



FORUM  
AXE  
Seine  
La Seine, notre avenir partagé

# LA SEINE, FLEUVE CAPITAL

**Tenu sur le port de Gennevilliers, le troisième Forum  
Axe Seine met en évidence le rôle clé du fleuve et des ports  
au cœur des enjeux de transition et de production.**

L'INSPIRATION  
POLITIQUE

IDEALIA

VINCI CONSTRUCTION RECRUTE



Build Better  
Together

**Construire  
avec des  
valeurs**

Vous voulez faire partie d'une équipe soudée, où tout repose sur la confiance et l'entraide dans une ambiance conviviale ? Venez chez nous partager notre vision « **Build Better Together** ».



Votre futur job commence bientôt sur [france.vinci-construction.com/rejoindre](https://france.vinci-construction.com/rejoindre)



**WILLIAM BURIAS,**  
président d'Idélia

## Des échanges cruciaux pour l'avenir de l'Axe Seine

**J**e tiens tout d'abord à remercier l'ensemble des partenaires et participants à ce troisième Forum Axe Seine, organisé le 4 décembre 2024 sur le port de Gennevilliers. Publics comme privés, leur soutien et leur collaboration ont été essentiels dans le succès de ce Forum et pour le développement de l'Axe Seine. Au cours de ce rendez-vous, nos échanges ont été fournis. Ils ont permis d'explorer des thèmes cruciaux pour l'avenir de l'Axe Seine : transition, réindustrialisation, logistique décarbonée. Je retiendrai la proposition du schéma directeur national du développement logistique et industriel, qui a été proposé et repris plusieurs fois dans les propos des différents intervenants. Les idées échangées renforcent notre conviction : le

développement de l'Axe Seine est non seulement possible, mais essentiel. Nous continuerons à bâtir sur cette dynamique, à collaborer et à innover pour faire de l'Axe Seine un exemple de réussite collective. Je vous invite à rester engagés, à continuer à échanger, à collaborer pour transformer les idées discutées lors de ce forum en actions.

Pour notre part à Idélia, nous continuerons à développer ce format d'échanges autour d'autres axes fluvio-maritimes : je pense au Forum Mer, Loire & Connexions, dont la troisième édition est programmée à Nantes à l'été 2025 et à une initiative en construction autour du Rhône, pour continuer à promouvoir le développement durable et inclusif de nos territoires. 📍



## MOT DE BIENVENUE

# RÉPONDRE ENSEMBLE AUX DÉFIS TERRITORIAUX

Par **BRUNO LAFOSSE**, rédacteur en chef de *L'Inspiration politique*

Le 3<sup>e</sup> Forum Axe Seine s'inscrit comme ces prédécesseurs au cœur des réalités des territoires. Après Le Havre en 2021, où nous avons abordé les questions maritimes, Rouen en 2022, qui avait permis d'échanger sur la relation ville-port, lors de l'édition 2024, tenue sur le port de Gennevilliers, nous nous sommes penchés sur les questions de la relocalisation industrielle, énergétique et des transitions.

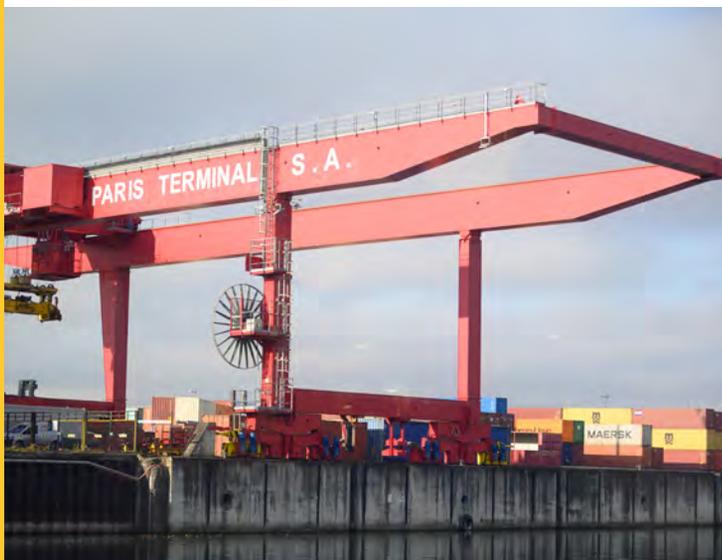
Ces thématiques ont été imaginées plusieurs mois en amont et nourries d'échanges avec les acteurs du territoire, à commencer par le maire de Gennevilliers, le président de la communauté portuaire et les équipes du port. Ces questions se sont révélées d'une actualité brûlante alors que la crise industrielle frappe de nouveau le pays et l'Europe, avec les annonces d'importantes restructurations et de plus de 10 000 licenciements en France, mais aussi l'ajournement de projets structurants pour la transition écologique et énergétique comme la décarbonation de l'activité des aciéries de Dunkerque et Fos-sur-Mer. Dans une économie mondialisée, dans un contexte géopolitique troublé, on mesure combien la question des ports ne saurait être déconnectée de celles de la souveraineté, de la production industrielle et de l'énergie. Le Forum Axe Seine du 4 décembre 2024 a montré que, dans leur diversité de points de vue, des acteurs pouvaient se rassembler et construire une vision commune, au service de l'intérêt général.

## TRANSPORTS

16

# L'EAU ET LE FER, LES DEUX ATOUTS DE L'AXE SEINE

Les ports, outils d'accélération économique et de transition écologique. Ou comment massifier le recours au fret fluvial et ferroviaire sur l'Axe Seine, optimiser le foncier disponible et développer des bassins d'emploi sur les territoires.



### CONTRIBUTIONS :

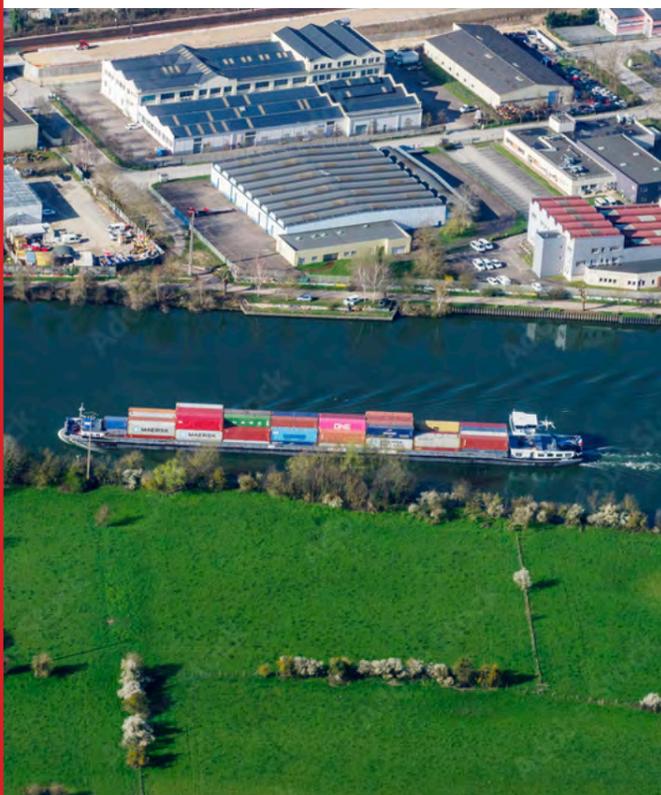
**Denis Öztoran**, maire de Bonneuil-sur-Marne • **Antoine Berbain**, directeur général délégué d'Haropa Port en charge de la direction territoriale de Paris • **Sébastien Petithuguenin**, président de Paprec énergies • **Bruno Lacroix**, adjoint au maire de Fleury-les-Aubrais et syndicaliste cheminot • **Yann Perron**, maire de Gargenville (78) et vice-président de la communauté d'agglomération Grand Paris Seine et Oise (GPSEO) • **Julien Lambert**, secrétaire fédéral de la Fédération des mines énergie CGT • **Michel Lebouc**, maire de Magnanville (78) • **Séverine Delbosq**, conseillère municipale déléguée de L'île-Saint-Denis Nature et ville, eau, énergies, démocratie locale • **Patrice Leclerc**, maire de Gennevilliers • **Claire Lagrange**, collectif Stop Green Docks • **Pascal Sanjuan**, préfet, délégué interministériel à l'Axe Seine auprès du Premier ministre

## INDUSTRIE

33

## L'INDUSTRIE S'ANCRE AU PORT

Et si l'on regardait les ports sous l'angle du premier kilomètre et l'Axe Seine comme nouveau territoire de production. Quelle part peuvent prendre les ports et les fleuves dans une politique de réindustrialisation comme espaces de traitement des marchandises mais aussi lieux de production ou de transformation ?



### CONTRIBUTIONS :

**Patrice Leclerc**, maire de Gennevilliers • **Julien Lambert**, secrétaire fédéral de la Fédération des mines énergie CGT • **Yann Perron**, maire de Gargenville (78) et vice-président de la communauté d'agglomération Grand Paris Seine et Oise (GPSEO) • **Stéphane Caron**, directeur de cabinet du président du Smedar • **Antoine Berbain**, directeur général délégué d'Haropa Port en charge de la direction territoriale de Paris • **Christophe Berthelin**, directeur général et président du directoire d'Haropa Port • **Erwan Le Meur**, directeur général adjoint de Paprec, président de la Communauté portuaire de Seine Aval • **Claire Lagrange**, collectif Stop Green Docks

## L'INSPIRATION

POLITIQUE

WWW.LINSPIRATION-POLITIQUE.FR

**Éditeur** – Innomédias SAS  
56, rue de Patay – 45000 Orléans  
Tél. : 02 38 68 57 19  
894 680 669 RCS Orléans

• **Directeur et responsable de la publication**  
Frédéric Durand  
[fdurand@linspiration-politique.fr](mailto:fdurand@linspiration-politique.fr)

• **Rédacteur en chef**  
Bruno Lafosse

• **Rédaction**  
Jessica Jeffries Britten

• **Correction**  
Caroline Savaté-Bordeaux

• **Photographies**  
Aude Boissaye – Studio Cui Cui,  
Bruno Lafosse, Jérôme Lallier, Adobe Stock

• **Abonnements**  
[abonnement@linspiration-politique.fr](mailto:abonnement@linspiration-politique.fr)  
Tél. : 02 38 68 57 19

• **Imprimeur – Public Imprim**  
12, rue Pierre Timbaud, 69200 Vénissieux

• **Direction artistique – CouleurKfé**  
[www.couleurkfe.fr](http://www.couleurkfe.fr)

• **Réalisation – Boréal**

Pour les dépositaires et diffuseurs de presse : magazine disponible et quantités modifiables sur [www.direct-editeurs.fr](http://www.direct-editeurs.fr)

**parution février 2025**

**Dépôt légal à parution**  
ISSN 2827-2927  
N° CPPAP 0723 D 94633

**IMPRIM'VERT®**



FOCUS

## 28 L'ÉTAT AGIT DE MANIÈRE TRÈS CONCRÈTE

La performance d'un port, ce n'est pas simplement la qualité des opérations de déchargement, c'est aussi l'insertion dans un environnement logistique et industriel performant, explique le « monsieur Axe Seine » du gouvernement.

Par **Pascal Sanjuan**, préfet, délégué interministériel à l'Axe Seine auprès du Premier ministre.



## 30 AXE SEINE : L'ÉTAT DOIT REPRENDRE LA MAIN

Il est temps de ressusciter la DATAR ! Sans renoncer à la décentralisation, l'État doit se doter des capacités de décision et de mise en mouvement des collectivités territoriales et de leurs populations, avec les différentes agences ou établissements publics. Objectif : mener une politique d'aménagement du territoire concertée afin de contrer les effets de la mise en concurrence des territoires.

Par **Arnaud Brennetot**, géographe, directeur du département de géographie de l'Université de Rouen Normandie.

## 44 L'ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE, UNE IDÉE QUI A DE L'AVENIR

Faire travailler les entreprises ensemble et accélérer la transition énergétique. Tel est le principe de l'écologie industrielle mise en œuvre par la Communauté portuaire Seine Aval. Une démarche qui mobilise l'ensemble des acteurs locaux, entreprises et collectivités.

Par **Gildas Monjoin**, directeur de la communauté portuaire Seine Aval.



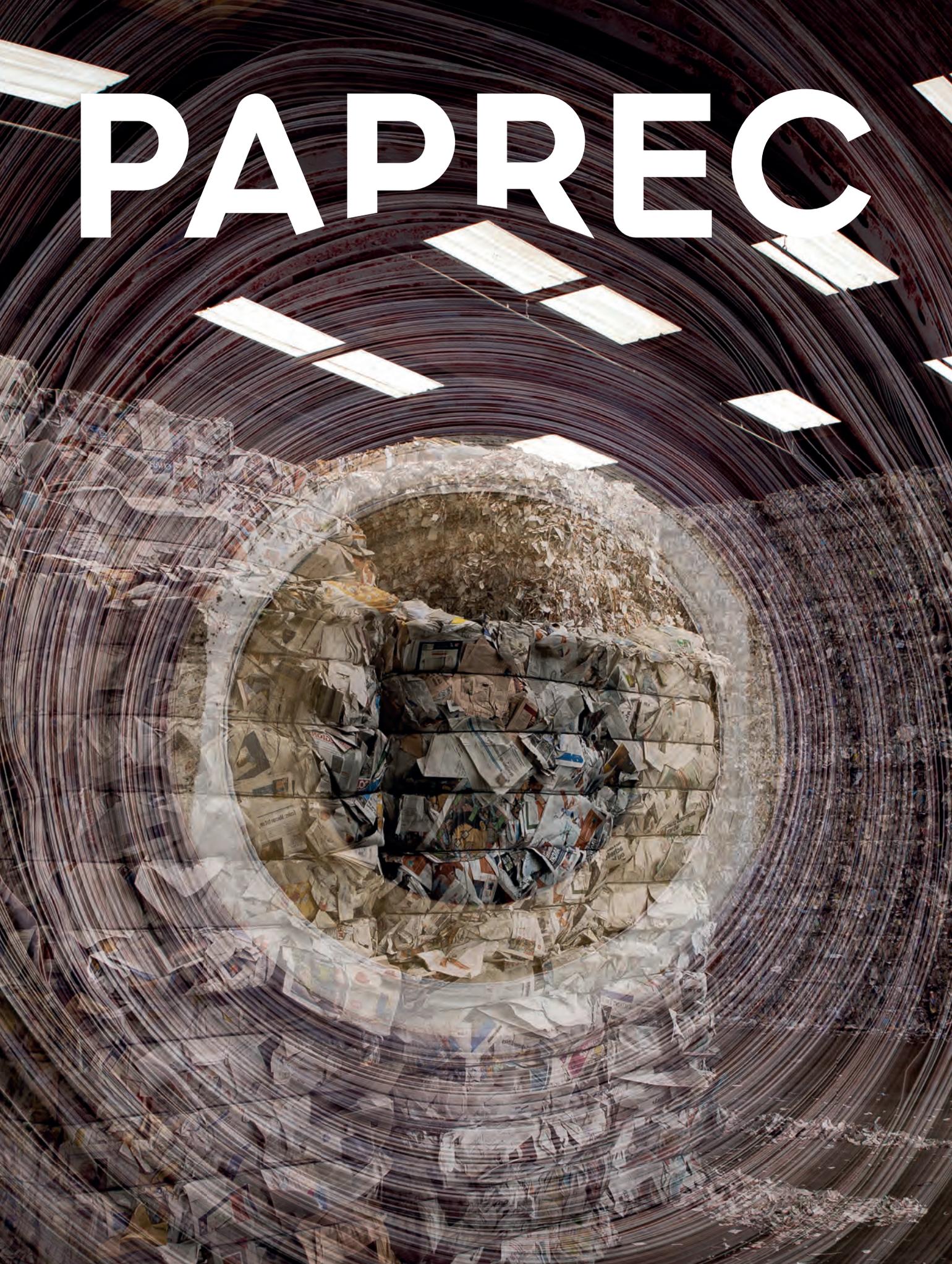
**IDÉLIA REMERCIE SES PARTENAIRES DONT :** Alio TP • ATP • CAE • Demathieu Bard Construction • Egis Eau • Egis Villes et Transports • Eiffage Génie Civil • Eiffage Route Île-de-France/Centre/Ouest • Fayolle Marine • Haropa Port • LTP Environnement • Manergy • NGE TMF • Nouvetra • Paprec France • SAT SAS • Saur • SCE • Sefi-Intrafor • SNTTP • Soletanche Bachy France • Suez Eau France • Syctom l'agence métropolitaine des déchets ménagers • Veolia Propreté Normandie • Vinci Construction Services partagés



## Parc éolien du Calvados

Installation d'un câble d'export  
des futures éoliennes

# PAPREC



En 30 ans, PAPREC a construit le leader français du recyclage et de la production d'énergies vertes.

Innovation et excellence sont les clés du succès de cette incroyable aventure humaine et industrielle.

**3 MILLIARDS**

d'euros de chiffre d'affaires en 2024

**350**

sites industriels

Le groupe vend des matières premières dans

**65 PAYS**

**70 000**

clients industriels

**1 500**

clients collectivités

**16 MILLIONS**

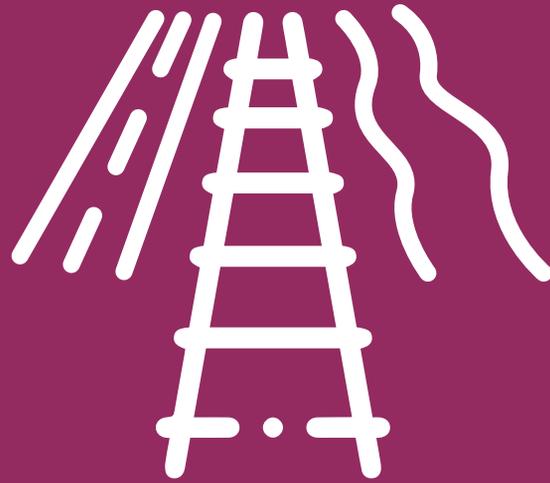
de tonnes de déchets collectées et traitées



## VISIONS PARTAGÉES

D'accord ou pas d'accord : l'important c'est d'en parler ! Tel est le principe fondateur du *Forum Axe Seine*. Sur le plan des échanges et du réseautage, la troisième édition a de nouveau été à la hauteur. Dans la convivialité, à bord de la péniche *Le Boréas* avec vue imprenable sur les activités du port de Gennevilliers, plus de 160 personnes – élus, dirigeants d'entreprises privées et publiques, syndicalistes – se sont retrouvées pour un format d'échange sans pareil. Et si les points de vue diffèrent, les rencontres et les discussions permettent de comprendre les enjeux des uns et des autres et, pourquoi pas, d'échafauder des projets communs. 📌





**On est sur  
la bonne voie !**



**HAROPA  
PORT**  
Le Havre  
Rouen  
Paris

**in f X @ #HAROPAPORT**



**COOPÉRATIVE  
ENGAGÉE  
POUR VOTRE CADRE DE VIE**



**Société Nouvelle  
des Travaux Publics  
et Particuliers**

2 rue de la Corneille  
94120 Fontenay-S/s-Bois

**www sntpp.fr**

**f in SNTPP**

# PAS DE DÉVELOPPEMENT SANS ACTIVITÉ INDUSTRIELLE

**B**ienvenue dans le port de Gennevilliers, sur les traces de Caillebotte et des impressionnistes qui ont peint les collines et les moulins d'Argenteuil depuis ce site qui n'était pas encore un port. Caillebotte a été conseiller municipal de Gennevilliers. Le grand-père de Manet a été maire de Gennevilliers et de nombreux impressionnistes ont posé leur chevalet ici. Avant l'existence du port, c'était un lieu de jardinage, mais surtout de chasse et de maraîchage.

L'axe Seine est important. J'y suis attaché à titre personnel, car je suis normand d'origine, et parce que c'est la porte de la Normandie. J'y vois surtout un enjeu économique : celui de redévelopper de l'activité économique le long de l'Axe Seine en utilisant le fleuve. L'autre aspect est écologique : il nous faut décarboner les modes de transport pour irriguer le grand Paris. Nous soutenons ainsi le recours massif au transport ferré et fluvial pour toutes les marchandises en direction ou sortant de la métropole. C'est un enjeu pour Gennevilliers mais surtout pour la métropole.

L'Axe Seine n'est pas seulement un enjeu local, il a aussi une dimension nationale. Plutôt que de bétonner



**PATRICE LECLERC,**  
maire de Gennevilliers

**« L'Axe Seine n'est pas seulement un enjeu local, il a aussi une dimension nationale. »**

des terres agricoles qui devraient servir à nourrir la population, on pourrait ramener ici les entrepôts, pour pouvoir recycler et stocker. Pour ce faire, on a besoin de proximité. Tout le monde parle du dernier kilomètre. Mais on ne pense pas suffisamment au premier kilomètre pour être le lieu de l'assemblage ou de la construction pour les entreprises. Ainsi, le port de Gennevilliers compte 400 hectares dédiés à l'activité productive. Nous privilégions le premier kilomètre : acheminer par voie fluviale, voie ferrée puis par de petits camions électriques ou à hydrogène, ce serait un moyen d'être plus économe en ressources et surtout de moins polluer. La voie fluviale et l'Axe Seine sont importants pour nous, ainsi que pour la région. Gennevilliers, c'est 31 000 emplois dont 8 000 sur le port. Pendant ce mandat, notre ville a investi 200 millions d'euros, ce qui est énorme pour une ville de 50 000 habitants. J'espère que l'on pourra continuer, si l'État ne touche pas aux finances locales qui représentent 70 % de l'investissement public. Attaquer les finances des communes et des collectivités locales, c'est assurément mettre à genoux le tissu économique qui nous entoure et le développement du bâtiment. ●

# CRÉER UNE AUTORITÉ DE RÉGULATION DE LA LOGISTIQUE

**E**n tant que maire du Raincy, certes un peu éloigné des bases de la Seine, j'ai la responsabilité des questions de logistique au sein de la métropole. Nous avons mis en place un pacte logistique métropolitain. Son objectif depuis six ans est de réunir les acteurs de la logistique dans la métropole pour agir ensemble et avoir une logistique plus vertueuse. Dans ce cadre, nous avons positionné un des cinq axes comme étant le fluvial.

Les questions de l'économie et de la logistique sont primordiales sur l'Axe Seine. Nous l'avons testé dans le cadre des jeux Olympiques. Avec l'aide notamment d'Haropa et de tous les acteurs institutionnels, nous avons prouvé qu'il était possible de mettre en œuvre une logistique décarbonée par le fleuve. Avec Patrick Ollier, le président de la métropole et maire de Rueil-Malmaison, nous sommes dans le cœur de l'action pour que le port soit un élément du dernier kilomètre, mais aussi du



**JEAN-MICHEL GENESTIER,**  
maire du Raincy, conseiller  
métropolitain délégué à la logistique

**« Agir pour réindustrialiser petit à petit et remettre de l'emploi dans les ports. »**

premier kilomètre. Il faut mener des actions pour réindustrialiser et remettre de l'emploi dans les ports. Les 200 millions d'euros mentionnés par Patrice Leclerc, c'est une action très forte de la ville de Gennevilliers, mais tous les acteurs doivent faciliter la réindustrialisation.

La métropole du Grand Paris, c'est d'abord la métropole des maires avec 131 communes. Nous poussons l'idée d'une autorité de régulation de la logistique. Aujourd'hui, chacun fait ce qu'il veut au regard des lois actuelles. Cette autorité de régulation serait le creuset où tous les acteurs pourraient se réunir pour échanger sur leur capacité à agir et faire évoluer l'ensemble des métiers, sur ce bassin de 7,2 millions d'habitants et sur l'ensemble de l'axe. Nous appelons de nos vœux une loi qui détermine un schéma directeur, un master plan de la logistique dans notre pays. Les Allemands l'ont fait en 1992 et aujourd'hui, quels que soient les gouvernements qui se succèdent, les investissements continuent à se poser pour que la logistique soit beaucoup plus fluide et qu'on puisse faire venir les industries. Si en France nous avons un schéma logistique, nous pourrions avoir 400 000 à 600 000 emplois de plus dans notre pays, en particulier sur l'axe rhodanien et l'Axe Seine. La métropole du Grand Paris agit donc à sa mesure et est très engagée pour que la Seine soit un vecteur de l'économie et d'emplois. 📍



# UN OPÉRATEUR PUBLIC UNIQUE **POUR LE MARITIME ET LE FLUVIAL**

**N**ous sommes très heureux de vous accueillir aujourd’hui sur le port de Gennevilliers. Le domaine d’Haropa Port s’étend sur 16 000 hectares. Les 400 hectares du port de Gennevilliers peuvent paraître anecdotiques. Ils sont pourtant stratégiques pour nous. Depuis 2021 avec la création d’Haropa Port, un opérateur public unique s’occupe de l’Axe Seine sur son volet maritime et fluvial. Au cœur de la stratégie d’Haropa Port, nous développons un corridor logistique pour optimiser notre bien commun, la Seine. Grâce à Haropa Port, on peut établir une vision globale et décider avec des objectifs communs à plusieurs territoires à l’échelle de l’axe Seine. Lorsqu’on prend une décision au Havre, ce n’est pas uniquement dans une vision havraise et inversement à Paris. Par exemple, « la chatière » au Havre est un investissement majeur pour Haropa Port : la création d’une digue pour permettre aux barges d’accéder directement et plus aisément à Port 2000. Le débouché naturel de ces conteneurs, ce sont nos plateformes d’Île-de-France. Collectivement, nous avons de la marge de manœuvre : 3 millions de conteneurs arrivent ou partent du Havre. Ces conteneurs ne passeront pas tous par le fleuve, car le ferroviaire doit être développé. L’enjeu est encore plus fort avec le projet MSC et sa filiale Thiele de créer un hub au Havre, à l’horizon 2028, avec

**« Établir une vision globale et décider avec des objectifs communs à l’échelle de l’axe Seine. »**



**CHRISTOPHE BERTHELIN,**  
directeur général et président  
du directoire d’Haropa Port

6 millions de conteneurs qui transiteront par Le Havre. Il faut donc avoir les infrastructures adaptées pour les faire sortir plus aisément et de façon décarbonée. Gennevilliers est un emplacement idéal, proche de Paris, et accueillant pour les activités portuaires. Ce territoire se projette également dans l’avenir et réfléchit à mieux intégrer le port dans sa ville en remportant l’adhésion des habitants.

Un port doit aussi s’adapter aux nouveaux enjeux. La logistique du futur se fera forcément plus à la verticale qu’à l’horizontale. On prend le tournant d’entrepôts à étages. Il faudra aussi accompagner les entreprises dans la fourniture d’énergie. Signalons qu’en 2026, une station multi-énergie combinant hydrogène, électricité et gaz ouvrira sur le port. C’est tout un écosystème qui doit être développé et surtout un travail collectif. Les équipes de Jean Plateau et de l’agence Haropa Port de Gennevilliers mettent en œuvre au quotidien l’ambition de faire de Gennevilliers un espace portuaire stratégique et exemplaire. ●



# L'EAU ET LE FER, LES DEUX ATOUTS DE L'AXE SEINE

Les ports doivent être des outils d'accélération économique et de transition écologique. Ou comment massifier le recours au fret fluvial et ferroviaire sur l'Axe Seine, optimiser le foncier disponible et développer des bassins d'emploi sur les territoires.





– Denis Öztorun, vous étiez au Havre lors de notre premier Forum il y a trois ans pour présenter votre projet de port multimodal. Où en êtes-vous ?

**Denis Öztorun, maire de Bonneuil-sur-Marne :** Le port autonome de Bonneuil, qui est un port fluvial, a également l'avantage d'être ferroviaire. Nous avons le plus grand marché du monde, juste à côté de Bonneuil [Le Min de Rungis], une gare ferroviaire de fret avec un accès direct à Gennevilliers. Nous sommes assis sur une mine d'or. Pourtant on n'en fait rien, à cause de politiques passésistes. Nous avons donc développé à Bonneuil-sur-Marne un projet sur la

multimodalité. Nous avons mis en place un transport ferroviaire avec Carrières de l'Ouest. Certes, ça fait des économies de poids lourds sur les routes, mais le plus grand intérêt n'est pas forcément là. Le plus grand intérêt, c'est de créer une liaison ferroviaire entre le port de Bonneuil, le grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire, mais aussi de pouvoir regarder Gennevilliers et Le Havre depuis Bonneuil. En tant que maire de Bonneuil-sur-Marne, je pense que la logistique doit être le cœur de métier du port autonome. Villeneuve-triage est l'un des plus grands axes ferroviaires de l'Île-de-France avec 200 hectares libres, dont 150 exploitables rapidement. Nous avons un axe Villeneuve-triage, port autonome fluvial et fret ferroviaire de Bonneuil, le MIN de Rungis et l'aéroport d'Orly, avec des friches à Choisy-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges. Que peut-on faire de tous ces atouts ?

Nous avons créé un groupe de travail, on fait avancer les gouvernements, mais cela



**« Nous sommes assis sur une mine d'or et on n'en fait rien. »**

DENIS ÖZTORUN

ne suffira pas. Les syndicats des travailleuses et des travailleurs sont à l'écoute et peuvent être force de propositions, tout comme les entreprises.

L'Association des maires de France, dont je suis le vice-président, a créé un groupe de travail sur le multimodal et le fluvial qui concerne 3500 communes. Les équipes dévouées et efficaces d'Haropa Port sont notre force. Pourtant, Haropa et SNCF Réseau se parlent mais ne travaillent pas ensemble. Or, réfléchir le fluvial, ça veut dire des investissements importants : des écluses, des barrages. Cela a été fait en France dans les années 1970 mais aujourd'hui, les fleuves montent, les écluses, les canaux et les barrages manquent. Si on réglait ce problème, on n'aurait plus d'inondations, on créerait des autoroutes fluviales qui aideraient à resserrer les liens sur le territoire national et européen, et répondraient aux besoins climatiques actuels.

Je souhaite la définition et la mise en œuvre d'un schéma directeur de l'industrialisation de notre pays qui inclut la logistique. Et dans ce schéma directeur, il doit y avoir un groupe d'action multimodal, car sur la question climatique, c'est d'abord par le transport qu'on doit agir. Pour cela, il faut que l'État mette les moyens. Or, on ne peut pas tout dire et faire son contraire. C'est un peu le problème que nous avons en France. On ne peut pas dire « l'Axe Seine, c'est important » et de l'autre côté, promouvoir le port d'Anvers en construisant le canal du Nord. On ne peut pas dire « il faut donner plus de place au transport ferroviaire » et de l'autre côté, casser le fret et l'existence même des organismes ferroviaires et céder aux lobbyistes du transport routier. Il faut du courage politique et, surtout, de la constance.

— **Antoine Berbain, comment Haropa Port discute avec ses partenaires sur le ferroviaire ?**

**Antoine Berbain, directeur général délégué d'Haropa Port en charge de la direction territoriale de Paris :** Nous sommes fiers d'avoir réalisé ce grand port à l'échelle de l'Axe Seine depuis quatre ans. Cela représente plus d'un



**« Le fluvial et le ferroviaire sont les transports du futur. On n'a pas besoin de les inventer, ils existent déjà ! »**

ANTOINE BERBAIN

milliard d'investissement sur les infrastructures portuaires de la vallée de la Seine. Nous visons la compétitivité et la décarbonation. Trois industries y travaillent. Celle des énergies renouvelables, avec Siemens Gamesa au Havre pour construire des éoliennes en mer. La deuxième industrie qui monte en puissance, c'est celle des carburants de synthèse, produits à base d'électricité et de carbone comme alternative au pétrole. Enfin, la troisième industrie est celle de la valorisation des déchets. L'autre action en termes de décarbonation, c'est la multimodalité. Les modes alternatifs au transport routier sont des modes bas carbone. Le fluvial et le ferroviaire sont les transports du futur. On n'a pas besoin de les inventer, ils existent déjà !

Avec les conteneurs maritimes, le monde entier transite par le port de Gennevilliers et Paris Terminal, en connexion avec le port maritime du Havre qui a accueilli l'année dernière près de 2,6 millions de conteneurs. 200 000 ont été acheminés par le fleuve et 100 000 par le fer. 300 000 ramenés aux 2 millions, cela fait à peine 15 % de part modale, là où les ports d'Anvers et de Rotterdam sont à 50 %.

Pourquoi les parts du fluvial et du ferroviaire ne progressent pas ? D'abord, parce que nous devons améliorer la connexion de nos terminaux au réseau ferré national et à la Seine. D'où les travaux de construction de la fameuse chatière. Port 2000, qui permet d'accueillir au port du Havre les plus grands porte-conteneurs du monde, a été livré sans accès fluvial. Grâce à notre fusion, on réinvestit pour corriger cette anomalie en créant une digue liant directement les terminaux maritimes au réseau fluvial de la



... Seine. On va redonner de la compétitivité au transport fluvial. C'est sur le ferroviaire qu'il nous faut progresser : 100 000 EVP ferroviaires au port du Havre, c'est insuffisant. Comment faire plus de transport ferroviaire de conteneurs ? En améliorant les connexions de nos terminaux au réseau ferré national, au niveau des ports de Gennevilliers et de Bonneuil. Le deuxième sujet, c'est qu'il faut continuer à développer le maillage des chantiers de transport combiné en France. Un lieu où accueillir des trains ou des barges. Pour nous, le fluvial et le ferroviaire sont deux modes de transport complémentaires, et non pas concurrents. Le gouvernement a adopté une stratégie nationale qui prévoit de doubler la part du fret ferroviaire en 2030. Un pari à réussir dans le dialogue avec SNCF Réseau et les autorités organisatrices de transport.

— Sébastien Petithuguenin, la décarbonation passe aussi par l'implantation sur le port d'entreprises qui produisent de l'énergie, notamment à partir du recyclage. Comment Paprec travaille ces questions sur le port de Gennevilliers ?

**Sébastien Petithuguenin, président de Paprec énergies :** L'économie circulaire des déchets me tient à cœur. C'est un axe important de l'occupation des voies fluviales. Des économies de CO<sub>2</sub> massives sont permises en recyclant les déchets et en les utilisant à nouveau comme matière première,

ou en produisant de l'énergie verte à partir des déchets non recyclables.

Erwan Le Meur a impulsé chez Paprec une politique de ramassage avec plusieurs points de collecte en toute proximité des déchets des artisans, du BTP pour les transporter ensuite par voie fluviale afin de les traiter. Autre innovation : utiliser à nouveau le fluvial autour des activités de méthanisation. À Gennevilliers, nous menons un projet de collecte des biodéchets pour le compte du SYCTOM. C'est une obligation légale encore méconnue et qui pourtant s'impose à tous les maires. En collectant ces déchets, on génère de l'énergie. Et surtout, le produit sortant (digestat) est un engrais écologique : il peut être utilisé pour nourrir la terre en remplacement d'un certain nombre d'engrais issus de sources fossiles. Soit une très grosse valeur ajoutée environnementale. En plus, on recrée un lien social important entre les villes qui consomment la nourriture, produisent du biodéchets et les campagnes qui vont utiliser ces biofertilisants en retour.

Le fluvial tisse des liens entre différentes villes et différentes activités. Dans le cadre de ce projet, tous ces biofertilisants partiront par voie fluviale pour être acheminés sur deux dépôts à proximité des exploitations agricoles. Chez Paprec, nous avons pour ambition de continuer à développer le fluvial. J'espère qu'on fera aussi beaucoup de CSR (combustible solide de recyclage) qui permet de mobiliser la part énergétique dans les déchets. Les installations historiques d'incinération traitaient uniquement du déchet. Désormais, on essaie de créer des installations directement connectées au consommateur, avec de la chaleur ou de l'électricité en aval.

On parle beaucoup de réindustrialisation mais pas assez de la désindustrialisation qui continue. Nous avons besoin de ces unités et de les alimenter tout en générant une acceptabilité sociale très forte. Paprec a ouvert 300 sites en France. L'inquiétude majeure dans les enquêtes publiques est celle de la circulation des camions. La voie fluviale offre une opportunité exception-



**« La voie fluviale offre une opportunité exceptionnelle : conjuguer les attentes sociales et la possibilité de continuer à réindustrialiser, avec des activités nécessaires génératrices d'emplois. »**

SÉBASTIEN PETITHUGUENIN

**« Quand on veut réimplanter une plateforme de transport multimodal pour avoir moins de camions sur les routes, on nous objecte que ça va être concentré sur tel endroit. Il faut prendre en compte les inquiétudes de la population. »**

BRUNO LACROIX

nelle : conjuguer les attentes sociales et la possibilité de continuer à réindustrialiser, avec des activités nécessaires génératrices d'emplois.

– Bruno Lacroix, pouvez-vous nous parler du projet de transport combiné que vous soutenez ?

**Bruno Lacroix, adjoint au maire de Fleury-les-Aubrais et syndicaliste cheminot :** Fleury-les-Aubrais, dans la banlieue d'Orléans, est une gare importante. On avait la chance de disposer d'une gare de triage et d'installations malheureusement sous-utilisées actuellement. Nous avons le projet de recréer un chantier multimodal porté par l'État et la région Centre-Val de Loire. Il n'y avait plus aucune installation de transport combiné sur la région orléanaise et dans le département du Loiret. Nous avons un site, des industries, mais aussi un gros site logistique à proximité d'Orléans, avec de nombreux entrepôts et beaucoup de camions. À proximité, des liaisons autoroutières, notamment avec l'A10. Malheureusement, le fret ferroviaire a passablement décliné. À partir du moment où on veut passer par le transport combiné, on a besoin de réimplanter des plateformes. Ma ville et la métropole accompagnent ce projet de l'État financé en partie par la région et par des fonds européens. On le voit d'un bon œil parce que, globalement, entre Le Havre et Orléans les Aubrais, c'est environ 400 kilo-



mètres. Les premières projections seraient sur un train par jour avec une cinquantaine de conteneurs pour monter progressivement jusqu'à 70 ou 80. Quand on veut réimplanter une plateforme de transport multimodal pour avoir moins de camions sur les routes, on nous objecte que ça va être concentré sur tel endroit. Alors qu'on va économiser les camions sur 400 kilomètres. Ils arrivent dans la métropole de toute façon. La plateforme multimodale est située sur les Aubrais, à la limite d'une autre commune qui s'appelle Saran, qui partage la même vision. Mais on a encore des débats en conseil municipal car il faut aussi prendre en compte les inquiétudes de la population. L'idée, c'est d'arriver à travailler sur ces sujets et de rassurer la population. Et puis, pour que cette plateforme puisse se faire, cela nécessite un accompagnement de la ville. Ce n'est pas toujours si

...



**« Nous sommes fiers sur le territoire d'être un des premiers éléments de cette logistique fluviale, du dernier kilomètre jusqu'au domicile des clients. »**

YANN PERRON

... simple, même si l'idée paraît très vertueuse. Enfin, je pense qu'on va arriver à trouver une solution qui permette cette implantation.

— Yann Perron, vous avez un projet qui ne devrait pas poser de problème de camions. C'est celui de l'unité Ikea développée sur le port de Limay.

**Yann Perron, maire de Gargenville (78) et vice-président de la communauté d'agglomération Grand Paris Seine et Oise (GPSEO):** Historiquement, nous avons soutenu ce projet parce qu'il est porteur d'emplois,

mais aussi porteur d'image, à travers le déploiement d'une logistique du dernier kilomètre qu'il va engager depuis le port de Limay jusqu'au centre de Paris. Depuis les hangars d'Ikea, qui feront 70 000 mètres carrés, les caisses seront acheminées directement sur des navettes fluviales au centre de Paris et transférées sur des véhicules électriques pour la livraison à domicile auprès des clients d'Ikea. Ça existe déjà, mais pas de manière aussi massive. On passe à l'échelle industrielle puisqu'il y a un grand hangar totalement dédié à ce mode de transport et de livraison. Nous sommes fiers sur le territoire d'être un des premiers éléments de cette logistique fluviale, du dernier kilomètre jusqu'au domicile des clients. Pour autant, il y a encore énormément de travail. On sait qu'il y a des problématiques logistiques, on l'a évoqué notamment au niveau du ferroviaire et c'est aussi un des points sur lequel Haropa Port travaille sur le port de Limay.

On a d'autres engagements au titre de GPSEO à travers le déploiement de port en



construction. Pour notre territoire plutôt abandonné de l'industrie, c'est un effet marquant. Nous avons Renault-Flins, complètement abandonnée, Stellantis à Poissy qui fonctionne encore, même si ce n'est pas tout à fait à pleine charge. Des projets industriels comme celui-ci, même si c'est un peu plus un projet de logistique, sont bénéfiques pour notre territoire.

– **La transition n'est pas toujours un long fleuve tranquille. Julien Lambert, parlez-nous de l'expérience de Cordemais sur l'Axe Loire. Une proposition de le combustible charbon par du pellet, a été stoppée récemment par EDF. Une douche froide pour l'ensemble des acteurs.**

**Julien Lambert, secrétaire fédéral de la Fédération des mines énergie CGT :** Le projet de Cordemais portait sur un enjeu autour de la transition énergétique : l'arrêt des centrales à charbon. Il s'agissait de mettre du combustible solide, du bois de déchets, pour réduire la consommation d'énergie fossile et maintenir 300 emplois sur le site. Les services publics et les collectivités profitaient pleinement de l'activité de la centrale. Et puis, il était question de faire l'unité de préparation, donc des déchets de classe B, qui permettait d'alimenter l'usine, mais pouvait aussi alimenter une partie du chauffage urbain de la région parisienne. Cela faisait écho aux besoins énergétiques dans le cadre du verdissement des réseaux. La Fédération CGT des mines énergie a porté le projet car il y avait un enjeu de territoire et de maintien de l'emploi. Aujourd'hui, on est pleinement impliqué dans la décarbonation, mais aussi dans l'aménagement du territoire.

Dans le Dunkerquois, l'usine Dk6 brûle les gaz des hauts-fourneaux d'ArcelorMittal, qui doit faire en sorte de verdir ses installations, soit en utilisant un four à hydrogène soit un four électrique. Cela soulève nombre de questions sur l'aménagement du territoire, les infrastructures, mais aussi en termes de production d'énergie, car ce sont de gros consommateurs. Il faut donc les

munir d'installations de production, mais aussi d'infrastructures pour transporter l'énergie et répondre à leurs besoins, avec un sujet d'actualité, le prix de l'énergie.

Et puis, il y a Gardanne qui a été menacée de fermeture. Avec l'activité du port, on était sur des enjeux de transition, donc moins d'activité, de charbon, ça avait un double impact. Avec les portuaires et notre fédération, nous portons le projet de reconverter l'installation. C'est toujours en étude du côté de l'État, parce qu'il y a des projets, portés notamment par la CGT, pour faire de la gazéification.

Il faut avoir une planification industrielle associée autour des schémas mobilité propre, de la programmation pluriannuelle de l'énergie. Même si on travaille chaque filière, il y a un besoin de cohérence, de complémentarité et de coordination. Les axes fluviaux à travers les ports sont une valeur ajoutée. Reste la question de la production d'hydrogène, celle des infrastructures, et des enjeux de décarbonation posés avec des investissements assez lourds. Notre fédération porte donc un sujet autour d'une programmation pluriannuelle de l'énergie, le Programme progressiste de l'énergie (PPE), avec un juste prix permettant de lier les enjeux industriels avec ceux de l'emploi. Il y a besoin de conception et construction, de fabrication, mais aussi d'un tissu industriel local avec les entreprises pour pouvoir créer de l'emploi et de la valeur.

...



**« Il faut une planification industrielle associée à la programmation pluriannuelle de l'énergie. Même si on travaille chaque filière, il y a un besoin de cohérence, de complémentarité et de coordination. »**

JULIEN LAMBERT

... **Michel Lebouc, maire de Magnanville (78) :**

À cet instant du débat, je veux demander comment on va passer des paroles aux actes. Dans cette salle, nous avons la majeure partie des décideurs, et j'aimerais bien qu'on se sente aussi acteur.

Je suis maire de Magnanville, il n'y a pas de port et nous sommes au pied de l'autoroute A13. On sort d'un séminaire GPSEO, c'est la plus grande communauté urbaine de France, avec 410 000 habitants, prise entre Le Havre, Rouen et Paris. Mais nous sommes acteurs également, parce que nous avons le dernier port maritime de la Seine, à Limay.

Je participe à chaque Forum et je me dis que, désormais, il va falloir passer des paroles aux actes car, aujourd'hui, nous avons l'autoroute A13, l'axe ferroviaire et le fleuve qui doit être un acteur incontournable demain pour le fret. Il faut aussi parler d'emplois. Le tourisme, l'emploi, il y en a, mais beaucoup moins que l'emploi industriel. Donc il faut qu'on travaille vraiment sur le territoire. On est pris entre deux grosses métropoles, Paris et Rouen. On a les ports du Havre, Rouen et dans le même temps, la bagarre politique entre les élus normands et ceux de la Communauté urbaine Grand Paris, Seine et Oise sur cette fameuse ligne ferroviaire LNPN. C'est une bagarre politique, pas politicienne. On veut nous faire passer du fret. On prend 200 hectares de terres agricoles sur le territoire et dans le même temps, on n'a même pas d'arrêt sur des grosses gares comme Mantes-la-Jolie ! Nous devons repenser tout ça, travailler en-

semble, et non en opposition. Cela concerne des milliers d'emplois. Et puis, il y a aussi la planète à préserver. Je pense qu'on a intérêt de s'y mettre rapidement. Il va falloir vraiment agir.

**Séverine Delbosq, conseillère municipale déléguée de L'Île-Saint-Denis Nature et ville, eau, énergies, démocratie locale :**

L'Île-Saint-Denis est la seule commune fluviale de France. Nous sommes voisins du port de Gennevilliers et, à ce titre, très concernés par ce forum Axe Seine, par tous ces projets dont une partie est liée à l'environnement. À L'Île-Saint-Denis, nous avons deux bras de Seine, un bras plus « commercial » dédié à la navigation, et un petit bras, avec un projet de mise en valeur de toute la biodiversité. Je suis contente d'entendre parler de tous ces projets de fluvial et de ferroviaire. Mais pourquoi parler de compétitivité ? Comment peut-on se dire « je vais être numéro un », par rapport à Rotterdam ou Anvers ? Alors qu'en fait, on souffre complètement de ce système. La Seine, c'est un fleuve avec un petit débit. Le commerce fluvial a périçlité et il faut le développer, mais à sa juste mesure. Ce n'est pas en mettant plus de canaux, de barrages qu'on va stopper les risques d'inondation. Au contraire, la Seine est un fleuve hautement domestiqué. Mettre des entreprises ou des entrepôts sur les bords de Seine et bétonner encore plus risque d'accroître les risques d'inondation.

Je connais le fleuve et je voulais faire entendre ma voix d'une autre façon. Un fleuve a des propriétés hydorrégénératives quand on lui laisse son cours naturel, alors il ne faut pas revenir en arrière. La Seine est complètement canalisée, c'est un cours de circulation. Mais quand j'entends parler d'axe pour la Seine, ça me trouble car la Seine a ses méandres et c'est ce qui lui donne sa caractéristique vitale. Ces projets économiques sont certes importants, avec le développement du fret ferroviaire, de la multimodalité. Mais il faut garder en tête que la Seine, c'est aussi l'environnement, une faune et une flore à préserver.



**« Il va falloir passer des paroles aux actes car, aujourd'hui, nous avons l'autoroute A13, l'axe ferroviaire et le fleuve qui doit être un acteur incontournable demain pour le fret. »**

MICHEL LÉBOUC



**« Ce n'est pas en mettant plus de canaux, de barrages qu'on va stopper les risques d'inondation. Au contraire, la Seine est un fleuve hautement domestiqué. Mettre des entreprises ou des entrepôts sur les bords de Seine et bétonner encore plus risque d'accroître les risques d'inondation. »** SÉVERINE DELBOSQ

— **Patrice Leclerc, à Gennevilliers, vous êtes soucieux de préserver la Seine et de promouvoir une écologie urbaine accessible. On entend des inquiétudes, notamment avec le projet Green Docks qui fait débat. Pensez-vous que ces aménagements peuvent aller dans le bon sens ?**

**Patrice Leclerc, maire de Gennevilliers :** Les divergences ne sont pas tout à fait au même endroit. Quand on parle de développement de l'axe Seine, on imagine tout de suite un grand couloir. Or respecter le fleuve est un enjeu environnemental extrêmement important. Si on parle de réindustrialisation et de relocalisation des industries, il y a aussi la question de faire baisser le nombre de conteneurs arrivant par la mer. D'autant

qu'il faut savoir que le transport maritime est l'un des transports les plus meurtriers pour les salariés.

Il y a plusieurs paramètres. D'abord, le petit bras de Seine doit être sauvegardé. J'ai reçu un projet d'en faire une base nautique. Mais selon une association de Seine-Saint-Denis, cela pourrait remettre en cause la biodiversité et la qualité des berges de la Seine. D'autre part, j'entends les critiques faites à Green Docks. Il ne faut pas que ce soit un problème pour la zone Natura 2000 en face. Ce qui m'intéresse dans le projet, c'est qu'on relocalise des entrepôts sur la Seine et non pas sur des champs agricoles. On doit passer de zéro utilisation de la Seine à beaucoup plus que la moitié, voire la totalité pour des livraisons dans Paris. Il faut préserver





**« Quand on parle de développement de l’Axe Seine, on imagine tout de suite un grand couloir. Or respecter le fleuve est un enjeu environnemental extrêmement important. »**

PATRICE LECLERC

... pour l’avenir des capacités de développement en circulations douces. Le deuxième aspect, c’est la végétalisation. Monter en hauteur permet de retrouver de la pleine terre, inexistante jusqu’ici. Aujourd’hui, on retrouve au moins quinze pour cent de pleine terre. Je suis attentif, et le promoteur le sait, à ne pas déranger la zone Natura 2000. Ça ne la touche pas beaucoup d’un point de vue ensoleillement et question bruit et lumière, qui sont vraiment étudiés.

À Gennevilliers, ça coûte plus cher de faire un entrepôt en hauteur qu’un entrepôt dans un champ. Cela fait partie des aspects qu’on discute avec le port sur la biodiversité, quels corridors on utilise pour nous relier, puisqu’on a fait une étude avec un écologue sur la ville de Gennevilliers et dans le PLUI. En tout cas, ce qui est sauvegardé avec Green Docks et en accord avec le port, c’est qu’il n’y ait pas de péniches qui passent par le petit bras, justement pour le préserver. Il faut garder en tête que la Seine est moins exploitée aujourd’hui que dans les années 1960 en termes de péniches. On sait qu’on peut l’exploiter davantage en termes de trafic. Avant, il y avait des rampes, tous les ba-



**« Nous nous opposons au projet actuel Green Docks dans la mesure où il est tellement énorme qu’il est difficile de voir en quoi il serait écologique. »**

CLAIRE LAGRANGE



teaux qui partaient de Renault-Billancourt ou de Flins déposaient leurs voitures ici. Ce n’est plus le cas aujourd’hui.

**Claire Lagrange, collectif Stop Green Docks :** Je représente le collectif Stop Green Docks, qui s’oppose au projet actuel dans la mesure où il est tellement énorme qu’il est difficile de voir en quoi il serait écologique. Parce que cette masse de 600 mètres de long sur 30 mètres de haut, ça va faire beaucoup de camions supplémentaires. Un petit peu plus de bateaux, mais certainement plus de camions. Cette ombre qui va s’étendre sur la zone Natura 2000 en face va obligatoirement gêner la biodiversité. Les riverains ainsi que d’autres associations locales et moins locales d’environnement sont extrêmement inquiets de la venue de ce monstre sur les bords de Seine, dans un contexte de réchauffement climatique et de soins beaucoup plus importants à apporter aux zones humides et aux fleuves.



**Pascal Sanjuan** préfet, délégué interministériel à l'Axe Seine auprès du Premier ministre : Effectivement, il faudra arriver à dissiper cette inquiétude. Des manifestations comme celle d'aujourd'hui permettent de confronter les points de vue. Dans les années 1970, la Seine était considérée comme morte, tout se jetait dans le fleuve entre les égouts, les écoulements industriels... Des politiques publiques puissantes ont permis de redresser la barre et d'inverser la situation, notamment sur le traitement des eaux. Aujourd'hui, on a des poissons dans la Seine. Avec VNF, on va faire des passes à poissons. Pourtant, pour eux, c'est plus facile de bétonner, que de faire des écluses ou des passes à poissons. Quant à la décroissance, il faut savoir que pour réindustrialiser, on doit importer de la matière en France durablement. Il y a encore des pièces qu'on ne saura pas faire à bas coût, donc on sera obligé d'importer. Et puis, grâce à la R & D, à la fabrication, on crée de la valeur ajoutée en

assemblant un certain nombre de choses. Pour réindustrialiser, on a besoin d'avoir des zones près de l'eau. Il y a des débats sur les droits de la Seine, mais ce n'est pas un fleuve libre. Si on n'avait pas d'écluses par exemple, quel serait le niveau d'eau à Paris ? Notre territoire est structuré par des infrastructures et c'est en travaillant ensemble sur des projets industriels qu'on arrive à préserver la nature. Il faut qu'on soit en capacité de répondre aux inquiétudes par des arguments, sinon les projets auront du mal à émerger. 📌



**« Pour réindustrialiser, on a besoin d'avoir des zones près de l'eau. Il y a des débats sur les droits de la Seine, mais ce n'est pas un fleuve libre. »**

PASCAL SANJUAN

# L'ÉTAT AGIT DE MANIÈRE TRÈS CONCRÈTE

La performance d'un port, ce n'est pas simplement la qualité des opérations de déchargement, c'est aussi l'insertion dans un environnement logistique et industriel performant, explique le « monsieur Axe Seine » du gouvernement.

PAR PASCAL SANJUAN, PRÉFET, DÉLÉGUÉ INTERMINISTÉRIEL  
À L'AXE SEINE AUPRÈS DU PREMIER MINISTRE



**« Un hinterland efficace doit être structuré. L'État, les collectivités locales, les entreprises et les gestionnaires d'infrastructures doivent se mobiliser. »**

**L**a vallée de la Seine représente un tiers du PIB du pays et 30 % des emplois nationaux. Entre les emplois industriels et logistiques, cela fait un million d'emplois. La vallée de la Seine est un corridor portuaire industriel et logistique. L'industrie est très présente, même si la désindustrialisation s'y poursuit à un

rythme supérieur au reste du territoire national. Il faut donc essayer d'accompagner.

En 2021, l'État a pris une grande décision : fusionner les trois ports Paris, Rouen et Le Havre. Chose qu'il y a encore vingt ans, chacun pensait impossible. Il suffit de regarder comment nos grands concurrents au nord ont procédé. Anvers a fait sa

fusion avec Zeebrugge, donc avec Bruges, qui a été très profitable puisqu'ils ont rattrapé un peu Rotterdam. Un objectif important pour le nouvel ensemble Haropa, c'est de gagner des parts de marché pour transporter des conteneurs. Un objectif louable, nécessaire, mais probablement insuffisant. La performance d'un port, ce n'est pas simplement la qualité des opérations de déchargement, les délais de traitement des marchandises, la fluidité du passage qui inclut tout un tas de partenaires extérieurs. Ça peut être la douane, les services du ministère de l'Agriculture, les contrôles sanitaires et douaniers... La performance d'un port, c'est aussi l'insertion dans un environnement logistique et industriel performant. On parle beaucoup de réindustrialisation. La voie d'eau représente un avantage compétitif important. On peut donc acheminer de manière vertueuse et efficace les conteneurs, mais aussi les vracs, en respectant l'environnement.

### STRUCTURER L'HINTERLAND

Le sujet est donc le développement de l'hinterland, l'espace à l'intérieur duquel le port vend ses services et recrute sa clientèle. Pour un hinterland efficace, il doit être structuré. L'État, les collectivités locales, les entreprises et les gestionnaires d'infrastructures doivent se mobiliser. Il faut optimiser l'évacuation des marchandises et ne pas oublier le fret ferroviaire. Ce n'est pas simple en Île-de-France, mais nécessaire quand on a une part modale non routière de seulement 15 %. Il y a un effort à faire, surtout avec l'augmentation du trafic qui se profile à l'horizon. Au Havre, l'action de l'État est très concrète : assurer la navigabilité de la Seine et de ses affluents. Historiquement, il y a eu un

sous-investissement sur les voies navigables. En France, notre infrastructure est encore largement inutilisée. Un travail a été mis en place, financé par l'État, par les régions dans le cadre du contrat de plan État-région : régénérer les écluses, les barrages... Il faut assurer la navigabilité de la Seine de manière sécurisée. Et renforcer les circulations ferroviaires. Depuis deux ans, un espace de dialogue existe avec la plateforme Infrastructure Services en Île-de-France réunissant l'État, les régions SNCF, le réseau, les clients et les entreprises ferroviaires ayant des demandes. Notre politique consiste à étendre cet hinterland, et à assurer de manière plus efficace la connexion des réseaux.

### DÉVELOPPER LES CAPACITÉS D'ACCUEIL

Bientôt, le canal Seine-Nord va bouleverser l'activité économique et logistique du paysage de la Seine. Il faudrait revoir la mise au grand gabarit car les gabarits actuels pour les voies navigables seront peut-être justes. Quant au domaine ferroviaire, il faut arriver à construire des itinéraires alternatifs robustes. Il y a souvent des travaux, du trafic, des voyageurs. L'enjeu majeur sur ce

sujet, au-delà des infrastructures, c'est de disposer de capacités d'accueil pour de nouvelles activités portuaires et économiques. Le nerf de la guerre, c'est d'avoir du foncier tout en préservant l'environnement, la qualité de vie, le mode de fonctionnement actuel des territoires. Il y a une nécessité d'accueillir des activités logistiques qui ne sont pas toujours bien vues. À un moment, il faudra arbitrer entre faire des logements nouveaux et accueillir des activités. Il reste sans doute un peu de pédagogie à faire. Enfin, pour développer des activités, elles doivent être de plus en plus décarbonées. C'est dans le projet stratégique d'Haropa Port. À terme, les trafics pétroliers devraient chuter. L'objectif est de fournir aux clients des énergies plus vertes. Récemment on a inauguré le Zulu 6, premier bateau de marchandises zéro émission. Sogestran se lance dans une belle aventure qui, je l'espère, ouvrira la voie à d'autres projets de cette nature.

Avec la vallée de la Seine, nous avons la chance d'avoir un outil formidable. Il y a des enjeux et des défis que nous devrions être capables de relever grâce à la prise de conscience de chacun. 



# L'ÉTAT DOIT REPRENDRE LA MAIN

**Arnaud Brennetot a suivi les travaux du Forum depuis la première édition. Il a publié une tribune appelant à ressusciter la DATAR, pour une politique d'aménagement du territoire concertée afin de contrer les effets de la mise en concurrence des territoires, avec de fortes inégalités conduisant parfois à un sentiment d'abandon ou de colère.**

PAR ARNAUD BRENNETOT, GÉOGRAPHE, DIRECTEUR DU DÉPARTEMENT DE GÉOGRAPHIE DE L'UNIVERSITÉ DE ROUEN



**P**our la vallée de la Seine, la stratégie 2030, formalisée par l'État en 2014, est en cours de réactualisation dans la perspective 2040. Le Grand Paris en 2008, c'était un projet économique pour promouvoir la compétitivité de la métropole parisienne. Désormais, la stratégie actualisée doit tenir compte du dérèglement climatique et de l'adaptation du territoire. En outre, le monde est entré dans une crise écologique et géopolitique majeure. Mais depuis quinze ans, nous n'avons pas de gouvernement qui porte ces objectifs et tranche les conflits d'usage. Par exemple, la ligne nouvelle Paris Normandie nécessite de l'emprise foncière et soulève des contraintes techniques, des effets de voisinage et des nuisances. En France, il s'agit de préparer la métropole parisienne qui est désormais seule mégapole de l'Union européenne avec plus de 10 millions d'habitants, depuis le retrait de Londres. Cela représente un atout considérable pour la France et l'Union européenne. Cela suppose des forces

politiques en mesure d'asseoir leur autorité et leur légitimité démocratique et des arbitrages de la répartition des coûts. La transition de la vallée de la Seine ne va pas se faire au bénéfice de tous. L'ensemble des parties doit reconnaître que le report modal à la sortie du port du Havre vers l'hinterland passe par beaucoup plus de volumes pour le ferroviaire. La ligne historique actuelle aménagée du sillon Serqueux Gisors ne suffit pas. Depuis les années 1990, on essaye d'arriver à un compromis. Mais il faut arbitrer sur une échelle interrégionale, celle du Bassin parisien et du bassin hydrographique de la Seine. Seul l'État peut peser sur les différentes options lorsqu'on a un projet comme Green Dock ou lorsqu'on souhaite de nouvelles implantations industrielles. Sans renoncer à la décentralisation, l'État doit se doter des capacités de décision et de mise en mouvement des collectivités territoriales et de leurs populations, avec les différentes agences ou établissements publics.

Aujourd'hui, le Bassin parisien ne bénéficie d'aucune stratégie d'aménagement transversale. Or, on a des dynamiques hétérogènes. Dans l'ouest francilien, par exemple, l'emploi productif diminue. Des territoires ont été affectés par quarante ans de désindustrialisation, mais ont repris depuis 2016 avec l'amorce d'une réindustrialisation qui pourrait être brisée dans son élan avec la crise récente. La complémentarité conditionne la préservation de l'intérêt général. Faire passer une ligne nouvelle entre la Seine et l'Île-de-France, ce n'est pas pour favoriser les Normands mais plutôt pour atténuer le dérèglement climatique pour la métropole parisienne. Il n'y a pas d'autres solutions sur le volet transport, logistique et approvisionnement.

– **La Seine est le fleuve français à plus bas débit et forcément soumis aux aléas climatiques.**

**Quels enjeux se dessinent autour du fleuve ?**

**A. B. :** L'amélioration de la qualité des eaux est due à près de 60 ans d'action de l'Agence de l'eau. Cette institution, créée avant les réformes de décentralisation, a su faire travailler les collectivités territoriales, l'État ainsi que les acteurs privés, moyennant la contribution fiscale pour financer les stations d'épuration. Améliorer la qualité des eaux d'un fleuve déclaré biologiquement mort à la fin des années 1960 est déjà une performance. Les enjeux pour l'avenir, c'est l'adaptation aux dérèglements climatiques dans les zones Natura 2000, ou les estuaires, des écosystèmes remarquables mais fragilisés par la submersion, les inondations, les crues lentes ou les tempêtes. L'eau va également bouleverser les infrastructures. Aujourd'hui, des sites Seveso seuil haut sont dans une situation délicate. Les modélisations

doivent nous alerter sur les risques. Une stratégie territoriale intégrée, c'est ne pas sectoriser l'environnement, l'économie, l'énergie... mais avoir des arbitrages géographiques, en anticipant les changements. Le dérèglement bioclimatique est facile à modéliser, l'évolution du commerce international dans les prochaines décennies l'est moins. Il faut se préparer à tout : on ignore comment évoluera le trafic de fret dans la vallée de la Seine. Surtout si la crise géopolitique mondiale ne fait que s'aggraver.



**« Sans renoncer à la décentralisation, l'État doit se doter des capacités de décision et de mise en mouvement des collectivités territoriales et de leurs populations. »**



... — Des réactions aux propos d'Arnaud Brennetot ?

**Christophe Berthelin, directeur général et président du directoire d'Haropa Port** : Il ne faut pas croire qu'il ne s'est rien passé depuis trois ou quatre ans. Prenons l'exemple du ZAN [Objectif zéro artificialisation nette pour ralentir et compenser l'artificialisation des sols français NDLR] qu'on disait contraignant. Haropa Port a soustrait au ZAN 450 hectares pour garantir le développement d'activités qui sont réparties sur plusieurs terrains. Nous les mettons en appel à projets. Si vous avez suivi l'actualité, on a annoncé trois projets industriels pour 2,6 milliards d'investissements privés sur 60 hectares au Havre avec des industriels qui vont vers la transition écologique et produisent en France. C'est un vrai choix de société : où veut-on loger la valeur ajoutée des activités qui de toute façon sont consommées en France ? Pour avoir une politique de réindustrialisation, il faut des prérequis. Parce que paradoxalement, produire de l'hydrogène nécessite de l'électricité qui n'existe pas en quantité suffisante dans les zones où il y a les terrains. Nous avons travaillé avec l'appui des autorités et RTE pour faire arriver de la nouvelle puissance au Havre. Un nouveau transformateur sera implanté d'ici 2028. Finalement, je dirais que le train est en marche, mais on y va progressivement.

**Philippe Mandonnet, adjoint au maire de Saint-Arnoult (14)** : Le 20 janvier prochain, on fêtera les 30 ans du pont de Normandie. Ce pont n'est pas dû à l'État, mais à l'action des chambres de commerce. On a parlé du débit de la Seine. Prenons deux exemples internationaux. Ainsi, le Saint-Laurent traverse dix fois la

frontière entre les États-Unis et le Canada. Une structure bilatérale entre les deux gouvernements pour gérer les débits du Saint-Laurent a été mise en place, pour éviter qu'il y ait trop d'eau pompée dans les Grands Lacs et que l'estuaire soit asséché. Le deuxième exemple se rapproche plus de l'Axe Seine : celui de la Tamise. On devrait s'en inspirer. Depuis des années, un partenariat rassemble les élus et un certain nombre d'entreprises sur ce territoire pour aménager l'estuaire. Ils ont su concilier les exigences de développement durable, de business

**« Une stratégie territoriale intégrée, c'est ne pas sectoriser l'environnement, l'économie, l'énergie... mais avoir des arbitrages géographiques, en anticipant les changements. »**

et de logement. Donc, c'est possible. C'est très bien que l'État fasse une délégation interministérielle. S'il pouvait la muscler, ce serait mieux. Je pense aussi qu'il peut y avoir de vraies structures de gouvernance, y compris économiques.

**A. B.** : L'enjeu pour les entreprises privées qui croient dans le territoire, c'est d'être des forces contributrices et d'être reconnues par les pouvoirs publics comme partenaires indispensables et légitimes. On a des exemples d'entreprises qui veulent investir parce qu'elles croient dans la stratégie que les pouvoirs publics ont définie. Si on a une vision sélec-

tive du développement économique dans le cadre de la transition écologique, c'est vers ça qu'il faut aller. Je ne renie pas les progrès en cours. Dès le départ, j'étais très enthousiaste à cette idée d'aménagement de ce qu'on appelait déjà l'Axe Seine. Je pense que l'amorce s'est faite au moment du débat sur le Grand Paris avec Antoine Grumbach qui a osé faire rêver les élus, les acteurs économiques, à penser Paris jusqu'à la mer en décroissant les imaginaires territoriaux. Une vraie révolution épistémologique et politique. La fusion des ports est historique. Mais il faut avoir à l'esprit l'ampleur et l'imminence d'un certain nombre d'enjeux. Celui de l'écologie commence à être partagé. Il est urgent de réagir. Je pense aussi à la crise géopolitique qui risque de mettre les économies européennes dans une situation extrêmement délicate, y compris sur la trajectoire de réindustrialisation. Il y a effectivement ces annonces, mais dans le même temps, on apprend que le projet Eastman à Port-Jérôme est en partie remis en cause. C'est une crainte des élus locaux depuis des mois. Et ce n'est pas anodin. Dans un cas pareil, avoir un État en ordre d'action s'avère indispensable. Là où je vous rejoins, c'est qu'il y a une exception dans la vallée de la Seine où l'État a créé cette délégation interministérielle. On a des CPU qui existent dans d'autres vallées en France, mais complètement sous-dotés, qui sont sans commune mesure avec ce que l'État a engagé. Cet exemple de la délégation interministérielle à la vallée de la Seine mériterait d'être étendu, élargi et systématisé. Ce serait légitime qu'on intègre des territoires alentour parce que le périmètre de la vallée de la Seine, ce n'est pas Paris - Le Havre, c'est l'ensemble du bassin hydrographique. 📍



# L'INDUSTRIE S'ANCRE AU PORT

Et si l'on regardait les ports sous l'angle du premier kilomètre et l'Axe Seine comme nouveau territoire de production. Quelle part peuvent prendre les ports et les fleuves dans une politique de réindustrialisation comme espaces de traitement des marchandises mais aussi lieux de production ou de transformation ?

– **Patrice Leclerc, quelles activités industrielles à Gennevilliers faut-il promouvoir ou défendre ?**

**Patrice Leclerc, maire de Gennevilliers :** À Gennevilliers, nous avons subi la destruction d'entreprises de l'industrie automobile dans les années 1980-1990. Après avoir perdu des dizaines de milliers d'emplois, nous sommes remontés à 39 000, dont 26 % d'emplois industriels. Dans la métropole du Grand Paris, cela reste un record en termes d'emplois liés à l'aéronautique, une industrie encore forte dans notre département. La question pour nous, c'est d'arriver à la maîtrise du foncier. Avec ma première adjointe Anne-Laure Perez, on a fait le choix d'interdire de construire des logements dans la zone d'activité économique, dans notre Plan local d'urbanisme. En outre, nous sommes dans une zone où il y a le RER, le métro, la A15, la A86, à deux kilomètres de Paris. Notre maîtrise publique du foncier fait que les prix sont les moins chers des Hauts-de-Seine, puisqu'on préempte à chaque fois qu'une entreprise cherche à spéculer. Il faudrait d'ailleurs qu'on arrive à une maîtrise publique du foncier et des terres agricoles à l'échelle de la métropole, sinon on va expulser les gens qui ne pourront plus habiter dans le Grand Paris et donc à proximité des lieux de production. Ou alors, on va délocaliser et minéraliser toutes les terres à force de faire cela. La maîtrise du foncier est donc un élément extrêmement important.



**« Il faudrait d'ailleurs qu'on arrive à une maîtrise publique du foncier et agricole à l'échelle de la métropole, sinon on va expulser les gens qui ne pourront plus habiter dans le Grand Paris et donc à proximité des lieux de production. »**

PATRICE LECLERC

L'idée, c'est d'arriver à produire ou transformer sur place. Nous avons l'exemple des Grands Moulins de Paris qui transforment le blé arrivé par bateau. La farine est faite ici, elle ne repart pas forcément par bateau, ce qui est dommage. Le blé est consommé essentiellement en région Île-de-France. L'autre question, c'est de consommer sur place ce qu'on produit localement. On produit 150 % du besoin de la région Île-de-France en blé et on n'en consomme que 30 % parce que c'est exporté. Donc on devrait consommer ce qu'on produit avant de transformer les 50 % de trop en zones de maraîchage pour nourrir la région parisienne plus sainement. Pour cela, il faudrait travailler sur le développement des trafics fluviaux, la logistique, la production et la transformation de produits.

– **Julien Lambert, votre avis sur la question industrielle ?**

**Julien Lambert, secrétaire fédéral de la Fédération nationale des mines énergie CGT :** Sur la vallée de la Seine, concernant la question de l'évolution de la production d'énergie, on a fermé la centrale du Havre en 2019 parce que c'était inscrit dans la loi de transition énergétique. Les terrains étaient sur le port et il y a eu des nouvelles activités comme la construction d'éoliennes. On a eu aussi la fermeture de Porcheville. Alors certes, ça ne s'est pas vu sur l'équilibre production consommation de la France, sauf que ça renvoie à toute la stratégie sur les enjeux énergétiques, avec des besoins de réseau. Pour pouvoir aménager et implanter l'industrie, il faut évaluer les projets dans les territoires. Sur le site de Porcheville – une ancienne centrale fioul qui a fermé pour des questions environnementales –, il y a des enjeux de foncier très forts. Faut-il transformer le terrain en centrale solaire et alimenter des batteries ? Bien évidemment, ça peut répondre aux ambitions de réduction de gaz à effet de serre. Mais quelle est la logique industrielle ? Des industries sont prêtes à s'installer, mais ce sont de grosses consommatrices d'énergie, il faut donc prévoir des infrastructures



**« Des industries sont prêtes à s’installer, mais ce sont de grosses consommatrices d’énergie, il faut donc prévoir des infrastructures réseau. La production énergétique doit être maîtrisée et planifiée. »**

JULIEN LAMBERT

réseau. La production énergétique doit être maîtrisée et planifiée. Quand je regarde le bilan, c’est plutôt négatif. On a un Commissariat au plan qui doit agir pour planifier les enjeux avec tous les besoins qu’on a identifiés, et pas simplement pour que ce soit une transition. Ou la transition se fera ailleurs et on fera importer tous les produits. C’est un élément clé. Quand je vois l’activité du raffinage en Normandie, cela pose de vraies questions. Parce que le raffinage, ce n’est pas que la mobilité, ce sont d’autres secteurs industriels qui ont besoin de raffinage. Et aujourd’hui, il faut une cohérence. Enfin, la question de l’usage de l’eau va être un vrai sujet, tout comme celle de la redevance sur l’eau.

– Yann Perron, comment le Grand Paris Seine & Oise travaille la question de l’énergie ? Vous avez une stratégie et des projets.

**Yann Perron, maire de Gargenville (78) et vice-président de la communauté d’agglomération Grand Paris Seine et Oise (GPSEO) :** Grand Paris Seine et Oise est un territoire relativement vaste traversé par la Seine de part en part. On démarre de Conflans jusqu’à l’entrée de la Normandie. Notre territoire assez long est particulièrement désindustrialisé. Pour le rendre attractif, il faut mettre en place un écosystème global afin d’attirer les entreprises à travers l’énergie. Un enjeu qui n’a pas encore été évoqué, c’est celui de la formation : répondre aux besoins





... des entreprises nécessite des employés bien formés. Il y a des enjeux d'emploi sur nos territoires parce qu'il y a une légère inquiétude quant à la disponibilité d'employés formés à l'instant T du démarrage de l'entreprise. Et puis, il y a l'aménagement du territoire dans la globalité de l'Axe Seine. Je viens d'être nommé vice-président à l'Énergie du Territoire, une délégation avec la mise en place d'un service opérationnel qui a démarré en septembre. Les enjeux sont pris à bras-le-corps. Aujourd'hui, l'axe de récupération de chaleur fatale [Récupérer

les calories produites à l'occasion d'un procédé industriel dans les cheminées des fours ou chaudières par exemple] sur notre territoire est important mais insuffisamment mis en valeur. Car la chaleur fatale nécessite des investissements importants sur la création de réseaux de chaleur urbaine et de réutilisation au titre de l'industrie. Mettre des réseaux de chaleur urbaine à la disposition des habitants mais aussi des entreprises qui ont des besoins en calories peut être un facteur d'attractivité de notre territoire. Au sujet de Porcheville, dont on a parlé, on sait qu'on engage dès à présent les marchés publics pour la création d'une partie du réseau de chaleur.

On a contractualisé avec une laverie industrielle qui aura de gros besoins de chaleur. Il y a d'autres sujets en cours, mais ce sont les deux priorités au sein de cette direction opérationnelle. Nous sommes mobilisés au sein de la communauté urbaine sur ces sujets d'énergie, à la fois pour le confort et l'économie, la stabilité des coûts d'énergie pour nos habitants, mais également pour l'attractivité du territoire et pour les entreprises.



**« Mettre des réseaux de chaleur urbaine à la disposition des habitants mais aussi des entreprises qui ont des besoins en calories peut être un facteur d'attractivité de notre territoire. »**

YANN PERRON



**« Dans le cadre du mix énergétique et en pleine crise, on a vu tout l'intérêt des unités de valorisation énergétique comme les nôtres. Elles ont contribué à l'effort global, dans une période où des centrales nucléaires étaient à l'arrêt. »**

STÉPHANE CARON

– La question de la chaleur fatale et de la production d'énergie se pose au Smedar, le syndicat d'élimination des déchets de l'arrondissement de Rouen. Stéphane Caron, comment abordez-vous ces sujets ?

**Stéphane Caron, directeur de cabinet du président du Smedar :** Le Smedar, c'est un peu plus de 25 ans de fonctionnement sur le site des anciens chantiers de Normandie. Donc la réutilisation d'un site industriel au bord de la Seine présente beaucoup d'intérêts et d'avantages. Concernant l'énergie fatale, ce sont des choses qui sont engagées par le président et les élus du Smedar pour capter au maximum l'énergie encore existante, notamment celle sortie de nos fumées, et sur le pompage en Seine. Cela nous permettra de récupérer des calories transformables à la fois en électricité et en vapeur. Aujourd'hui, la production du groupe turbo alternateur du Smedar, c'est 32 mégawatts par an, soit à peu près la consommation de la ville de Rouen en électricité. Ce n'est pas anodin. Dans le cadre du mix énergétique et en pleine crise, on a vu tout

l'intérêt des unités de valorisation énergétique comme les nôtres. Elles ont contribué à l'effort global, dans une période où des centrales nucléaires étaient à l'arrêt. On a une production de vapeur qui équivaut au chauffage de 10 000 logements, soit à peu près pour 20 000 à 25 000 habitants sur l'agglomération de Rouen. L'énergie récupérée permettra d'augmenter la capacité de production électrique et de vapeur. C'est une énergie avantageuse, notamment question prix. Quand on parle de réseau de chaleur urbain ou de réseau de chaleur industriel avec un projet métropolitain, on a l'avantage d'avoir un prix stable, non fluctuant comme il a pu l'être avec l'augmentation du coût du fioul et du gaz. On voit donc tout l'intérêt de structures comme les nôtres dans une situation énergétique troublée et qui pourrait connaître à nouveau des soubresauts.

– Vous êtes également prêts à collaborer avec Haropa sur la fourniture d'énergie.

**S. C. :** Nous sommes ouverts à toute discussion. L'électrification des quais pourrait éventuellement être une piste, puisque dans le cadre de notre contrat d'exploitation, nous avons une vente électrique qui équivaut à peu près à 80 % de notre production. Aujourd'hui, il nous reste effectivement une marge envisageable dans le cadre – pourquoi pas – d'une connexion des na-



vires sur des bornes électriques. Ce qui pourrait avoir du sens plutôt que de laisser tourner les moteurs et partir les fumées dans l’atmosphère. Nous sommes aussi en discussion avec Haropa sur la récupération des déchets produits par les navires. On a travaillé avec Sogestran, notamment sur ce sujet pendant l’Armada. Cela fonctionne avec des barges et ça permet d’éviter les camions. Étant sur un ancien site de production navale, on a pu conserver l’apponnement des bateaux. Cette infrastructure existe toujours, elle a un peu plus de 70 ans d’existence mais a besoin d’être renouvelée. Bien entendu, cela va demander des moyens. Pour faire avancer encore plus rapidement le projet, on pourrait s’y mettre à plusieurs. On l’a expérimenté aussi, ça fonctionne avec les déchets via la Seine entre Paris, Rouen et par exemple Limay.

– Du côté d’Haropa. Comment accueillez-vous les projets d’implantation, de développement industriel sur le périmètre portuaire ?

**Antoine Berbain**, directeur général délégué d’Haropa Port en charge de la direction territoriale de Paris : La bonne nouvelle avec les ports français, et le nôtre en particulier, c’est qu’on travaille sur du domaine public. Nous sommes en dehors des phénomènes de hausse du prix de la spéculation. On dédie notre foncier public aux activités logistiques et industrielles dans des secteurs multimodaux. La deuxième bonne nouvelle, c’est que, dans nos ports, il n’y a pas de friche industrielle. Lorsqu’une activité cesse, le foncier industriel est remis à disposition pour accueillir une nouvelle activité industrielle ou logistique. Le port se reconstruit sans cesse sur lui-même et colle le plus possible aux besoins de l’économie. Notre premier travail, c’est de gérer ce domaine public portuaire et de mettre à disposition du foncier pour accueillir de nouveaux projets. Nous sommes dans une période de transition énergétique qui a besoin de plus de foncier. Parce que c’est une transition, pas une rupture. On n’a pas abandonné le pétrole, on en utilise encore, mais







**« Dans nos ports, il n’y a pas de friche industrielle. Lorsqu’une activité cesse, le foncier industriel est remis à disposition pour accueillir une nouvelle activité industrielle ou logistique. »**

ANTOINE BERBAIN

●●● on a besoin de nouvelles énergies pour engager cette transition. Notre deuxième métier consiste à développer de nouveaux fonciers portuaires pour répondre à ces enjeux. Et c’est plutôt en Normandie que l’on dispose de réserves foncières. Il s’agit donc de choisir les bons projets. Et comme c’est du domaine public, la troisième bonne nouvelle, c’est qu’il y a des règles, selon le Code général de propriété des personnes publiques. Il y a donc une mise en concurrence et une transparence dans le choix. On sélectionne les entreprises qui peuvent investir et développer leur activité sur le port par le biais d’appels à projets. Naturellement, les principaux critères sont la solidité du projet, la capacité de l’investisseur à mener le projet. Ce sont les emplois, les enjeux de transition énergétique, et la symbiose avec l’écosystème portuaire. On fait attention aux entreprises qu’on choisit.

**Christophe Berthelin, directeur général et président du directoire d’Haropa Port :** En



**« On ne va pas forcément choisir le projet qui nous rapporte le plus mais se décider en fonction de plusieurs paramètres : souveraineté nationale, besoins spécifiques de certains secteurs et besoins de la transition. »**

CHRISTOPHE BERTHELIN

clair, on ne va pas forcément choisir le projet qui nous rapporte le plus mais se décider en fonction de plusieurs paramètres : souveraineté nationale, besoins spécifiques de certains secteurs et besoins de la transition. Dans nos missions, et notamment dans le cadre des terrains qui sont labellisés France 2030, il y a l’aménagement en blanc. Pendant longtemps, on faisait de l’aménagement quand on avait un porteur de projet pour permettre ensuite la construction de l’usine. Aujourd’hui, on inverse le processus. Ça veut dire qu’on prend un risque mais qu’on assume sur nos ressources propres. On fait de l’aménagement blanc, avec une idée de mettre à disposition d’un industriel des terrains purgés notamment de tous les sujets de compensation qu’on a réglés avant de voir arriver l’industriel.

**Antoine Berbain :** Ça, c’est vraiment notre problématique. Tout à l’heure, on a évoqué le délai de huit ans pour faire aboutir un projet. Aujourd’hui, notre différentiel de compétitivité avec d’autres pays, c’est cette durée entre le moment où on signe un contrat avec un industriel et le jour où il dégage son premier euro de chiffre d’affaires. C’est ce différentiel que l’on cherche à réduire en préparant les terrains au maximum.

— Erwan Le Meur, comment appréhendez-vous la question de l’économie du foncier industriel sur le port de Gennevilliers ?

**Erwan Le Meur, directeur général adjoint de Paprec, président de la Communauté portuaire :** En tant que président de la Communauté portuaire navale qui regroupe les entreprises des ports de Gennevilliers,

Nanterre et Limay, je propose de créer une commission dans laquelle les entreprises réfléchiraient, sur du moyen terme, à la stratégie d'attribution foncière des différentes places portuaires. J'étais il y a quelques jours avec des responsables de FPI, une société créée par le canton genevois pour lancer des appels à projets. Ils sont là pour réguler l'attribution des parcelles foncières sur leur territoire et équilibrer au mieux pour avoir l'ensemble des entreprises nécessaires au bon fonctionnement de la ville. Très concrètement, à Genève, s'ils laissaient faire, il y aurait des logements partout vu le prix de vente de l'immobilier et aucune diversité sur les activités industrielles et économiques. C'est un peu la même chose sur les ports, un des seuls endroits où on puisse implanter un certain nombre d'activités. Il serait intéressant de créer cet organe de réflexion à moyen terme, avec Haropa et les services de l'État. Il s'agit de coller au mieux aux besoins de l'économie et des entreprises. 



**« Je propose de créer une commission dans laquelle les entreprises réfléchiraient, sur du moyen terme, à la stratégie d'attribution foncière des différentes places portuaires. »**

ERWAN LE MEUR

## Green Dock, un choix discuté mais assumé

**Claire Lagrange, du collectif Stop Green Dock :** M. Berbain a expliqué tout à l'heure qu'Haropa Port, en tant qu'établissement public, choisissait les entreprises, entre autres, avec des critères de priorité d'entreprises nationales. Mais Goodman, porteur du projet Green Dock, n'est pas français. Vous auriez pu choisir la Sogaris. Comment avez-vous attribué le projet à Goodman ?

**Antoine Berbain :** Goodman est le promoteur de Green Dock, que nous avons choisi à l'issue d'un appel à projets. Tandis que Sogaris est une SEM, une société d'économie mixte, dont le capital est majoritairement détenu par les collectivités locales et la Caisse des dépôts. Ce sont deux acteurs très différents, mais ils font le même métier. Ils sont tous les deux constructeurs d'entrepôts logistiques. Sogaris étant dédié à la micrologistique urbaine et Goodman étant un investisseur mondial. On a choisi le projet Green Dock avec l'ambition de répondre au besoin actuel de décarbonation de la logistique de la métropole du Grand Paris. Le phénomène qui a été et est probablement encore à l'œuvre à l'échelle de l'Île-de-France, c'est plutôt un éloignement des entrepôts logistiques du cœur de l'agglomération. Ils sont allés chercher du foncier pas cher dans des

**« Notre ambition, c'est de rapprocher les marchandises de la ville, pour que la logistique liée à ces marchandises soit la plus décarbonée possible. Ce qui nous conduit à pousser l'objectif de densifier la logistique sur le port de Gennevilliers. »**

terres le plus souvent agricoles, à proximité de nœuds autoroutiers pour avoir une qualité de desserte routière maximum. Ce phénomène a conduit à toutes les grandes zones logistiques le long des autoroutes et des nœuds autoroutiers. Notre ambition, c'est de rapprocher les marchandises de la ville, pour que la logistique liée à ces marchandises soit la plus décarbonée possible. Ce qui nous conduit à pousser l'objectif de densifier la logistique sur le

port de Gennevilliers. C'est matérialisé par la transformation d'une parcelle qui accueillait déjà un entrepôt de 30 000 mètres carrés dans la même parcelle, en partie désimperméabilisée, comme le disait Monsieur le maire de Gennevilliers, mais avec 90 000 mètres carrés de surface de plancher de logistique. Donc une densification de la logistique, mais pas n'importe où : sur une zone multimodale où utiliser le fluvial et le ferroviaire et à proximité de l'agglomération parisienne. Nous avons organisé cet appel à projets et considéré que Green Dock répondait aux besoins actuels. 





**Alio TP** Travaux publics  
Voirie & Réseaux divers

**Nous contacter :**

**Tél : 01 30 95 44 05**

**Mail : [info.aliotp@groupemahe.com](mailto:info.aliotp@groupemahe.com)**



# L'ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE, UNE IDÉE QUI A DE L'AVENIR

**Lauréate de l'appel à manifestation d'intérêt « Zéro déchet pour les territoires franciliens » en 2022, la Communauté portuaire Seine Aval met en œuvre une démarche d'écologie industrielle, mobilisant l'ensemble des acteurs locaux, entreprises et collectivités.**

**PAR GILDAS MONJOIN, DIRECTEUR DE LA COMMUNAUTÉ PORTUAIRE SEINE AVAL**



**L**a communauté portuaire Seine Aval s'inscrit dans une démarche d'écologie industrielle appliquée au port de Gennevilliers. Elle marque ainsi une volonté de mutualisation des ressources et de création de synergies entre les entreprises du territoire afin d'accélérer la transition écologique et énergétique.

## UN PEU D'HISTOIRE

La communauté portuaire Seine Aval a été créée en 2010 pour structurer les entreprises du port de Gennevilliers et s'étend aujourd'hui jusqu'aux portes de Rouen et de Paris. Son rôle est multiple : représentation des entreprises auprès d'Haropa et des collectivités territoriales, développement de synergies inter-entreprises, promotion de l'image des métiers portuaires et soutien à des projets structurants comme la logistique fluviale et la transition énergétique.

La démarche d'écologie industrielle s'inscrit dans cette volonté de

mutualisation et de réponse aux défis environnementaux et économiques du territoire.

### PRINCIPES ET OBJECTIFS

L'écologie industrielle et territoriale (EIT) repose sur l'économie circulaire appliquée à un territoire. Elle vise à optimiser les flux de matières, d'énergie et d'eau entre les entreprises afin de réduire les déchets et externalités négatives, valoriser les coproduits industriels, accélérer la transition énergétique et développer la mutualisation des ressources et des infrastructures.

En 2022, la communauté portuaire Seine Aval a été lauréate de l'appel à manifestation d'intérêt Zéro déchet pour les territoires franciliens, porté par la Région Île-de-France, l'ADEME et la DREAL. Ce succès a permis d'intensifier la démarche au port de Gennevilliers.

### ACTIONS ET INITIATIVES MISES EN PLACE

L'une des principales missions de la communauté portuaire est de favoriser les synergies entre entreprises pour optimiser l'utilisation des ressources locales. Ces synergies se traduisent par la mutualisation des services comme le partage d'infrastructures, d'espaces de stockage et d'outils logistiques ou la mise en place de solutions communes pour le recyclage des biodéchets et des EPI usagés. Cette mutualisation peut également se traduire par des synergies de substitution : valorisation des déchets d'une entreprise comme ressource pour une autre (ex : recyclage du bois, du plâtre, du papier, etc.).

Sur les plans de la décarbonation et de la transition énergétique, la communauté portuaire s'engage dans la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et la modernisation des équipements.



Cela passe par la promotion des transports fluviaux et la réduction du transport routier ainsi que par la sensibilisation des entreprises sur les alternatives énergétiques (camions électriques, hydrogène, biogaz). L'action peut aller jusqu'à l'installation de panneaux solaires sur les bâtiments industriels ou la mise en œuvre d'achats groupés d'électricité pour réduire les coûts. Concernant les mobilités durables et l'attractivité, l'écologie industrielle et territoriale a permis de développer des actions en direction des salariés. La mise en place du programme Mobility avec l'entreprise Incuber TIC s'est traduite par la mise à disposition de vélos et voitures électriques en partage et de solutions de covoiturage. Une sensibilisation à la sécurité routière et à la cohabitation entre cyclistes et poids lourds a été conduite. Enfin, une charte Ville-Entreprise a été signée pour favoriser l'emploi local et l'insertion professionnelle.

Sur les plans de la sécurité et prévention des risques, les activités industrielles et logistiques présentes sur

le port imposent des normes strictes de sécurité qui sont prises en compte dans la démarche, avec l'organisation d'exercices avec les pompiers et les services de secours, la mutualisation des dispositifs de sécurité et de formation ou encore le recrutement d'une chargée de mission en sécurité du travail.

### UNE GOUVERNANCE COLLABORATIVE

Pour piloter la démarche, la communauté portuaire Seine Aval s'appuie sur un écosystème de partenaires publics et privés. Du côté des collectivités locales sont mobilisés la ville de Gennevilliers et l'EPT Boucle Nord de Seine. Pour les acteurs économiques, on retrouve Haropa, GRDF et des grands groupes industriels comme Thalès et Safran. Enfin, l'université de Cergy est sollicitée au titre des institutions académiques. Le port de Gennevilliers ambitionne ainsi de devenir un modèle de transition écologique, en démontrant que les synergies locales peuvent être un levier de compétitivité et de développement durable. 

# ENTRE L'EAU DES RIVIÈRES & L'EAU DANS NOS VERRES

ILYA



suez

CHAQUE JOUR, SUEZ ALIMENTE  
EN EAU POTABLE PRÈS DE 70 MILLIONS  
DE PERSONNES DANS LE MONDE.  
NOS SOLUTIONS AU SERVICE  
DES COLLECTIVITÉS ET ENTREPRISES  
SUR [SUEZ.COM/ILYASUEZ](https://suez.com/ilyasuez)

## Inventons la route de demain



**Biophalt®**

ENRÔBÉ VÉGÉTAL  
HAUTES PERFORMANCES



**Bioklair®**

REVÈTEMENT NATUREL  
POUR MOBILITÉS DOUCES



**LuminoKrom®**

LA SIGNALÉTIQUE  
PHOTO-LUMINESCENTE

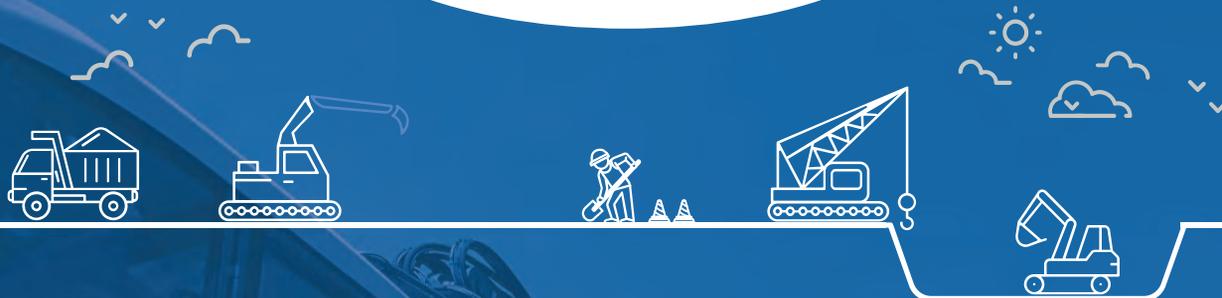


**Recytal® ARM**

CHAUSSÉE ÉCOLOGIQUE  
100% RECYCLÉE EN PLACE

# LTP

environnement



## CONTACTEZ-NOUS



02 53 78 28 15



[accueil@ltpe.fr](mailto:accueil@ltpe.fr)



PA du Pont Beranger II  
3 Rue Alfred Nobel  
44680 St Hilaire de Chaléons

TERRASSEMENT - VOIRIE - RÉSEAUX DIVERS



# Spécialiste en construction de réseaux d'eau et d'assainissement



## Nos expertises :



Eau potable



Assainissement



Génie civil  
hydraulique



Travaux  
spéciaux



## Atlantique Travaux Publics c'est :

- 90 collaborateurs répartis sur deux agences  
*Ste Luce sur Loire (44) et Massy (91)*
- 40 ans d'expérience
- 23 M€ de chiffre d'affaires annuel
- Une politique QSE
- Plusieurs certifications



Suivez-nous sur LinkedIn

