



Sommaire

Présentation du port	pages 3 à 9
Les prérequis	pages 10 à 16
Un projet phasé dans le temps	pages 17 à 26
Un projet partenarial	pages 27 à 30

Présentation du port

- A l'origine, un site en friche
- Aménagement de la plateforme en 3 zones
 - La zone conteneurs : TERMINAUX DE SEINE
 - La zone vrac, le terminal CEMEX GRANULATS
 - La zone écologique humide

3

A l'origine, un terrain en friche de plus de 24 hectares au sein du "Parc Logistique Paris-Oise", zone d'aménagement concertée (ZAC) créée en 1991 d'environ 200 hectares sur la Commune de Longueil-Ste-Marie (Communauté de Communes de la Plaine d'Estrées).



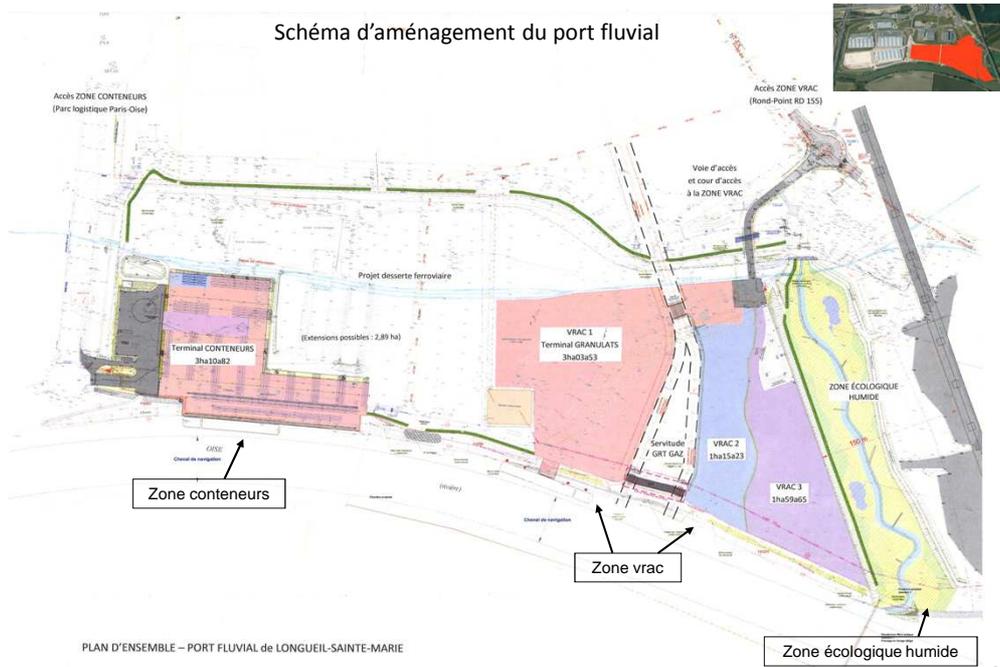
4

Aménagement de la plateforme en 3 zones : zone conteneurs, zone vrac 1, 2 & 3 et zone écologique humide



5

Schéma d'aménagement du port fluvial



6

Le terminal conteneurs - TERMINAUX DE SEINE



Ses caractéristiques

- Superficie totale : 31 082 m²
- Longueur de quai fluvial : 190 m.

Ce quai peut accueillir : des convois poussés d'une ou deux barges (90 m long x 11,4 m large, 2 500 t) et/ou des automoteurs jusqu'à 2 300 t (109 m x 9,6 m, 2 200 t maxi).

Son exploitation

par une *Convention d'Occupation Temporaire* (d'une durée de 10 ans) conclue en 2015 entre le Syndicat mixte et la Société TERMINAUX DE SEINE (TDS), dont le Directeur général est Alain O'JEANSON. TDS, filiale de PARIS TERMINAL SA, exploite différents terminaux en Ile-De-France.

Le terminal actuel de Longueuil-Ste-Marie est dimensionné pour accueillir un trafic annuel de 20 000 à 25 000 EVP et un stockage de plus de 900 conteneurs.

Flux : Démarrage en avril 2015 d'une ligne régulière hebdomadaire depuis LE HAVRE. Depuis début 2017, ligne bihebdomadaire depuis GENNEVILLIERS. Les lignes sont opérées par LOGISEINE.

Le terminal accueille également du vrac divers.

7

Le terminal granulats - CEMEX



Ses caractéristiques

- Superficie totale : 30 353 m²
- Longueur de ponton : 15 m.
- 4 ducs d'albe.

Le ponton permet le déchargement de barge de 110 m de long.

Son exploitation

par une *Convention d'Occupation Temporaire* (d'une durée de 20 ans) conclue en 2013 entre le Syndicat mixte et Société CEMEX, entreprise internationale de matériaux de construction (béton prêt à l'emploi, granulats et ciment).

Le terminal de Longueuil Ste-Marie a pour Directeur, Benjamin CLOCHARD (Directeur de secteur Nord Picardie).

La superficie de la plateforme permet à CEMEX d'exercer 3 activités, le **négoce de granulats** (démarrage en 2014), la **fabrication de béton prêt à l'emploi** (démarrage en 2016), et le **recyclage de déchets de bâtiment** (démarrage en 2015). Investissements CEMEX : plus de 2,5 M€

8

La zone écologique humide



Un espace écologique humide de grande qualité a été créé à l'occasion du déplacement du ru de Gaillant qui traversait alors la future zone vrac, avant de se jeter dans l'Oise.

Une superficie d'environ 30 000 m² a été aménagée en remplacement de l'ancien ru qui, en très mauvais état, comptait avec ses abords environ 5 000 m².

Dans ce nouvel espace ont été créés des méandres, des mares, des prairies humides submersibles, favorables au développement d'une végétation et d'une faune diversifiées.

Cet aménagement a bénéficié de l'assistance technique du Syndicat mixte Oise Aronde (SMOA) et a exigé, selon l'arrêté préfectoral, la mission d'un expert écologue.

Encore aujourd'hui, le suivi de l'évolution de cette zone est assuré par ce dernier.

Depuis le printemps 2017, la zone écologique humide, ainsi que les terrains restant disponibles de la plateforme, sont entretenus par le pâturage de moutons.

L'entretien mécanique a ainsi fait place à l'écopâturage, gage de préservation de l'environnement et de l'écosystème existant.

L'aménagement de cette zone a certes demandé un effort financier particulier mais répond bien aux enjeux de développement durable du territoire.

9

Les prérequis

- Genèse et mise en œuvre
- Une localisation stratégique
- Une capacité financière

10

Genèse et mise en œuvre

8 ans ont été nécessaires pour vérifier la faisabilité, maîtriser le foncier et réaliser les travaux

Les études de marché

Ce projet s'inscrit dans une réflexion portant sur le développement de la filière logistique dans le Sud de l'Oise, réalisée en 2005. Celle-ci identifiait dans ses conclusions l'intérêt de créer un port fluvial sur le site de la ZAC Paris-Oise.

En 2006, pour affiner ce sujet, Eurotrans réalise pour VNF, dans le cadre d'un partenariat associant la Région, le Département, l'Etat et le Pays Compiégnois, l'"*Etude de marché et de programmation en vue de la création d'un port fluvial dans le cadre de la réalisation d'une plateforme multimodale à Longueil-Sainte-Marie*". **Le rapport rendu en février 2007, conclut en la faisabilité d'un port fluvial doté d'un trafic principal de conteneurs et d'un trafic vrac**, sur le site Paris-Oise de la Commune de Longueil-Sainte-Marie, et ce sans attendre la création du Canal Seine-Nord Europe.

Dès lors, la mobilisation concertée des élus et des acteurs économiques sur ce projet a permis de le concrétiser dans des délais raisonnables et avec une enveloppe financière maîtrisée.

Par la suite, deux autres études de marché (2010 et 2011) ont conforté la pertinence du projet.

Juillet 2007 : **Inscription du projet de la plateforme de Longueil-Ste-Marie au Contrat Plan Etat-Région (CPER) 2007-2013**, dans le cadre des aménagements des plateformes du Canal Seine-Nord Europe.

Décembre 2007 : **Acquisition des parcelles** constituant le site de la plateforme (248 973 m²) par l'Etablissement Public Foncier Local de l'Oise (EPFLO) pour le compte du Syndicat Mixte alors en cours de constitution.

11

Février 2008 : Arrêté préfectoral portant **création du Syndicat mixte**, ayant pour objet "*d'étudier, d'aménager, de réaliser, d'exploiter, de promouvoir le port fluvial de Longueil-Sainte-Marie dans le cadre d'une plateforme multimodale*" (article 4 des statuts).

Le Syndicat mixte est alors composé du Conseil Départemental de l'Oise, de la Communauté de Communes de la Plaine d'Estrées et de l'Agglomération de la Région de Compiègne.

Depuis le 1^{er} janvier 2017, le Syndicat mixte a intégré la Communauté de Communes de la Basse Automne ayant fusionné avec l'ARC.

Mai 2009 : Signature d'une **convention de portage foncier entre l'EPFLO et le Syndicat Mixte.**

A ce jour, 17 ha ont été acquis par le Syndicat mixte afin de permettre l'aménagement du port.

Juillet 2009, le Comité syndical décide de confier la maîtrise d'ouvrage du projet à la Société d'Aménagement de l'Oise (SAO). Ainsi, **depuis 2009, la SAO accompagne le Syndicat mixte dans la réalisation de la plateforme**, dans le cadre de conventions de mandat.

Le projet de la plateforme est défini en 2 phases :

1^{ère} phase : la création du port

2^{ème} phase : la création d'une desserte ferroviaire - phase ultérieure en cours d'étude

La création du port

De 2009 à 2012 : la phase études et enquête publique

De 2012 à 2013 : la phase travaux - le port est inauguré le 8 novembre 2013.

12

Une localisation stratégique

Le site de Longueil-Sainte-Marie dispose d'atouts géo-logistiques évidents :

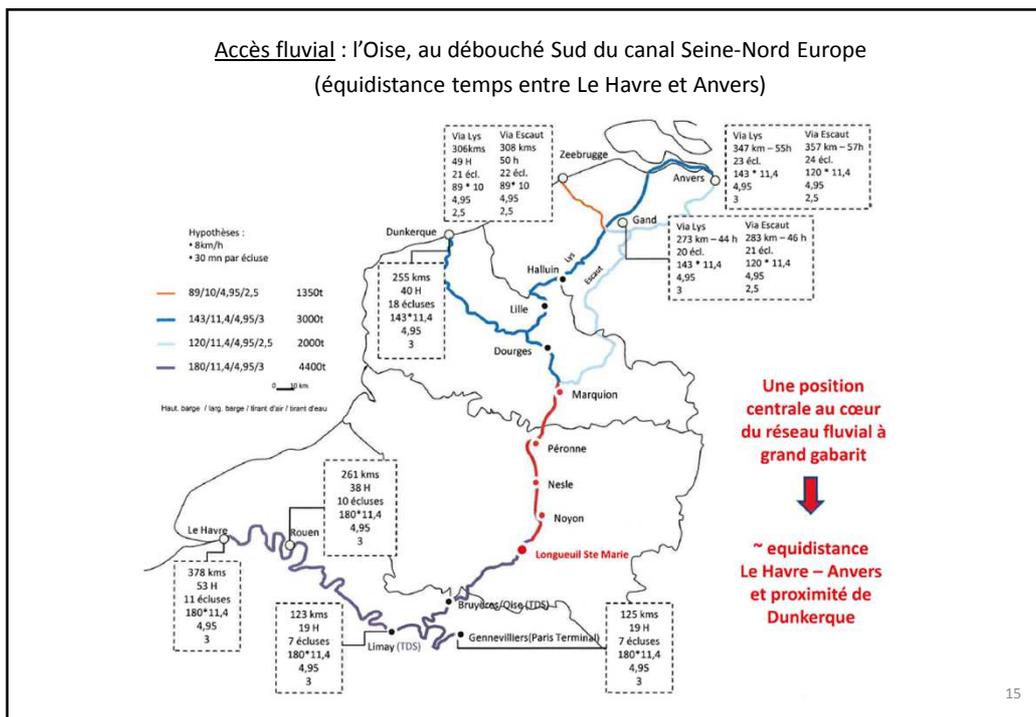
- **Préexistence d'une activité logistique** : Un environnement industriel et logistique qui s'est développé sur d'anciennes carrières remblayées. Les entreprises implantées dans la ZAC Paris-Oise sont notamment : SHENKER-JOYAU, XPO (ex NORBERT DENTRESSANGLE), SCAPARF, TDLP, LBD MENAGE, FM LOGISTIC, CODIFRAIS, DHL, C&A, et celles à proximité : ENERCON, MONIER Tuilerie-Briqueterie, BIC RASOIRS et la CEL (Compagnie des Engrais de Longueil).
- **Accès routier** : l'autoroute **A1 Paris/Lille**, échangeur Compiègne-Sud n° 9 situé à l'entrée de la ZAC Paris-Oise et à 20 minutes de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ; la RD 200 Creil-Compiègne.
- **Accès fluvial** : l'**Oise**, permettant la liaison avec les ports du Havre et de Rouen ainsi qu'avec les ports de la mer du Nord (français (Dunkerque), belges et hollandais), au débouché Sud du futur canal Seine-Nord.
- **Accès ferroviaire** : la **ligne Ormoy-Villers/Boves** sur laquelle un embranchement particulier existe, l'Installation Terminale Embranchée (ITE) de la Compagnie des Engrais de Longueil. La ligne Ormoy-Villers/Boves passe par les gares de Longueil-Ste-Marie, Verberie, Compiègne, et permet la jonction entre les axes Paris/St Quentin et Paris/Laon. La desserte ferroviaire se raccorderait à l'ITE existante, distante d'environ 2 km de la plateforme.

13

Accès routier : Autoroute A1 et RD 200 (2x2 voies)



14



Une capacité financière

La mobilisation des acteurs institutionnels a permis de financer un projet de 16 M€ HT.

L'aménagement du port a été cofinancé par l'apport :

- des subventions de l'ETAT et de la RÉGION dans le cadre du CPER 2007-2013,
- d'une subvention FEDER dans le cadre du POC 2007-2013,
- d'une subvention VNF,
- des participations des collectivités membres du SYNDICAT MIXTE DU PORT et d'une subvention complémentaire du DÉPARTEMENT.



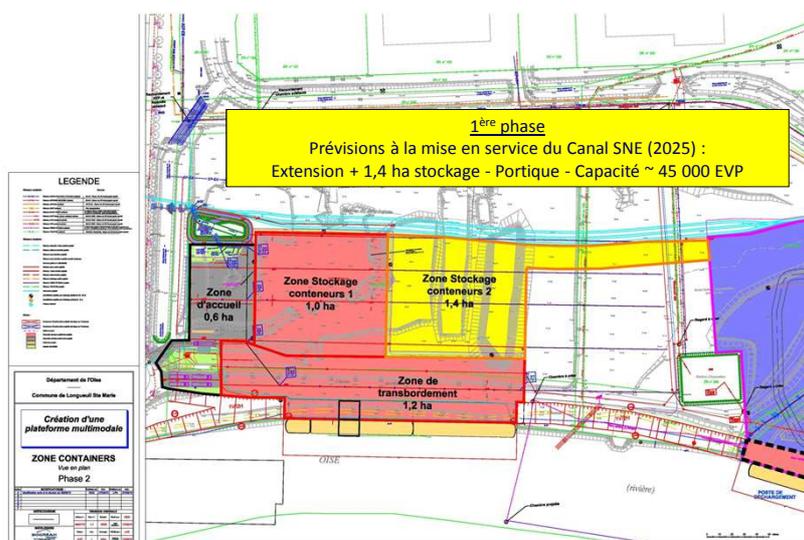
Un projet phasé dans le temps

- Le canal SNE, MAGEO et le terminal conteneurs
- La desserte ferroviaire et le terminal granulats
- La plateforme et son offre foncière

17

Le canal SNE, MAGEO et le terminal conteneurs

La réalisation des travaux du canal SNE et ceux de MAGEO permettront une navigation optimale entre Longueil-Ste-Marie et les ports du Nord. Le schéma d'aménagement du port a étudié la possibilité d'étendre le terminal conteneurs en deux phases.



La desserte ferroviaire et le terminal granulats

L'étude réalisée en juin 2015 par EUROTRANS et TRACTEBEL Engineering, et cofinancée par la RÉGION, le FEDER, la Commune de Longueuil-Ste-Marie, et les entreprises ENERCON, CEMEX et LAFARGE, a permis d'identifier 3 activités potentielles de fret ferroviaire générant un flux d'environ 15 trains par semaine.

1) Transport de granulats : 4 trains/semaine (~300 000 t/an)
Trafic généré par les entreprises locales : CEMEX, LAFARGE et ENERCON.



2) Transport intermodal : 6 demi-trains/semaine
Trafic (caisses mobiles ou conteneurs) qui pourrait être généré par les entreprises de la ZAC Paris-Oise et alentours, dont FM Logistics, Stockomani, Legrand, St Gobain, XPO.

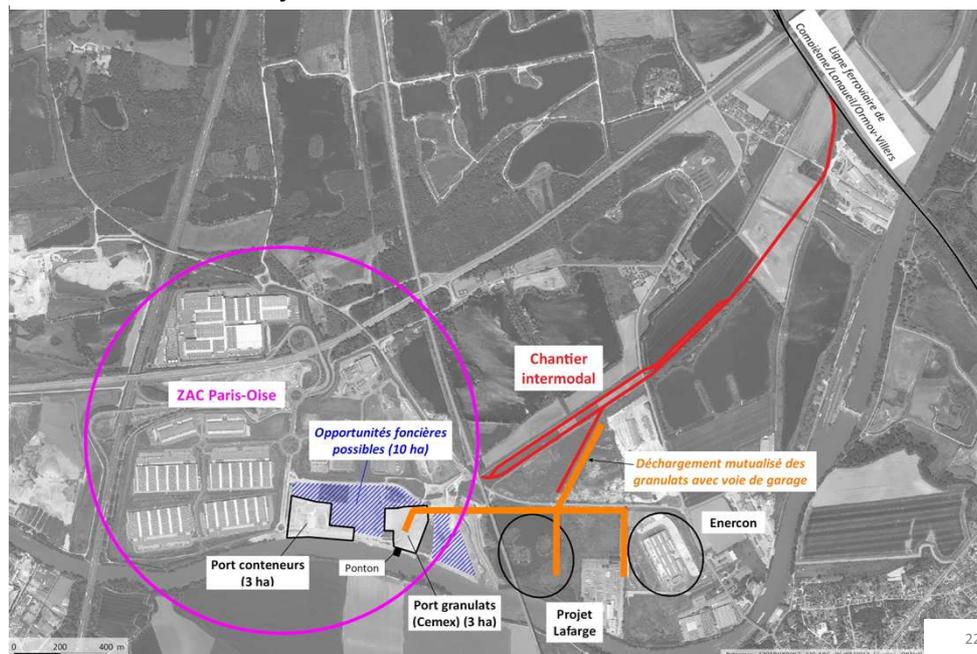


3) Transport conventionnel : 5 trains/semaine
Dans l'hypothèse d'une relocalisation de BM Multimodal, actuellement en gare de Compiègne.



21

Projet du tracé de la desserte ferroviaire



22

Le projet de la desserte ferroviaire a été défini en 2 phases :

- **Phase 1** : construction de la voie ferrée avec franchissement de la RD 26 jusqu'au viaduc LGV.
Coût estimatif € HT allant de 5,5 à 14 M€ selon les différents scénarios d'équipements envisageables.
- **Phase 2** : poursuite de la construction de la voie ferrée avec franchissement de la RD 155 jusqu'au terminal conteneurs du port, avec un coût estimatif € HT supplémentaire de 1,3 M€.

Le calendrier prévisionnel de la phase 1 :**▪ Les études opérationnelles 2016-2019**

Un appel à manifestation d'intérêts (AMI) sera lancé à la suite des études afin d'identifier les opérateurs intéressés et de dimensionner les investissements au vu des engagements proposés par ces opérateurs.

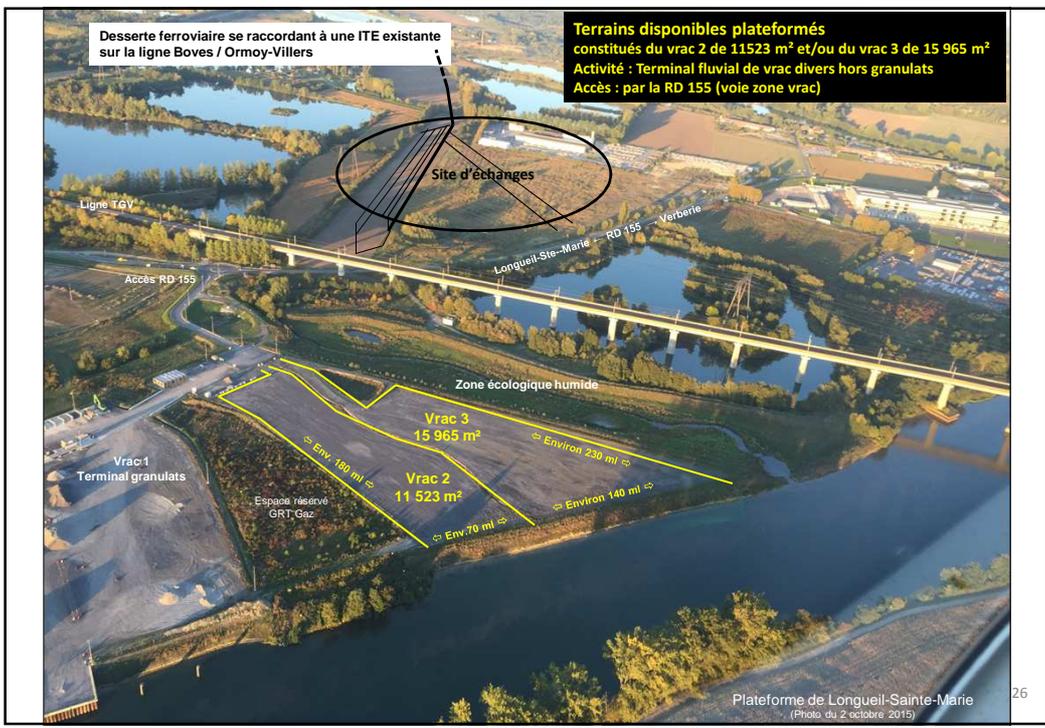
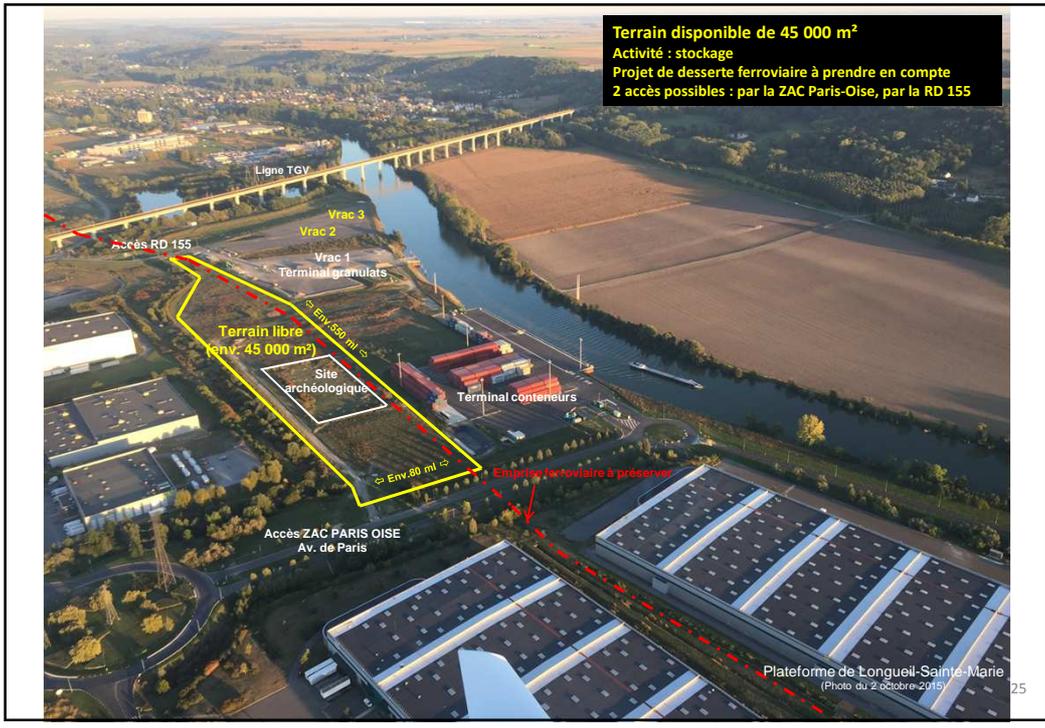
▪ Les travaux 2019-2020**▪ La mise en exploitation de la desserte ferroviaire : objectif 2021**

L'exploitation de la desserte ferroviaire sera confiée à un opérateur spécialisé dans le cadre d'une Convention d'Occupation Temporaire (COT).

23

La plateforme et son offre foncière

24



Un projet partenarial

27

Un partenariat au niveau local, puis élargi aux autres ports fluviaux et maritimes avec HAROPA, et ultérieurement avec le réseau "Ports des Hauts-de-France".

Constitution du Syndicat mixte

Mise en place d'un Syndicat mixte associant l'Agglomération de la Région de Compiègne (ARC), la Communauté de Communes de la Plaine d'Estrées (CCPE) et le Conseil Départemental de l'Oise, portant le projet avec l'appui de l'Etablissement Public Foncier Local de l'Oise (EPFLO) et le concours de la Société d'Aménagement de l'Oise (SAO).

Charte partenariale HAROPA

Dans le cadre d'une charte partenariale signée en octobre 2015, HAROPA, groupement des ports du HAVRE - ROUEN - PARIS, a associé le port de Longueil-Ste-Marie dans leur démarche de promotion de l'offre commerciale du bassin de la Seine.

Ainsi, tout en consolidant et développant l'attractivité de la marque HAROPA, le port de Longueil peut bénéficier d'un effet de levier pour soutenir son développement commercial et sa promotion, et renforcer l'attractivité de son offre logistique.

L'association "Ports des Hauts-de-France" : un prochain partenaire ?

Les gestionnaires d'infrastructures portuaires des Hauts-de-France ont créé en septembre 2016 l'association "Ports des Hauts-de-France". Cette approche régionale a pour objectif de promouvoir et de développer les transports maritimes et fluviaux en lien direct avec le projet Seine-Nord Europe. Sur la façade maritime, l'association rassemble les ports de Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer et du Tréport. Son hinterland régional regroupe un réseau d'infrastructures fluviales notamment les ports de Lille, de Valenciennes, Dourges Delta 3, Béthune et ceux de l'Oise.

De par sa situation géographique, le port de Longueil-Ste-Marie se trouve à la croisée de deux hinterlands, celui de HAROPA et celui des PORTS DES HAUTS-DE-FRANCE.

28

