

Une route et une navette ferroviaire pour relancer l'activité du port

Actuellement sous-exploité, le site devrait devenir un nœud logistique stratégique grâce à une meilleure desserte.

BRUYÈRES-SUR-OISE

PAR SOPHIE UGHETTO

LE PROJET ÉTAIT DÉJÀ dans les cartons depuis de longues années. « Au moins depuis 1998 », assure Arnaud Bazin, président (LR) du conseil départemental. Ce projet, c'est celui de développer un deuxième accès routier au port de Bruyères-sur-Oise. Un site pour l'instant sous-exploité, alors que depuis 2012 il peut recevoir des conteneurs de marchandises par voie fluviale.

Cette nouvelle route, qui ouvrira en 2017, sera donc précieuse pour booster l'activité : car elle fera gagner plus de dix minutes aux poids lourds venant de Paris. Ils doivent actuellement contourner le port par le nord. Le nouvel axe servira aussi à « capter le trafic de l'A1, via la Francilienne », indique Arnaud Bazin.

Mais pour créer cet axe potentiel, il a d'abord fallu s'assurer que le pont sur l'Oise, sur



Port de Bruyères-sur-Oise, le 9 septembre. Arnaud Bazin (à g.), président du conseil départemental, et Mariusz Wiecek, d'Haropa Ports de Paris.

lequel les camions circuleront sans se croiser, supportera le poids. Car il date des années 1970. C'est désormais chose faite : les poids lourds pourront l'emprunter, jusqu'à 44 t, assure le président du conseil départemental, « à l'exception des convois exceptionnels ».

TRAVAUX DÈS 2017

Coût de l'investissement : 2,4 M€, financés dans le cadre du Plan particulier région-département, à 50 % par chacune de ces deux collectivités. Les travaux pourraient débuter dès début 2017.

Un projet routier essentiel pour accompagner le développement de la zone portuaire et logistique. Car en 2018-2019, le

trafic fluvial devrait connaître un coup d'accélérateur. « En accueillant les remblais de terre des tunneliers des métros automatiques du Grand Paris », dévoile Arnaud Bazin. « Ils viendront ici pour être déposés – pas plus d'une semaine – et analysés, avant d'être envoyés vers des centres de traitement ou des zones d'enfouissement », poursuit l'élu. Une nouvelle activité, « massive et régulière », pour ce port utilisé pour l'heure par des céréaliers, au coup par coup pour remonter jusqu'à Rouen (Seine-Maritime) ou par la société de granu-

lats GSM. En parallèle du trafic fluvial, il est prévu d'augmenter le réseau ferroviaire interne à la zone logistique du port, pour faire le lien avec Paris. Le port est équipé d'une voie ferrée non exploitée. La navette Sogaris, la « première navette urbaine ferroviaire », sorte de train moderne non polluant (*lire ci-dessous*), pourra relier Bruyères-sur-Oise au terminal de fret ferroviaire de « Chapelle International », dans le nord de Paris. Ce bâtiment devrait être opérationnel l'an prochain.

C'est donc un développement très fort et surtout multi-

modal qui est prévu pour ce site membre du réseau des Ports de Paris, qui voit circuler annuellement 250 000 à 300 000 t de marchandises. Mais il faudra attendre au moins 2018 pour que cela soit effectif.

Pour l'heure, il garde surtout une apparence de zone logistique, d'entreposage et de stockage. Un site choisi, entre autres, par des entreprises comme E. Leclerc pour sa centrale d'achat, Arcelor Mittal, Biogénie ou Extract Ecoterres (pour le traitement de remblais), ainsi que le transporteur Norbert Dentressangle.

LES CLÉS

5^e

port à intégrer le réseau de Ports de Paris en Ile-de-France, avec Bonneuil-sur-Marne (Val-de-Marne), Evry (Essonne), Paris la Bourdonnais, Limay (Yvelines) et Gennevilliers (Hauts-de-Seine).

4

ans que le port à conteneurs est opérationnel. Mais il est sous-exploité en raison du manque de demande logistique.

300 000

t de fret ont transité par le port de Bruyères-sur-Oise en 2015.

2,4

millions d'euros, le coût de construction de cette nouvelle route.

« On peut imaginer utiliser des barges jusqu'au Havre »

JEAN-LOUIS LAZUECH, DIRECTEUR DU DÉVELOPPEMENT DU GROUPE PANHARD

JEAN-LOUIS LAZUECH

est directeur du développement du groupe Panhard, spécialiste de la logistique et de l'aménagement immobilier. Il vient de conclure une promesse d'achat pour 130 000 m² de parc logistique sur le site de Bruyères-sur-Oise. « Ce sera un lieu de stockage. Nous visons dans un premier temps l'accès à l'A1, grâce au pont enjambant l'Oise bientôt en chantier. Nous visons aussi, dès 2018, l'utilisation de l'aspect ferroviaire du futur site de Chapelle International, qui s'implante porte de la Chapelle, à Paris (XVIII^e). »

Des trains de 600 m de long, sortes de navettes ferroviaires urbaines, desserviront Chapelle International. « On les chargera à Bruyères avec des conteneurs

spéciaux sur des nouveaux wagons, moins bruyants. A 22 heures, on pourra prendre la demande d'un commerçant du centre de Paris. A 4 heures ou 5 heures du matin, il pourra mettre la marchandise dans ses rayons. » A terme, le site de Bruyères « constitue pour nous une multimodalité parfaite, avec l'Oise qui relie la Seine. On peut imaginer utiliser des barges jusqu'au Havre (Seine-Maritime). Pour l'heure, les fleuves ne sont pratiquement pas utilisés. L'activité fluviale en France n'est pas comparable à celle de la Hollande ou de la Belgique. Ce site existe depuis longtemps. Il y a déjà des promoteurs qui ont essayé de le développer. Il est arrivé à maturité maintenant. »

S.U.

