



## Compte rendu de l'atelier avec les acteurs économiques

**Port de Limay**

**19 octobre 2016**

En tribune :

- Pour HAROPA - Ports de Paris :
  - Kris DANARADJOU, directeur adjoint de l'aménagement
  - Mariusz WIECEK, directeur de l'agence Seine-Aval
  - Alexia GAUTIER, responsable du projet
  - Gilles RENAUD, chargé de développement à l'agence Seine-Aval
- Pour HAROPA :
  - Ouiza BÉTOUCHE, responsable du développement de la multimodalité

*Début de la réunion à 10h30*

*20 participants*

### **Déroulement de la réunion :**

1. Ouverture de la réunion par Kris DANARADJOU, HAROPA-Ports de Paris
2. Présentation du contexte, des objectifs et des principes du projet par Kris DANARADJOU, Mariusz WIECEK, Gilles RENAUD, Ouiza BÉTOUCHE et Alexia GAUTIER, HAROPA – Ports de Paris
3. Echanges avec les participants
4. Travail en sous-groupes
5. Mise en commun et échanges



## 6. Clôture de la réunion et annonce des prochains rendez-vous

### 1. Ouverture

---

**Kris DANARADJOU, directeur adjoint de l'aménagement de HAROPA – Ports de Paris,** remercie les participants d'avoir répondu à l'invitation d'HAROPA-Ports de Paris. Il indique que l'atelier de ce jour se déroule dans le cadre de la concertation sur le projet d'extension du port de Limay-Porcheville, qui s'est ouverte le 3 octobre dernier. La première réunion publique s'est tenue le 11 octobre. L'atelier de ce jour vise à recueillir les attentes des participants sur le projet. Il annonce le déroulé de la matinée :

- Présentation du projet et premiers échanges
- Travail en sous-groupes sur les attentes et suggestions des entreprises pour rendre attractives la zone portuaire et son extension
- Mise en commun et échanges.

### 2. Présentation des objectifs et des caractéristiques du projet

---

Diaporama en annexe.

#### **Un projet d'extension porté par HAROPA-Ports de Paris**

**Kris DANARADJOU, directeur adjoint de l'aménagement chez HAROPA Ports de Paris,** présente HAROPA – Ports de Paris, établissement public de l'Etat réalisant un chiffre d'affaires annuel de 90 millions d'euros pour 50 millions d'euros de dépenses d'investissement par an, consacrées au développement des plateformes, à l'amélioration de leur desserte et à la réhabilitation du bâti. L'établissement, fort de 200 collaborateurs, est dirigé par un conseil d'administration composé des collectivités locales franciliennes, de l'État, et des associations professionnelles et environnementales.

Kris DANARADJOU précise que Ports de Paris est le premier port fluvial français (20 millions de tonnes de marchandises transportées en 2015). Il indique que Ports de Paris est membre de HAROPA, un groupement d'intérêt économique regroupant les ports du Havre, de Rouen et de Paris. HAROPA est le cinquième ensemble portuaire nord européen (trafic de 120 millions de tonnes). Il précise que les entreprises présentes sur les sites de Ports de Paris représentent 20 000 emplois directs ; par ailleurs, leur activité fait travailler 60 000 emplois indirects.

Kris DANARADJOU souligne que les études réalisées avec l'État et la Région démontrent la nécessité de développer des plateformes logistiques pour soutenir la croissance francilienne, qui est le premier bassin de consommation européen. Il explique que HAROPA - Ports de Paris mène des projets de création et d'extension





de ports en Île-de-France pour alimenter la région en biens de consommation : la logistique est aujourd'hui un maillon indispensable entre lieux de production et lieux de consommation. Kris DANARADJOU indique que le territoire de la Seine aval présente un intérêt stratégique pour développer de nouvelles plateformes logistiques. L'intérêt pour les entreprises est de disposer de sites bien positionnés en Ile-de-France, pour les collectivités il s'agit de capter ces zones créatrices d'emplois, et pour la région Île-de-France l'intérêt est d'inclure des secteurs logistiques afin de ne pas être alimentée par des plateformes extérieures la région. Pour HAROPA-Ports de Paris, dans le cadre de sa mission de service public, l'intérêt est de positionner les zones logistiques en bord de voie d'eau pour inciter les entreprises à utiliser le mode fluvial, qui est un mode propre et fluide, mais qui représente actuellement moins d'un conteneur sur cinq. Aujourd'hui l'Île-de-France est alimentée par les ports du nord de l'Europe et par Le Havre et Rouen.

Kris DANARADJOU détaille l'organisation de Ports de Paris, qui comprend quatre agences portuaires, dont l'agence Seine-Aval dirigée par Mariusz WIECEK. La plateforme de Limay-Porcheville, qui totalise 125 hectares et 34 500 m<sup>2</sup> d'entrepôts, est l'une des plateformes principales de l'agence Seine-Aval. Elle compte 14 emplois à l'hectare et occupe une position stratégique à l'entrée de l'Île-de-France.

### **Le positionnement de Limay au cœur de l'axe Seine**

**Ouiza BÉTOUCHE, responsable du développement de la multimodalité chez HAROPA,** souligne que le port de Limay se situe au cœur de l'importante zone de consommation qu'est le marché francilien.

Elle souligne que les ports de HAROPA sont connectés au reste du monde via les terminaux et les ports maritimes de la Seine. Ceux-ci sont connectés avec 60 armements desservant plus de 600 ports dans le monde. Elle précise que le port du Havre peut recevoir les plus gros navires du monde en pleine charge et sans restriction de marées, car ils peuvent être mis à quai 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Ouiza BÉTOUCHE souligne que les ports HAROPA disposent d'une desserte exceptionnelle, permettant de desservir rapidement l'hinterland le transport routier des marchandises est très rapide. Le système de rendez-vous routiers permet d'évacuer les marchandises de façon efficace. La desserte ferroviaire est très efficace également, le port de Limay ayant la possibilité de relier ses clients au réseau ferroviaire, et de proposer une liaison particulière sur le terminal à conteneurs si besoin. La desserte ferroviaire est l'un des atouts de HAROPA.

Ouiza BÉTOUCHE rappelle que le port de Limay-Porcheville est au cœur de la voie de communication qu'est la Seine, qui compte de nombreux terminaux à conteneurs. Le Port de Limay est constitué d'un terminal à conteneurs, d'entrepôts et d'un quai de transbordement, qui permet aux opérateurs de transport combiné fluvial d'utiliser les plateformes en réseau pour approvisionner des villes. Un conteneur sur cinq venant en Île-de-France emprunte la voie fluviale. HAROPA



dispose d'un ensemble de terminaux connectés en réseau pour développer ce mode de transport.

Ouiza BETOUCHE évoque la desserte « short sea ». Le port fluviomaritime de Limay-Porcheville est accessible à des navires pouvant naviguer sur de courtes distances, avec toutes sortes de conditionnements (vrac, colis lourds...). Actuellement, la filière des colis lourds se développe sur la Seine. Le Port de Limay est charnière sur ce réseau, car il peut évacuer ou recevoir des marchandises à la fois des ports maritimes, et des ports fluvio-maritimes, par voie fluviale ou ferroviaire. Le port de Limay-Porcheville peut être une zone de dégroupage permettant de desservir l'importante zone de consommation qu'est Paris.

Ouiza BETOUCHE souligne que HAROPA a identifié une douzaine de filières stratégiques à développer. Celles existant déjà à Limay sont les céréales, le vrac conventionnel, les conteneurs, les éco-industries et le BTP. La logistique urbaine peut être un enjeu de demain pour dégroupier les marchandises, et les acheminer par voie d'eau vers les centres de consommation. Le transport des passagers et le tourisme est également en développement chez HAROPA.

Ouiza BETOUCHE rappelle que le transport fluvial est écologique car émet cinq fois moins de CO<sup>2</sup> et que la massification permet de réduire les coûts de transport.

### **Les atouts de la plateforme actuelle et son potentiel de développement**

**Mariusz WIECEK, directeur de l'Agence Seine-Aval d'HAROPA-Ports de Paris**, souligne que la plateforme de Limay s'est développée depuis les années 1970-1980 en accueillant progressivement différentes activités. Il précise que la durée de conventions peut aller jusqu'à 20-30 ans, permettant aux entreprises de rentabiliser leurs investissements. Le port de Limay-Porcheville est une plateforme trimodale située à proximité de l'A13, bénéficiant d'un réseau ferroviaire efficace, et d'un fleuve sur lequel la circulation n'est pas saturée. Des bâtiments réalisés lors de la conception du port sont actuellement en cours de réhabilitation.

Mariusz WIECEK souligne que le Port met l'accent sur le cadre de vie (aménagements paysagers, biodiversité). Au niveau de la logistique fluviale, il rappelle que le port dispose d'un bassin d'eau de 8 ha, desservi par des installations portuaires. Le long du bras nord de la Seine se trouvent quatre estacades ainsi que deux quais publics permettant aux acteurs du territoire qui ne sont pas installés sur les emprises du port d'utiliser les infrastructures portuaires.

Mariusz WIECEK précise qu'un terminal à conteneurs avait été aménagé lors de la conception du port de Limay dans la perspective de développer des terminaux secondaires le long de la Seine, pour épauler le hub de Gennevilliers. HAROPA-Ports de Paris constate que ces terminaux secondaires peuvent avoir un rôle local important. Il précise qu'à Limay, l'activité conteneurs est soutenue par l'activité agro-alimentaire notamment.



Mariusz WIECEK indique que les besoins exprimés par les acteurs économiques au cours des études menées par Ports de Paris ont permis de calibrer le projet d'extension. Les besoins alors exprimés correspondent à une zone d'environ 20 ha, avec un trafic potentiel complémentaire d'1 million de tonnes. Mariusz WIECEK indique qu'en 2015, le trafic fluvial à Limay était de 1,200 millions tonnes.

Mariusz WIECEK indique que le foncier du port de Limay étant occupé à 96%, le Port n'a pas la possibilité d'accueillir de nouvelles activités. Le projet d'extension permettra de les accueillir et d'assurer leur logistique *via* les installations de transport actuelles, qui présentent encore un potentiel de développement.

Mariusz WIECEK indique que l'objectif du projet est de proposer des parcelles de taille unitaire suffisante et raccordées aux trois modes de transport. L'extension doit être tri modale. Il souligne qu'actuellement, le port de Limay propose très peu de services tournés vers les utilisateurs. L'extension permettra d'installer certains types de services, qui seront à la fois ouverts aux utilisateurs du Port et vers l'extérieur.

### Le projet d'extension

**Alexia GAUTIER, chef de projet du projet d'extension du port de Limay-Porcheville chez HAROPA-Ports de Paris**, indique que le projet, au service du développement économique du territoire, consiste en l'aménagement d'une surface totale de 32 ha, représentant 22 ha de surface d'activité. L'extension a vocation à créer près de 300 emplois, principalement dans les activités de logistique de transformation et de stockage. Des études préalables ont relevé les caractéristiques du site et son contexte urbain et environnemental.

Alexia GAUTIER indique que le projet d'extension porté par HAROPA – Ports de Paris peut s'étendre dans deux directions : vers l'ouest, une extension de 5 ha, sur un terrain en bord de fleuve, situé entre la voie ferrée et la D983, et une seconde extension vers le nord, de 27 ha, située entre la RD 146 et le boulevard Pasteur. Elle indique que cette épaisseur est nécessaire pour accueillir les activités envisagées et pour conserver une distance entre les activités et les limites du Port, ce qui permet de garantir la protection des riverains et de mettre en œuvre un traitement des espaces verts. Elle indique qu'il est proposé de regrouper l'entreprise Marlux au nord du boulevard Pasteur.

Alexia GAUTIER souligne que ces deux surfaces d'extension présentent des contraintes d'accessibilité. Les terrains ouest ne disposent d'aucune accessibilité routière ni fluviale, et les terrains nord ne sont pas accessibles via la RD 146, mais pourraient être desservis par le boulevard Pasteur.

Alexia GAUTIER souligne que le projet concilie le développement économique et social et prend en compte l'environnement et la qualité de vie. Elle affirme que HAROPA – Ports de Paris sera particulièrement attentif aux secteurs en limite de zone portuaire, concernant le paysage et la prise en compte des usages des riverains.

Alexia GAUTIER indique que HAROPA-Ports de Paris a lancé une étude de circulation avec le Conseil départemental des Yvelines, qui a permis de définir les premières



estimations de trafic à l'horizon 2025. Cette anticipation va permettre d'étudier les modalités à mettre en place pour limiter l'impact du projet sur le fonctionnement de la circulation. Elle souligne que les villes concernées seront associées à la réflexion sur des mesures cohérentes et communes. HAROPA-Ports de Paris veillera également à respecter les enjeux hydrauliques et écologiques, à préserver et mettre en valeur les corridors de végétation naturelle, la biodiversité, à maîtriser les nuisances sur le cadre de vie des riverains et à développer le transport de marchandises par le fleuve et le rail comme alternatives à la route.

Alexia GAUTIER détaille les principes d'aménagement à l'ouest et au nord. Il s'agira de :

- Pour l'ouest : rendre accessibles les terrains par la route et par l'aménagement d'une infrastructure fluviale.
- Pour le nord : couper la RD 146 afin de réaliser une voirie interne qui desservira les terrains depuis la zone portuaire, ce qui permet au boulevard Pasteur d'accueillir uniquement les circulations de desserte et de transit local.

Alexia GAUTIER évoque un projet de connexion via l'embranchement ferroviaire situé sur les terrains EDF pour développer des sillons supplémentaires sur la plateforme. L'objectif est que la plateforme étendue soit continue pour que l'ensemble des échanges routiers logistiques aient lieu à l'intérieur de la zone, et pour garantir la sécurité.

Elle indique que le projet propose la création d'une deuxième entrée à l'ouest, qui permettrait de limiter les impacts sur le trafic, générés par l'activité portuaire. Elle précise qu'un dispositif avec deux entrées permettrait de capter l'ensemble des flux sur la zone portuaire et ainsi de libérer le boulevard Pasteur des trafics logistiques. Elle précise que le projet est l'occasion de réfléchir sur la requalification du quartier Pasteur, en prenant en compte l'avis de ses habitants. Ceci permettra également de créer une liaison pour relier boulevard Pasteur à la RD146 et à la future entrée de ville actuellement en chantier.

HAROPA-Ports de Paris propose de créer un pôle de service accessible à tous, qui se situerait en-dehors de la plateforme, aux abords de la nouvelle entrée.

Alexia GAUTIER indique que les nouvelles surfaces commercialisables seront reliées depuis la nouvelle voie interne aux deux nouvelles entrées. Des espaces de respiration seront aménagés entre les grandes parcelles. Elle précise que le projet propose une connexion piétonnière directe depuis la gare.

Elle indique que l'estimation du projet (études et travaux) s'élève à 20 millions d'euros, financés par Ports de Paris et soutenu par l'État et la Région, dans le cadre du contrat de plan interrégional (CPIER).

Alexia GAUTIER rappelle que selon le bilan de la concertation et les suites qui seront données, les enquêtes publiques pourraient se tenir en 2019, pour un démarrage des premiers travaux à partir de fin 2021.



## Les objectifs économiques de l'extension

**Gilles RENAUD, chargé de développement à l'Agence Seine-Aval d'HAROPA-Ports de Paris**, présente les quatre objectifs du projet et les questions qui leur sont liées :

- Un développement de l'interface fluviale
  - o Un agrandissement des surfaces de terre-plein portuaire ?
  - o Un nouvel outil de transbordement sur la darse ?
  - o La création d'un nouveau poste de transbordement fluvial ?
  - o Favoriser l'utilisation des quais à usage partagé ?
- Une amélioration de la desserte ferroviaire ?
  - o Un raccordement du triage portuaire sur le réseau ferré national depuis l'est ?
  - o La création d'une cinquième voie de réception sur le triage portuaire ?
  - o La desserte de nouvelles entreprises industrielles ?
- Une augmentation des capacités d'accueil des conteneurs :
  - o Augmenter la capacité du terminal ?
  - o Créer de nouvelles synergies au sein de la future plateforme pour favoriser l'arrivée de conteneurs ?
- Une synergie industrielle à développer :
  - o Créer des groupements d'entreprises de même filière au sein du Club des Entreprises de Limay-Porcheville ?
  - o Elaborer une charte incitative pour une mutualisation des services ?
  - o Regrouper / rapprocher des entreprises complémentaires ?

## 3. Échanges avec la salle

**Thierry de CHIRÉE, président de la société TMF**, demande si, dans le cadre de l'extension du port, il est prévu de déplacer les entrepôts qui sont sur en bord à voie d'eau et qui ne l'utilise pas, afin que ces emprises soient à terme réservées à des entreprises utilisant la voie d'eau.

Mariusz WIECEK indique que HAROPA - Ports de Paris mène des réflexions sur ces sujets en parallèle du projet d'extension. Il indique que les conventions d'occupation ne peuvent pas être arrêtées avant terme, et rappelle que des emplois locaux dépendent de ces entreprises. Il confirme néanmoins que le Port souhaite profiter du projet pour libérer ces emprises et précise que les bâtiments allant être réhabilités sont ceux qui utilisent la voie d'eau. Concernant les autres bâtiments, une réflexion est en cours : ils seront réinvestis ou déplacés.



## Travail en sous-groupes

Sur la base d'une grille de travail distribuée aux participants, trois groupes ont été formés pour échanger sur les questions suivantes :

- Quels équipements et services attendez-vous d'une plateforme portuaire pour développer votre activité ?
- Quels types d'emplois recherchez-vous pour votre activité ? Quels besoins en formation ? Comment développer votre activité avec les autres entreprises du territoire ?
- Quelles actions en faveur de l'environnement envisagez-vous autour de votre activité ? Quelles bonnes pratiques favoriser ?

## Mise en commun et échanges

**Jamila BAYA, Conseil départemental des Yvelines, rapporteur du premier groupe**, composé de Régine BERGER Véolia Recherche et Innovations, Yves LUQUET TMF, Yves FERRAND YFIMO, Jocelyne GINER GPS&O, Frédéric TAVIAUX Mazet-Mercier, Pascal GROS-DUBOIS HAROPA-Ports de Paris, responsable de la plateforme de Limay-Porcheville.

- Les équipements et services : Les entreprises estiment que le territoire n'est pas équipé pour accueillir de la logistique, que l'offre est inadaptée et vieillissante, et que les communes ne veulent pas accueillir de logistique sur leurs territoires. Elles rappellent que la logistique a pourtant évolué : il s'agit à présent de préparations de commandes, sur de la « logistique innovante », et non plus sur du stockage.
- Les entreprises soulignent que dans le calcul habituel de l'emploi au mètre carré, il faudrait prendre en compte aussi l'emploi indirect.
- l'amélioration de l'accessibilité, le développement du service de transport collectif comme le bus (fréquences et arrêts), la mise en place de navettes internes, une restauration et/ou un restaurant inter-entreprises, une connexion avec le RER E qui permettrait aux Parisiens d'accéder à la plateforme et de conserver les ingénieurs et chercheurs du territoire représentent les services attendus. Elle évoque également la nécessité d'éviter la saturation en sortie de l'A13.
- Les emplois et la formation : Les entreprises estiment que trouver du personnel moins qualifié ne pose aucune difficulté. Il n'y a pas de problématique particulière concernant les formations. En revanche elles évoquent les difficultés à trouver les profils pointus (ingénieurs, chercheurs) et à les conserver.
- Les actions en faveur de l'environnement : Les membres du groupe saluent la qualité paysagère. Ils estiment important de favoriser le covoiturage pour favoriser les bonnes pratiques, et regrettent que le tri des déchets réalisé sur le port ne soit pas suivi d'un tri sélectif par la commune.

**Alain DIAMANTINI, chargé de développement économique à GPS&O, rapporteur du deuxième groupe**, composé de Philip MAUGÉ président du groupe SCAT, Marcel SCHIVY Directeur Général de Laviosa MPC, Denis GHADIMI directeur de Marlux,



Pierre BERTIAUX responsable de Colas Ile-de-France nord, Thierry DE CHIRE président de TMF, Jean-Philippe POUILLAIN société SVR, groupe SARP.

- Les équipements et services : Les entreprises estiment qu'il serait nécessaire de proposer des services à destination des marinières et routiers (restauration, point de livraison de produits de consommation courante, un centre de conférence), ainsi qu'une navette interne à la zone. Elles considèrent qu'il serait intéressant de mutualiser les services, tel que l'entretien du matériel. Le coût des concessions semble assez conséquent à certaines entreprises, et elles estiment que la durée de leurs conventions actuelles ne correspond pas à leurs perspectives de développement.
- Les emplois et la formation : la création d'un club d'entreprises permettrait de réunir les entreprises pour réfléchir à des préoccupations communes. Les emplois techniques sont très attendus (ingénieurs, chimistes, logisticiens). La concurrence avec les sites de Renault PSA a été évoquée : Renault draine des profils qui auraient pu être recrutés sur le port. Les entreprises cherchent également des métiers spécifiques (chauffeurs poids-lourds connaissant les déchets dangereux, des techniciens polyglottes).
- Les actions en faveur de l'environnement : les entreprises estiment nécessaire de recycler les huiles de bateaux usagées et de mutualiser les transports sur certains sites ainsi que de mettre en place le stockage sous toiture.

**Claire AUBRÉE, direction des transports de la Région Île-de-France, rapporteur pour le troisième groupe** composé de Rémi TOURET EDF Porcheville, Vincent BORD et Jean-Yves LUQUET TMF, Alexandre GODARD ALPA, Alain KIWESKI Véolia.

- Les équipements et services : Les entreprises sont satisfaites des installations actuelles. Des entreprises adjacentes au port, qui réalisent actuellement un brouettage par poids lourds entre leurs installations et les quais, demandent qu'il puisse être réalisé par rail. Les entreprises soulignent que, souvent, les volumes à transporter sont insuffisants pour affréter un train complet, ce qui détourne les entreprises du ferroviaire, bien qu'elles souhaitent conserver ce mode. Les entreprises évoquent leurs difficultés avec le fluvial (mode massifié) car elles disposent de conteneurs en petites quantités et suggèrent la mise en place d'une bourse de fret.
- Les emplois et la formation : Les entreprises font part de leur méconnaissance des services existants et d'uns besoins de restauration collective, tant pour les entreprises du port et que celles à l'extérieur. Un accueil favorable a été réservé à la proposition de liaison directe avec la gare, au stationnement des vélos et à la navette. Les entreprises évoquent leurs besoins en personnels manutentionnaires, caristes, chercheurs, et indiquent avoir des difficultés à recruter dans ces métiers spécifiques. Elles estiment qu'il serait intéressant que le Port mette en place un centre de formation.
- Pour les entreprises ne parvenant pas à affréter des trains complets, la question de la mutualisation se pose. Les échanges se font naturellement, mais les entreprises estiment nécessaire d'échanger sur leurs besoins, afin d'optimiser la mise en œuvre du transport.
- Les actions en faveur de l'environnement : Les entreprises estiment intéressant de mutualiser la collecte des déchets et du tri sélectif.



- **Le transport depuis la gare**

Mariusz WIECEK salue la richesse des sujets abordés, et souligne l'importance de la thématique liée au transport. La question de savoir comment faciliter l'arrivée des personnes sur la zone d'activité depuis la gare de Mantes-la-Jolie suite à l'arrivée d'Eole est un sujet à traiter avec SNCF Réseau. L'idée d'une navette interne devrait prendre en compte les horaires différents des entreprises. HAROPA-Ports de Paris pourrait proposer de mettre une place côté gare une zone d'accueil sécurisée qui accueillerait des vélos des salariés. Des pistes cyclables vont continuer d'être développées.

Le souhait de HAROPA - Ports de Paris est d'offrir la possibilité de créer des services en ouvrant la zone de Limay vers l'extérieur.

- **La mutualisation de l'entretien**

Kris DANARADJOU indique que Ports de Paris envisage de proposer des services supplémentaires aux locataires, tels que la mutualisation d'un prestataire pour l'entretien des espaces verts, ce qui permettrait de réaliser une économie d'échelle.

**Un participant** précise que la demande portait aussi sur des services spécifiques aux utilisateurs du port, tel que la mutualisation de l'entretien du matériel.

- **Les services**

Mariusz WIECEK invite les entreprises à continuer d'échanger entre elles sur ces questions. Il rappelle que Ports de Paris organise une réunion annuelle avec les entreprises implantées sur le port et qu'un club d'entreprises de Limay et de Porcheville existe et est présidé par Pascale GROS-DUBOIS. Il ajoute que le dialogue permettra d'élaborer des solutions de service. Il rappelle que Ports de Paris ne propose pas de services comme dans les ports maritimes.

- **Les conventions**

Mariusz WIECEK rappelle que HAROPA-Ports de Paris propose un système de conventions très souple, sans baux commerciaux. La durée de la convention est définie selon deux critères : le développement du trafic fluvial prévu par l'entreprise et le montant d'investissement. Les conventions peuvent durer jusqu'à 20 ou 30 ans. lorsqu'une entreprise investit, elle a la garantie de rentabiliser son investissement.

- **Les emplois**

Kris DANARADJOU estime que la réponse relève d'une communication sur les métiers portuaires. Pour inciter les salariés à venir travailler au port, il est nécessaire de communiquer sur les métiers existants et les besoins des entreprises du Port. HAROPA – Ports de Paris est prêt à organiser des rencontres avec des agences d'emplois locales pour échanger sur ces questions.

Mariusz WIECEK estime que le manque de métiers de niveau cadre peut s'expliquer



par les difficultés d'accès au site par les transports en commun. Selon lui, l'arrivée du prolongement du RER E à l'ouest, dit EOLE, permettra d'améliorer l'accès au port. Il s'agira également de définir avec les acteurs du territoire des modalités de collaboration. Il se montre sceptique sur l'utilité d'un centre de formation. Il rappelle la nécessité pour le Port de connaître les besoins spécifiques des entreprises.

- **Le fret ferroviaire**

Kris DANARADJOU rappelle que le développement du fret ferroviaire est l'un des enjeux de HAROPA-Ports de Paris, qui représente un cinquième du trafic ferroviaire fret en Ile-de-France. Il rappelle la demande d'une offre ferroviaire adaptée pour desservir le dernier kilomètre, et indique qu'actuellement, six entreprises de fret desservant Limay sont prêtes à investir dans ce domaine. Une étude a été lancée en 2015 avec l'Etat et la Région pour promouvoir le rôle d'un opérateur ferroviaire de proximité. Elle met en exergue les potentialités du réseau ferroviaire et la nécessité d'agglomérer les trafics éparses existants. Il s'agit de déterminer si l'agglomération de ces trafics permettrait d'aboutir à un modèle économique rentable. HAROPA-Ports de Paris a lancé un appel à manifestation d'intérêt pour que des entreprises ferroviaires s'impliquent dans la recherche de solutions de proximité. Un groupement d'entreprise a été retenu. En attendant de mettre en place un opérateur ferroviaire de proximité, d'autres solutions sont proposées : sur le port de Limay-Porcheville, TMF joue actuellement ce rôle. Sur le port de Gennevilliers, certaines entreprises se sont spécialisées dans la desserte de proximité. HAROPA-Ports de Paris est proactif pour faire émerger de nouvelles solutions de desserte.

- **Les conteneurs isolés**

Mariusz WIECEK rappelle que le transport ferroviaire est la prérogative de SNCF Réseau et que la question des conteneurs isolés relève de l'Axe Seine. HAROPA-Ports de Paris étudie le moyen d'attirer des conteneurs en petites quantités sur les plateformes accompagnant la mise en place d'une ligne régulière. La plateforme portuaire dispose d'un terminal pouvant être encore développé. HAROPA travaille sur des systèmes d'approvisionnement de la région Ile-de-France en conteneurs, et notamment les conteneurs en petites quantités. Sur le port de Limay-Porcheville, la création d'une entrée ferroviaire à l'est offrirait aux trains un accès direct à la zone portuaire.

- **Une bourse de fret**

Mariusz WIECEK indique que le Port de Limay ne dispose pas d'une bourse de fret, et invite les entreprises à échanger entre elles pour trouver des solutions de mutualisation des modes de transport.

**Philippe MAUGÉ, directeur général du groupe SCAT**, mentionne l'existence de l'offre « Box'n way », qui permet aux opérateurs fluviaux de s'informer de la disponibilité d'un conteneur utilisé pour un aller pour effectuer un trajet retour, ce qui permet à chaque opérateur fluvial de payer l'affrètement pour un seul trajet, et non pour un aller-retour.



Il évoque également la possibilité pour chaque opérateur d'annoncer à l'avance quand un de ses bateaux vient charger / décharger, ce qui permet aux entreprises intéressées de se manifester si elles souhaitent l'utiliser. Poursuivant cette idée, il propose que son entreprise annonce les bateaux arrivant au port de Limay-Porcheville.

---

#### 4. Clôture de la réunion

Kris DANARADJOU remercie les participants pour leur présence, rappelle qu'un compte-rendu sera établi et rendu public sur le site du projet, que la concertation continue et qu'une visite de la zone portuaire est prévue durant l'après-midi.

*Clôture de la réunion à 13h00*