

Note à l'attention de Monsieur le Préfet François Philizot Délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine

Objet : **Contribution du C.O.E. à l'élaboration du Schéma stratégique sur l'aménagement et le développement de la Vallée de la Seine**

1. **Le Cercle pour l'Optimodalité en Europe (C.O.E.), l'organisation du fret engagée pour le transport durable et optimodal, contribue à la réflexion sur le développement de la Vallée de la Seine.**

1.1. Le C.O.E. réunit les acteurs du fret engagés pour le transport durable et optimodal.

Le **C.O.E.** représente l'ensemble des acteurs du transport de fret, tous modes confondus. Depuis 2007, il constitue un espace de collaboration et de dialogue entre ses membres et les administrations.

Animés d'une volonté forte d'agir pour favoriser le report modal, l'efficacité de la chaîne logistique et la mobilité durable, les membres du **C.O.E.** réfléchissent à des solutions innovatrices et promeuvent des projets concrets éco-responsables et économiquement soutenables.

Ils s'attachent, tout particulièrement, à inscrire leurs réflexions et projets dans le territoire économique en gestation entre le Grand Paris, la Vallée de la Seine et sa façade maritime. Ce vaste territoire leur semble, en effet, un démonstrateur de premier ordre, propice à la mise en pratique d'idées nouvelles et optimodales.

1.2. Le C.O.E. contribue à la réflexion sur le développement de la Vallée de la Seine.

Dans cet esprit, le **C.O.E.** a récemment mis en place un groupe de travail consacré à « l'Optimodalité sur l'axe Seine ». Piloté par **Jean-François Dalaise** - Président du Conseil d'administration de Ports de Paris, membre du Conseil de Coordination Interportuaire de la Seine -, ce groupe entend contribuer à la réflexion sur l'optimisation et la meilleure articulation entre les différents modes de transport sur l'axe Seine.

Dans le cadre de ses travaux, ce groupe de travail a reçu, le 27 mars 2014, le Délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine, Monsieur le **Préfet François Philizot**. Ce dernier a bien voulu nous faire part de son intérêt pour la réception d'une contribution du **C.O.E.**

2. Les membres du C.O.E. identifient plusieurs priorités pour l'optimisation du transport de marchandises dans la Vallée de la Seine.

2.1. Le développement et l'optimisation du transport de marchandises passent par une réforme de la gouvernance de l'axe Seine et de la gestion portuaire.

2.1.1. La gouvernance de l'axe Seine doit faire une place plus grande aux gestionnaires d'infrastructures et aux acteurs du transport et de la logistique.

Le **C.O.E.** reconnaît l'intérêt de la démarche de collaboration étroite entre l'Etat et les trois régions intéressées (Ile-de-France, Haute-Normandie, Basse-Normandie), initiée dans le cadre du processus d'élaboration du schéma stratégique sur l'aménagement et le développement de la Vallée de la Seine.

Il salue, notamment, l'institution d'un Comité directeur pour l'aménagement et le développement de la Vallée de la Seine, représentant au plus haut niveau ces différentes entités.

Toutefois, sans nier les efforts réalisés dans ce domaine, le **C.O.E.** considère que la coordination entre tous les gestionnaires d'infrastructures (HAROPA, Ports Normands Associés, Port de Dieppe, VNF, RFF) doit être amplifiée et mieux reconnue sur le plan institutionnel.

Le **C.O.E.** estime, également, que les opérateurs de transport, les chargeurs et les logisticiens devraient être mieux associés à la gouvernance de l'axe Seine. Il s'agit d'imaginer les formes institutionnelles qui permettront de les associer réellement à la décision, et plus seulement de les assigner à un rôle purement consultatif, tout en réussissant l'amalgame entre ces trois univers professionnels qui s'ignorent encore trop souvent dans notre pays.

L'objectif est, en effet, clair : permettre le développement d'une fonction support pour tous les acteurs de la chaîne logistique, en assurant la synergie et la complémentarité des infrastructures de transport et des plateformes logistiques d'importance interrégionale.

2.1.2. Les Ports doivent devenir des acteurs du report modal.

Le **C.O.E.** rappelle l'objectif de doublement de la part de marché du fret non routier pour les acheminements à destination des ports, pris dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

Pour le réaliser, le **C.O.E.** considère que les ports maritimes doivent devenir, plus que par le passé, des véritables acteurs du report modal.

Dans le cadre des contrats d'exploitation des terminaux, renégociés au travers de la réforme portuaire, les objectifs de report modal sont inexistant, contrairement à la situation précédente.

Le **C.O.E.** préconise de réintroduire de tels objectifs, assortis d'incitations financières (là où elles n'existent pas) au sein de ces contrats d'exploitation des terminaux (réduction de la redevance domaniale). Il souhaite aussi l'institution de mécanismes incitatifs (réduction des droits de port) à destination des armateurs, qui sont les vrais décideurs du report modal. Enfin, pour compléter le dispositif, il convient d'établir des dispositifs à destination des logisticiens et chargeurs dans le cadre des autorisations d'occupation temporaire (réduction de la redevance d'occupation temporaire).

Il serait, ainsi, possible de définir des objectifs de report modal différencié pour le fer, le fleuve et le transport maritime de courte distance.

2.2. L'optimisation du transport de marchandises, dans la Vallée de la Seine, nécessite la réalisation de projets d'infrastructures indispensables.

2.2.1. L'accès fluvial direct à Port 2000 est une nécessité incontournable et urgente.

Depuis 2006 et la mise en service de Port 2000, en l'absence d'un tel accès direct, l'autorité portuaire a dû recourir à des expédients (brouettage, dérogations de navigation en mer pour les bateaux fluviaux...) qui montrent leurs limites.

Engendrant des coûts supplémentaires, fragilisant la fiabilité de l'offre fluviale, suscitant des délais supplémentaires, ils ne permettent plus de faire face à la politique commerciale très agressive du transport routier.

De ce fait, une solution durable doit être trouvée. Les infrastructures ne doivent plus être une entrave au développement du volume.

Pour relever les objectifs de report modal du Grand Port Maritime du Havre, afin d'organiser une complémentarité efficace avec le chantier multimodal en cours de réalisation et garantir la pluralité des choix logistiques, tout en tenant compte des besoins techniques des unités fluviales, la solution est connue : la construction d'une écluse, ou d'une chatière.

Cette dernière option aurait un coût de l'ordre de 100 millions d'euros.

Le **C.O.E.** relève que ce type d'investissement est éligible dans le cadre du programme quinquennal européen des projets transeuropéens de transports, dont l'appel à projets sera lancé à partir du mois de septembre. Ces financements européens pourraient permettre une prise en charge à hauteur de 50% pour les études et de 40% pour l'investissement lui-même.

Quant aux 60% restants, leur mobilisation pourrait être répartie entre les parties prenantes (ports et collectivités traversés et/ou concernés) et les utilisateurs par une redevance d'utilisation de l'ouvrage par un péage. En dépit des contraintes financières actuelles, cet investissement n'apparaît donc pas hors de portée.

Le développement de l'axe Seine nécessite, en effet, une desserte fluviale efficace. En outre, il ne faudrait pas que, faute de celle-ci, l'éventuel canal Seine-Nord procure un gain de productivité aux opérateurs du Nord de l'Europe dont les ports maritimes offrent une interface maritime et fluviale optimale.

2.2.2. La réalisation de Port Seine Métropole est hautement stratégique.

Le **C.O.E.** est tout particulièrement attentif à ce projet de réalisation d'une plateforme portuaire multimodale (fleuve, rail, route) inscrit au SDRIF.

Cette plateforme est, en effet, idéalement placée à la confluence de la Seine et de l'Oise, au débouché du futur canal Seine-Nord Europe, sur l'axe Seine qui s'organise autour du regroupement au sein d'HAROPA des ports du Havre, de Rouen et de Paris.

La réalisation de ce projet se révélera, en outre, comme un atout formidable pour la compétitivité du système portuaire HAROPA, ainsi que pour l'attractivité économique et environnementale de la Vallée de la Seine. Elle répondra aux besoins d'une logistique efficace, éco-responsable et rééquilibrée à l'Ouest francilien pour les matériaux de construction et les marchandises conteneurisées.

L'investissement global pour l'ensemble du projet est estimé à 400 millions d'euros, avec un effet de levier pour 600 millions d'euros d'investissements privés financés par les acteurs économiques s'installant sur le site. Ce coût d'investissement sera assuré par Ports de Paris et par des subventions européennes et des collectivités territoriales. Le **C.O.E.** tient à souligner que l'Etat n'est pas appelé à contribuer financièrement à ce projet.

Par contre, les pouvoirs publics doivent prendre en considération la nécessité d'une desserte routière de qualité pour une plateforme multimodale à vocation logistique, particulièrement dans une zone urbaine dense comme l'Ile-de-France.

Le **C.O.E.** estime donc que l'Etat doit relancer une concertation locale afin de trouver un consensus sur un nouveau tracé de l'A104 et de préciser la faisabilité financière de l'opération dans un délai de cinq ans. A défaut, l'Etat doit lancer des études sur une desserte limitée au Port Seine Métropole et adaptée à ses besoins.

Enfin, le **C.O.E.** demande instamment aux pouvoirs publics d'afficher avec la plus grande clarté leur opposition au projet d'installation d'un centre d'entraînement sportif du PSG, sur le secteur Est, qui consommerait l'essentiel de la constructibilité logistique des 300 hectares sur ce secteur du projet. Plus généralement, la vocation portuaire et logistique des 400 hectares nécessaires à la réalisation et au fonctionnement de Port Seine Métropole doit être impérativement sanctuarisée en raison de son caractère unique en Ile-de-France, voire dans le Grand Bassin Parisien.

2.2.3. Le barreau Serqueux-Gisors est une nécessité pour la relance du fret ferroviaire.

La part modale du ferroviaire sur le range du Havre est extrêmement faible (7%, contre 20 à 40% en Europe du Nord). Sur l'ensemble de l'axe Seine, le fret ferroviaire prend en charge seulement 4% des échanges, contre 11% il y a encore quelques années.

Pourtant les infrastructures existent, mais elles sont totalement mobilisées pour le trafic Voyageurs en Ile-de-France (moins de 2% des sillons réservés par RFF au fret). En outre, le problème du contournement de Mantes est patent. De plus, l'accès à la grande ceinture est obligé de se faire, pour les 2/3 du fret convoyé par mode ferroviaire, par Amiens. Pour toutes ces raisons, des surcoûts sont engendrés et des délais supplémentaires imposés.

Pour enrayer ce déclin, le barreau Serqueux-Gisors est une priorité aux yeux du **C.O.E.** La réalisation de la phase 2 du projet de modernisation de cet axe existant doit être opérée et le délai de 2017 tenu. Elle permettra le contournement de Mantes et la desserte de l'Est francilien. Elle est aussi à intégrer dans la dimension européenne, celle du corridor Atlantique Europe. Son coût est estimé à 300 millions d'euros qui pourraient être pris en charge par RFF, ainsi que par les CPER et CPIER.

De manière générale, le **C.O.E.** estime que la recherche du développement des modes ferroviaire et fluvial doit être opérée en fonction de leur pertinence respective, en prenant en compte notamment le critère de la distance, pour éviter dans un contexte de restriction des financements publics une concurrence stérile entre les deux modes.

Aussi, le **C.O.E.** est conscient du fait que le problème du bout de ligne demeurera, ainsi que celui de l'intégration dans le système du Transilien. Sur ces sujets, des idées existent (saute-mouton au-dessus des voies RER...). Le **C.O.E.** estime qu'elles doivent être étudiées et approfondies.

Cercle pour l'Optimodalité en Europe

28 avenue de Messine - F-75008 PARIS

Tél : +33 3 88 36 00 81 – www.optimodality.eu

Philippe MANGEARD, Président

E-mail : ph.mangeard@optimodality.eu – Portable +33 (0)6.07.51.54.67

Stephen LEQUET, Délégué Général

E-mail : stephen.lequet@optimodality.eu - Portable : + 33(0)6.15.39.26.76