quartier est donc en cours d'aménagement avec une composante logistique très forte. A terme, ce nouveau quartier accueillera 3 000 habitants et 1 500 salariés.

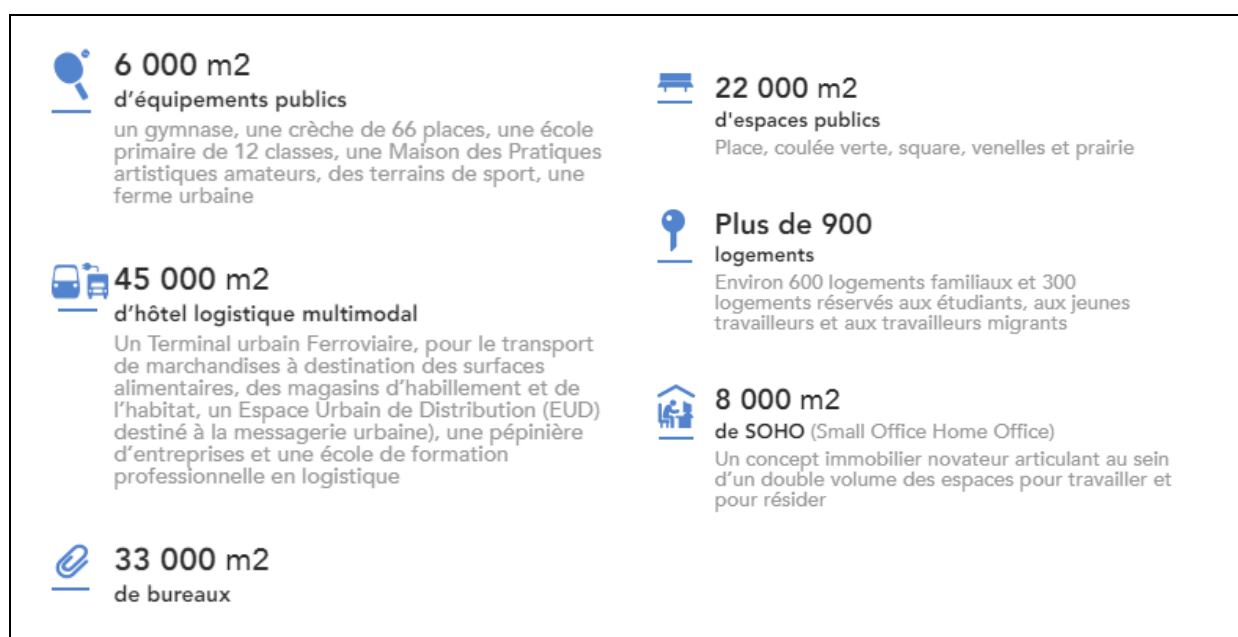


Source : www.chapelleinternational.sncf.com

Le projet Chapelle international se développe sur un ancien site ferroviaire de six hectares, entre le boulevard Ney et le rond-point de la Chapelle, le long du faisceau ferré Paris Nord. La programmation du site comprend :

- L'implantation d'un hôtel logistique de 400 mètres de long, au bord de la voie ferrée ;
- La structuration du quartier en deux « villes » : l'une basse, à hauteur de l'hôtel, animée par différentes activités et services urbains ; l'autre haute, au-dessus de l'hôtel logistique, dédiée à la vie résidentielle. Plus de 900 logements au total sont ainsi construits, dont 45% sociaux, 45% à loyer libre et 10% à loyer intermédiaire.

La programmation globale du site Chapelle Internationale



Source : www.chapelleinternational.sncf.com

Les acteurs du projet sont :

- L'aménageur « Espaces ferroviaires » : propriétaire des 7 ha de Chapelle International, SNCF a missionné sa filiale immobilière « Espaces Ferroviaires » pour son aménagement. Depuis janvier 2015, cette filiale fait partie de SNCF Immobilier, branche créée pour gérer et optimiser le patrimoine SNCF.
- La Ville de Paris : La Ville de Paris porte le projet, elle vérifie la conformité avec les équilibres programmatiques définis par la municipalité et veille au respect des grandes orientations urbaines fixées par le GPRU de Paris Nord-Est. Enfin, elle est le garant de la concertation.
- Les habitants : les riverains sont associés à la réalisation du projet depuis 2009, avec des comités de suivi (instance dédiée avec des représentants d'associations, de conseils quartier). Parallèlement, Espaces Ferroviaires a intégré des représentants d'habitants aux ateliers de conception et aux différents jurys de sélection des architectes.
- SOGARIS : investisseur de l'hôtel logistique. Sogaris développe dans le 18^e arrondissement de Paris le projet d'hôtel logistique : une programmation mixte logistique / bureaux / équipements de 45 000 m².

Programmation de l'hôtel logistique

45 000 m²

1 Terminal urbain Ferroviaire, pour le transport de marchandises à destination des surfaces alimentaires, des magasins d'habillement et de l'habitat

1 Espace Urbain de Distribution (EUD) destiné à la messagerie urbaine)

1 pépinière d'entreprises

1 école de formation professionnelle en logistique

Opérateur : SOGARIS

Architecte : SAGL Architectes associés

Démarrage des travaux : septembre 2015

Livraison : 2017

(Source : www.chapelleinternational.sncf.com)

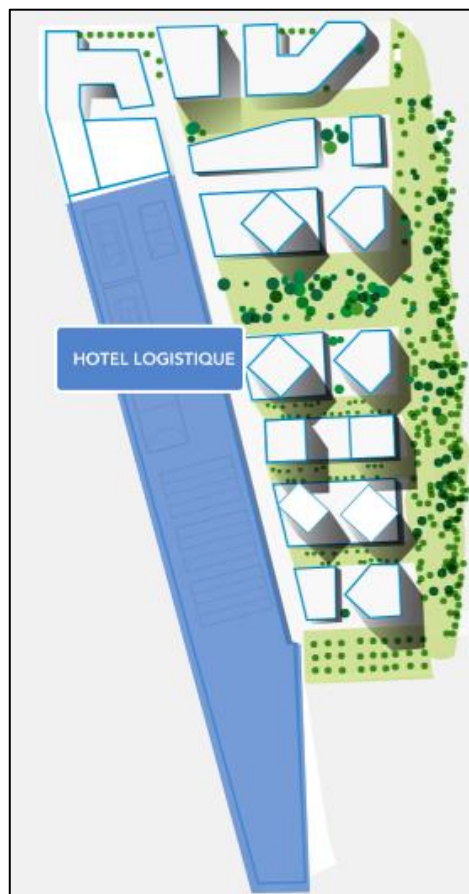
Cette opération repose sur trois approches innovantes :

- La multimodalité avec un Terminal Ferroviaire Urbain de 400 mètres de long pour acheminer des marchandises dans Paris grâce à une navette ferroviaire.
- Une programmation mixte qui va faire cohabiter dans un même bâtiment des activités logistiques, du tertiaire, des écoles professionnelles, un Data Center et des équipements publics.
- Une insertion urbaine exemplaire grâce à la qualité de l'architecture du bâtiment qui respecte les normes HQE et propose une toiture dédiée en partie à l'agriculture urbaine.

Cet hôtel logistique, développé pour un coût global de 80 millions d'euros, a donc pour objectif d'accueillir des conteneurs et/ou caisses mobiles en provenance des deux plates-formes logistiques multimodales de Dourges (Pas-de-Calais) et Bruyères-sur-Oise (Val d'Oise), et acheminés via une navette ferroviaire d'une capacité de 60 caisses. Ces marchandises seront ensuite livrées dans la ville par des véhicules roulant au biogaz. Les capacités de l'hôtel logistique sont de quatre navettes ferroviaires / jour à terme.

Ce projet signe le grand retour de la logistique dans la capitale. « *Plusieurs paramètres favorisent ce phénomène : la montée du e-commerce qui augmente les flux urbains, et l'évolution réglementaire qui tend à faire disparaître le transport poids lourd en ville et pose la question du dernier kilomètre* », explique Jonathan Sebbane, directeur général de Sogaris. L'idée étant d'implanter le dernier maillon de la chaîne au plus proche du consommateur.

A ce jour, l'hôtel logistique n'est pas exploité dans sa partie logistique ferroviaire, et la recherche d'un opérateur ferroviaire est encore en cours.



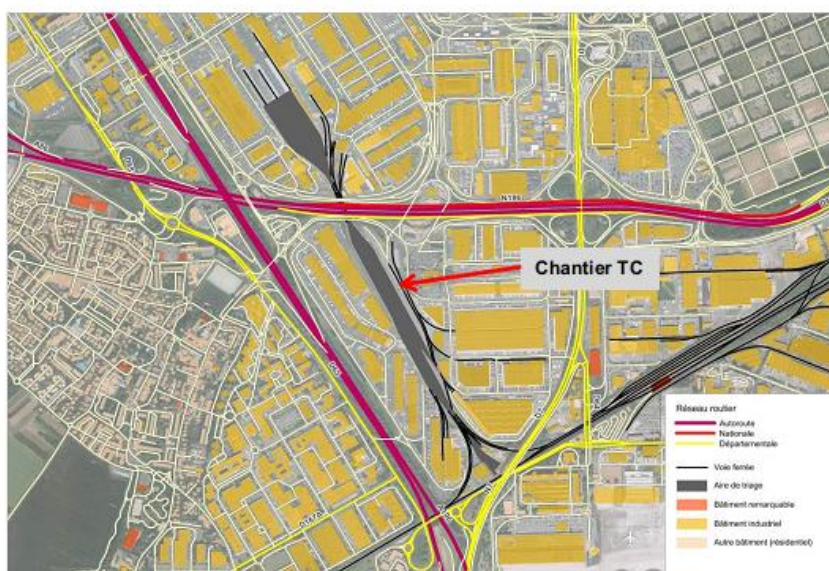
4.3. Rungis

Ce terminal de transport combiné rail-route est implanté sur le marché d'intérêt national de Rungis, géré par la SEMMARIS. La société Novatrans y a traité longtemps un trafic qui était essentiellement, mais pas uniquement, destiné aux entreprises installées sur le MIN. Le terminal de Rungis a cessé son activité en 2009. Les trains qui étaient traités ont alors été transférés sur Valenton.

La plate-forme ferroviaire, d'une surface totale de 22 800 m², comprend une cour de manutention avec 3 voies ferrées de 400 mètres chacune. Ces voies sont reliées à leurs 2 extrémités au réseau ferré interne de SEMMARIS.

La manutention y était réalisée par 2 portiques sur rail, démontés depuis que Novatrans a abandonné l'exploitation du site. Sur le côté extérieur du terminal se trouve une petite cour avec 2 voies de 127 mètres desservie à l'époque par un portique sur rail.

Le linéaire de voies ferrées atteint donc 1200 mètres sur la cour principale et 254 mètres sur la cour secondaire, soit un total de 1 454 mètres.



Source : Vision prospective du développement du transport combiné en Ile de France, DREAL, 2014

Les entrées et sorties routières sont effectuées par un accès direct sur un anneau routier permettant d'emprunter l'autoroute A86 dans les 2 sens de circulation. Par ailleurs, la voirie interne du site, de même que la surface de ses cours, sont restées en excellent état.

L'accès aux voies ferroviaires de SEMMARIS se fait depuis la grande ceinture, dans les 2 sens de circulation.



L'importance du réseau ferré de SEMMARIS permet d'envisager une exploitation en mode dynamique, sous réserve de disposer d'une maintenance adaptée, ce qui permettrait un trafic maximum de 2 AR/jour. Le terminal peut être réactivé à une échéance de court terme, avec une maintenance par autogrues.

Ainsi, le Marché d'Intérêt National de Rungis dispose d'une gare fret qui a bénéficié d'investissements notables ; la plate-forme est par ailleurs dotée de faisceau ferroviaire et comportait autrefois un chantier de transport combiné rail-route. L'ensemble de ces installations est porteur d'opportunités pour :

- Des solutions ferroviaires conventionnelles et / ou de transport combiné classique,
- d'aménagement d'un terminal Autoroute ferroviaire
- De TGV Fret si des innovations sont mises en places pour le transport de produits frais.

5. Les sites « réinventer »

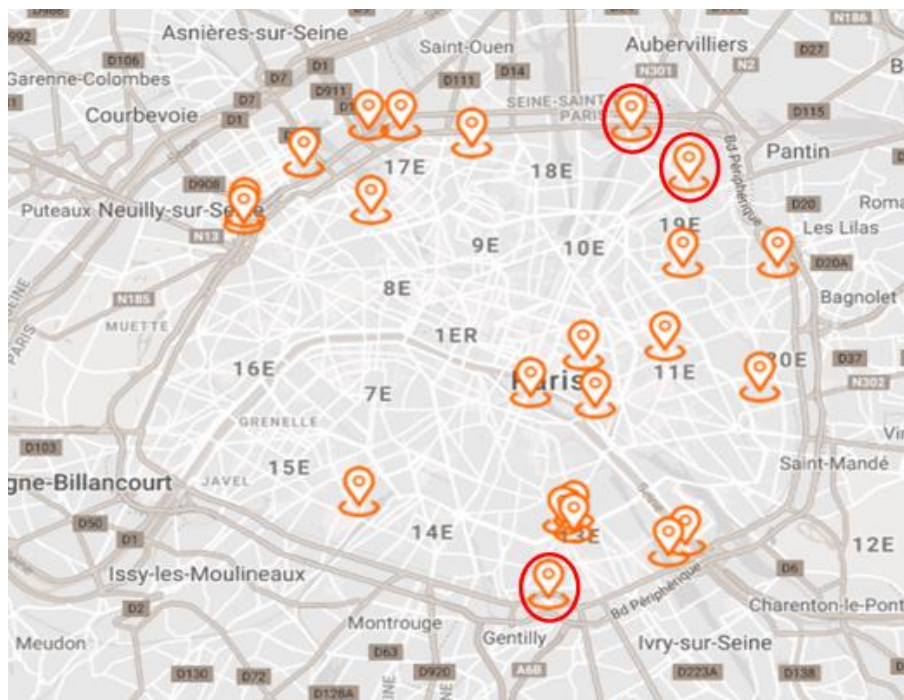
La démarche « Réinventer Paris » s’est réalisée en deux vagues :

- une vague « Réinventer Paris I » avec des lauréats,
- une vague en cours donc pour laquelle les projets ne sont pas connus - « Réinventer Paris II ».

Les sites sont rarement embranchés ou mouillés. Ils concernent d’ailleurs également rarement la logistique, mais certains projets présentent des potentiels pour accueillir des expériences innovantes de logistique urbaine.

5.1. Les sites « Réinventer Paris I »

La démarche « Réinventer Paris I » couvrait 23 sites, localisés dans la carte ci-dessous :



Quatre lauréats intègrent une thématique logistique urbaine :

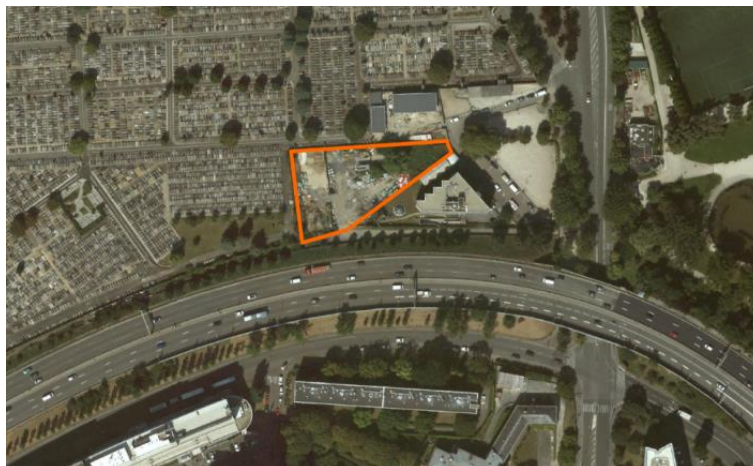
- Le site de la **Poterne des Peupliers**, projet « NODE » qui intègre le bureau d’études Interface.
- Le site **Ourcq-Jaurès**, projet « La ferme du rail », qui intègre un acteur qui développerait un marché alimentaire flottant²
- Le site **Evangile**, projet « L’îlot Fertile » qui intègre GEODIS au titre de la logistique urbaine.

A proprement parlé, aucun de ces projets n’intègrent l’utilisation du transport ferroviaire ou du transport fluvial (hors marché flottant mais qui n’est pas mis en avant dans la communication que le Lauréat a fait sur son projet).

5.1.1. Poterne des Peupliers – Projet NODE

Le projet concerne une parcelle de 2 272 m². Le projet, qui comporte un funérarium et une plateforme de logistique urbaine, couvrira 6 570 m².

² Ce projet n’est pas décrit car nous ne disposons pas d’informations précises sur le marché flottant



Rue Sainte Hélène – Paris 13

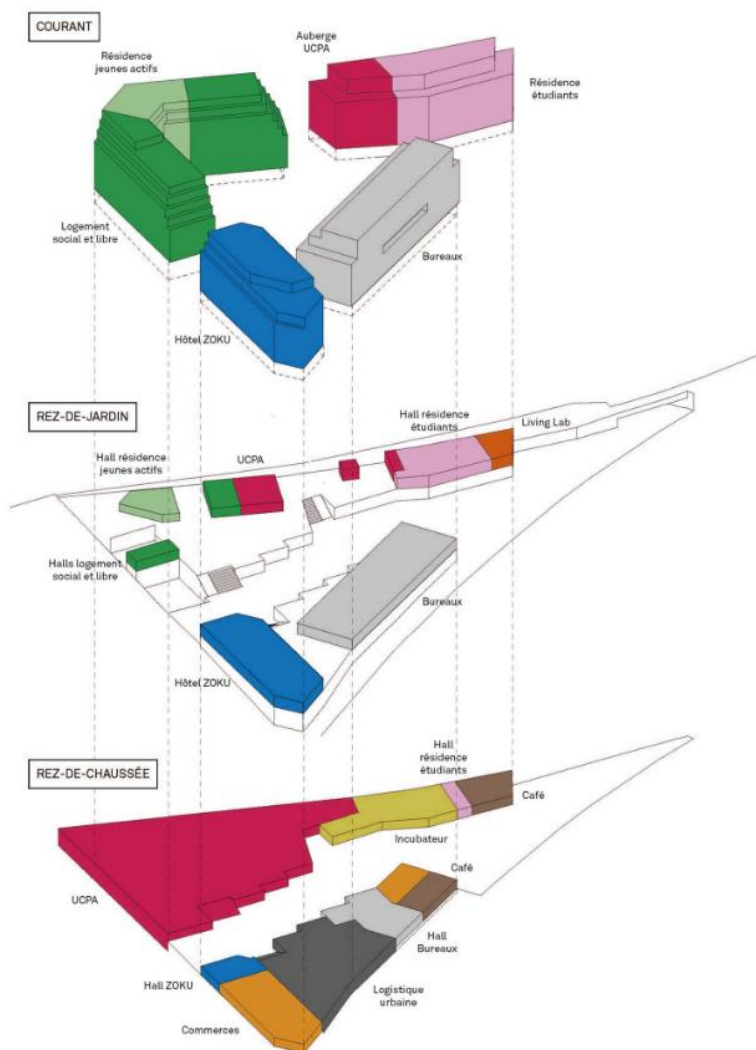
5.1.2. Evangile – Projet L'Îlot fertile

Le secteur du Triangle Évangile, d'une superficie de 1 ha environ, est situé au Sud des anciens entrepôts Macdonald et au Nord-Est de la future gare du RER Éole Rosa Parks. Ce terrain s'inscrit dans le contexte de Paris Nord Est, plus grande opération d'aménagement du moment à Paris (200 hectares).

L'Îlot fertile prévoit une surface dédiée à la logistique urbaine sur un site qui comportera du logement social, une résidence UCPA, un hôtel, des bureaux et un incubateur.



198 rue d'Aubervilliers – Paris 19



Source : Le Moniteur

5.2. Les sites « Réinventer Paris II »

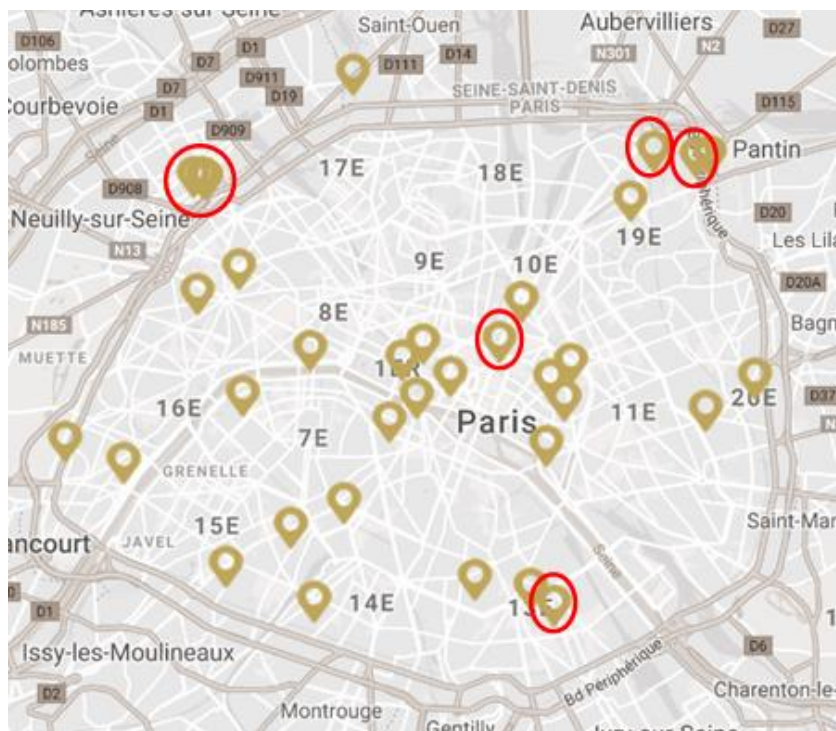
L'appel à projets couvre 34 sites, localisés dans la carte ci-dessous. L'appel est encore ouvert donc pas de lauréat. Certains sites ont une vocation affirmée mais d'autres ont une vocation libre fonction des projets qui seront proposés. Il est donc difficile d'identifier les sites qui hébergeront, au final, une activité logistique.

Aucun de ces sites ne prévoit l'usage du ferroviaire ou du fluvial (ni même ne peut le prévoir compte tenu du positionnement géographique).

Sur six sites, la logistique urbaine est fléchée dès l'appel à projets :

- Stations Champerret Extérieur et Intérieur (2)
- Gare des Gobelins
- Parc de stationnement du Grenier Saint-Lazare
- Abattoirs de la Villette
- Parc de stationnement Ardennes.

Localisation des sites « Réinventer Paris II »



5.2.1. Station Champerret Intérieur et Extérieur

Le site est situé Porte de Champerret. Il présente une surface d'environ 2 220 m² en souterrain. Ancienne station-service, ce site bénéficie d'un double accès, par le boulevard de l'Yser et depuis le boulevard périphérique intérieur. Un site équivalent mais côté périphérique extérieur figure également dans l'appel à projets et permettrait de développer un projet de part et d'autre du périphérique. La logistique urbaine est indiquée au titre des pistes possible.



5.2.2. Gare des Gobelins

La Gare des Gobelins, 103 rue de Tolbiac (XIII^{ème} arrondissement), est propriété de la SNCF. Dans le cadre de l'opération de rénovation urbaine de "l'îlot des Gobelins", menée dans les années 1970, elle a été reconstruite sous la dalle des Olympiades. La superficie est d'environ 2,5 hectares.



Dans le cadre de l'appel à projet, SNCF Réseau propose ce site ferroviaire d'environ 70 000 m² bâti et de 8 000 m² de foncier libre.

La nature et la surface importante du site offre un potentiel d'innovation notamment en termes d'usages dans un secteur économiquement, socialement et culturellement très dynamique. Ce site est aujourd'hui dédié à l'activité de stockage logistique et accueille une majorité d'entreprises de commerces asiatiques en gros et demi-gros orientés autour du négoce de denrées alimentaires et d'articles de restauration. 58 occupants détiennent une Convention d'Occupation Temporaire (COT) consentie par SNCF Réseau, dont l'existence et l'échéance pourront être modulées en fonction du projet du lauréat. Le trafic de 650 à 850 véhicules jour (20% VL et 80% PL) témoigne d'une activité dense dans les emprises SNCF.



5.2.3. Parc de stationnement grenier Saint Lazare

Ce site est un ancien parc de stationnement automatisé, propriété de la Ville de Paris, d'une surface de 2 200 m² sur 6 niveaux en sous-sol (emprise au sol d'environ 360 m²). Les usages futurs envisagés sont ainsi décrits :

- lieu de stockage destiné préférentiellement aux habitants riverains (de type garde-meubles) et aux activités limitrophes (de type stockage de cafés restaurants)
- ou espace de logistique urbaine,
- voire en lieu de vie nocturne.



24 rue du Grenier Saint Lazare – Paris 03

Aujourd'hui c'est un parc de stationnement automatisé vide mais « statutairement » réservé à du stationnement résidentiel, sous formes d'amodiations ou de locations. Les places sont réparties sur six niveaux de sous-sols accessibles par une cabine disposée en superstructure et située sur le terre-plein central. L'occupation actuelle est gérée par la Compagnie des Parcs Automatiques (Groupe Indigo, anciennement Vinci Park). Le contrat prévoit que la Ville de Paris puisse mettre fin à la concession par anticipation. Les anciens abonnés du parc de stationnement, ayant été découragés par les dysfonctionnements réguliers de l'ascenseur à véhicules ont été relogés pour certains dans un parc de stationnement voisin n'appartenant pas à la Ville de Paris. La société Indigo qui a procédé au rachat des amodiations en 2012, ne déclare plus aucun abonnés depuis 2014 et indique aujourd'hui n'être plus en mesure d'attirer une nouvelle clientèle.

La transformation de ce parc en lieu de self stockage (type garde-meubles) a été envisagée. Celle-ci nécessiterait des travaux de mise aux normes (cage d'escalier à créer avec monte-charge) et de réalisation de planchers métalliques.

5.2.4. Abattoirs de la Villette

Il s'agit d'un espace insolite car accessible à ce jour par une trappe sur le trottoir : ce sont les anciens accès aux abattoirs de la Villette. Le site présente une emprise d'environ 800 m² et de 4 m de haut, il est situé sous le domaine public. Les usages prévus dans le cadre de l'appel à projet sont décrits ainsi « réutilisation possible en espace de logistique urbaine ou en lieu de vie nocturne ».

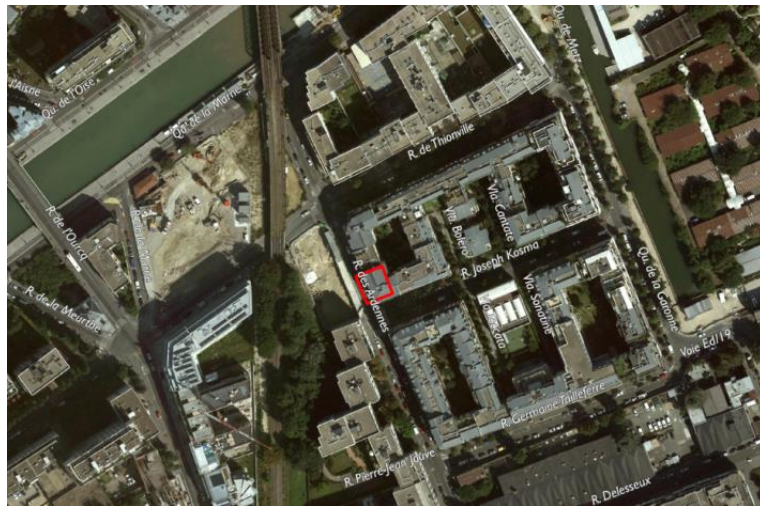


232 AVENUE Jean Jaurès - Paris 19



5.2.5. Parc de stationnement Ardennes

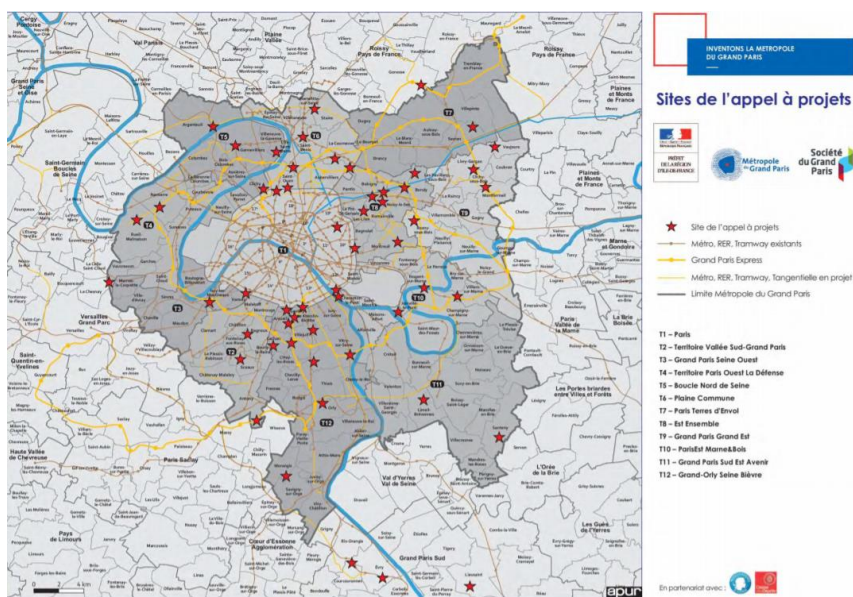
Le site est un parking souterrain de 68 places réparties sur trois niveaux de sous-sol et situé dans le bassin de la Villette, à proximité du canal de l'Ourcq. La surface totale est d'environ 2 000 m². Le site n'est actuellement pas occupé.



34 rue de Thionville - Paris 19

5.3. Les sites « Réinventer la Métropole du Grand Paris »

55 sites figurent dans l'appel à projets :



Des sites avaient été fléchés dans l'appel à projets comme pouvant / devant accueillir de la logistique, mais le dossier des lauréats ne communique pas sur la vocation logistique du site :

- **Antony** pour lequel était indiqué « Innovation dans la mixité fonctionnelle au sein d'un bâtiment, foisonnement de l'offre de stationnement et de la logistique urbaine en soulagement du centre-ville antonien ».

L'équipe lauréate est pilotée par Linkcity pour un projet sur 62 250 m² comportant des logements, des commerces, un hôtel quatre étoiles, des commerces, un campus dédié à l'innovation (bureaux, incubateur, showroom, fab-lab...), une crèche et une maison de santé.

La logistique urbaine n'apparaît pas dans la communication sur le succès du projet Linkcity.

- **Arcueil le Coteau – Ecotone**

Le mandataire du groupement est la Compagnie de Phalsbourg. L'équipe intègre l'entreprise Oxipio qui est une start-up logistique³. Le site est situé à proximité de la future gare du Grand Paris Express sur la ligne 14 Sud, au croisement de l'A6a et de l'A6b.

La compagnie de Phalsbourg développera un pôle d'excellence autour du biomimétisme, procédé d'innovation qui consiste à rechercher des solutions soutenables produites par la nature. Le programme s'étendra sur 81 870 m² de plancher, et comprendra des surfaces d'activités ainsi que des espaces de coworking, des restaurants, des commerces, un hôtel, une résidence pour chercheurs et jeunes actifs et une crèche.

La logistique n'était pas particulièrement ciblée dans l'appel à projets.

- **Bobigny – Ecoparc Ouest**

Le site concerné par l'appel à projets est la partie ouest de l'Ecoparc de la ZAC Ecocité, vaste opération d'aménagement visant à revaloriser le secteur du canal de l'Ourcq et de l'ex RN-3 et à le transformer en un quartier urbain mixte.

Le projet d'Ecoparc porte l'ambition de permettre le maintien du tissu industriel et artisanal existant, et l'implantation de nouvelles activités économiques. Il s'agit de reconnecter le canal à la ville, de créer de nouveaux services en pointe sur les usages de demain, de donner au territoire une nouvelle identité.

L'appel à projet indiquait comme pistes d'innovation :

- « Utilisation économe des espaces, mutualisation et mixité des usages.
- Production de locaux d'activité à prix maîtrisés.
- Développement d'une nouvelle offre de services en lien avec le canal, répondant aux enjeux de la transition écologique pour les activités industrielles et artisanales (écoconstruction, logistique urbaine, déchetterie fluviale, agriculture urbaine...) ».

L'équipe lauréate est pilotée par le groupe Pichet. Le bâtiment accueillera des locaux dédiés au relogement d'une entreprise du territoire, une activité de coworking, des espaces de bureaux et de fab-lab et un « village d'artisans ». La programmation met l'accent sur l'économie circulaire et le réemploi. Veolia exploitera un centre de services conçu pour la gestion des déchets par voie fluviale, via le Canal de l'Ourcq. La surface à construire est d'environ 22 000 m², dont :

- environ 10 000 m² dédiés aux activités industrielles,
- environ 12 000 m² dédiés aux activités tertiaires (bureaux et coworking).

Les études seront menées en 2018 pour des travaux prévus sur 2019-2020.

³ Oxipio propose des solutions "éconologiques" (économiques et écologiques) de logistique urbaine ; en l'espèce deux services : la réserve déportée et la distribution urbaine.

- **Vaucresson - terrain Yves du Manoir**

Ce site est une ancienne propriété de l'industriel Marcel Boussac, et pour sa partie nord des anciens Haras de Jardy. D'une surface de 12 000 m², à proximité immédiate des accès aux autoroutes A13 et A86, le site (en pleine forêt) offre un potentiel intéressant d'urbanisation.

La Ville de Vaucresson a d'ores et déjà engagé une dynamique avec l'aménagement paysager des voies bordant les terrains. Elle mise sur l'innovation sous toutes ses formes pour développer ce site.



Le mandataire du projet, ADIM Paris Ile-de-France, accompagné de CoBe, (spécialiste de l'architecture, de l'urbanisme et du paysagisme), propose un programme réunissant des logements, une activité d'agroforesterie (exploitation associant des plantations d'arbres dans des cultures ou des pâturages), la relocalisation des activités de centre-ville.

Le programme s'étend sur 10 461 m² et englobe également des logements répartis dans 5 ilots. Il se distingue par une volonté d'expérimenter de nouvelles solutions telles que la récupération et l'utilisation de l'énergie fatale du tunnel de l'A86.

L'équipe intègre Blue Distrib qui est une start-up spécialisée dans la logistique urbaine du dernier km (distribution via un réseau de consignes).

Sur trois sites le « concours est encore ouvert ». Un seul de ces sites est clairement ciblé pour de la logistique urbaine : le site dit « Hôtel logistique de Bercy Charenton ».

- **Charenton - Quartier Bercy**

Juste en face du site « Hôtel logistique de Bercy Charenton » (également appelé Poniatowski), il existe un autre projet : « quartier Bercy à Charenton ». Ce site n'est pas ciblé logistique urbaine mais il est indiqué que les deux sites se faisant face des synergies pourraient être possible.

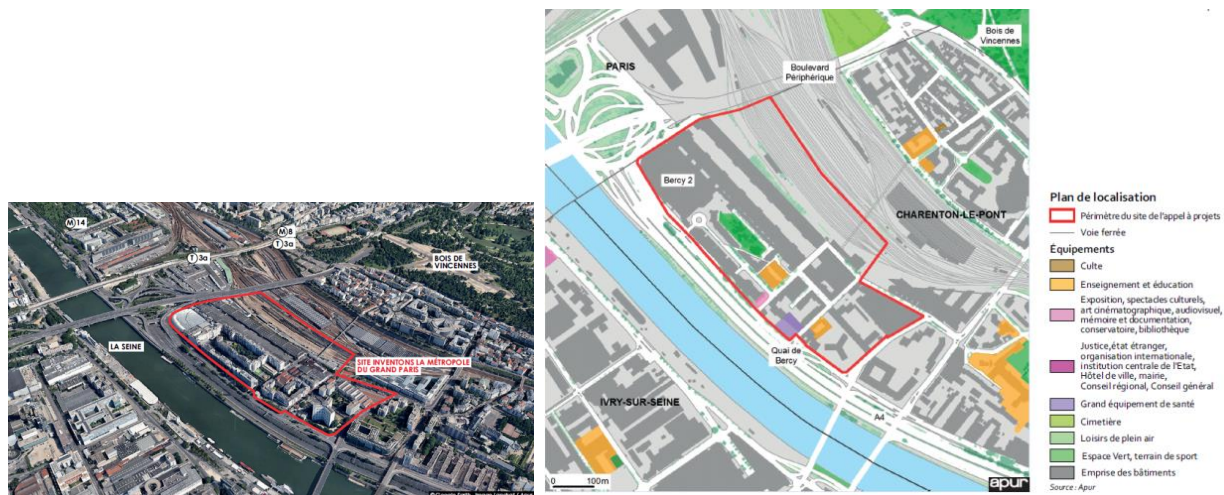
Sur ce site situé sur la commune de Charenton le Pont, sont encore en course :

- Le projet « Charenton Paris d'Avenir » avec Carrefour Bercy 2, porté par Bouygues
- Le projet « Charenton - Bercy Opening up the smart city » porté par Altarea Cogedim,
- Le projet « Métamorphoses » de Nexity,
- Le projet « Métropole X3 » porté par Atenor.

Le contenu de ces projets n'est pas public.

Le site s'inscrit dans le grand projet de Bercy– Charenton qui a pour objectif de reconstituer des continuités urbaines entre Paris et Charenton par le prolongement de plusieurs voies publiques et la transformation des grandes enclaves d'entrepôt. Entre la Seine et le plateau des voies ferrées, le site est aujourd'hui voué aux activités économiques et commerciales, juste à côté de l'échangeur de Bercy entre boulevard périphérique et autoroute A4.

La logistique n'est pas prévue mais le site serait situé en face de l'hôtel logistique de Bercy (Poniatowski).



5.3.1. Hôtel logistique Paris Charenton

Plusieurs équipes étaient en concurrence :

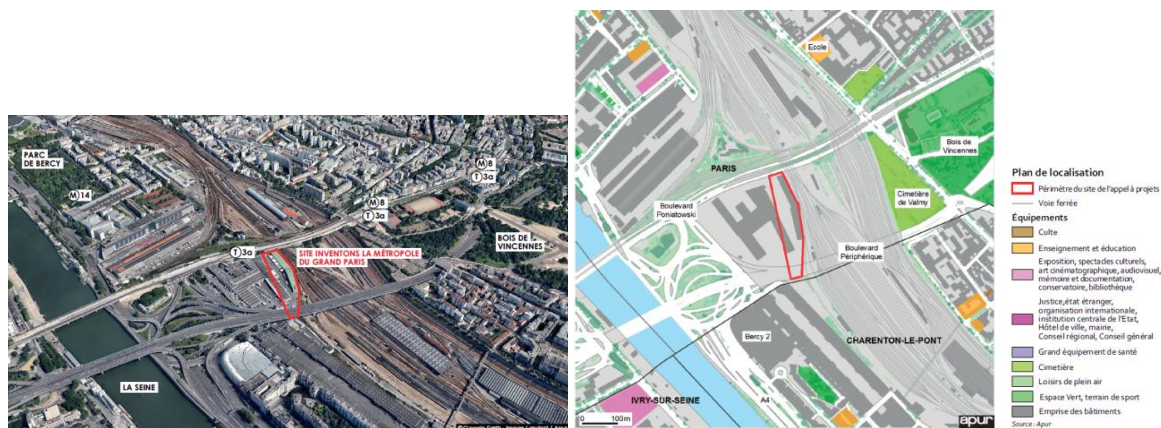
- Projet « Créatif des Changeurs », piloté par SOGARIS. L'équipe intègre également la SEMMARIS gestionnaire du MIN de Rungis et les acteurs : groupe la Poste, ECOLOTRANS (transporteur), EURORAIL (partenaire de Sogaris sur Chapelle International), PARIS&CO (spécialiste du déploiement de plateformes et incubateurs logistique et mobilité), XYT (mobilité et conciergerie).
- Projet « EcoLogis » porté par QUARTUS et dont l'équipe intègre notamment LES ALCHEMISTES (collecte et traitement bio déchets), un hôtel, un réparateur de vélos.
- Projet « PRD BERCY CHARENTON » piloté par PRD intégrant outre des spécialistes de l'hôtellerie, A.26 ARCHITECTURES (architecte, programme logistique), EFFICACITY (appui conception "TramFret"), BIKE SOLUTIONS (conception-réalisation d'espaces VTT + pumptrack, espace skate + trottinette + roller).

Le projet « Créatif des Changeurs » piloté par SOGARIS a été désigné lauréat.

Le site se situe dans le périmètre de la ZAC Bercy Charenton, à proximité du périphérique et de l'autoroute A4. Il est occupé par des activités logistiques Route - Route (Geodis). Il est bordé au nord par le boulevard Poniatowski et le Tramway T3, à l'ouest par l'échangeur routier de Bercy, au sud par la rue Escoffier sous le périphérique, et à l'est par les voies ferrées des gares de Lyon et de Bercy.

La Ville de Paris a engagé depuis septembre 2010 des études sur le secteur Bercy Charenton qui ont abouti à la production d'un premier plan guide en 2013. Les enjeux d'aménagement du projet de ZAC sont de créer un quartier rétablissant la continuité urbaine entre Paris et Charenton-le-Pont d'une part et avec le reste du 12e d'autre part, intégrant les composantes du tissu urbain mixte et compatible avec les activités de logistique urbaine.

La surface constructible est de 35 000 à 40 000 m² dont environ 17 000 m² pour l'hôtel logistique multimodal. La proximité du T3 ouvre des possibilités de multimodalité fer – tram - route.



5.3.2. Saint Denis Secteur Pleyel

Le site proposé est une bande de terrain de près de 4 ha, située le long du faisceau ferroviaire Nord-Europe, de part et d'autre de la gare Grand Paris Express de Saint-Denis Pleyel.

Positionné à une des entrées de la zone dense de la métropole, ce site jouit d'une visibilité exceptionnelle depuis le faisceau ferroviaire et depuis l'autoroute A 86 qui le surplombe. De plus, il se trouve au cœur de la candidature pour les Jeux Olympiques de 2024. Dès 2023, il deviendra un hub majeur à l'échelle de la métropole, grâce à la gare Saint-Denis Pleyel, nœud de correspondance unique entre les lignes 14, 15, 16 et 17 du Grand Paris Express, la ligne 13 du métro parisien et les lignes D et H du réseau Transilien.

Le site est actuellement occupé par des entrepôts et quelques bureaux d'accompagnement, voiries, parking à démolir. La programmation envisagée dans le cadre de l'appel à projet portait sur « des Bureaux, logements, locaux d'activités ».

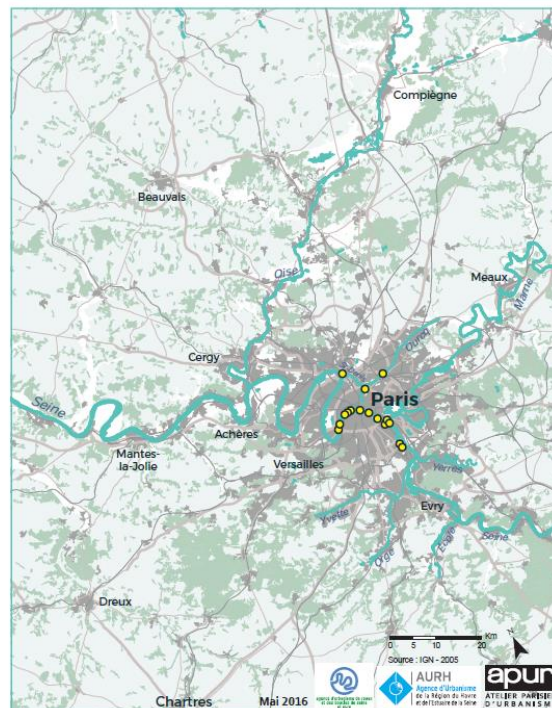
L'équipe lauréate est celle du projet Lumières Pleyel auquel appartient Sogaris.

Le projet entend faire de Pleyel une porte d'entrée du Grand Paris : il sera composé d'un ensemble mixte de plus de 176 000 m², comprenant bureaux, logements, hôtel, résidence étudiante, commerces et équipements culturels et sportifs. Son bâtiment phare bénéficiera d'une architecture inédite sous forme d'immeuble-pont qui franchira le faisceau ferroviaire.

La livraison est envisagée entre 2023 et 2028. Le Groupe Sogaris y développera un espace de logistique urbaine d'une superficie de 6 450 m², sur lequel s'installeront une entreprise dédiée à temps plein à la logistique urbaine, et autre exploitée à temps partagé avec la RATP, ce qui constitue une innovation forte du projet. Par ailleurs, cet espace pourra utilement contribuer au dispositif logistique des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

5.4. Les sites « Réinventer la Seine »

L'appel à projet a porté sur environ 35 sites d'Ile de France et de Normandie.



Les lauréats ont été désignés ou en partie désignés en juillet 2018 mais les projets ne sont pas tous connus dans le détail.

Nous avons identifié huit sites pour lesquels la logistique était citée assez clairement ou pour lesquels elle pourrait être une piste.

Les 3 sites suivants ont une dimension logistique car sont situés sur des sites logistiques ou industriels existants. Cependant, le lauréat ne communique pas sur la dimension logistique du projet, ou n'a pas encore été désigné.

- **Activités fluviales à Choisy-le-Roi.**

Les usages futurs envisagés sont la « *création d'un site d'activités en lien avec la Seine et ses usages* ». Le projet attendu sera une reconquête de la façade fluviale, de haute qualité environnementale et architecturale, intégrée dans le milieu urbain rénové constituant une véritable fenêtre sur la Seine ». La logistique urbaine pourrait être intégrée mais la question de l'acceptabilité d'une telle activité peut être posée. Le lauréat n'est pas connu, ou n'a pas été désigné.



- **Site N.S.F. (Yainville)**

Le site, propriété de la Ville de Paris, est situé en bord de Seine, en limite de la Métropole, entre les villes de Rouen (30 km) et du Havre (60 km) et est partie intégrante d'un ensemble d'activités industrielles et artisanales. Le terrain, libre de construction, est aménageable à court terme.

L'appel à projet indique que « cette emprise de 2 hectares bénéficie d'un appontement du Grand Port maritime de Rouen sur le fleuve qui permet le développement d'une ou plusieurs activités économiques en lien avec l'exploitation du fleuve (stockage, logistique, vrac, production ou transformation), générant du trafic sur la voie d'eau et de l'activité maritime pour le GPMR, en association éventuelle avec des fonctions commerciales, artisanales et/ou industrielles ».

Le lauréat est l'architecte Anthony Ramet avec un projet Log en Seine mais pas d'information sur ce projet.

La reconversion du site industriel «NSF» a permis l'aménagement d'une plateforme de 16 500 m² dont 13 500 m² constructibles, avec une extension possible sur 8 300m² de terrain. Un quai de chargement de 85 m de long avec deux ducs d'albe à 30 m de part et d'autre de l'appontement, permet l'accueil de navires allant jusque 110m de long, représentant entre 6 000 et 7 000 tonnes en lourd et un tirant d'eau de 5.50m. Inséré dans un périmètre comprenant de nombreux donneurs d'ordres tel que Flexi France, Sanofi, Christofle, IVT Techonologies, Alfa Metal, GVG Sports, il offre des services de restauration collective et bénéficie des compétences et ressources humaines du bassin d'emploi de la métropole rouennaise.

- **Terrain sur Port 2000**

Les sites suivants sont des sites où les projets lauréats affichent une dimension logistique :

5.4.1. Port d'Alfortville

Le foncier concerné est le quai bord à voie d'eau qui entoure Chinagora.





Le projet dit « ALT-Urbaine », a été attribué à Agence 360 (agence de management de projets urbains complexes, de projets d'économie circulaire, de concertation, d'agriculture urbaine).

La réalisation du programme se découpe en plusieurs phases :

- En phase amorçage (2018-2020), le projet propose l'installation d'une plateforme côté Seine avec un espace de démonstration d'agriculture urbaine (potager et bassins d'aquaponie visibles par le public), articulé avec un restaurant grâce à l'économie circulaire : la production agricole est consommée par le restaurant. Une barge maraîchère pour un « marché sur l'eau » accoste chaque week-end.
- Dans une deuxième phase (2021-2022), le projet reçoit l'installation de 4 barges de 60x8m côté Marne, et l'installation de la base vie de chantier et d'une zone de logistique fluviale, permettant l'évacuation des matériaux des futurs chantiers voisins.
- En troisième phase, l'infrastructure flottante côté Marne est renforcée, avec une base de vie et une zone logistique permettant de recevoir des matériaux de chantier par voie fluviale.
- Après 2025, en 4e phase, le site accueille le projet définitif avec l'aménagement de la barge côté Marne avec des activités de coworking, fitness, café autour de l'escale fluviale.

5.4.2. Bâtiment K – Bobigny

Le bâtiment K est un ancien Tribunal situé dans le parc de la Bergère, le long du canal de l'Ourcq à Bobigny. La logistique n'était pas a priori exigée dans l'appel à projet.

La dimension logistique du projet a été proposée par l'équipe lauréate : Quartus, associé à l'agence d'architecture – urbanisme ANMA (agence Nicolas Michelin).

Le projet vise à créer une nouvelle polarité, en bord de canal, à forte dimension économique et récréative, à la fois connectée aux berges, au parc départemental de la Bergère et aux quartiers en cours d'aménagement de Bobigny et de Noisy-le-Sec.

Le projet comporte notamment la création d'un parvis qui articule l'ancien tribunal, conservé et réhabilité en tiers lieux culturel, un hôtel écologique, les terrasses des restaurants, les activités fluviales de transport de personnes et de petite logistique et les locaux d'activité dédiés aux PME et à l'artisanat. Un programme d'agriculture urbaine et de compostage de bio déchets est implanté à l'ouest du site en contact avec le parc.



5.4.3. Port d'Ivry plateforme multimodale

Le site est composé de l'estacade située au pied de la passerelle aux Câbles (ou passerelle d'Ivry-Charenton) d'environ 2 500 m² et le plan d'eau attenant. Anciennement utilisée par CPCU pour le dépotage de fioul pour l'alimentation de la centrale de chauffage urbain, il est situé dans la ZAC Ivry-Confluences. Haropa est propriétaire du site.

La logistique n'était pas a priori exigée dans l'appel à projet, mais l'appel à projet indiquait l'opportunité de développer des activités fluviales (barges) sur ce site. La dimension logistique du projet a été proposée par l'équipe lauréate : Paprec. Le projet consiste en un « parc urbain » en bord de Seine conciliant une activité fluviale et des loisirs. Une restauration sur l'estacade est proposée : food-truck, bar-terrasse.

Le projet développe une activité de déchetterie fluviale flottante pour le BTP, grâce à une barge aménagée amarrée à l'estacade collectant les déchets stockés dans deux alvéoles de béton, qui se trouvent également sur l'estacade. Pleines, les barges rejoignent par la Seine le centre de tri de Gennevilliers ou Villeneuve-le-Roi.

Le service fluvial proposé est une station GNV/bio GNV de petite capacité et à usage privé (destiné à la flotte de véhicules Paprec à Paris, avec l'ambition à terme de développer une station GNV pour les futurs bateaux motorisés GNV).

Sont également prévus deux bateaux de service de Fluvial Nettoyage, pour la rénovation et le pompage des huiles usagées des bateaux de la Seine. Un parcours pédagogique de sensibilisation au recyclage est accessible hors de l'exploitation.

Deux bateaux à quai proposent des services d'animation et une prestation fluviale :

- un établissement flottant de soirée pour concerts et spectacles à quai ;
- un bateau de croisière privatisable avec escale à Paris.



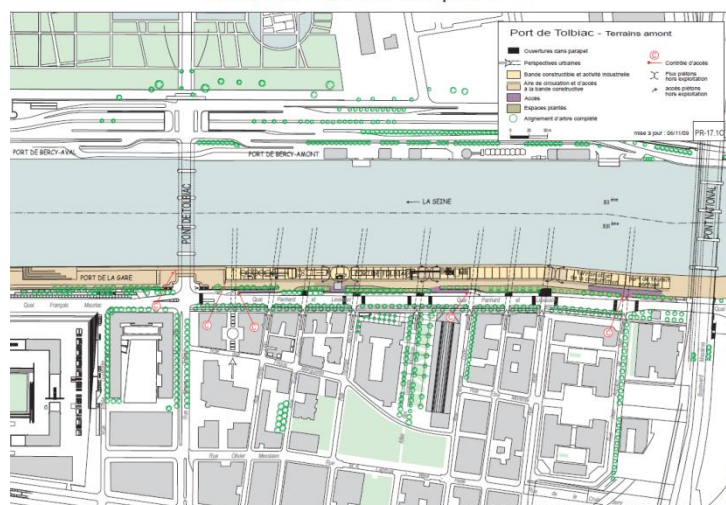
5.4.4. Port de Tolbiac

La logistique est clairement citée comme un usage futur envisagé, de même que pourraient l'être des activités industrielles.

Au cœur de la ZAC Paris Rive Gauche, dans un quartier en mutation, le port de Tolbiac bénéficie d'installations industrielles et portuaires complètement réhabilitées pour s'intégrer au mieux à la ville. L'organisation de l'espace est conçue pour permettre la promenade en bord de Seine en dehors des heures d'exploitation. Sur ce site, les activités logistiques et industrielles devront nécessairement utiliser la voie d'eau pour se développer.



Identification de la parcelle



Deux projets finalistes ont été amenés à présenter une nouvelle offre : le projet Barges & Berges (porté par Barges & Berges) et le projet Quartus.

- Le projet Barges & Berges est un projet multi-sites composé d'une flotte mobile et fixe de barges à usages mixtes : certaines barges permutent selon les saisons.

Le site de Tolbiac accueillerait un bâtiment sur pilotis : «Le Grand Travailleur», composé d'un espace de coworking nouvelle génération et d'une activité logistique. Une barge fixe, «Le Grand Aubergiste», serait amarrée au site et proposerait une auberge de jeunesse. Enfin, deux barges mobiles alterneraient selon les saisons : pendant huit mois, la barge «Le Petit Sportif» (salle de sport) serait accolée à l'auberge. En été, «Le Petit Coliving» la remplacerait et apporterait des capacités d'hébergement supplémentaires. Les constructions des barges et éléments préfabriqués du bâtiment sont réalisées sur le territoire de la Vallée de la Seine, et mettent en valeur la filière bois normande.

- Le projet LUD/EAU est porté quant à lui par Quartus, et propose un programme mixte qui développe dans un nouveau bâtiment une activité de logistique urbaine multimodale propre (fleuve - route), associée à des bureaux, restaurant, composteur semi-industriel et agriculture urbaine. Il vise à mettre en place une chaîne logistique entre les ports amont et aval de Paris et les arrondissements centraux. Les ambitions environnementales sont fortes.

5.4.5. Parking du pont de Grenelle

Le site est propriété Ville de Paris. Le projet lauréat est porté par Sogaris.

Il rassemble SOGARIS (investisseur-bailleur des volets logistique urbaine fluviale et station multi-énergies) - PRD OFFICE (promoteur du pôle d'enseignement supérieur) ; les exploitant(s) : AIR LIQUIDE (fournisseur-opérateur équipements hydrogène) - ECOLOTRANS (exploitant pôle logistique urbaine fluviale) - TOTAL MARKETING FRANCE (investisseur- exploitant station multi-énergies) - AAQUIS pour STOR-H Mobility France (exploitant mobilité électrique) - SODETREL (exploitant technique et commercial station de charge rapide de véhicules électriques) - Pour l'exploitant pôle enseignement, engagement limité par rapport aux autres membres (uniquement lettre d'intérêt) : Groupes IGS et C&D. Autre(s) : GRDF (partenaire industriel gaz naturel) – SEML SIGERIF MOBILITES (investisseur-constructeur infrastructures et avitaillement en bioGNV) - EDF (étude solutions innovantes distribution d'électricité) - ENEDIS (smart grid) -SETEC ORGANISATION (AMO). Autres partenaires : Cluster Logistique Urbaine (pré-commercialisation fret fluvial et grutage), SCAT (transporteur fluvial), GREEN SWITCH MERIDIAN (conseil report modal).

Le site offre :

- une plate-forme au service des transports décarbonés (sera ainsi construite la 1^{ère} station-service publique multi-énergies propres). En Seine !, proposera de l'hydrogène, du biométhane, du biocarburant (E85) et sera dotée de bornes de rechargement électrique rapide ;
- un pôle d'enseignement supérieur privé ;
- une plate-forme logistique fluviale et urbaine du dernier kilomètre.

L'ensemble portera sur 14 000 m² environ soit 7 000 m² par niveau avec un niveau Seine pour la logistique et le niveau supérieur pour le pôle d'enseignement notamment. Le projet associe conservation / réhabilitation du socle des parkings existants et aménagement / construction d'éléments neufs en superstructure avec en outre une accessibilité du public aux espaces en belvédère sur la Seine.

5.5. Les projets d'hôtels logistique portés par SOGARIS

5.5.1. ZAC Gare des Ardoines à Vitry – Hôtel logistique SOGARIS

Cette opération est effectuée dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National de la mutation de la zone des Ardoines. L'opération d'aménagement d'un hôtel logistique, portée par Sogaris, représente 39 000 m² au total sur un foncier 2,7 ha.

Cet hôtel logistique sera l'une des premières livraisons de la gare ZAC Gare Ardoines, qui verra l'arrivée du Grand Paris Express en 2022. Située à moins de 10 minutes de Paris, la ZAC Gare Ardoines développera autour du pôle de transports métropolitain (RER C, ligne 15, T Zen 5, bus) un quartier tertiaire de grande envergure doté de nouvelles aménités urbaines : espaces publics, commerces et services, équipements et transports en commun performants.

Dans le cadre d'une convention tripartite entre la Commune de Vitry-sur-Seine et l'EPA ORSA, aménageur désigné sur le secteur des Ardoines, l'EPF Ile-de-France a déjà acquis 19 hectares pour un montant total de 63 millions d'euros, qui correspondent aux premières phases opérationnelles des ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines (OIN des Ardoines). Ces acquisitions sont effectuées depuis 2009 dans un cadre amiable, de sorte de ne pas impacter le calendrier des opérations par anticipation à l'élaboration du projet urbain.

Le projet d'aménagement d'un hôtel logistique porte sur 39 000 m² répartis en deux niveaux. Le rez-de-chaussée (20 000 m²), organisé autour d'une cour intérieure logistique, pourra se diviser en deux ou trois grandes cellules accompagnées de showrooms. L'étage proposera 10 000 m² de locaux d'activités pour TPE/PME et 5 000 m² de bureaux tandis que la toiture de 10 000 m² sera dédiée à l'agriculture urbaine.

L'architecte a été choisi récemment : l'agence Chartier-Dalix, qui vient de livrer les entrepôts Tafanel à Paris, annonce une livraison de l'hôtel logistique en 2020. Montant de l'investissement : 50 M€

La vocation de cet hôtel logistique est aujourd'hui orientée filière du BTP avec un site logistique - commercial en rez-de-chaussée et des activités en étage (éventuellement avec des petits stockages pour d'éventuelles activités d'artisans du secteur) :

- Des lots dédiés à des activités logistiques avec une facette commerciale (comptoirs professionnels, etc.) ;
- Des locaux d'activités artisanales et de services ;
- Un pôle de restauration, conciergerie et autres services ouverts aux habitants du quartier.

Le projet prévoirait une trentaine de camions entrant par jour⁴. L'hôtel logistique conçu par Sogaris bénéficiera d'un accès immédiat à l'A86.



5.5.2. Port d'Austerlitz – Hôtel logistique SOGARIS

A l'amont de la Cité de la Mode et du Design, le Port d'Austerlitz, en partenariat avec Sogaris, porte un projet ambitieux : la création d'un hôtel logistique desservi par voie d'eau au cœur de la capitale.

Les anciens magasins généraux d'Austerlitz, construits au début du 20ème siècle pour favoriser les échanges entre fer et fleuve, seront ainsi réhabilités dans leur fonction historique pour permettre la création d'une véritable logistique urbaine fluviale dans Paris, par la Seine.

⁴ Source : Le Parisien

Ils accueilleront des marchandises arrivées par voie d'eau dont la livraison vers leur destination finale sera ensuite réalisée par des petits camions. Cette chaîne logistique plus vertueuse que le "tout camion" permettra de lutter contre la congestion et la pollution automobile.

L'objectif est d'utiliser le fleuve pour limiter le transport par camion au "dernier kilomètre", voire même d'utiliser des véhicules décarbonés pour ce dernier kilomètre (petit camion électrique) en accord avec la charte des bonnes pratiques des transports et des livraisons de "marchandises" dans Paris.

Un quai à usage partagé à l'amont de l'hôtel logistique complète l'offre de transport fluvial pour les opérations ponctuelles de chargement et déchargement de marchandises qui ne transiteraient pas par l'hôtel logistique. Un itinéraire de contournement pour les piétons permet de maintenir la continuité des cheminements lors des opérations logistiques. Ces espaces sont aménagés avec les mêmes exigences d'intégration et de qualité urbaine pour constituer un ensemble uniforme avec les activités d'animation/loisirs/culture sur le Port.

5.5.3. Les autres projets Sogaris

- Sogaris a récemment fait l'acquisition de 30 000 m² à Stains. Ce terrain n'est pas embranché au réseau ferroviaire.
- Sogaris a déclaré être intéressé à moyen terme par les terrains embranchés à proximité immédiate du triage de Chelles – Vaires-sur-Marne.

6. Etat des lieux des services intermodaux

La Vallée de la Seine est un espace fondamentalement multimodal par :

- ses infrastructures,
- ses aménagements : ports maritimes et fluviaux, zones d'activités (dont zones logistiques), terminaux intermodaux,
- les services multimodaux et intermodaux que les opérateurs fluviaux et ferroviaires mettent en œuvre. *Seuls les services intermodaux sont pris en compte dans ce rapport.*

6.1. Les services ferroviaires (transport combiné rail-route)

Plusieurs opérateurs de transport combiné rail-route, entreprises ferroviaires et gestionnaire d'infrastructures ont été rencontrés dans le cadre de cette étude : Naviland Cargo, GCA-Novatrans, RégioRail, SNCF Fret, ECR, SNCF Réseau.

L'offre combinée ferroviaire sur l'axe est proposée exclusivement par **Naviland Cargo** au départ de son chantier de Valenton. A ce jour, ni GCA-Greenmodal (présent au Havre mais pour des relations de/vers le Sud Est français), ni les opérateurs de transport combiné continental (caisses-mobiles) que sont T3M et GCA-Novatrans, ne proposent d'offre entre Paris et la Normandie. Il n'y a, à ce jour, pas non plus d'offre de transport combiné rail-route sur Rouen. Une réflexion est en cours sur une liaison entre Rouen (RVSL) et l'Île de France (possiblement Bonneuil-sur-Marne). Par ailleurs, Métropole Rouen Normandie, réfléchit à l'opportunité d'un site de transport combiné rail-route sur la zone d'activités de Seine-Sud. En Ile de France, Gennevilliers n'est pas desservi (mais ne l'est pour aucune liaison rail-route qu'elle relève de l'axe ou d'autres destinations). Le port apparaît comme un site ferroviairement contraint (accessibilité peu performante). Des relations ont néanmoins été ouvertes dans le passé mais elles ne concernaient pas nécessairement l'axe Seine (Ile de France – Normandie) et n'ont, en outre, jamais été pérennes.

L'offre Naviland Cargo est quasi quotidienne (tous les jours sauf le week-end). Elle est réalisée entre le Havre et Valenton. Le fret import est à destination de l'Île de France et de ses zones logistiques mais également de celles du Centre Val de Loire. A Valenton, les conteneurs d'import du Havre peuvent également emprunter le réseau Naviland Cargo pour desservir un de ses autres chantiers.

Site ferroviaire majeur du réseau national, Valenton et son chantier ne sont pas couplés à une zone logistique. De manière corolaire, les zones d'extension de la logistique francilienne (Nord, Est et Sud-Est francilien voire Orléans) n'abritent pas de terminal rail-route. Ce qui est vrai pour Valenton l'est également pour Noisy-le-Sec. Seul le terminal de Bonneuil-sur-Marne, intégré au port fluvial, peut être considéré comme un chantier "de zone".

Il faut amener de la valeur ajoutée sur les terminaux pour faire une partie des livraisons finales sur les sites de consommation à partir des terminaux (ou d'une zone d'activité accueillant les terminaux). Mais cela pose la question du foncier disponible. Une autre solution est d'installer des terminaux à 50 km de Paris, au cœur du dispositif logistique (entretien Naviland Cargo).

En 2014, des réflexions et une étude ont été menées afin d'évaluer la pertinence d'autres chantiers (dont Achères, Aulnay, Villeneuve-Saint-Georges, Saint-Mard, Moissy-Cramayel, Vaires, Val Bréon, Vigneux). Elle n'a pas eu d'effet à ce jour.

Pour les acteurs du monde ferroviaire la distance entre le Havre et l'Île de France constitue un frein au déploiement du transport combiné sur l'axe mais il n'est pas nécessairement rédhibitoire. Cette limite est parallèlement renforcée par des difficultés de circulation :

- déficit de sillons et saturation des lignes du groupe 4 et 5 (Saint Lazare – Mantes-la-Jolie),
- performances souvent jugées médiocres de l'infrastructure.

L'attente est donc forte vis-à-vis :

- des programmes de rénovation du réseau,
- du bouclage de la ligne Serqueux – Gisors,
- de la « libération » de sillons pour le fret et de la simplification des procédures de réservation. Les réflexions sur des pré-réservations par les Grand Ports Maritimes (devenus candidats autorisés) pourrait ouvrir une voie d'amélioration.

6.2. Les services fluviaux (conteneurisés)

Plusieurs opérateurs ont été rencontrés : Haropa et VNF, CFT- Logiports Shuttle, Marfret, Bolloré, GCA-Greenmodal, SCAT, Port de Nogent-Sur -Seine.

Les trafics sur l'axe sont estimés entre 100 à 120 000 EVP/an.

L'offre fluviale est dense et peut-être segmentée en quatre catégories :

- Les offres entre les deux grands ports maritimes du Havre et de Rouen

Des navettes quotidiennes relient - en 6 heures environ - ces deux ports. Parallèlement, le GPM de Rouen n'est plus desservi par les porte-conteneurs maritimes. Ainsi les armateurs concentrent-ils leurs escales sur un nombre limité de sites en s'appuyant sur une offre terrestre fluviale de qualité pour desservir l'hinterland.

En fluvial il n'existe pas de problème de capacité de l'infrastructure. La Seine est une autoroute. (entretiens opérateurs)

Tous les opérateurs de liaisons fluviales conteneurisées sont positionnés sur cette offre intra-ports avec des navettes point à point ou avec des services qui se prolongent vers l'Île de France.

Il n'y a pas de liaisons spécifiques Rouen - Île de France mais Rouen peut-être une escale sur des liaisons Le Havre - Île de France et disposer, de ce fait, de capacité de chargement.

- Les offres Normandie – Île de France

Elles sont majoritairement offertes entre Le Havre et Gennevilliers et, plus récemment, de manière régulière, entre le Havre et Bonneuil-sur-Marne (ce site n'étant précédemment desservi qu'à la demande). Les ports de Limay, Evry et Montereau-Fault-Yonne peuvent également être desservis "à la demande".

Tous les opérateurs sont également présents sur cette relation de sorte que Gennevilliers peut être desservi plusieurs fois par jour (certains jours). Le temps de transport est, pour Le Havre - Gennevilliers, d'environ 30 heures (dont passage des 5 écluses) pour une distance parcourue d'environ 330 km.

Principal point d'arrivée/départ des navettes fluviales conteneurisées, le port de Gennevilliers dessert un hinterland large couvrant l'Île de France mais également les Hauts-de-France, une partie de la Bourgogne et de la Champagne. Une partie des conteneurs est dépotée sur le port.

La majorité des conteneurs (70 % environ) arrivant à Gennevilliers et ayant comme destination l'Île de France, sont dépotés sur Gennevilliers, et sont ensuite acheminés vers le destinataire final ou vers un entrepôt francilien. (entretiens opérateurs).

Jusqu'à une date récente, le port de Bonneuil-sur-Marne n'était desservi qu'à la demande. L'ouverture d'une ligne hebdomadaire par Bolloré Logistics a modifié cette situation.

L'offre est globale et le groupe Bolloré propose une prestation bout en bout intégrant le maillon fluvial et le dernier kilomètre routier (opéré principalement par des camions circulant au gaz naturel). La liaison fluviale est réalisée en automoteur, tous les mercredis avec des escales possibles à Gennevilliers et à Rouen. La capacité est d'environ 5 000 EVP / an⁵. Les retours sont chargés à Bonneuil-sur-Marne et Gennevilliers vers les ports normands.

Le développement d'une offre bout en bout intégrant les pré-post-acheminements routiers est une tendance générale des opérateurs fluviaux qui souhaitent offrir un service plus qu'un acheminement.

- **Les offres Normandie – Picardie, Yonne**

Ces offres permettent de desservir des ports non franciliens porteurs de potentiels notables et souvent spécifiques :

- des céréales pour le port de Nogent-sur-Seine, à partir duquel la Société Nogentaise de Transport combiné - SNTC (filiale de Soufflet)⁶ achemine via son service « Champagne Atlantique River Line » ou « CARLine » des conteneurs de malt (1 200 EVP/an environ). A destination du Havre cette liaison dessert également une fois par semaine le port de Limay. Par ailleurs, une partie des conteneurs export du Havre transitent en fait par le grand port maritime de Rouen à partir duquel sont organisées des approches routières. Cette organisation a pour objet d'éviter le passage par la plate-forme multimodale havraise LHTE.
- des produits industriels et des céréales (orge de Bourgogne et de l'Aube notamment) pour le port de Gron et l'opérateur du port et des liaisons intermodales : LogiYonne,
- des produits industriels (dont produits du BTP) et agro-alimentaires pour le port de Longueuil-Sainte-Marie desservi par Logi Ports Shuttle (environ 5 000 EVP/an) et dont l'hinterland est large et déborde sur la Champagne-Ardenne. Le développement d'une liaison vers Longueuil permet notamment à l'opérateur d'aller capter des trafics plus industriels et par conséquent des trafics export qui équilibrent ces lignes.

- **Les offres de logistique urbaine**

Ces offres sont décrites dans le rapport relatif aux innovations. Visant toutes deux à desservir la zone urbaine dense elles ciblent des marchés sensiblement différents et relèvent de modes d'exploitation très spécifiques.

⁵ le groupe Bolloré représentant globalement sur l'axe un volume d'environ 40 000 EVP

⁶ les transport Blanchet - UNM sont également susceptibles de proposer cette relation mais à la demande

- Liaison dédiée, la liaison Franprix relie le port de Bonneuil-sur-Marne au port du Gros Caillou. Elle achemine de caisses, reprises sur le port parisien pour la desserte des points de vente de l'enseigne localisés intra-muros.
- Fludis, liaison multicients, elle achemine des petits véhicules de livraison (cargocycles) entre le port de Tolbiac et plusieurs quais parisiens. Elle vise principalement le fret de messagerie. Le bateau est à la fois l'unité d'acheminement et le lieu de préparation des tournées (pendant le transport).

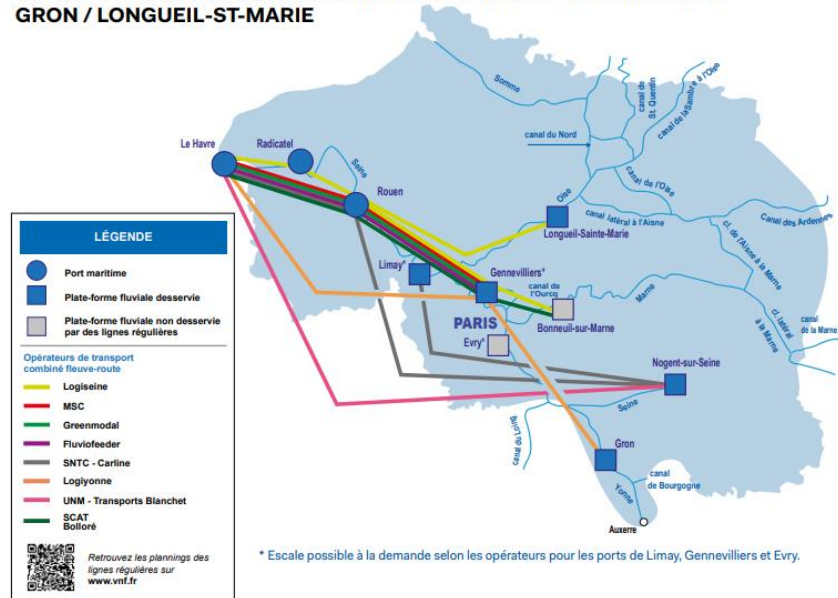
Liaisons intermodales sur l'axe Seine :

Opérateur	Mode de transport	Liaison	Fréquence / semaine
Naviland Cargo	Ferroviaire	Le Havre ↔ Paris Valenton	5
Bolloré Logistics	Fluviale	Le Havre ↔ Bonneuil S/ Marne	1
	Fluviale	Le Havre ↔ Gennevilliers	1
	Fluviale	Gennevilliers ↔ Bonneuil S/ Marne	1
Fluviófeeder (Marfret)	Fluviale	Le Havre ↔ Rouen	3
	<i>Fluviale</i>	<i>Le Havre ↔ Gennevilliers / Le Havre ↔ Evry</i>	<i>A la demande</i>
	<i>Fluviale</i>	<i>Limay ↔ Nogent sur Seine</i>	<i>A la demande</i>
Greenmodal	Fluviale	Le Havre ↔ Rouen	2
	Fluviale	Le Havre ↔ Gennevilliers	3
	<i>Fluviale</i>	<i>Le Havre ↔ Limay</i>	<i>A la demande</i>
	<i>Fluviale</i>	<i>Rouen ↔ Limay</i>	<i>A la demande</i>
	<i>Fluviale</i>	<i>Gennevilliers ↔ Limay</i>	<i>A la demande</i>
Logi Ports Shuttle (LogiSeine)	Fluviale	Le Havre ↔ Gennevilliers	4
	Fluviale	Le Havre ↔ (Gennevilliers) ↔ Longueuil Sainte Marie	3
	Fluviale	Le Havre ↔ Rouen	3
	<i>Fluviale</i>	<i>Le Havre ↔ Bonneuil sur Marne / Le Havre ↔ Evry</i>	<i>A la demande</i>
	<i>Fluviale</i>	<i>Gennevilliers ↔ Limay</i>	<i>A la demande</i>
LogiYonne	Fluviale	Le Havre ↔ Gennevilliers	5
	Fluviale	Le Havre ↔ Gron	1
	<i>Fluviale</i>	<i>Le Havre ↔ Evry</i>	<i>A la demande</i>
	<i>Fluviale</i>	<i>Gennevilliers ↔ Limay</i>	<i>A la demande</i>
	<i>Fluviale</i>	<i>Rouen ↔ Nogent S/ Seine</i>	<i>A la demande</i>
MSC	Fluviale	Le Havre ↔ Rouen	2
	Fluviale	Le Havre ↔ Gennevilliers	3
	<i>Fluviale</i>	<i>Gennevilliers ↔ Limay</i>	<i>A la demande</i>

Opérateur	Mode de transport	Liaison	Fréquence / semaine
SNTC Carline	Fluviale	Le Havre ↔ Rouen	1
	Fluviale	Rouen ↔ Nogent S/ Seine	2
	Fluviale	Limay ↔ Nogent S/ Seine	1
	Fluviale	Le Havre ↔ Evry	A la demande
	Fluviale	Gennevilliers ↔ Nogent S/ Seine	A la demande
UNM - Transport Blanchet	Fluviale	Le Havre ↔ Nogent S/ Seine	A la demande
Franprix	Fluviale	Bonneuil S/ Marne ↔ Paris	5
Fludis	Fluviale	Tolbiac / quais parisiens	5

Réalisation : Samarcande (2019)

**6 LIGNES FLUVIALES RÉGULIÈRES DESSERVENT
LE HAVRE / ROUEN / LIMAY / GENNEVILLIERS / NOGENT-SUR-SEINE /
GRON / LONGUEIL-ST-MARIE**



Source : VNF – Janvier 2018

Les liaisons sont réalisées, selon les opérateurs, en barges poussées ou en automoteurs.

Caractéristiques des automoteurs : 110 mètres et 135 mètres (sur 11,4 mètres), 200 à 350 EVP d'emport sur 4 hauteurs en aval de Gennevilliers

Emport barge : 176 EVP, sur 3 hauteurs en aval des ponts de Paris et 2 en amont et sur l'Oise

Emport si 2 barges couplées : 352 EVP. Les barges couplées et poussées permettent de détacher une barge et une hauteur sur Gennevilliers ; le pousseur continuant vers Bonneuil-sur-Marne voire Evry. Pour des raisons de longueur, les automoteurs, pour leur part, ne peuvent poursuivre après Gennevilliers.

(source entretiens)

Certains opérateurs (comme CFT ou Bolloré) ont fait le choix des automoteurs pour accéder directement aux terminaux de Port 2000 en évitant le passage par la plate-forme multimodale - LHTE et son coût. Le recours au terminal LHTE est nécessaire pour les barges qui ne peuvent accéder aux terminaux de Port 2000 ni par la mer ni par l'intérieur. Les opérateurs qui ont investi dans des automoteurs conservent pour certains également une cale de barges utilisée pour certaines relations de sorte que tous les opérateurs attendent la réalisation de la chatière (qui permettra d'accéder directement à Port 2000 par l'intérieur du port sans rupture sur le terminal LHTE).

Les solutions intermodales impliquent un acheminement fluvial mais également des pré-post acheminements routiers. Ces derniers peuvent atteindre 130 euros (à chaque bout) alors que des solutions routières bout en bout peuvent être proposées à 300 euros (sur un Le Havre - Rouen). Tous les modes doivent en outre payés des coûts de manutention portuaire mais le fleuve paie un surcoût.

Dans un marché où la concurrence est forte, où rien n'impose ni ne valorise l'usage des modes alternatifs à la route, chaque coût compte. Or le fluvial paie un surcoût de 45 euros auquel s'ajoute 40 euros de recours à la navette ferroviaire et au passage par LHTE. Ce sont donc 85 euros que la route ne paie pas (source entretiens avec plusieurs opérateurs).

Pour l'ensemble des opérateurs rencontrés, les volumes fluviaux pourraient être notablement plus importants si des freins étaient levés, et notamment :

- le manque de fluidité du passage portuaire, le manque de capacités, les temps d'attente et des règles de priorité favorisant (ou étant perçues comme telles) le traitement des navires de mer et le traitement des camions avant celui des unités fluviales,
- le surcoût de manutention payé par le fluvial auquel s'ajoute (pour les frets qui le nécessite) un passage par la plateforme intermodale LHTE et qui pourrait être évités grâce à la réalisation de la chatière.
- l'incertitude récurrente sur l'aide au coup de pince, son montant, sa pérennité,
- l'absence de système de valorisation, du recours au fer ou au fluvial alors que parallèlement la route, malgré ses externalités négatives, est peu contrainte,
- la nécessité de former davantage les chargeurs au mode fluvial qui souffre d'une image datée, d'une image de complexité,...

Les logisticiens d'entreprises sont peu formés au mode fluvial. C'est également le cas chez de nombreux prestataires qui ne proposent de ce fait pas ou peu cette alternative. Il convient de renforcer la formation des chargeurs. (sources entretiens opérateurs)

- la nécessité de poursuivre la maintenance et la rénovation des écluses (sur une infrastructure dont l'avantage est par ailleurs l'absence de congestion),

- la nécessité de prévoir et d'anticiper la disponibilité des quais (à usage partagé) et leur accessibilité.

Il existe également des difficultés sur les ports du Benelux mais il existe également une vision commerciale et plus intégrée à la chaîne logistique qui conduit à la recherche rapide de solution lors d'incidents (source entretiens avec plusieurs opérateurs).

Ces opérateurs mettent parallèlement en avant :

- les atouts du transport fluvial et d'une évacuation rapide des conteneurs vers des ports "intérieurs" où peuvent être réalisés des opérations de dépotage/empotage, préparation, stockage,... avec des franchises plus longues que celles régissant l'immobilisation des conteneurs sur les ports maritimes et un démarrage de ce fait moins rapide des surestaries,

Les coûts de stationnement des conteneurs import au Havre peuvent être optimisés avec une logique de corridor fluvial. L'objectif est de proposer aux clients une solution flexible limitant ces frais. (source Laurent Foloppe, Directeur de la Région Normandie de Bolloré Logistics, in Bolloré Logistics site internet).

- la nécessité de vendre une vision globale ne s'arrêtant pas à l'acheminement,

Les clients cibles sont les clients matures logistiquement qui font un calcul du coût global prenant en compte l'acheminement mais également la baisse des surestaries (avec une franchise de 21 jours sur les ports fluviaux), les possibilités de stockage ailleurs que sur les ports maritimes, les opérations de dépotage - empotage, voire les opérations de préparation de commandes qui peuvent ou pourraient être réalisées sur les ports fluviaux amont plutôt que sur les entrepôts d'Ile de France... Ces clients ont conscience que la barge est économiquement intéressante même si l'acheminement lui-même peut être plus coûteux que l'acheminement routier pur. C'est donc une offre globale qu'il faut mettre en avant. Le port fluvial permet en outre (après évacuation rapide des conteneurs par un mode massifié) d'adapter le rythme de leur livraison au destinataire donc de rendre compatible la massification induite par la voie d'eau avec le fractionnement voulu par les clients.

Mais la difficulté, notamment dans le cadre de projets de rupture, est de faire adhérer des acteurs prêts à se projeter et à s'engager. Une des questions centrales est en effet "qui porte le risque" compte tenu des investissements à réaliser (source entretiens).

- une tension croissance dans la capacité routière et une difficulté à venir à trouver l'équivalent de 100 à 200 camions en noria là où la barge permet de traiter ce même nombre d'EVP en une fois.
- une difficulté croissante à entrer dans Paris (pour les pré-post-acheminements et les livraisons tout camion) et un intérêt de ce point de vue à valoriser l'axe Seine qui pénètre la ville.

Il y a en moyenne 1h00 de bouchon pour entrer dans Paris. De ce fait, le coût des parcours entrepôt-Paris coûte presque aussi cher que celui de l'acheminement le Havre – Gennevilliers. Cela pousse à entrer dans Paris autrement qu'en camion. (sources entretiens opérateurs)

Un accord unanime se dégage sur le fait que le transport fluvial pourrait techniquement et logistiquement acheminé davantage de volumes.

Si les freins étaient levés, nous pourrions acheminer le double des volumes actuels (source entretiens avec plusieurs opérateurs).

6.3. Un déséquilibre des trafics difficile à gérer pour les modes massifiés

L'analyse statistique des trafics sur l'axe Seine comme les entretiens avec les acteurs qu'ils soient opérateurs, chargeurs ou prestataires, qu'ils utilisent la route, le fleuve ou le fer, montrent que globalement et individuellement les trafics entre la Normandie et l'Île de France présentent un fort déséquilibre. Ce déséquilibre se traduit par une difficulté à charger en retour et le risque d'acheminer du vide ; l'ensemble pesant sur la rentabilité.

Les taux de chargement de 100 % n'existent pas mais la cible est d'atteindre 80 à 85 % (entretiens avec plusieurs opérateurs).

La route connaît cette même difficulté. Mais, non soumise à un plan de transport et bénéficiant d'une ubiquité que les autres modes (contraints par leur réseau) n'ont pas, elle parvient, via des parcours triangulaires, à mieux gérer cette problématique et à limiter les mailons réalisés à vide. Le fer et le fluvial n'y parviennent pas ou peu. Cette difficulté constitue un frein au déploiement de nouveaux volumes et au développement d'offres régulières de/vers des terminaux qui permettraient de mailler davantage le territoire (c'est le cas dans une certaine mesure pour les ports de Limay et d'Evry voire pour celui de Bonneuil-sur-Marne avant la mise en œuvre de la navette Bolloré Logistics).

Ces déséquilibres généraux sont accentués par des déséquilibres en fonction des types de caisses (40 pied à l'import et 20 pieds à l'export). Ils suscitent, de manière corollaire, une problématique de parc de gestion et de repositionnement des vides. Les stratégies des armateurs qui consiste à concentrer cette fonction sur un nombre restreint de sites va également dans le sens d'une certaine frilosité à développer des liaisons sur un nombre croissant de terminaux (et notamment sur des petits terminaux).