



*Le guide
des bonnes
pratiques*
des ports en
Île-de-France



Édito



Mieux intégrer les activités portuaires dans le paysage urbain !

À l'heure de la double ambition de décarbonation et de réindustrialisation, mais aussi de la construction du Grand Paris et de l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024, l'Île-de-France connaît une transformation profonde de son tissu économique et urbain. Au cœur de ces enjeux, se trouve une artère de vie, axe névralgique du métabolisme de la métropole : la Seine.

Ses quais accueillent en effet de nombreuses installations industrielles. Mal connues, celles-ci sont pourtant indispensables à la vitalité économique de notre pays, mais aussi à sa sobriété énergétique.

Au sein du 1^{er} port de France, les activités des acteurs du BTP, du transit des matériaux et de la filière valorisation et recyclage représentent près de 16 000 emplois. Elles contribuent, grâce au transport fluvial, à diminuer l'empreinte carbone de l'industrie et à réguler les flux de matériaux (matières premières, produits manufacturés, déchets...). elles ont concouru également à faire des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024, des jeux plus durables en alimentant les chantiers nécessaires à la réussite de ce formidable événement.

Grâce à elles, c'est plus d'un million de poids lourds en moins chaque année qui circulent en Île-de-France, soit 200 000 tonnes de CO₂ évitées. Une solution efficace qui permet également de lutter contre la congestion du trafic routier. À titre d'exemple, un seul convoi fluvial remplace 250 camions et 11 wagons, pour 2,5 fois moins d'émissions de CO₂.

Dans le même temps, ces installations portuaires sont parfois mal perçues par les riverains. Pourtant, leur maintien dans les agglomérations est indispensable ! Sans elles, impossible d'assurer le transport des marchandises avec des solutions fiables et sobres, qui permettent une desserte de proximité efficace.

C'est pourquoi HAROPA PORT, la Ville de Paris, les filières industrielles ainsi que les entreprises présentes en bord de Seine ont décidé, il y a quelques années déjà, d'établir une Charte d'amélioration des ports (CAP), illustrée ici par ce guide qui recense les bonnes pratiques déployées dans le cadre de la démarche d'amélioration. Un moyen de favoriser le partage d'expériences et la mixité des usages pour une meilleure cohabitation entre les différents acteurs et activités. L'objectif est d'encourager l'intégration harmonieuse des installations portuaires au paysage et à son environnement urbain, ainsi qu'une plus grande transparence des informations, indispensable à une meilleure acceptabilité.

Antoine Berbain

Directeur général délégué en charge de la Direction territoriale de Paris
HAROPA PORT



Sommaire

01

La Charte d'amélioration des ports (CAP)



- ▶ Pourquoi une Charte d'amélioration des ports ? p. 6
- ▶ CAP : une garantie pour les parties prenantes p. 8
- ▶ Vers une extension à l'ensemble de l'axe Seine p. 10
- ▶ Le transport fluvial, un mode écologique pour le fret des marchandises p. 11
- ▶ Deux filières aux enjeux spécifiques p. 12
- ▶ Les engagements p. 14
- ▶ Ils s'engagent p. 16
- ▶ Les audits p. 20
- ▶ Des outils interactifs et pédagogiques pour mieux informer p. 24

02

L'abécédaire des bonnes pratiques



01

4

5





La Charte d'amélioration des ports (CAP)

Une démarche de progrès pour
une meilleure insertion des ports
dans leur environnement



Pourquoi une Charte d'amélioration des ports ?

En 2017, HAROPA PORT, ainsi que la Ville de Paris, les acteurs des filières BTP et produits valorisables signaient la toute première édition de la Charte d'amélioration des ports (CAP). Un engagement qu'ils ont tenu à renouveler, le 23 septembre 2021, dans une charte actualisée et plus ambitieuse encore !

Quatre ans après sa mise en place, cet outil réunit les démarches de progrès déployées depuis plusieurs années pour faire émerger une nouvelle génération de ports dans la ville.

Garante de la qualité environnementale des installations, CAP encourage la prise de conscience collective autour des enjeux liés à la décarbonation et au cadre de vie. Loin de se limiter à une démarche abstraite, elle voit sa traduction dans des engagements volontaires et concrets, mesurés chaque année par un organisme indépendant, actuellement

ECOCERT. Enfin, autour d'elle, la communauté des acteurs signataires est un véritable creuset de réflexion, d'expertise et d'échanges de bonnes pratiques pour partager et mettre en œuvre des actions innovantes en faveur de : la diversité des usages, l'esthétique des bâtiments et leurs abords, la propreté, la préservation de l'environnement, et tout particulièrement la ressource en eau. Depuis la 1^{re} édition de cette charte les engagements pris progressent régulièrement pour s'adapter à l'évolution des activités portuaires, ainsi qu'aux nouvelles attentes

6

7

Une démarche
continue de progrès,
engagée il y a plus
de 20 ans

2000

Signature de la charte Sable en Seine réunissant HAROPA PORT, UNICEM et les acteurs du BTP

2013

Mise en place d'une charte des usages sur les ports de Bercy et de La Gare (Paris 12^e et 13^e), pour la filière loisirs



*Vie sur les quais de Seine - Port de la Gare,
piscine Joséphine Baker*
©Didier-Gauducheau

en matière environnementale et sociétale. En effet, les installations portuaires répondent aujourd'hui à deux fonctions essentielles dans le paysage urbain : elles sont à la fois un formidable moteur pour un dynamisme industriel décarboné, mais aussi pour le développement des loisirs ! Deux enjeux qui s'opposent parfois, et que CAP vise à harmoniser. Elle regroupe aujourd'hui plus de 50 entreprises et se déploie sur 147 sites, réunis dans une démarche volontaire qui va bien au-delà des obligations réglementaires. Cette nouvelle charte est aussi plus exigeante et interactive, garantissant davantage de transparence envers les citoyens, à travers le lancement d'une carte interactive dynamique.

2016

Extension de la charte Sable en Seine au domaine portuaire des canaux de la Ville de Paris ; signature d'une charte des usages pour les ports d'Austerlitz et de la Rapée

2017

Extension de la charte Sable en Seine à la FNADE*, à la FEDEREC IDF**
Intégration de la filière Produits valorisables dans la démarche et signature de la 1^{re} Charte d'amélioration des ports (CAP)

*Fédération Nationale des Activités de la Dépollution et de l'Environnement.

**Fédération des Entreprises du Recyclage

23
septembre
2021

Signature de la 2^e édition de CAP

DANS LES COULISSES

Cheffe de projet Biodiversité urbaine et Nature en ville

«EGIS intervient auprès de HAROPA PORT | Paris en tant qu'assistant à maîtrise d'ouvrage, depuis 2013. Notre mission consiste à aider les agences portuaires à déterminer le cadre réglementaire sur lequel s'appuyer en matière de biodiversité, dans le cadre de l'aménagement des parcelles. Nous les aidons aussi à créer et à maintenir les écosystèmes au sein du foncier de HAROPA PORT. Enfin, nous sensibilisons les différentes parties prenantes à l'importance de préserver les espèces protégées ainsi qu'au danger des espèces exotiques envahissantes. Les ports franciliens accueillent de formidables habitats naturels qui cohabitent avec le monde industriel. Les préserver constitue un enjeu territorial majeur pour un écosystème bénéfique à tous, qui intègre à la fois la nature, les espèces vivantes et les activités humaines.»

Blandine Goussebayle EGIS



8

9

CAP : une **garantie** pour les **parties prenantes**

Les ports franciliens revêtent de forts enjeux en termes d'insertion dans l'environnement et de mixité des usages. Pour les sites portuaires et industriels en Île-de-France, la Charte d'amélioration des ports est un moyen de mesurer la qualité des sites, de partager et mettre en œuvre de bonnes pratiques.

Véritable outil à destination de l'ensemble des acteurs économiques du fleuve, CAP garantit la bonne qualité environnementale des installations. Elle encourage l'amélioration continue de l'exploitation des activités portuaires et industrielles, favorisant leur acceptabilité.

Cette dynamique, dans laquelle chaque initiative bénéficie à l'ensemble, favorise une prise de conscience collective pour un

comportement plus respectueux de l'environnement et du cadre de vie. La démarche repose sur la réalisation d'un audit annuel des activités et des installations pratiqué par un organisme indépendant.

À l'issue de cet audit et après étude des résultats, un plan d'actions est défini. Une démarche proactive qui a permis, en dix ans, d'enregistrer une progression notable de l'état des installations et des activités portuaires comme industrielles.

HAROPA PORT est un établissement public d'État, placé sous l'égide du ministère de la transition écologique. Il constitue le Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine qui comprend des sites majeurs européens : les ports du Havre, de Rouen et les ports franciliens. Pour ces pôles d'activité, HAROPA PORT assure une offre commune d'outils de gestion intelligents, de sécurité, de sûreté et de solutions durables permettant de concilier développement économique et préservation de l'environnement.



DANS LES COULISSES

Responsable du département RSE

«Situés au cœur des villes, les ports doivent démontrer leur exemplarité en termes d'insertion dans l'environnement. Nous avons donc collectivement intérêt à instaurer des bonnes pratiques pour réduire l'impact de nos activités. La charte est à ce titre un excellent outil, qui favorise une meilleure acceptabilité de la part des riverains. D'année en année, elle s'enrichit de critères plus exigeants. Il est désormais nécessaire de fournir un plan d'action dans un délai d'un mois, en cas de mauvaise pratique observée lors de l'audit annuel. S'y ajoutent des dispositifs complémentaires : groupes de travail pour définir le choix des thèmes prioritaires annuels (décarbonation, lutte contre les tags, poussières...), ainsi que des contrôles inopinés pour les centrales à béton. Une démarche collective et continue, pour des pratiques plus vertueuses.»

Frédérique Guilbert HAROPA PORT | Paris





Vers une **extension** **à l'ensemble** de l'**axe Seine**

10

11

Fort du succès de la démarche d'amélioration impulsée dans CAP, celle-ci est appelée à se prolonger au-delà de la région Île-de-France, pour couvrir l'ensemble des ports de l'axe Seine, désormais réunis sous la bannière de HAROPA PORT.

La démarche de coopération va s'élargir aux 3 directions territoriales gérées par HAROPA PORT. L'objectif est de réinventer l'industrie et les transports le long de l'axe de la Seine, à l'heure de la neutralité carbone et de la transition écologique. Quatre axes stratégiques ont été identifiés : la décarbonation des transports, le développement des circuits courts, le tourisme/patrimoine, ainsi que l'adaptation au changement climatique.

L'entente axe Seine permet de formaliser des rencontres, partager les analyses et retours d'expériences. Elle a aussi pour ambition de contribuer à la mise en œuvre de projets visant à valoriser et transformer

les territoires de l'axe Seine. Elle favorise également la mutualisation de l'expertise et de l'ingénierie pour bâtir des stratégies partagées en faveur de la transition écologique et du développement économique et culturel de la vallée de la Seine. Enfin, elle assure une visibilité à la hauteur des ambitions de ce territoire, qui pourraient conduire prochainement les ports du Havre et de Rouen à rejoindre à leur tour la Charte d'amélioration des ports.

Le transport fluvial, un **mode écologique** pour le **fret des marchandises**

La totalité des signataires de la Charte d'amélioration des ports utilise le transport fluvial. Celui-ci est un moyen à la fois écologique et efficace d'assurer une desserte de proximité, au cœur des agglomérations.

Moindre consommation d'énergie, faibles niveaux d'émissions de polluants et de CO₂, mais aussi fortes capacités en termes de tonnage : la voie fluviale est une solution de transport écologique et économique. Offrant des itinéraires de contournement des points de saturation, elle se présente comme un mode fiable pour le fret, garantissant la ponctualité des livraisons. Ainsi, elle constitue un levier majeur pour accélérer la démarche de développement durable des acteurs industriels, en particulier ceux de la filière du bâtiment et des travaux publics, dont le trafic fluvial représente plus de 10 millions de tonnes sur les ports franciliens.

La filière Béton, par exemple, assure l'approvisionnement de 90 % de ses matières premières par voie fluviale. Elle dispose en effet de centrales en bord à quai jusqu'à l'intérieur de Paris, mais aussi à Issy-les-Moulineaux, Clichy, Aubervilliers, Ivry, Bonneuil-sur-Marne, Corbeil, Gennevilliers ou encore Lagny-sur-Marne.

Dans ce domaine, la nouvelle version de CAP va encore plus loin que la précédente en renforçant la surveillance des installations pour mieux prendre en compte la situation spécifique des centrales à béton. Un plan d'actions conjoint a été adopté en lien avec l'Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction (UNICEM IDF) et le Syndicat national du béton prêt à l'emploi (SNBPE), visant notamment à assurer une meilleure réactivité en cas d'incidents.

Le transport fluvial émet
à peine **1 % des émissions
globales de CO₂** contre 51 %
pour le transport routier

Ses capacités de transport s'élèvent
entre **300 à 5 000
tonnes transportées /
trajet.**

Deux filières aux enjeux spécifiques

La Charte d'amélioration des ports se décline en 2 démarches distinctes : l'une relative aux activités industrielles, l'autre aux activités d'animation-loisirs, avec des dispositifs et des engagements propres à chacune d'elles.

La filière industrielle

Elle est représentée par les acteurs du BTP et des produits valorisables, ainsi que par leurs organisations professionnelles.

► Les entreprises industrielles et commerciales du secteur BTP

Il s'agit des centrales à béton prêt à l'emploi, d'entreprises de transit de matériaux, de stockage et de transit de ciment, ainsi que de recyclage de matériaux de construction. Parmi les signataires, la filière inclue aussi des distributeurs de matériaux comme POINT.P et RABONI, qui approvisionnent les

milliers de chantiers situés au cœur des villes d'Île-de-France dans le cadre de la réalisation du développement de la métropole. Le maintien de ces entreprises en milieu urbain garantit un acheminement efficace sur le plan environnemental des marchandises. Cela est particulièrement crucial compte tenu du doublement des objectifs de construction et de rénovation, ainsi que de l'essor des granulats marins.

► L'éco-industrie, une filière en forte croissance, ancrée sur l'axe Seine

Avec plus de 1 500 établissements implantés le long de la Seine, la filière économique des produits valorisables génère un trafic de près de 6 millions de tonnes par an. Il s'agit de la seconde filière utilisatrice de la voie d'eau en Île-de-France. La plupart des activités de valorisation des déchets est ainsi représentée sur l'axe Seine, notamment : la collecte des déchets issus du tri sélectif ; le traitement et l'élimination des déchets dangereux ; le recyclage des déchets de construction et la récupération de déchets triés.

50 millions
de tonnes de granulats sont
consommées chaque année
le long de la vallée de Seine.

La filière animation et loisirs

Elle concerne les ports qui accueillent des activités d'animation : établissements flottants, lieux musicaux, restaurants, piscines, terrasses ainsi que bateaux à passagers et escales. À l'heure de la reconquête des berges par les riverains et les collectivités, mais aussi par les touristes, cette filière est en plein essor. La démarche CAP sur ces ports aux usages

souvent mixtes se traduit par des chartes des usages, concertées avec les diverses parties prenantes. La charte constitue ainsi une démarche de dialogue pour un mieux vivre ensemble, sans être accompagnée d'audits spécifiques. Sont principalement concernés les ports du 12^{ème} et 13^{ème} arrondissement ainsi que les ports du 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements (port de la Gare, port de Bercy, ports de la Rapée et d'Austerlitz ainsi que Grenelle, Javel haut, Javel bas, Victor, Auteuil et Point du Jour.)



Les engagements

Les signataires de CAP s'engagent à s'inscrire dans une démarche d'amélioration continue, ainsi qu'à ouvrir leurs portes à un auditeur externe, puis à mettre en place les plans d'actions correctifs identifiés à la suite de l'audit. La charte est, par ailleurs, incluse dans chaque nouvelle convention d'occupation liée à une entreprise implantée au sein d'un site portuaire.

Pour les activités industrielles

Les entreprises signataires s'engagent à respecter les lignes directrices de la charte en matière d'intégration urbaine, architecturale et paysagère des installations, mais aussi de maîtrise des impacts environnementaux : prévention et traitement des pollutions et des nuisances ; management de l'environnement et de la qualité. Ces entreprises s'engagent également à informer et à consulter régulièrement les publics concernés.

Les organisations professionnelles s'engagent, quant à elles, à mieux faire connaître la contribution des ports et installations industrielles, utilisatrices de la voie d'eau, dans le cadre du développement économique de la région Île-de-France et de la limitation de la congestion des transports routiers. Elles doivent aussi participer à la gestion et à l'animation de la charte, ainsi qu'inciter leurs adhérents implantés sur les zones portuaires à la signer.

Quant aux propriétaires du domaine portuaire, ils ont pour devoir de respecter les engagements cités ci-dessus, ainsi que d'assurer aux auditeurs l'accès aux informations requises et à la totalité des installations.



EQIOM, Groupe CRH, est un acteur dans les matériaux de construction : ciment, granulat, béton, combustibles et matières premières de substitution.

©Laura Sagnier

Pour les activités animation-loisirs

Si les ports du 15^e, du 16^e ainsi que les ports de Bercy, de La Gare, d'Austerlitz et de La Rapée ont signé une Charte locale des usages, spécifique aux enjeux de chacun, celle-ci recouvre néanmoins un certain nombre d'engagements communs :



Réglementation

Tous les établissements situés sur le port relèvent de la réglementation applicable aux Établissements recevant du public (ERP).



Diffusion sonore

Les représentants des bateaux et des terrasses s'engagent à minimiser l'impact de l'utilisation de la musique amplifiée. Ils doivent aussi afficher un rappel des bonnes pratiques.



Tapage nocturne

Un service de gardiennage est missionné par HAROPA PORT pour garantir la tranquillité des habitants et faire le lien entre exploitants, usagers et riverains dans un but de prévention.



Hygiène

Un encadrement sanitaire strict est mis en place pour lutter contre l'abandon de déchets, la dégradation matérielle et la pollution olfactive causée notamment par l'urine sur la voie publique.



Cadre de vie

Les signataires de la charte s'engagent à poursuivre la réflexion collective pour faire du bassin des ports, un lieu convivial et partagé.



Ils s'engagent

À ce jour, 50 entreprises industrielles présentes dans 30 ports franciliens adhèrent à la Charte d'amélioration des ports, englobant 117 sites industriels, pour un total de 147 audits réalisés en 2023.

UNICEM

«La filière fluviale est très importante pour nos adhérents, dont beaucoup sont implantés sur le domaine portuaire. Les granulats, par exemple, viennent des Yvelines, de la Bassée ou encore de Normandie pour approvisionner les centrales à béton connectées à la Seine. Les matériaux peuvent aussi être déchargés sur des plateformes portuaires comme à Gennevilliers pour être envoyés ensuite vers les chantiers du BTP. C'est pourquoi nous nous sommes insérés très tôt dans la démarche CAP. De vrais progrès ont été réalisés grâce à cette charte, avec des niveaux d'exigence allant bien au-delà de la réglementation, que ce soit en matière de gestion de l'eau, d'émissions de poussières ou d'intégration paysagère. Aujourd'hui, lorsqu'un site est noté 5 étoiles, cela signifie une vraie prise en compte des aspects environnementaux.»

Étienne Fromentin Secrétaire général
Île-de-France / Normandie



Service des canaux, Ville de Paris

«Alors que l'environnement urbain évolue et que de nouvelles aspirations apparaissent dans la population, désireuse de s'approprier les espaces publics et les cours d'eau qui traversent leurs villes, l'acceptabilité des activités portuaires est au cœur des réflexions. La conciliation des usages, en particulier, devient un enjeu essentiel. Pour y travailler, nous devons faire évoluer le regard sur les sites portuaires. Et, pour cela, nous avons une histoire collective à raconter, autour de leur rôle dans la Cité. CAP est un excellent outil pour le faire. Elle aide à nouer le dialogue entre les parties prenantes et permet, à travers des audits réguliers, une démarche de progrès continu autour de l'intégration urbaine et des réponses aux enjeux environnementaux. Dans ce domaine, la charte s'inscrit en parfaite continuité avec les engagements de la Ville de Paris, complémentaire de la démarche de certification ISO 14 001 des canaux parisiens.»

Dorothé Arc'hantael Responsable de la mission prospection,
valorisation et partenariats



FNADE



«Les entreprises de la FNADE présentes dans les ports se sont engagées dans la démarche CAP, dès son déploiement. Les sites de regroupement, de tri, de recyclage des déchets permettent de produire des ressources et des matières premières issues du recyclage, favorisant ainsi l'économie circulaire. La présence de ces installations dans les ports de Paris, notamment en petite couronne, à proximité des lieux de production des déchets, mais aussi de consommation des matières premières issues du recyclage, favorise les boucles courtes. Elle contribue, ainsi, à réduire l'impact des transports. Nous sommes convaincus des bénéfices de la démarche d'amélioration continue proposée par CAP. Elle concrétise notre volonté de dialoguer avec tous les interlocuteurs concernés : riverains, associations, collectivités, entreprises implantées à proximité, pour une meilleure intégration urbaine de nos activités et une meilleure connaissance de notre contribution à l'économie circulaire locale.»

Fabienne Piotelat Présidente de la FNADE

Île-de-France



RABONI



«Raboni est né sur les bords de Seine il y a près de 80 ans. En signant la charte, nous voulions continuer à évoluer en préservant un environnement de qualité tout en permettant un développement durable de nos activités. Concrètement, la démarche CAP est un facilitateur de dialogue avec tous les acteurs concernés. Elle nous a permis de progresser dans tous les domaines environnementaux à travers les audits menés par Ecocert. Les derniers en date nous ont même hissé, en 2023, sur la 3^{ème} marche du podium des meilleures évaluations avec notre site de Lagny-sur-Marne.»

Fabrice Beaugeard Directeur QSE



Federec



«Les acteurs du recyclage ont parfois souffert d'une mauvaise image dans le passé. Nous valorisons, en effet, une matière que chacun préfère ignorer car perçue comme une nuisance. Or, l'engagement des recycleurs dans la charte, ainsi que les niveaux de résultats obtenus, démontrent que les pratiques mises en œuvre sont aussi vertueuses, voire meilleures, que celles des autres industries. Dans le cadre de la charte, nous effectuons un suivi attentif de nos consommations d'eau, avec des solutions telle que la mise en place de double réseau et de stations de traitement sur les sites. La charte nous permet aussi de dialoguer sur la gestion des automoteurs sur nos quais. Notre ambition est de développer nos activités en montrant que nous sommes au meilleur niveau de gestion. Nous sommes entrés dans les ports par la petite porte, au milieu des autres industries. La prochaine décennie devra voir les surfaces dédiées au recyclage augmenter !»

Erwan Le Meur Vice-président de Federec



Les membres fondateurs



- **HAROPA PORT | Paris est le 1^{er} port fluvial de France, au sein de HAROPA PORT regroupant les ports du Havre, de Rouen et de Paris.** Cet établissement public placé sous la tutelle du ministère de la Transition écologique, est relié à plus de 600 ports dans le monde.



- **La Ville de Paris** est propriétaire et gestionnaire des **canaux parisiens**, soit un réseau de 130 km au total, incluant les plans d'eau mais aussi les berges. Elle est adhérente de CAP depuis 2017.

La 4 principaux canaux coulant dans la capitale sont : le canal Saint-Martin, le canal Saint-Denis, le canal de l'Ourcq et le canal de Clignon.



- **La Fédération professionnelle des entreprises du recyclage (FEDEREC) :** acteur majeur de l'économie circulaire, il fédère plus de 1 300 membres du secteur.



- **La Fédération nationale des activités de dépollution et de l'environnement (FNADE IDF) :** fédération représentative de l'écologie industrielle, elle regroupe 232 entreprises privées exerçant dans la gestion des déchets.



- **L'Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction (UNICEM IDF) :** elle regroupe la quasi-totalité des industries des matériaux de construction issus de carrières tels que les granulats, mais aussi les activités transformatrices comme celles du béton prêt à l'emploi. CAP est le prolongement naturel de la Charte des industries extractives, démarche pionnière mise en place par l'UNICEM dès 1992.



- **Les distributeurs POINT.P et RABONI :** ce sont les 1^{res} entreprises à avoir adhéré à Sable en Seine. Leur engagement traduit la volonté de contribuer à la bonne gestion des rives de Seine, par le développement du transport fluvial et la préservation écologique du territoire où ils sont implantés.

Les adhérents

► Les entreprises du BTP adhérentes à CAP :

ASTEN, CEMEX (Béton et Granulats), EQIOM (Béton et Granulats), GSM, UNIBETON, CEMENTS CALCIA, LAFARGE (Béton, Granulats et Ciment), BME France (RABONI et BUSCA), POINT.P, SEEP, STF, BSM, SFB, SNB, SPL, STANOP, Carrières du Boulonnais, BGIE, MRF, EIFFAGE, SPME, Île-de-France Béton (SYNEOS), FAYOLLE, SOFRAT, la Plateforme du Bâtiment, SGC, SNCF Mobilité, MEDINGER, Réseau PRO et EVO (Enrobés du Val-d'Oise).

► Les structures de la filière économique des produits valorisables adhérentes à CAP :

REP et TAIS (groupe VEOLIA), YPREMA, SUEZ, SOLVALOR, ECOVALORISATION, PAPREC, SYCTOM, ORTEC, ENGLOBE, DERICHBOURG, PETITDIDIER, FRANCE PLASTIQUES RECYCLAGE, ROUSTAIN, RFM, SGP et MRB.



HAROPA PORT, la Ville de Paris, l'UNICEM IDF, la FNADE IDF, FEDEREC, POINT.P, RABONI et les principaux acteurs économiques et industriels en bord de Seine et des canaux réaffirment leur engagement pour la préservation d'un environnement de qualité en signant la nouvelle édition de la Charte d'amélioration des ports (CAP) le 23 septembre 2021

Les audits

La démarche d'amélioration continue repose sur la réalisation d'audits annuels. De nouveaux critères font leur apparition dans cette nouvelle version de CAP, assortis d'un principe de notation plus exigeant.

Temporalité des audits : un dispositif d'accompagnement en plusieurs phases

Chaque année, un organisme indépendant spécialisé dans la reconnaissance des démarches environnementales, mesure l'engagement des agences portuaires et des industriels de CAP à souscrire à l'impératif absolu de protéger l'environnement (qualité de l'eau, de l'air...) et la qualité de vie des riverains.

La note globale des audits menés en 2023 s'établit comme en 2021 à

81/100 pour
147 sites audités
(contre 94 sites en 2012)

20

21



DANS LES COULISSES

Chargée de mission RSE & responsable du programme CAP

«Ecocert est un organisme de certification indépendant, spécialiste de la valorisation des bonnes pratiques environnementales et sociétales. Il a été retenu dans le cadre de l'appel d'offres de HAROPA PORT pour la réalisation des audits annuels de la charte, portant sur les sites industriels et les agences portuaires signataires de la charte. Ces audits ont vocation à s'assurer du respect de leurs engagements, à travers une grille d'évaluation qui décline 5 thématiques :

- **Intégration des installations dans l'environnement**
- **Propreté et entretien du site**
- **Conformité réglementaire**
- **Gestion et prévention des pollutions** (olfactives, sonores, visuelles...)
- **Concertation et communication**

À l'instar d'une démarche ISO, les audits menés dans le cadre de CAP comportent non seulement des vérifications documentaires, mais aussi une visite de terrain, de manière à s'assurer de la conformité des installations. Nous observons ainsi les modes de fonctionnement et questionnons les équipes, n'hésitant pas à « challenger » nos interlocuteurs au moindre doute. Ainsi, lors de la visite, si le référent du site ne nous invite pas à emprunter un cheminement piéton indiqué dans la convention d'amodiation, nous allons, par exemple, vérifier son existence, ainsi que sa conformité avec la description qui en est faite. Autre exemple : si une consigne de sécurité prévoit le port d'un gilet de sauvetage pour le personnel à moins de 3 mètres du bord à quai, nous nous assurons que c'est bien le cas. Et, en cas de non-respect de la consigne, nous interrogeons les salariés sur les raisons de son absence.

Chaque visite est différente, en fonction des spécificités des sites. Mais nous sommes particulièrement attentifs, partout, aux questions de sécurité et de prévention des pollutions. À la fin de l'audit, nous présentons les axes d'amélioration nécessaires, ainsi que les progrès effectués depuis la précédente évaluation. Nous rédigeons ensuite un rapport, dans un délai de 15 jours. En cas de note insuffisante, le site audité doit communiquer un plan d'action dont nous suivons également la mise en œuvre, en lien avec HAROPA PORT.

Depuis 2021, la grille d'évaluation a été actualisée avec l'introduction de nouveaux critères, plus exigeants encore, pour être cohérente avec les enjeux environnementaux actuels. Globalement, nous constatons une démarche d'amélioration chez de nombreux acteurs, dont les notes progressent d'année en année. Lorsqu'il existe une volonté interne d'avancer sur les sujets imposés par la charte, les audits sont un outil efficace, qui aide les entreprises à construire leur plan d'action. Ils assurent un regard indépendant et extérieur, favorisant une meilleure insertion dans l'environnement, ainsi que la mise en place de pratiques durables.»



Contrôle annuel des installations et activités portuaires

La méthode d'audit se présente sous la forme de grilles d'évaluation d'une centaine de critères correspondant à chaque typologie d'activités présentes sur les ports.

Pour la filière du BTP, les activités sont les suivantes :

- Centrales de Béton prêt à l'emploi
- Transit des matériaux
- Distribution de matériaux élaborés
- Stockage et transit de ciment
- Recyclage de matériaux de construction
- Centrales d'enrobage



*Chargement de cailloux
sur péniche/ barge Brazos.
©Jean-François Damois*

22

23

Les 5 thèmes d'évaluation

- Intégration urbaine, architecturale et paysagère,
- Propreté et entretien,
- Conformité réglementaire,
- Prévention et traitement des pollutions et des nuisances,
- Communication et concertation.



Pour les ports d'animation et de loisirs, un partenariat avec Bruitparif a été engagé pour mesurer et limiter les nuisances sonores, via un dispositif qui repose sur le déploiement de capteurs innovants, dénommés « méduses ». Dotés de 4 microphones, ceux-ci permettent de visualiser et de géolocaliser l'origine du bruit dominant sur une vue de l'environnement à 360°.

Les audits inopinés pour la filière béton

En complément des audits annuels, des audits inopinés peuvent également être réalisés en cours d'année, permettant d'effectuer des contrôles plus fréquents et par surprise.

Les plans d'actions et leur contrôle

À l'issue de l'audit annuel, les signataires s'engagent à mettre en œuvre un plan d'action, à partir des recommandations de l'auditeur, dans l'objectif de toujours améliorer la qualité de son exploitation.



Port d'Evry
© Cyril Dubreuil



Des outils **interactifs** et **pédagogiques** pour **mieux informer**

Parmi les engagements essentiels auxquels souscrivent les signataires de la charte, l'un d'eux est la transparence en direction des citoyens.



24

25

Les ports aussi ont des étoiles !

Afin de faciliter la compréhension du résultat des audits et permettre à chaque citoyen de percevoir la qualité d'un site portuaire, les acteurs de CAP ont décliné une notation illustrée par des étoiles, bien connue des internautes. Les sites les mieux classés se voient ainsi attribuer 5 étoiles, tandis que ceux pour lesquels existe la plus forte marge de progression n'en ont qu'une seule.

Une carte interactive

Accessible à tous, elle répertorie l'ensemble des sites et des notes attribuées. Elle identifie la zone géographique, le port concerné, ainsi que les activités présentes (typologie, fiche entreprise, contact...), invitant chacun à suivre les indicateurs de performances du site. Une démarche qui permet de rendre compte de la qualité d'exploitation auprès de l'ensemble des parties prenantes, qu'il s'agisse des riverains, des usagers, mais aussi des services de l'État ou des associations.

Une Web App pour s'informer en direct, partout

Pour permettre aux riverains de trouver toutes les informations relatives à chaque port, mais aussi de résoudre rapidement les éventuels incidents d'exploitation, une Web App a été développée. Les usagers peuvent y signaler toute anomalie observée (défaut de propreté, nuisance sonore, tags, pollution...), mais également se tenir informés des événements exceptionnels, tels que les crues, ainsi qu'y découvrir de

nombreuses informations pratiques. Vivante et colorée, la Web App propose des contenus innovants, tels que des balades sonores géolocalisables, des quizz, des portraits, des interviews. Elle donne aussi accès à toutes les bonnes adresses et idées de sorties (restaurants, bars, croisières, concerts, balades au fil de l'eau...), ainsi qu'à une mine d'informations sur l'activité portuaire.

Tout ce qu'il faut savoir sur le site concerné, en scannant simplement le QR code présent dans chaque port.

EN CHIFFRES

~ 50 signataires

30 ports impliqués dans la charte

147 audits réalisés en 2023

+ de 90% des sites BTP

et 60% des sites de produits valorisables implantés sur les ports parisiens sont impliqués dans la charte



02

26

27





L'abécédaire des bonnes pratiques

Des actions concrètes,
menées par les ports franciliens
et ses acteurs économiques
dans le cadre de CAP,
classées par thématiques.





Sommaire

A

Architecture p. 30

Audit p. 32

B

Biodiversité p. 33

Bruit p. 38

CConcertation
et vie locale p. 41**D**

Décarbonation p. 45

Déchet p. 46

E

Eau p. 48

F

Faune et flore p. 50

Fluvial p. 51

GGestion
différenciée p. 52

Graffs, tags... p. 54

H

Hybride p. 56

IIntégration
paysagère
& architecturale p. 57**J**Jardins
flottants p. 60**L**

Local p. 61

Lumière p. 62

MMobilité
électrique p. 64

Intégration
urbaine,
architecturale
et paysagère



Propreté
et entretien



Conformité
réglementaire

N

Navigation p. 66

Noue p. 67

O

Odeur p. 68

P

Piétons p. 69

Pollution p. 72

Poussière p. 73

Propreté p. 76

Q

Quai à usage
partagé p. 77

Qualité de l'air p. 78

R

Recyclage p. 79

Risques p. 81

S

Salissures p. 83

Sécurité p. 84

Sensibilisation p. 87

Signalement p. 89

Sobriété
énergétique p. 90

T

Transparence p. 92

Transport
multimodal p. 93

U

Usage p. 94

V

Végétalisation p. 96

Vélos p. 97

W

Web App p. 98



Prévention
et traitement
des pollutions
et des nuisances



Communication
et concertation





A comme Architecture

À Paris plus encore qu'ailleurs, l'enjeu architectural est essentiel. À la différence des autres grands ports européens, les sites industriels n'y sont pas séparés du tissu urbain par plusieurs couches d'activités. La ville, proche de l'eau, côtoie directement les espaces portuaires, ces derniers étant amenés à cohabiter avec les monuments, les habitations ou les bâtiments haussmanniens. Le travail architectural va d'abord consister, par la simplicité et la régularité des aménagements, à respecter l'harmonie de ce paysage exceptionnel. Les rapports d'échelle, les silhouettes, les matériaux utilisés dans les ports doivent ainsi donner la réplique à la ville. Les quais sont traités avec des bordures en pierre et le plus souvent pavés pour une harmonie des sols tandis que des arbres d'alignement suivent les berges d'un bout à l'autre de la capitale. Dans le même temps, la conception architecturale doit répondre aux besoins fonctionnels des activités portuaires. Les exemples d'Issy-les Moulineaux ou de Tolbiac sont à ce titre exemplaires. Ils incarnent la nouvelle génération des sites en bord de fleuve : après l'amas industriel désordonné du début du 20^e siècle, puis la volonté de lisibilité des années 1980 en créant des sites entièrement clos, les activités portuaires s'ouvrent sur la ville. Modularité et compacité, pour des projets ajustés aux usages et aux besoins, mais aussi intégration dans leur environnement caractérisent l'architecture contemporaine des ports.

Bernard Wagon,
Architecte conseil
auprès de l'agence
Paris-Seine de
HAROPA PORT



Bardage bois et pilotis pour une insertion durable dans l'environnement urbain

Située quai de Saint-Exupéry, l'agence POINT.P du Point du Jour est un parfait exemple de cohabitation entre l'activité économique du port et ses espaces de vie et de loisirs. Bâtie sur pilotis afin de résister aux crues, l'agence, rénovée en 2021, reflète à la fois les couleurs des quais et de la Seine. Elle se fond ainsi parfaitement dans le paysage environnant. L'architecte Élisabeth Veit a privilégié pour cela des matériaux nobles et durables, tels que le bois et l'acier. La façade en bois à claire voie ouvre la perspective sur la nature de l'installation. Quant aux parties basses, en acier, elles précèdent des éléments ajourés en bois, lesquels se transforment en garde-corps pour sécuriser l'entretien de la toiture végétalisée.

Un parti-pris architectural réussi au cœur d'un espace à usages partagés, qui s'inscrit dans la volonté de reconquête des berges de la Seine, tout en renforçant l'attractivité économique du port.



Agence POINT.P, Port de Point du Jour.

©Joseph Melin



Avec 4 600 m² d'emprise au sol, la centrale UNIBETON d'Issy-les-Moulineaux a été entièrement refaite à neuf, à la suite du démantèlement de l'équipement initial.

©Laurent Guichardon

Effet « sculpture » de la centrale d'Issy-les-Moulineaux

Implantée en bord de Seine depuis près de 50 ans, en entrée de ville, la centrale UNIBETON d'Issy-les-Moulineaux a bénéficié d'une restructuration totale entre 2012 et 2015. La nouvelle conception architecturale fait la part belle aux matériaux nobles tels que l'acier, qui vient réaffirmer l'identité portuaire, tout en présentant une tenue de grande qualité dans le temps. Les silos ne sont plus de simples cylindres posés sur le quai mais s'accompagnent de cadres en béton leur donnant un effet sculptural. Les éléments structurels comme les réseaux s'affirment quant à eux comme des éléments de décor à part entière. Tout en verticalité, élégante et majestueuse, la centrale s'intègre parfaitement au paysage, l'effet de hauteur étant compensé par le geste architectural.



A comme Audit

Voir
page 20

Dans le cadre d'une démarche d'amélioration continue des signataires de la charte, un audit annuel des activités et des installations est réalisé par un organisme indépendant.

32

33





B comme Biodiversité

Le port de Bonneuil-sur-Marne accueille pas moins de 80 espèces d'oiseaux, parmi lesquels : martin pêcheur, héron cendré, sterne pierregarin, mais aussi des libellules et des demoiselles, ainsi qu'une faune et une flore extrêmement riches, dont le public soupçonne à peine l'existence.

Pour un naturaliste, s'intéresser à la biodiversité au sein d'un port est loin d'être une évidence. Pourtant, celle-ci doit être défendue partout, et non cantonnée aux parcs nationaux. LPO cherche ainsi à sensibiliser les différents acteurs à l'importance de préserver cette biodiversité, un enjeu qui passe d'abord par la découverte et l'émerveillement. Nous animons pour cela des promenades sur l'eau en lien avec HAROPA PORT et avons réalisé une exposition photo ainsi qu'un guide sur la biodiversité, en partenariat avec l'association Nature et Société.

Mais notre action ne se limite pas à la sensibilisation : nous proposons des solutions visant à protéger les espèces en danger, comme la création de nichoirs pour les hirondelles sauvages ayant trouvé refuge au creux de palplanches.

Enfin, nous participons à l'Instance publique de concertation de Bonneuil-sur-Marne (IPC) et mettons à disposition des entreprises un cahier de prescriptions les incitant à agir en faveur de la biodiversité.

Si nous sommes convaincus de l'intérêt de la démarche fluviale pour lutter contre le changement climatique, nous restons attentifs afin de limiter l'impact des ports sur les écosystèmes, à Bonneuil-sur-Marne.

Denis Laurent,
bénévole co-référent
du groupe local de la
Ligue de Protection des
Oiseaux Val-de-Marne
missionné sur le port
de Bonneuil



Afin de préserver la biodiversité, les pesticides sont interdits sur l'intégralité des espaces verts des ports, soit 10 % du foncier total.

Réconcilier le bâti et le vivant

La biodiversité mobilise quotidiennement HAROPA PORT et les acteurs locaux engagés en faveur de la protection de l'environnement, sur l'ensemble des sites. Des bio corridors ont ainsi été créés à Bruyères-sur-Oise et à Bonneuil-sur-Marne, en partenariat avec la Société francilienne de béton, afin de préserver la présence d'espèces pouvant s'acclimater à la ville.

Des bergeronnettes se posent régulièrement sur les bollards, péniches, ou encore sur les toitures des entrepôts. Des nichoirs, ainsi que des hôtels à insectes, ponctuent par ailleurs plusieurs parcours destinés à encourager la biodiversité. En concertation avec le port de Bonneuil, la Ligue de protection des oiseaux a quant à elle équipé de terriers artificiels un quai non fréquenté du port, afin de favoriser la reproduction d'hirondelles des rivages. Enfin, sur le port de Bonneuil-sur-Marne également, VEOLIA a aménagé une RIA* verte et une jachère fleurie adaptées aux conditions de vie du papillon « azuré des cytises », dont la présence avait été détectée lors de



© VEOLIA

la création de son nouveau centre de tri. Un an plus tard, une étude de comptage des espèces révélait encore la présence de ce papillon, qui a fait du port sa terre d'accueil.



Bio corridor © Laurent Guichardon

* Baie étroite formée par la partie inférieure de la vallée d'un fleuve



Prairie fleurie

©Heidelberg Materials

Préserver un équilibre écologique précieux :

À Gennevilliers, comme sur l'ensemble de ses centrales à béton, Unibeton s'est fixé une liste de bonnes pratiques à respecter pour préserver la biodiversité. Les espaces verts de ses sites sont ainsi entretenus selon le principe de la gestion différenciée,

Éco-pâturage Mouton Limay

©HAROPA PORT

en limitant l'impact des tontes ou des fauches : hauteurs de coupe suffisantes, fauche tardive, intervention à des horaires adaptés et respectueux des cycles de vie de la faune locale...L'objectif est de perturber le moins possible les espèces ayant élu domicile dans les espaces verts situés à proximité des centrales. En l'absence d'abris naturels, lesquels sont soigneusement protégés, des habitats sont même aménagés pour servir de refuge aux différentes espèces, qu'elles soient autochtones ou de passage : nichoirs à oiseaux, gîtes pour chauve-souris ou encore hôtels à insectes.

Éco-pâturage : les animaux à la rescousse pour préserver les espaces naturels

Depuis 2017, les ports ont recours à l'éco-pâturage. À Limay, des chèvres des fossés ainsi que des moutons d'Ouessant ont ainsi pris leurs quartiers sur le site, avec l'aide de l'entreprise Eco Terra. Une action qui s'inscrit dans le cadre du schéma directeur de HAROPA PORT pour le patrimoine naturel. L'objectif est de lutter contre les espèces végétales envahissantes, mais aussi de limiter les fauches ou les tontes, préjudiciables pour la biodiversité lorsqu'elles sont trop fréquentes.





Des dizaines de ruches entretenues par des apiculteurs locaux

Depuis 2013, HAROPA PORT | Paris s'est engagé auprès de l'Union nationale de l'apiculture française (UNAF) en prenant part à son programme « Abeille, Sentinelle de l'environnement ».

Au total, 18 ruches ont élu domicile dans les ports de Limay, Bonneuil-sur-Marne et de Gennevilliers. Et en parallèle, d'autres ont vu le jour grâce à des entreprises installées sur les sites comme EQIOM, YPREMA et SFB. Entretien par des apiculteurs locaux, ces ruches donnent de très belles récoltes de miel mais servent aussi de supports à des activités pédagogiques dans le cadre des APIdays®, journées de sensibilisation auprès du public et des écoles. En 2022, la convention de partenariat avec l'Unaf a été renouvelée pour 3 ans.



Sensibilisation sur la biodiversité et la protection des abeilles lors de la journée APIdays® avec les enfants des écoles des communes avoisinantes de Limay

© HAROPA PORT

36

37

*Ruches SFB de
Bonneuil-sur-Marne*

©SFB



Les abeilles s'invitent dans le port de Bonneuil

En 2022, 130 000 locataires d'un genre un peu particulier se sont installées sur le site de SFB à Bonneuil-sur-Marne. Leur lieu d'habitation ? Des ruches ! Celles-ci ont été installées pour favoriser la stabilité des écosystèmes et sensibiliser la population, ainsi que les équipes de SFB à la biodiversité.



Sentinelle de l'Environnement

Ce programme a vocation à sensibiliser le grand public au rôle fondamental joué par ces insectes, clés de voûte de la biodiversité. En effet, si une abeille ne pèse qu'un dixième de gramme, elle contribue, avec d'autres espèces pollinisatrices, à la production de plus du tiers de nos ressources alimentaires mondiales ! En installant des ruches dans des lieux emblématiques comme les ports franciliens, nous posons ainsi une question essentielle : « quel environnement et quelle agriculture voulons-nous ? »

Une réflexion au cœur du travail mené par HAROPA PORT

Au-delà des ruchers, cet acteur conduit une action globale sur les questions écologiques : création de prairies mellifères avec de la fauche tardive, préservation de zones refuges pour les insectes, ou encore réduction de la luminosité nocturne. Le miel des ports franciliens est le reflet de ce travail autour de la biodiversité : un miel polyfloral, aux notes ambrées et fumées, avec des parfums de tilleuls et de châtaigniers.

Henri Clément,
porte-parole de l'Unaf
& **Alexandre Catonné,**
chargé du suivi apicole

*Un rucher «Abeille, Sentinelle de
l'Environnement» installé sur le port
de Bonneuil-sur-Marne .*

©Laurent Guichardon





B

comme
Bruit

Réduire l'impact des activités industrielles auprès des riverains

Limitier les nuisances sonores est un enjeu de taille pour préserver une cohabitation sereine entre les activités de BTP, essentielles à l'attractivité économique des ports, et la qualité de vie des habitants. Les entreprises intervenant sur les sites, ainsi que HAROPA PORT | Paris, multiplient les actions de prévention dans ce domaine.

À Aubervilliers, UNIBETON-HEIDELBERG a construit un mur anti-bruit et installé des caissons autour des moteurs, permettant de réduire le volume total émanant de sa centrale à moins de 10 décibels ; à Gennevilliers, l'entreprise de recyclage des matériaux de construction YPREMA a installé des dispositifs spécifiques tels que des grilles en caoutchouc, ainsi qu'un système de capotage afin de confiner les vibrations du crible destiné au tri. L'intégralité de cette installation de traitement des déchets a par ailleurs été conçue pour fluidifier les opérations de maintenance, notamment grâce à des potences de levage et à des dispositifs d'assistance hydraulique.

À Bondy, site géré par les canaux de Paris, la société EQIOM a remplacé son ancien vibreur, particulièrement bruyant, par des canons à air. Ces derniers se déclenchent lorsque la trémie est vide pour faciliter l'écoulement du sable. Un dispositif qui a permis une amélioration nette de la qualité de vie des riverains, ainsi que le montrent différentes études réalisées dans ce quartier, où de nombreux logements ont été construits. Sur le site du port de Limay, l'entreprise Derichebourg a elle aussi réalisé d'importants travaux réduisant de manière significative les nuisances sonores. Enfin, sur les ports du 12^e et du 13^e arrondissements, une surveillance systématique des émissions sonores est réalisée en lien avec *Bruitparif*.

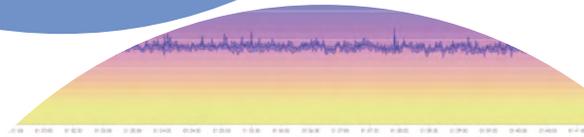


Des capteurs pour une mesure précise des décibels

Dans le cadre de notre convention avec HAROPA PORT, nous avons déployé une quinzaine de capteurs sur 3 sites : les ports de la Gare, d'Austerlitz et de la Rapée. Ils permettent non seulement de mesurer le niveau sonore en décibel, mais aussi de localiser avec précision la provenance des bruits. Les données sont mises à disposition en temps réel puis partagées lors de bilans d'étape avec les riverains et parties prenantes. L'objectif est ainsi d'aider à l'autorégulation sur ces sites qui accueillent de nombreux établissements à vocation récréative. Chaque soir ou presque, les habitants des péniches ou des immeubles voisins sont en effet confrontés au bruit émanant des terrasses ou des concerts organisés dans les bars. Un environnement qui, de manière récurrente, peut constituer une réelle gêne.

Depuis la mise en place des capteurs en 2018, nous avons néanmoins constaté une nette amélioration. Les exploitants s'emparent eux-mêmes du dispositif pour limiter les nuisances. Mais la vigilance reste de mise, d'autant qu'on observe un phénomène de lâcher prise depuis la fin des confinements successifs. Une situation qui n'est d'ailleurs pas spécifique aux ports parisiens mais que l'on constate dans toutes les grandes villes. Dans le même temps, le niveau de tolérance vis-à-vis du bruit est devenu moins grand qu'auparavant, d'où l'importance de ces dispositifs de régulation afin de permettre une cohabitation sereine entre les différents acteurs du port.

Fanny Mietlicki,
Directrice
de Bruitparif



Exemple de visualisation immersive de la provenance du bruit. (Terrasse d'un établissement - Port de la Rapée).

©Bruitparif





Des centrales à béton 100 % confinées en intérieur pour réduire les nuisances

Situé sur le port de Gennevilliers, au Nord de Paris, le site de production de Béton solutions mobiles (BSM) est la plus grande centrale à béton en France à être située à l'intérieur d'un bâtiment. La raison de ce confinement ? Éviter les nuisances, aussi bien en termes de propagations atmosphériques que de bruit, dans cette zone fortement urbanisée. De fait, de l'extérieur, très peu d'éléments laissent deviner la présence de cette usine, pourtant la plus grande de l'Hexagone pour la fabrication de Béton Prêt à l'Emploi, avec une capacité de production de 200 000 m³ par an et une surface de 8 500 m². L'unité, mise en service en 2021, regroupe en effet en réalité

un ensemble de 3 centrales. Dès l'origine, sa conception a été pensée pour s'intégrer le plus harmonieusement possible au quartier et protéger les riverains des risques inhérents à cette activité industrielle.

À Pantin, Lafarge a elle aussi mis en place des dispositifs pour limiter au maximum les émissions sonores liées à l'activité de sa centrale. Ainsi, celle-ci dispose d'un système de filtration et d'isolation phonique au niveau de la zone de production, lieu d'émission des bruits à fort impact. Les tapis d'acheminement des granulats ainsi que le module malaxeur sont également bardés de façon à réduire de manière significative les nuisances sonores. Les bruits d'exploitation sont eux aussi limités grâce à une double isolation du bâtiment. Enfin, la circulation des camions sur le site s'effectue en sens unique afin de supprimer les marches arrière, sources de bruit.

40

41



Centrale de Pantin

©Lafarge



C

comme

Concertation & vie locale...



Nourrir un dialogue permanent entre la ville et le port

Situé au cœur d'un bassin d'activité entre l'aéroport d'Orly, le MIN de Rungis, la plateforme de fret de Bonneuil-Valenton et la gare de Villeneuve-triange, le port de Bonneuil est un atout économique et écologique majeur pour le territoire. Il permet une desserte tri-modale (eau, fer, route) favorisant des solutions d'approvisionnement et de distribution durables. C'est pourquoi nous sommes engagés depuis de nombreuses années dans une démarche de développement du site, concertée avec la population.

Depuis 2015, l'Instance permanente de concertation (IPC) mise en place par HAROPA PORT | Paris, a favorisé une meilleure appropriation des enjeux par les habitants, qui considèrent de plus en plus aujourd'hui le port comme une partie intégrante de leur ville. Des rencontres ont lieu régulièrement avec les riverains, permettant de répondre à leurs inquiétudes, par exemple sur les poussières ou la pollution sonore. L'IPC est également un outil de dialogue autour des projets comme l'aménagement des berges ou la reconversion prochaine d'une friche de 10 hectares en un site exceptionnel pour la biodiversité. Ces pratiques permettent de mener des actions convergentes et nourrissent la réflexion autour de modes de transport écologiques : le 5 décembre 2023, le port a accueilli les 1^{ères} assises du multimodal, à l'initiative de la municipalité, réunissant près de 50 acteurs du territoire.

Fête du port, visites d'entreprises, croisières découvertes, mais aussi réalisation de fresques participatives... Autour de l'IPC et de la Maison du port créée en 2018, de nombreuses actions contribuent à renforcer les liens entre les acteurs portuaires et les habitants.

Denis Öztorun,
Maire de
Bonneuil-sur-Marne



Renouvellement du Port du Point du Jour : une concertation exemplaire

Inauguré en septembre 2023, le port du Point du Jour, dédié à l'économie circulaire et à la vente de granulats naturels ou recyclés, a été entièrement rénové pour devenir un site « nouvelle génération ».

D'un montant de 9,5 M€, la réhabilitation menée par HAROPA PORT visait à requalifier l'ensemble des espaces publics. En parallèle, l'entreprise Cemex a entrepris la restructuration de son site situé au cœur du port. La concertation, exemplaire,

a rassemblé l'ensemble des parties prenantes, sous l'égide de la mairie du XVI^e arrondissement : comité de quartier, école, centre sportif et entreprises implantées à proximité. Elle a permis, à plusieurs reprises, de réajuster le cadre des travaux. En amont, le comité de riverains avait interpellé Cemex sur la problématique « poussière ». Un sujet sur lequel l'entreprise s'est engagée sur le long terme à travers un dispositif luttant contre les émissions. Un suivi annuel de l'empoussièrément a également été mené du début du chantier jusqu'à sa livraison.

42

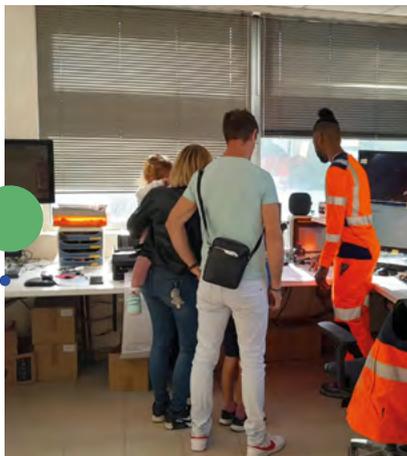
44

Des journées portes ouvertes pour tisser du lien

Depuis plusieurs années, de nombreux sites organisent des journées portes ouvertes, profitant d'initiatives comme les Journées du patrimoine, pour faire découvrir les coulisses des activités portuaires. Un moyen de répondre aux questions des riverains, et de favoriser leur appropriation de ces lieux aux fortes dimensions historique et économique. De nombreuses entreprises se prêtent au jeu : on peut citer, entre autres, EQIOM à Tolbiac, SFB à Bonneuil-sur-Marne ou bien encore Cemex à Paris (13).

Objectif ?

Devenir un super voisin !



Journées portes ouvertes

©Cemex



Avec l'appui de l'agence d'architecture Atelier de l'Île, Cemex a en outre repensé l'organisation de son site : le flux du transport routier a été optimisé, les fosses de stockage ont été enterrées et 6 canons à eau ont été installés pour réduire l'envol des poussières. Un système de lavage automatique des roues des véhicules a également été mis en place. Enfin, pour abriter le poste de commande, l'entreprise a fait construire un bâtiment d'inspiration contemporaine, s'intégrant parfaitement dans l'environnement. Elle a également procédé à la végétalisation du site en prenant en compte la biodiversité.

La centrale à béton Mirabeau : un cas d'école

Créée en 1964, cette unité de production de béton alimente l'ensemble des chantiers, bâtiments et infrastructures de l'Ouest parisien. Cette centrale de Lafarge a fait l'objet d'une rénovation ambitieuse ; un chantier au cours duquel la concertation est intervenue à chaque étape, contribuant à enrichir, mais aussi à redimensionner le projet pour une meilleure intégration dans l'espace urbain.





Lafarge a pris plusieurs engagements en limitant la taille de son installation et en réduisant sa production de 30 %. L'entreprise a également pris en compte la proximité du corridor écologique, ainsi que celle des monuments historiques, en adoptant une végétalisation renforcée, en cohérence avec l'ensemble du port de Javel (Paris 15^{ème}). Elle a accéléré dans la production de béton bas carbone, dont la moitié répond désormais à cette exigence, et réduit sa flotte à 12 camions-toupiques, fonctionnant entièrement au GNV. Un nouveau process évite par ailleurs leur marche arrière, limitant les signaux sonores de recul. Enfin, le soir et le week-end, ainsi qu'en dehors des heures de

transbordement, le bord à quai est restitué aux riverains.

Cette rénovation fait figure d'exemple en matière de concertation. Le dialogue s'est poursuivi tout au long des travaux : commission de suivi, réunions, y compris en phase d'exploitation, mais aussi surveillance renforcée du chantier au moyen de caméras et d'une hotline pour signaler les nuisances. Un dispositif qui a fait ses preuves puisque le site a obtenu la note de 95 sur 100 dans l'audit mené à la suite des travaux.

44

45



**Focus sur
le partenariat
entre les Restos
du Cœur
et Syneos**



D comme Décarbonation

La décarbonation, thème prioritaire de CAP pour 2024

En vigueur depuis le 23 octobre 2023, la loi « Industrie verte » vise à accompagner la décarbonation de l'industrie française, avec un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 55 % d'ici à 2030.

HAROPA PORT s'inscrit pleinement dans cette démarche, à travers la promotion du transport fluvial. Aujourd'hui, son ambition est d'aller encore plus loin et de relever le défi de la décarbonation de l'axe Seine, en sélectionnant de nouveaux partenaires au sein des ports, mais aussi et surtout en accompagnant les sites existants. Le thème de la décarbonation a ainsi été choisi comme sujet prioritaire de CAP en 2024, et fera l'objet d'un groupe de travail dédié. Les grilles d'audits seront quant à elles enrichies de nouveaux critères : bilans de Gaz à effet de serre (GES), actions de réduction des émissions, etc.



Ces grilles prendront également en compte les récentes évolutions réglementaires relatives aux granulés de plastiques industriels, ainsi qu'aux PFAS, polluants organiques persistants venant contaminer l'eau et les sols, et suspectés d'effets néfastes sur la santé. De nouvelles obligations qui concernent tout particulièrement les installations de stockage temporaire et de traitement des déchets.



D comme Déchet

À l'heure de la construction du Grand Paris, on estime que 40 millions de tonnes de déblais, issus du creusement des tunnels, ainsi que 10 millions de tonnes de déchets de chantiers devraient être produits sur 15 ans, soit 10 à 20% de plus que les volumes habituels. Un véritable enjeu pour les centres de traitement de déchets installés dans les ports d'Île-de-France, qui ont recours à la voie fluviale pour l'adresser, en limitant ainsi l'impact environnemental.

Traitement des déchets du Grand Paris, mais aussi le tout-venant, par voie fluviale

VEOLIA et l'Atelier Extramuros, au cœur de l'économie circulaire

Hébergé sur le site de VEOLIA sur le port de Gennevilliers, l'Atelier Extramuros est un pionnier de l'upcycling. Il crée et fabrique du mobilier sur-mesure pour les entreprises, à partir de bois récupéré sur les sites de traitement des déchets. Un processus vertueux, qui s'inscrit aussi dans le cadre d'un projet d'insertion professionnelle au métier de menuisier. Les menuisiers ainsi formés déploient ensuite leur savoir-faire auprès d'autres associations d'insertion.

Depuis 2019, VEOLIA a démonté son ancienne installation au profit d'un centre de traitement flambant neuf, dans le port de Bonneuil (Val-de-Marne). Un nouvel équipement à la pointe de l'innovation, qui comporte un centre de tri mécanisé, un centre de transit, une déchetterie professionnelle, ainsi qu'une installation de broyage. Le site a été conçu pour collecter et trier près de 250 000 tonnes de déchets par an, en particulier les déchets de chantier liés au projet du Grand Paris, mais aussi aux activités économiques de la capitale : encombrants, éléments d'ameublement ou encore issus de la construction de logements. Ce site est équipé de dispositifs de protection de l'environnement comme des systèmes de captation et de filtration de l'air empoussiéré ou de réutilisation des eaux pluviales. Surtout, son installation au sein d'un port offre un précieux avantage : la voie fluviale est en effet utilisée pour la réception des déchets, ainsi que pour l'évacuation des matériaux triés sur la chaîne. Le transport par barge sur le fleuve permet par ailleurs d'étendre



la zone de chalandise du site aux chantiers situés au nord de Paris pour la préparation des JOP de 2024. Un moyen efficace de limiter l'impact carbone des flux liés à la gestion des déchets. Une barge de 300 tonnes équivaut en effet à 60 camions, ainsi évités sur les routes.

Des déchèteries fluviales mobiles

► « Tri en Seine » : une déchèterie fluviale inédite avec SUEZ

Amarrée au port de Tolbiac, la péniche SUEZ a réalisé, en 2019 et 2020, des opérations de collecte des déchets et encombrants issus des entreprises, ainsi que ceux des habitants du quartier des Deux rives, entre le 12^e et le 13^e arrondissement de Paris. En partenariat avec la RATP, HAROPA PORT, la Ville de Paris et les Voies navigables de France, cette déchèterie fluviale éphémère, longue de 50 mètres et d'une capacité de 300 m³, permet d'éviter les nuisances et émissions de gaz à effet de serre équivalentes à 25 camions dans Paris. Les déchets sont ensuite acheminés jusqu'au centre de recyclage situé sur le port de Gennevilliers. L'opération permet aussi de mutualiser la collecte des déchets des entreprises avec, à la clé, des gains environnementaux et économiques pour tous les occupants de ce vaste quartier situé entre les gares de Lyon, d'Austerlitz, de Bercy et de Tolbiac.

Déchets issus des bateaux touristiques de Paris : une collecte dédiée

Restauration, services d'hôtellerie, animations... Les bateaux de navigation touristique sont des lieux de vie à part entière qui, eux aussi, génèrent leurs propres déchets. Pour faciliter la collecte de ces derniers et préserver le cadre de vie, ils sont collectés en bateau, directement par voie fluviale. VEOLIA a mandaté pour cela un acteur spécialisé de ce type de collecte, l'entreprise Slop Normandie. Les déchets sont ensuite réceptionnés à quai et valorisés sur le centre de traitement VEOLIA de Gennevilliers.

► Chez Raboni, une péniche pour collecter les déchets

L'entreprise de matériaux Raboni a quant à elle établi un partenariat avec la société PAPREC pour collecter les déchets de ses clients à partir d'une péniche : ces déchets sont ensuite déposés directement au centre de traitement, par voie fluviale. Raboni prévoit aussi de mettre prochainement en place la REP PMCB*, une écocontribution pour financer la valorisation des déchets.

* Responsabilité élargie du producteur des produits et matériaux de construction du bâtiment



E

comme
Eau

Alors que les alertes sécheresse se multiplient, la ressource en eau est de plus en plus précieuse. Pour la préserver, les entreprises du BTP exerçant dans les ports d'Île-de-France développent une démarche en circuit fermé, pour sa récupération, son traitement et sa réintégration dans les processus de production.

Centrales bord à quai : des dispositifs innovants et extrêmement suivis

Dans l'univers du BTP, l'eau est au centre des process. Elle est en effet l'un des 3 composants du béton, ayant pour action d'hydrater le ciment. Par ailleurs, elle est utilisée au quotidien pour le lavage des installations et des camions malaxeurs. La préserver, en limitant au maximum son prélèvement dans le milieu naturel ou le réseau est une préoccupation commune à l'ensemble des professionnels du secteur.

► Récupération et recyclage de l'intégralité des eaux (pluviales, de process et de lavage), chez UNIBETON

Sur chacun des sites de UNIBETON, se trouvent des bassins de stockage et de décantation, enterrés ou aériens, ayant vocation à récupérer puis à recycler

l'intégralité des eaux entrant dans le processus de fabrication. Les eaux de centrales sont ainsi décantées puis filtrées une première fois avant de passer dans un deuxième filtre à boue, composé essentiellement de fines de ciment. Elles sont ensuite acheminées en cimenterie pour être réintégrées dans le process. Les eaux pluviales, quant à elles, sont récupérées dans des bassins de décantation équipés de déshuileur et/ou de débourbeur avant de rejoindre le bassin des eaux filtrées. Chacun de ces équipements fait l'objet d'un suivi en continu, par le biais notamment d'audits internes et externes, afin de s'assurer de leur efficacité. Le dispositif est encore renforcé dans les centrales bord à quai, comme à Lagny ou Issy-les-Moulineaux pour prévenir tout risque de déversement dans l'espace fluvial public. L'orientation du quai, en effet, est dirigée vers l'intérieur de



la centrale, permettant ainsi de maintenir les écoulements d'eau.

Le dispositif est encore renforcé dans les centrales bord à quai, comme à Lagny ou Issy-les-Moulineaux pour prévenir tout risque de déversement dans le milieu naturel. L'orientation du quai, en effet, est dirigée vers l'intérieur de la centrale, permettant ainsi de maintenir les écoulements d'eau.

Ce mode de fonctionnement en circuit fermé permet ainsi de préserver les eaux dites « naturelles ». Le prélèvement dans la Seine ne sert que d'apport ponctuel pour alimenter le circuit lorsque le niveau en eau de process est trop bas. Ce circuit de récupération s'appuie en outre sur un dispositif innovant permettant à l'eau « chargée » et maintenue en suspension d'être aspirée par une pompe à membranes puis redirigée vers un filtre presse qui permet de la traiter. Ainsi, cette eau va permettre de fabriquer du béton, de nettoyer l'outillage, de laver la cour et nettoyer aussi les camions toupies.

► Politique « zéro rejet » pour SFB

Adhérente au label RSE de l'UNICEM, la Société francilienne de béton s'engage, elle aussi au quotidien à travers des actions concrètes, pour limiter l'impact environnemental de ses activités. Ainsi, sur chacun de ses sites, elle mène une politique « zéro rejet » : les eaux de procédés comme celles de lavage sont récupérées dans des bassins de décantation. Elles sont ensuite entièrement recyclées et réintroduites dans le process de fabrication du béton, mais aussi de nettoyage de l'outillage et des camions toupies, ou encore de lavage de la

cour. Ici aussi, le fonctionnement s'organise en circuit fermé, permettant, ainsi, de préserver les eaux naturelles.

► Récupération des eaux de process chez Englobe

Depuis presque 2 ans, à Bruyères-sur-Oise, Englobe a mis en place un système de récupération de ses eaux de process, à travers des pompes de recirculation. Ainsi, au lieu de les rejeter en tant que déchets, elles les redirigent vers des biopiles (piles à bactéries utilisées dans le traitement biologique des sols). Les eaux ainsi récupérées servent également à humidifier les biofiltres déployés par Englobe. Un dispositif vertueux, qui génère à la fois des économies et s'inscrit dans une politique de sobriété énergétique, positive pour l'environnement. Les volumes d'eaux réutilisés se chiffrent en plusieurs dizaines de mètres cube, chaque mois.

Des formations pour veiller à une gestion rigoureuse de l'eau

Les Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont soumises à des réglementations spécifiques car elles peuvent avoir des impacts sur la pollution de l'eau, de l'air ou des sols. Soucieux de préserver l'environnement et conscient de l'impact possible de ses activités, EQIOM incite les personnels des sites concernés bords à quai à suivre des formations délivrées par le Syndicat du béton prêt à l'emploi. Ces « Matinales de sensibilisation environnementale en centrale à béton » ont vocation à améliorer la gestion de l'eau en site ICPE, mais aussi à prévenir les risques et à se préparer à la conduite à tenir en cas d'incident.



F comme Faune & flore

Voir
Biodiversité
page 33

50

51

Gérer et préserver des espaces naturels implique une bonne connaissance du territoire et de sa biodiversité.

Cela passe par des inventaires de la faune et de la flore, l'expérimentation de méthodes innovantes, la préservation des espaces naturels et la restauration des écosystèmes.

Inauguration des berges à l'amont du port de Bonneuil

Le Port de Bonneuil a entrepris la réhabilitation écologique et paysagère d'une étendue de 900 mètres le long de la rivière, entre le pont de Bonneuil et le viaduc ferroviaire, avec l'ouverture aux piétons.

Cette restauration des berges revêt une importance triple, tant sur les plans sociétaux, environnementaux que techniques. Elle vise à favoriser le développement de l'écosystème, à réintégrer les rives dans le quotidien des riverains et à sécuriser le talus pour maîtriser l'érosion.

© HAROPA PORT





F comme Fluvial

Parce qu'elles sont localisées en bord de voie d'eau, les entreprises du BTP, du transit des matériaux et de la filière valorisation et recyclage contribuent à diminuer l'empreinte carbone des activités économiques et à réguler les flux de matériaux (matières premières, produits manufacturés, déchets...).

Grâce à elles, ce sont plus de 1 million de poids lourds en moins qui circulent chaque année en Île-de-France, soit 200 000 tonnes de CO₂ non émises.



Transport granulat.

©HAROPA PORT



1 convoi fluvial

=



220 camions

=



11 wagons



G

comme
**Gestion
différenciée**

Depuis 2013, sur les sites portuaires franciliens, HAROPA PORT met en œuvre une politique de gestion différenciée des espaces verts. L'objectif ? Entretenir le patrimoine naturel avec des méthodes respectueuses de l'environnement et de la biodiversité, sans avoir recours aux produits chimiques.

Zéro pesticide

Les méthodes de désherbage chimique, dangereuses pour la biodiversité et la qualité de l'eau, ont été proscrites sur l'ensemble des sites portuaires. Elles ont été remplacées par des alternatives telles que le désherbage préventif (paillage, végétaux

couvre-sol) ou l'entretien mécanique et thermique. À Bonneuil-sur-Marne et Gennevilliers, par exemple, le mulching et le paillage sur massif, issus du réemploi des déchets verts produits sur place, sont pratiqués pour entretenir les espaces verts.

©Stock
Igor Paszkiewicz





© Istock - FatManPhotoUK



© Istock - and456



© Istock - igaguri_1



Adapter l'entretien aux cycles de vie de la nature

La gestion différenciée des espaces verts consiste aussi à déployer un entretien raisonné, respectueux des cycles biologiques de la faune et de la flore. Les fréquences de tonte et d'élagage sont ainsi adaptées, avec une attention particulière portée aux périodes sensibles. Sur de nombreux sites, les équipes d'entretien pratiquent la fauche tardive afin de préserver les écosystèmes. La fréquence des tontes est adaptée en fonction de la fréquentation et des usages des espaces.

Lutter contre les espèces exotiques envahissantes

Un autre point d'attention est celui des invasions biologiques par les espèces envahissantes. Celles-ci sont la deuxième cause de régression de la biodiversité dans le monde, après la destruction des habitats. Dans les ports parisiens, on recense plusieurs de ces espèces. Les plus fréquentes sont la Renouée du Japon, le Robinier faux-acacia, le Buddleia de David ou encore le Balsamine de l'Himalaya. À Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne, Limay et Bruyères-sur-Oise, des protocoles spécifiques de gestion ont été lancés pour lutter contre ces espèces invasives.

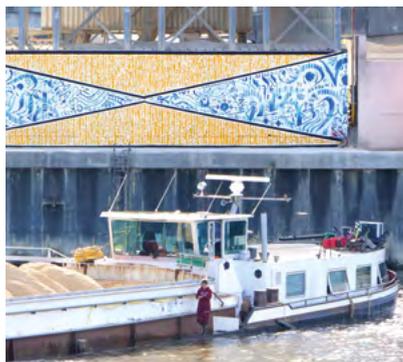


G comme Graffs, tags...

Pour préserver la qualité du cadre de vie, la lutte contre les tags sauvages est une priorité face à laquelle sont déployées différentes stratégies : recours à des sociétés d'entretien spécialisées, mise en place de dispositifs dissuasifs, mais aussi partenariats avec des artistes locaux pour réaliser de magnifiques fresques de street-art, qui viennent embellir les sites.

Quand l'art s'invite dans les ports franciliens...

À Bonneuil-sur-Marne et Ivry-sur-Seine, des fresques de street-art viennent habiller les murs des ports. La Société francilienne de béton souhaitait en effet tisser des liens entre le monde industriel



© SFB - Fresque d'Ivry-sur-Seine

Des dispositifs préventifs autour des ponts

L'ouvrage du pont situé sur la RD 311 faisait constamment l'objet de tags. Or, le propriétaire de l'ouvrage ne souhaitait pas de nettoyage haute pression aux pieds des piles de ponts. Aussi, pour lutter contre ce fléau, l'entreprise Fayolle & Fils a décidé de rehausser à plus de 2 mètres les murs de protection, par des poteaux en ferrailles et bastinges de bois.

Une mesure efficace qui a finalement découragé les tagueurs.

et la culture. Pour cela, sur son site d'Ivry, l'entreprise a fait appel à un talent local, l'artiste Jérôme Thomas, dont l'œuvre rend hommage aux grandes disciplines issues du hip-hop. Intitulée « Passions », la fresque qu'il a réalisée, de 15 mètres de long par 3,65 mètres de hauteur est visible depuis la Seine. Un moyen de valoriser le site portuaire, mais aussi d'éviter les tags sauvages. Ainsi, depuis son inauguration en novembre 2023, aucune dégradation n'a été constatée sur le port d'Ivry.



©Nova Hélias

Dans le port de Bonneuil, une fresque monumentale de près de 500 m² a également été réalisée. Intitulée « le port bleu », elle est l'œuvre des artistes Nicolas Laugero Lasserre, Quentin Chaudat, ainsi que du duo Tito&Mulk, intervenus en collaboration avec les associations « Des ricochets sur les pavés » et Vitry'n Urbaine, dans le cadre du festival Phénomèn'Art, en 2022. Représentant un palétuvier, cette peinture fait référence à l'omniprésence de l'eau dans l'espace portuaire. Une réalisation qui s'inscrit dans le cadre

Des sociétés spécialisées dans le nettoyage des tags

Sur son site d'Ivry-sur-Seine, UNIBETON a mis en place une procédure spécifique avec la société Nova Helios, de manière à réagir rapidement en cas de tags. Cette entreprise spécialisée est capable de procéder à des opérations de nettoyage sur les lieux difficiles d'accès, à très grande hauteur, comme les parois situées au-dessus des bassins de décantation. Elle intervient à l'aide d'une nacelle à bras télescopiques et utilise la technique de l'hydro-gommage à basse pression pour effacer durablement les tags tout en protégeant les surfaces. Dans le cadre de son partenariat avec UNIBETON, son délai d'intervention s'élève à 3 semaines au maximum pour une action rapide, aussitôt le tag réalisé.

d'un appel à projet de HAROPA PORT et du Comité départemental du tourisme du Val-de-Marne.

©David-Marganti - Fresque de
Bonneuil-sur-Marne



H comme Hybride

Lafarge passe à l'hybride électrique

La filiale du groupe Holcim a annoncé le passage en hybride électrique d'un premier pousseur de manœuvre fluvial sur la Seine, à compter de juin 2024. « Le Marsouin », qui approvisionne Paris en granulats et en ciments, a ainsi été transformé pour passer d'une motorisation diesel à un système de propulsion hybride électrique/biocarburant. Une opération d'un montant de 3,2 millions d'euros, soutenue par Voies



Maquette 3D du pousseur Le Marsouin

©Lafarge

navigables de France, l'Ademe, ainsi que par HAROPA PORT. Ce passage au mode hybride permettra de réduire de 40 % les émissions de CO₂ et de 70 % celles de Nox et de particules fines.

Il ne s'agit là que d'une première étape. La conversion totale de la flotte Lafarge France, soit 7 bateaux et 56 barges en propre, devrait s'achever d'ici 2030. Par ailleurs, la filiale du groupe Holcim prévoit également de pré-équiper cette flotte pour lui permettre de passer ultérieurement à une motorisation hydrogène zéro émission.

56

57

Capable de pousser des barges de **2 500 tonnes**, Le Marsouin navigue **8 heures par jour** dans Paris, du lundi au vendredi, transportant chaque année environ **365 000 tonnes** de marchandises, pour approvisionner les centrales à béton de Lafarge ou évacuer les déblais de chantier et terres excavées



I comme Intégration paysagère & architecturale

Au fil des décennies, d'un acteur qui s'impose au territoire, le port est devenu un acteur qui s'insère : un lieu ouvert sur son environnement, défini non plus par une seule fonctionnalité mais par le partage des usages. Les emprises sécurisées et fermées ont progressivement laissé la place à des promenades, des pistes cyclables, des espaces naturels. Des dispositifs sont sans cesse inventés pour favoriser la mixité entre la ville et les activités industrielles : habillage des centrales à bétons pour leur permettre de se fondre dans le décor urbain, stocks de sables enterrés, dispositifs de sécurité amovibles...

Au cœur de cette approche se trouve la démarche paysagère, et l'un de ses fondements, la concertation. Le paysage se définit en effet comme le territoire tel qu'il est perçu par les populations. Il est aussi la résultante des interactions entre l'homme et la nature, mais aussi entre les enjeux environnementaux, économiques et sociaux. Tout le travail mené par HAROPA PORT s'inscrit dans cette logique d'équilibre et d'ouverture.

L'intégration urbaine des espaces portuaires passe avant tout par une nouvelle façon de penser la ville ainsi que par un dialogue permanent avec le territoire, qu'il s'agisse de la création de nouveaux sites comme le Port Seine Métropole Ouest à Achères, ou de l'aménagement des ports existants.

**Jean-Marc
Gaulier,**
fondateur de l'agence
de paysage et
d'urbanisme URBICUS
et architecte-conseil
pour HAROPA PORT



comme

Intégration paysagère & architecturale

La qualité du paysage passe d'abord par le partage des espaces. Le choix de l'implantation est ainsi l'un des premiers leviers pour faciliter l'intégration paysagère des activités. Des règles strictes ont été définies en la matière : les activités dédiées à l'animation et aux loisirs sont de taille identique et implantées à égale distance les unes des autres afin de créer des rythmiques et éviter la saturation de l'espace en continu. Quant aux activités industrielles, elles ont besoin d'espace pour fonctionner. Aussi, des placettes sont aménagées entre chacune d'elles pour favoriser les respirations et ouvrir la vue sur la Seine.

Depuis les années 1990, le mouvement de reconquête du fleuve a ainsi engendré la requalification complète des espaces portuaires. L'objectif est d'éviter que ces derniers ne constituent une barrière infranchissable entre l'eau et la ville. Dans cet esprit, des cheminements en bord à quai ont été réalisés tandis que se sont développés des installations de plus en plus modulaires. Les piétons peuvent désormais se promener dans les ports en dehors des heures de fonctionnement des activités, la partie « enclos » étant réservée à la zone de risque. Une volonté, ainsi, de permettre à tous de se réappropriier la Seine.

**Bernard
Wagon,**

architecte conseil
auprès de l'agence
de Paris-Seine de
HAROPA PORT

58

59





La volonté de se fondre dans l'environnement

À Issy-les-Moulineaux, l'agence Raboni, dédiée à la vente de matériaux de construction, s'inscrit en parfaite continuité avec le paysage urbain. Située en bord de fleuve, elle dévoile en arrière-plan des arbres d'alignement ainsi que des immeubles de bureaux à l'architecture moderne et élégante. Les hauteurs des différents bâtiments, de même que les lignes architecturales soigneusement pensées, forment un ensemble cohérent et harmonieux.

La végétalisation, au cœur de l'intégration paysagère

À Lagny-sur-Marne, tout autour de la centrale de HEIDELBERG-UNIBETON, on peut trouver des cornouillers, des charmes, des prunus mais aussi des noisetiers, et même des pommiers. Des haies ont en effet été plantées pour agrémenter le paysage. Les places de parking ont elles aussi été végétalisées : au total, plus de 100 m² de dalles alvéolées pré-engazonnées ainsi que 64 m² de pavés drainants ont été mis en place afin de favoriser la végétation.

Les centrales à béton bord à quai sont des installations classées au titre de la protection de l'environnement. De ce fait, elles sont régies par des règles d'implantation drastiques permettant une meilleure intégration architecturale et paysagère.





J

comme

Jardins flottants

Dans le cadre de la rénovation des ports Victor et d'Issy les Moulineaux en 2013, six jardins flottants ont été créés sur le fleuve, à proximité du pont d'Issy.

D'un à deux mètres de diamètre, ils accueillent diverses espèces végétales qui tirent leur nourriture de l'eau, au moyen de méthodes d'irrigation alternatives et écologiques. Traits d'union entre la nature et les activités portuaires, ces jardins viennent agrémenter le nouvel aménagement du site. Celui-ci

comporte notamment une promenade piétonnière et un large escalier pour descendre au bord du fleuve, ainsi que deux embarcadères où les navires viennent s'amarrer pour une escale ou pour quelques heures. À proximité des jardins, se trouvent également des terrasses flottantes réservées à des bars et guinguettes accueillant le public. Un mélange réussi entre lieux d'animation et environnement, pour valoriser et faire vivre le fleuve.

60

61

Les ports Issy-les-Moulineaux

©Laurent Guichardon





L comme Local

Valoriser le patrimoine géologique de la région

Pour la fabrication de ses bétons, UNIBETON privilégie un approvisionnement en circuit court. Ainsi, les graviers et sables utilisés proviennent de la carrière GSM d'Achères, à proximité du fleuve et située à quelques kilomètres seulement de ses centrales franciliennes. Ce mode de fabrication valorise ainsi le gisement des produits alluvionnaires de la Seine.

Recourir aux matériaux locaux permet de répondre à la sécurité d'approvisionnements : lors de la réalisation d'un chantier, il est impératif de pouvoir disposer des matériaux choisis pendant au moins cinq ans. S'il est nécessaire de faire des reprises, des modifications ou des extensions, cette garantie est indispensable pour pouvoir reproduire exactement les mêmes formules. Se fournir dans une carrière de proximité contribue à sécuriser cette continuité.



*Bonneuil-sur-Marne - Darse sud -
UNIBETON*

©Laurent Guichardon

D'autre part, les atouts environnementaux et économiques du circuit court ne sont plus à démontrer : moins de transport limite l'impact environnemental tout en réduisant les coûts.





L comme Lumière

Plan éclairage : vers une politique de sobriété et d'harmonisation

Pour répondre aux objectifs fixés par le plan de sobriété de l'État, mais aussi pour définir une politique commune à l'ensemble des sites portuaires*, HAROPA PORT a lancé un vaste travail d'harmonisation de son éclairage public, au printemps 2023. Un projet guidé par trois objectifs : la transition progressive vers la technologie LED, la réduction des consommations d'énergie, ainsi que la limitation des impacts de l'éclairage sur la biodiversité.

Piloté par les équipes du siège de HAROPA PORT en lien avec les agences Seine Amont, Seine aval et Gennevilliers, le travail d'harmonisation a d'abord commencé par un état des lieux, suivi d'un constat : le parc existant, qui compte au total 2 700 points lumineux, présente une grande hétérogénéité, que ce soit en termes d'équipements, d'implantations ou d'intensité d'éclairage déployée.

De plus, une partie des candélabres ne répondent plus aux nouvelles obligations réglementaires en matière d'environnement, notamment à l'arrêté de 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses.

Aussi, afin de renouveler son parc, HAROPA PORT a initié un remplacement progressif des lanternes par des LED. Elle a aussi entamé une réflexion pour adopter des principes communs à l'ensemble des ports, à travers 6 typologies d'espaces définis : routes principales, secondaires, ronds-points et croisements, quai à usage partagé, voies de mobilités douces ou encore berges et bords à quai. En fonction des usages associés à chacun de ces sites, mais aussi des obligations en termes de sécurité, des règles d'éclairage seront ainsi définies avec un double objectif : favoriser les économies d'énergies et limiter les nuisances pour la biodiversité. Un dispositif de télégestion pourrait ainsi être utilisé pour abaisser l'intensité selon les espaces et les moments de la journée.

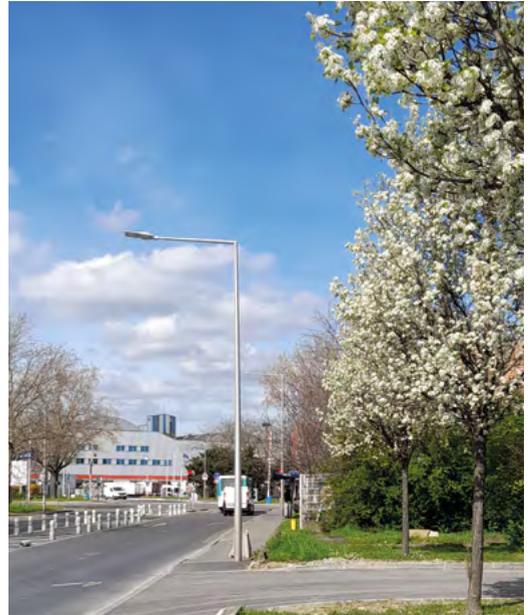


«Début 2024, la rénovation du parc en LED atteignait entre 44 et 80 %, selon les sites. D'ici à 2025, nous visons un taux de 75 % dans le cadre de notre plan d'action RSE 2022-2025, avec, à terme, 100 % du parc qui sera équipé en LED.»

Près de 6 candélabres sur 10 équipés en LED sur le port de Gennevilliers

À Gennevilliers, les acteurs portuaires ont mis en place des mesures volontaristes pour répondre aux enjeux de la transition énergétique. 59 % des lanternes du port sont ainsi équipées de LED, soit 619 sur un total de 1050. Un travail qui a débuté en 2020 par le remplacement des éclairages de la route principale traversant le port, et qui se poursuit, depuis 2023, par un nouveau programme dédié aux routes secondaires. En moins de 5 ans, la consommation d'énergie a ainsi été réduite de 40 MWh par an, soit une économie d'environ 30 %.

Partie prenante de la réflexion menée au niveau du siège sur l'harmonisation de l'éclairage, le port de Gennevilliers adapte aussi ses pratiques et le type de lumière choisie en fonction des espaces. Sur la



route principale très fréquentée qui sert d'itinéraire de délestage à l'autoroute, pas question de diminuer l'intensité. L'enjeu de sécurité prédomine, de même que sur les lieux de travail des salariés des entreprises, régis par le Code du Travail. Dans les rues perpendiculaires, les espacements entre chaque candélabre se font en revanche plus grands et la puissance est abaissée. Un moyen de réduire les consommations mais aussi d'éviter de perturber les espèces animales qui élisent domicile dans les sites portuaires, notamment les oiseaux nocturnes. Pour éviter la pollution visuelle, la hauteur des candélabres a été abaissée de 12 à 8 mètres tandis que les lentilles LEDS utilisées permettent de canaliser les flux de lumière en direction de la zone ciblée.

Éclairage LED - Port de Gennevilliers
© HAROPA PORT

* Les ports situés à l'intérieur de Paris Intra-muros, qui comptent près de 80 % de LED, font, eux, l'objet d'une étude distincte, pour répondre à des enjeux spécifiques, tels que l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques.



M

comme

Mobilité électrique

© HAROPA PORT



Service mis en place par HAROPA PORT | Paris de bornes électriques pour les bateliers permettant de réduire les pollutions atmosphériques liées à l'usage de groupes électrogènes lorsque les bateaux sont à quai, mais aussi de diminuer les nuisances sonores et olfactives.

Mobil'Ethic, un programme pour encourager et faciliter l'écomobilité

Près de 8 000 salariés travaillent chaque jour sur le port de Gennevilliers. Or, celui-ci n'est desservi par aucune station de RER, de métro ou de tramway, toutes situées à plusieurs dizaines de minutes de marche. Une situation qui constitue un frein à l'attractivité des entreprises implantées sur le site, notamment en termes de recrutement. C'est pourquoi la Communauté portuaire Seine-Aval a sollicité le cabinet Incub'Ethic afin de l'aider à améliorer les conditions de mobilité de ces salariés. **Autre objectif majeur** : encourager les modes de déplacements durables. À travers le programme Mobil'Ethic, plusieurs volets d'accompagnement doivent être mis en place : réalisation d'un plan de mobilité interentreprises ; mise à disposition de solutions concrètes (vélos électriques, autopartage, applications de covoiturage, etc.) mais aussi des actions pour favoriser la cohésion autour des modes de déplacement. Le programme, financé par l'ADEME et par la Communauté portuaire, est aussi sponsorisé par les entreprises locales (Eiffage Rail Catenaire, Paprec, Goodman, POINT.P et SUEZ).

L'électrique, une énergie plébiscitée pour des transports plus durables. Raboni, comme de nombreuses entreprises installées au sein des ports, fait peu à peu migrer sa flotte de véhicules vers des technologies électriques ou hybrides, moins émettrices de CO₂.



Pour SUEZ, faciliter l'accès au port pour nos salariés est un enjeu essentiel. Nous employons au total plus de 175 personnes sur le site, y compris les intérimaires, dont certains travaillent en horaires décalés. Mobil'Ethic va nous permettre d'imaginer avec eux des solutions efficaces, à travers par exemple un système de dépose à proximité des stations de RER.

Laurent Robert,
directeur
Île-de-France
Nord-Ouest
de SUEZ*

Des bornes IRVE** pour les clients et les salariés

Sur les ports de Javel et du Point du Jour, POINT.P met à disposition de son personnel, mais aussi de ses clients une station de recharge pour véhicule électrique. De puissance 22 kW – le niveau maximal pour les véhicules légers –, cette borne permet, en 1 heure, de recharger une batterie de voiture pour une autonomie pouvant varier entre 60 et 90 km, selon les modèles. En dehors des horaires d'ouverture de l'agence, elle est aussi utilisée par le véhicule utilitaire de l'entreprise pour lui permettre d'assurer les livraisons du lendemain, en journée. Un moyen de développer une stratégie de logistique urbaine décarbonée, jusqu'au dernier kilomètre, alors que POINT.P dispose de près de 70 agences en ZFE***. Le dispositif est également testé sur son site de Nanterre et sera déployé sur le futur site de Gennevilliers, dont la livraison est prévue en juin 2024. 6 bornes IRVE devraient y être installées ainsi que des stations de recharge pour vélos et trottinettes électrique.

*Fonction occupée jusqu'en février 2024.
(Laurent Robert est actuellement directeur Solutions spécialisées chez SUEZ Eau.)

** Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique

***Zone à faible émission

Bornes IRVE
©POINT.P





N comme Navigation

Voir
Fluvial
page 51

Une logistique fluviale performante, durable et innovante.

Les entreprises du BTP, du transit des matériaux et de la filière valorisation et recyclage, en raison de leur localisation en bord de voie d'eau s'engage en faveur du développement du transport fluvial sur la Seine afin de réguler les flux de matériaux par voie routière.

66

67



À proximité du port
de Limay un porte-
conteneurs fluvial

©Jean-François Damois



N comme Noue

À Corbeil, port Saint Nicolas, une noue a été intégrée sur le quai à usage partagé, à environ 5 mètres de distance du bord à quai, afin de répondre aux enjeux de désimperméabilisation et de lutte contre les îlots de chaleur. Très utilisée en écologie urbaine, une noue est un espace en creux, sorte de fossé peu profond et végétalisé, destiné à recevoir les eaux pluviales. Elle permet de les infiltrer dans le sol plutôt que de les rejeter dans une canalisation. Un moyen efficace d'améliorer le ruissellement urbain et de réduire la concentration de polluants dans l'eau, tout en contribuant à la reconstitution des eaux souterraines.

Sur le site du port Saint-Nicolas, cette noue est située dans le secteur « escale », qui accueille les mariners en transit et qui servira bientôt d'embarcadère pour les bateaux de croisière. Le reste du quai, amodié à EDF pour ses transports de colis lourds, a été aménagé entièrement en pavés afin de permettre les opérations de chargement et déchargement. Un exemple réussi de traitement architectural différencié, autour d'un juste équilibre entre préservation de l'environnement et adaptation aux usages partagés.

*Création d'espace paysager pour les
activités de loisirs et de détente*

©Laurent Guichardon





0 comme Odeur

Au port de Bonneuil-sur-Marne, un système d'alerte piloté par AIRPARIF

Dans le cadre du dispositif de concertation déployé par HAROPA PORT à Bonneuil-sur-Marne, nous avons mis en place une plateforme à disposition des riverains et des entreprises pour leur permettre de signaler les nuisances olfactives. Grâce à un système de géolocalisation et en étudiant également la direction du vent ainsi que l'impact de la météo, nous pouvions identifier avec précision la provenance des odeurs. Quant aux utilisateurs, ils avaient la possibilité d'indiquer le type de notes odorantes qu'ils percevaient (bitume, soufre, carburant, etc.) Durant un peu plus d'un an, ce dispositif participatif a ainsi permis de créer un dialogue entre les parties prenantes et d'aider à la mise en place d'actions concrètes pour favoriser la régulation de ces nuisances.

68

69

Fabrice Joly,
responsable du
service Études
chez AIRPARIF





P comme Piétons

Reconquérir le fleuve et les espaces portuaires

Avec l'ouverture progressive des ports sur leur environnement, la place du piéton s'est faite de plus en plus grande au fil des ans. Des premiers aménagements des berges de la Seine, dans les années 90, aux rénovations plus récentes des ports d'Ivry, de Tolbiac ou de Javel, la volonté de créer des continuités piétonnes et des aménités permettant aux riverains de se réapproprier ces espaces, est présente dans chaque projet de réhabilitation.

Dès 1999, dans Paris, une réflexion globale a été initiée sur l'accès des sites portuaires aux promeneurs. Plusieurs principes ont été actés à cette époque, dans le cadre du Schéma d'aménagement des berges, tels que le maintien libre de la bande à bord à quai, hors des périodes d'exploitation. L'objectif était de reconquérir la Seine, en favorisant la mixité des usages et la cohabitation entre activités industrielles, de loisirs et espaces de promenades. Un enjeu loin d'être simple en fonction de la typologie des sites, mais aussi

des impératifs de sécurité et d'efficacité industrielle devant être pris en compte. Dans chaque aménagement, aux besoins spécifiques des acteurs portuaires tels que le chargement/déchargement, doivent en effet être conciliés ceux des circulations douces. Une réflexion à laquelle les problématiques d'accessibilité PMR* sont également venues se greffer à partir des années 2000. Aujourd'hui, peu d'enclaves portuaires subsistent et il est possible de parcourir les bords de Seine à pied, d'un bout à l'autre de la capitale.

Initiée depuis l'hypercentre, cette politique s'est progressivement étendue vers la périphérie. Ainsi, à Tolbiac, Javel, ou encore Ivry-sur-Seine, des continuités

Le banc « Mathieu » : un mobilier typique de l'architecture portuaire

Du nom de l'architecte qui l'a conçu, le banc Mathieu illustre parfaitement la mixité des usages voulue au sein des ports. En écho à l'identité industrielle des sites, il en reprend les codes architecturaux : esthétique sobre et choix de la pierre.

* Personne à Mobilité Réduite



piétonnes ont été créées le long des quais, parallèlement à la rénovation des installations industrielles. Ponctuées de placettes, ces cheminements sont agrémentés de plantations et d'assises permettant aux promeneurs de profiter de la vue depuis les quais. Des lieux où cohabitent ainsi en harmonie piétons, vélos et activités économiques.

Le Port de Boulogne-Legrand, au cœur d'une nouvelle promenade piétonne

Dans les Hauts de Seine, la « promenade bleue » aménagée par le Département offre depuis plusieurs années déjà un itinéraire arboré et ininterrompu aux piétons, s'étendant sur 10 km le long des berges. En face, sur la rive gauche, le nouvel aménagement du port de Boulogne-Legrand vient faire écho à cette promenade, depuis 2023. 18 mois de travaux ont permis d'ouvrir le quai et les plans d'eau sur la ville, grâce à une nouvelle bande de bord à quai, une promenade pavée et des accès piétons fluidifiés. Des placettes et des lieux d'aménités ont aussi



Port de Boulogne-Legrand

©Y. Anatasov

été créés : les piétons peuvent venir s'y poser sur de larges bancs afin de profiter du panorama exceptionnel face à la ville de Saint-Cloud.





Port de Javel
©HAROPA PORT

Port de Javel : des placettes d'agrément

À Javel, des promenades piétonnières ont été réalisées, depuis le parc et en bord de quai. Des placettes d'agrément ont également été aménagées pour rythmer les occupations industrielles et ouvrir la vue sur le pont Mirabeau.



Joggeuse le long de la centrale à béton
HOLCIM sur le quai du port de Tolbiac

©Agnès Janin

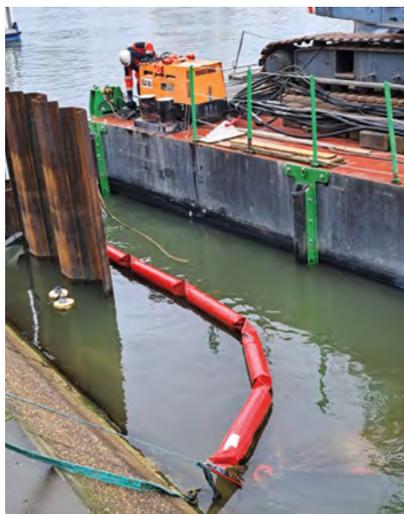
À Tolbiac, la place du piéton est pensée au quotidien

La rénovation du port de Tolbiac remonte à 2017. Elle a donné une large place aux piétons à travers notamment le réaménagement du bord à quai, accessible aux promeneurs en dehors des heures d'exploitation. En complément de cette réhabilitation, une attention constante est accordée depuis, à la place du piéton au sein du port. Ainsi, les quais ont été renforcés sur les bandes plantées par un aménagement en fond de quai permettant aux promeneurs de se déplacer en toute sécurité.





P comme Pollution



Barrage anti-pollution quai Blériot, Paris 15^e

©HAROPA PORT

Prévenir les pollutions accidentelles

Lors des travaux de réparation et de modernisation du quai Louis Blériot, situé entre le pont Mirabeau et le pont Garigliano (Paris 16^e), ont été installés des barrages flottants anti-pollution pour retenir, confiner et filtrer les déchets.

Déversement d'hydrocarbures : un procédé biologique innovant pour éliminer tout risque de pollution

Sur le port de Gennevilliers, comme sur ses autres centres de production, GSM a recours à un procédé innovant pour éliminer rapidement et de manière écologique les hydrocarbures pétroliers qui se retrouveraient présents dans l'eau ou dans les sols, à la suite d'un déversement accidentel. Reposant sur un mécanisme naturel, la biodégradation, c'est par l'apport de micro-organismes tels que des algues, des champignons ou des bactéries, que les hydrocarbures sont détruits. Les polluants sont convertis en dioxyde de carbone, mais aussi en eau et en énergie pour constituer de la biomasse. La quasi-totalité de la pollution disparaît ainsi sur une période très courte, allant de 28 à 180 jours au maximum, en fonction de la nature de l'hydrocarbure, du sol et des paramètres environnementaux. Un procédé efficace et inoffensif pour les milieux de manière réactive, sans générer de déchets nécessitant d'être traités *a postériori*.



P comme Poussières

Port du Point du Jour : les émissions de poussières au cœur de la concertation

Lors de la rénovation du port engagée en 2019, les riverains s'inquiétaient particulièrement de l'impact des poussières liées au chantier mais aussi à l'activité de l'entreprise Cemex sur ce site dédié au recyclage des matériaux de construction, situé à proximité d'une école. Pour rassurer la population, Cemex a donc sollicité AIRPARIF afin de procéder à des mesures régulières de la qualité de l'air. Un dispositif complémentaire du suivi

réglementaire habituel, assorti également d'une série de solutions visant à limiter les envols de poussières. Parmi elles, le stockage en fosse des matériaux ou encore le recours à des brumisateurs de dernière génération, capables de projeter un mélange d'eau et d'air sous formes de fines gouttelettes jusqu'à 65 mètres, permettant ainsi de rabattre les poussières au sol sans créer de boues sur le chantier. Des équipements à la pointe de la technologie, pilotés par des conducteurs d'engins et dotés d'un bras articulé pour une hauteur de travail de 6 mètres. Afin d'éviter la diffusion des poussières lors des déplacements de ces véhicules, le dispositif a également été complété par un laveur de roues en circuit fermé.



Face à l'inquiétude des riverains, nous réalisons depuis 2019 des campagnes de mesure régulières de la qualité de l'air sur le site du Point du Jour. L'enjeu est d'objectiver la présence de particules par rapport au ressenti de la population, mais aussi d'identifier les différentes sources d'émissions, entre les activités portuaires et le trafic routier. Pour cela, nous mesurons les taux de silice, révélateurs de la présence de graviers et matériaux terrigènes issus des industries, ainsi que les niveaux de black carbone, c'est-à-dire de particules fines liées à la circulation automobile. Et, afin d'identifier avec plus de précision encore les sources d'émission, nous mesurons également l'évolution des particules PM10 et PM 2,5 au fil de la journée.

À ce jour, les résultats montrent un double impact combiné du trafic routier et des activités industrielles. Toutefois, si le niveau d'empoussièrement s'avère élevé dans l'enceinte portuaire, une nette décroissance peut s'observer dès lors que l'on s'en éloigne de quelques mètres, pour devenir très peu significatif au niveau de l'école et des habitations voisines.

Fabrice Joly,
responsable
du service Études
chez AIRPARIF

Bonneuil-sur-Marne, un « jury » des poussières

Sur le port de Bonneuil dans le Val-de-Marne, un système d'alerte permet aux entreprises implantées sur le site de

signaler les niveaux d'empoussièrement via une plateforme en ligne. Un dispositif mis en place en lien avec AIRPARIF pour un meilleur suivi des émissions, mais aussi pour encourager l'appropriation de la démarche de prévention par les acteurs concernés.



Une première à Gennevilliers pour éviter les inhalations de poussières par les professionnels

En 2020, lors du réaménagement de sa plateforme de Gennevilliers, la société de recyclage YPREMA a apporté une attention spécifique aux conditions de travail de ses salariés. Parmi les postes « clé », celui de pilote d'installation en charge du contrôle des matériaux recyclés, et aussi l'un des plus exposés aux poussières. En partenariat avec la Cramif, YPREMA a ainsi travaillé à l'adaptation de sa cabine de pilotage, en complément des dispositifs habituels tel que le masque à assistance ventilée ou la brumisation du site. Pour empêcher l'inhalation des poussières par cet opérateur, un système innovant a été installé dans sa cabine : un plénum soufflant. Le principe est simple : de l'air extérieur, filtré et non pollué, arrive dans le plénum situé au-dessus du poste de travail de l'opérateur, créant un flux homogène autour de sa tête. Les poussières ne peuvent ainsi franchir ce rideau de protection tandis que le pilote inhale exclusivement de l'air neuf. Une première dans le monde du recyclage de déchets inertes.

Un nouveau dispositif pour éviter les nuages de ciment

Lors du dépotage d'un camion de ciment, des nuages de particules ont tendance à être libérés en raison du désaccouplement intempestif du tuyau servant au déchargement du réservoir à la colonne dans laquelle est déversé le ciment. Pour éviter ce phénomène, sur sa centrale d'Issy-les-Moulineaux, UNIBETON a recours à un raccord de dépotage ciment double serrage, supprimant cet effet « coup de fouet ». Un dispositif qui sera bientôt étendu à l'ensemble des unités de production de béton de l'entreprise.

Anticiper les impacts des futurs aménagements

Dans le cadre de l'aménagement du futur Port Seine Métropole Ouest à Achères (78), HAROPA PORT a travaillé en lien étroit avec AIRPARIF sur l'évaluation prospective des émissions de particules. Objectif ? Anticiper les impacts des activités futures et ajuster le projet en amont, en prévoyant les dispositifs de prévention adéquates pour limiter au maximum nuisances et pollution de l'air.





P comme Propreté

L'entretien des sites, une priorité au quotidien

Sur l'ensemble des sites portuaires, la propreté fait l'objet d'une attention particulière afin de préserver le cadre de vie dans ces espaces partagés, entre activités industrielles, habitants, mais aussi promeneurs et parfois touristes. En ce domaine, le port de Bruyères-sur-Oise offre un exemple des bonnes

pratiques. Sur cette plateforme multimodale, la société Englobe gère un important centre de traitement des déchets et déploie au quotidien une série d'actions visant à maintenir les lieux intacts : entretien des voiries, nettoyage des zones d'activité, chaque jour, mais aussi dispositifs de prévention comme la mise en place d'un débourbeur en amont du pont-bascule de sortie des camions, utilisé pour peser les déchets, ou la mise à disposition d'un bac de déchargement sur le quai, lors de l'évacuation de matériaux en péniches.

76

77

Collecte des déchets, au sol et sur l'eau, dispositifs anti-tags, lutte contre les dépôts sauvages... Pour l'ensemble des entreprises implantées dans les ports, la propreté est une priorité : voir les différentes actions menées aux chapitres D, comme déchets, ou G comme Graffs.





Q

comme

Quai à usage partagé

Les quais à usage partagé (QUP) sont des espaces en bord à voie d'eau mis à la disposition de toutes les entreprises qui souhaitent recourir au fleuve pour le transport ponctuel de marchandises. Ils permettent ainsi le transbordement de produits et de matériaux à bord des bateaux ou péniches. Dans le même temps, ils servent d'escale pour le transport de passagers ou encore de lieux de loisirs occasionnels. Les quais sont dans ce cas soumis à réservation et une convention d'occupation du domaine public est nécessaire, pouvant aller de une journée à un mois renouvelable. Ils peuvent aussi être ouverts aux promeneurs en dehors des heures d'exploitation.

En Île-de-France, HAROPA PORT compte 25 quais à usages partagés, sur lesquels les traitements architecturaux sont différenciés pour s'adapter aux différentes activités. Un moyen de favoriser la mixité des usages et la cohabitation entre activités industrielles et de loisirs.



*Quai à usage partagé en activité
Port de Boulogne-Lesgrand*

©HAROPA PORT



*Quai à usage partagé ouvert aux publics
Port de Boulogne-Lesgrand*

©HAROPA PORT



Q comme Qualité de l'air

Voir
Odeur &
Poussières
pages 68
& 73

Certaines opérations industrielles menées sur les ports, telles que le stockage et la manipulation de matériaux pulvérulents, le traitement et le recyclage des déchets, la production d'enrobés bitumineux et de ciment, ainsi que les activités de trafic routier et portuaire, engendrent des émissions de poussières et contribuent à leur suspension dans l'air.

Afin d'améliorer la qualité de l'environnement et de l'air, HAROPA PORT collabore activement avec AIRPARIF. Cette collaboration permet de tirer avantage de l'expertise technique et scientifique de l'association, et lui confier la réalisation de travaux spécifiques sur ses installations portuaires.





R comme Recyclage

Donner une seconde vie aux déchets du BTP

L'économie circulaire et le recyclage sont désormais au cœur des activités de BTP. De nombreux sites portuaires participent ainsi pleinement à valoriser les déchets issus des chantiers de la région parisienne. C'est le cas pour les unités de production de SPL qui proposent des matériaux dit Granulat +. Recyclables à l'infini, ces produits se substituent aux granulats naturels habituellement utilisés dans la construction. Grâce aux centres de tri installés à proximité des chantiers, 100% des déchets de béton et d'enrobés peuvent ainsi être valorisés, tout en réduisant significativement les émissions liées au transport routier.

Les entreprises SFB, Cemex ou encore UNIBETON s'inscrivent elles aussi dans cette démarche durable. Chez UNIBETON, 80% des formules sont composées d'agrégats récupérés ou lavés, soit 18 000 tonnes par an. Les retours béton sont, dans un premier temps, réacheminés en carrière pour être concassés avant de revenir en centrale où ils sont dilués puis versés dans une recycleuse. Les vis à recycler permettent de séparer l'eau résiduelle et la matière afin d'obtenir un



Centrale d'enrobage EVO

©Lhotellier

nouveau granulat, lequel est acheminé vers les cimenteries pour être réintroduit dans le process. Un cercle vertueux et durable.

Au port de Gennevilliers, rien ne se perd, tout se transforme !

Lancée en 2021, la plateforme multiservices de Cemex à Gennevilliers met de nombreuses solutions à disposition des acteurs du BTP : accueil des déblais de chantier, vente de matériaux, prestations logistiques. Des services à proximité des chantiers urbains



qui contribuent à économiser les ressources naturelles. Exemple ? En 2023, Cemex a récupéré les dalles de démontage du parvis de La Défense pour les concasser en granulats. Ces derniers ont ensuite été réincorporés dans les nouvelles dalles destinées au même parvis. L'unité de production utilisait des liants bas carbone, pour une empreinte limitée à son maximum.

Sur sa plateforme, Cemex trie les bétons en fonction de leur origine afin de garantir

la traçabilité. Une fois traités et recyclés, les matériaux sont proposés à la vente ou intégrés dans la fabrication de bétons prêts à l'emploi. Quant aux produits non recyclables, ils sont valorisés en remblaiement de carrières ou évacués vers des filières agréées.

80

81

Production d'enrobés recyclés au port de Bruyères-sur-Oise

Mise en service en 2022, la centrale d'enrobage EVO (Enrobés du Val-d'Oise) est un outil de dernière génération, unique en France. Elle travaille sur des formulations contenant jusqu'à 50 % de recyclage de fraisats, gravats issus de la déconstruction routière. Il s'agit aussi de la première centrale à posséder deux lignes de production distinctes, continue et discontinue. Un process hybride qui permet de produire de petites quantités comme de très gros volumes, garantissant ainsi zéro rebus de production. Le Groupe Lhotellier, opérateur de la centrale, a investi en recherche et développement pour développer des processus innovants et des matériaux alternatifs, biosourcés, qui intègrent le recyclage.





R comme Risques

La prévention, une priorité sur l'ensemble des sites

Qu'il s'agisse de risques liés à leur activité, ou à leur implantation en bord de fleuve ou de rivière, les acteurs industriels implantés dans les ports sont exposés à des dangers spécifiques, qu'ils doivent anticiper. Pour cela, des plans de prévention (PPRI* et PCA**) ainsi que des outils dédiés sont mis en place : caméras thermiques, dispositifs de surveillance, ou encore systèmes d'arrosage préventif pour éviter les départs de feu. La sensibilisation des personnels, également, fait l'objet d'une attention particulière. Chez SUEZ par exemple, au-delà de la formation de 100 % des salariés des sites aux procédures de sécurité, un programme « cessez-le feu » a été lancé en 2021, visant à contrôler l'ensemble des process liés au risque « incendie », avant l'arrivée des fortes chaleurs, chaque année. Le rapport issu de cette opération permet, outre le déploiement d'actions

correctives, de sensibiliser les équipes à la bonne conduite à adopter.

Avec sa flotte composée de 13 pousseurs et d'une centaine de barges, l'entreprise Cemex est quant à elle un acteur historique du domaine fluvial. Pour prévenir les risques de noyade, elle délivre des formations à destination des Sauveteurs Secouristes du Travail mais aussi de l'ensemble des salariés du site, en partenariat avec le service Marine.

Autre exemple de dispositif : la Minute « sécurité », chez POINT.P. Sur le site de Javel, celle-ci permet de vérifier chaque semaine l'état du matériel et les actions de prévention à mettre en place. Enfin, la communication est aussi un moyen de rappeler les règles de sécurité, comme à Bondy où EQIOM a installé un affichage à l'attention de ses chauffeurs, rappelant les procédures de « Protection des Travailleurs Isolés » ainsi que la nécessité de porter les EPI***.

*Plan de prévention du Risque d'Inondation

**Plan de Continuité d'Activité

*** Équipements de Protection Individuelle



Risque incendie : des exercices grandeur nature avec les pompiers

À Gennevilliers, VEOLIA invite régulièrement les services d'incendie et de secours à participer aux exercices de prévention réalisés sur le site. Un moyen de tester les procédures en conditions réelles et d'être plus réactifs en cas d'incident. Situé à proximité du RER, le centre de déchets est en effet exposé à des risques spécifiques liés à son activité. Pour les pompiers, rarement conviés sur ce type d'opération, ce partenariat est l'opportunité d'acquérir une parfaite connaissance du site et de bénéficier d'un terrain d'entraînement de nature industrielle, leur permettant ainsi de mieux appréhender les risques inhérents au secteur.

Les crues : un risque anticipé

Pour résister aux crues, l'agence POINT.P du Point du Jour est bâtie sur pilotis. Le risque de montée des eaux est par ailleurs prévu dans son Plan de continuité d'activité (PCA). Ainsi, chaque semaine, le niveau de référence de la Seine est contrôlé, cette vérification passant à un rythme quotidien lorsque ce niveau est supérieur à 2 mètres. En fonction des niveaux d'alerte, une série de dispositifs est activée : mise en place d'une cellule de crise, consignes d'évacuation et de mise en sécurité, mais aussi protection des matériels les plus exposés, au moyen de palettes surélevées. Une fois l'alerte passée, le retour à la normale fait lui aussi l'objet d'une procédure stricte : état des lieux complet du bâtiment et contrôles stricts en matière de sécurité. Le PCA prévoit également divers types de scénarios comme l'impossibilité d'accéder au bâtiment ou la destruction partielle de celui-ci, mais aussi le manque d'effectifs dû aux grèves.

82

83





S comme Salissures

Un nettoyeur de roues économe en eau pour assurer la propreté du site

Ouverte en 2020, la plateforme YPREMA du port de Gennevilliers est une centrale de recyclage d'un nouveau genre. Son intégration dans l'environnement, au cœur d'une zone périurbaine en plein développement, a été l'un des axes fort de son aménagement, avec un soin tout particulier apporté à la maîtrise des nuisances - sonores, émissions de poussière, mais aussi élimination des salissures générées par le trafic des camions.

Pour assurer la propreté, Yprema a ainsi investi dans un nettoyeur de roues nouvelle génération, de fabrication française. Placé à la sortie de la zone de transformation des matériaux, juste avant le pont-bascule, il constitue un passage obligatoire pour l'ensemble des camions circulant sur le site. À leur passage, les jets d'eau se déclenchent automatiquement,



projetant pas moins de 1 400 litres d'eau en 20 secondes. Cette eau est ensuite récupérée et décantée dans 3 bassins successifs, afin de pouvoir la réutiliser pour laver les roues des véhicules suivants. Les boues issues de la décantation quant à elles curées et valorisées directement sur le site d'exploitation. Un système de nettoyage vertueux et écologique.



S comme Sécurité

84

85



Cheminement piéton - Bondy

©Cemex

Sécurisation des cheminements pour les piétons à Bondy

Le site de Cemex sur les canaux parisiens, permet la stricte séparation des différents flux de circulation, entre poids lourds, véhicules légers et piétons. Les voitures et les camions disposent chacun de parkings dédiés tandis que des panneaux luminescents ont été placés aux intersections, ainsi que des dos d'âne, pour ralentir la circulation. Des barrières métalliques ainsi que des portillons, mais aussi des massifs fleuris, sécurisent également les cheminements.

Dispositifs de secours et affichage pédagogique

Également présent sur le site de Bondy, EQIOM a mis en place des affichages ainsi que des marquages au sol pour matérialiser les cheminements mais aussi rappeler à chacun les consignes



de sécurité, face aux différents risques présents sur le site. Outre le danger lié aux circulations, l'un des principaux risques est celui de noyade. Bouées de sauvetage, systèmes d'alerte, affichage des règles à respecter dans les bassins de décantation, mais aussi défibrillateurs : tout est pensé pour préserver la sécurité des personnels intervenant sur le site. (voir aussi les pages «Risques» p.81 et «Piéton» p.69)

Des centrales à béton sécurisées

Pour éviter tout incident, des protocoles de sécurité spécifiques sont prévus en cas d'entrée illicite sur les sites des centrales à béton comme celles d'UNIBETON, Lafarge ou Cemex. Qu'il s'agisse de simples manifestants ou de groupes poursuivant des intentions malveillantes, ces intrusions peuvent en effet générer toutes sortes de dangers, pour les intrus eux-mêmes comme pour le personnel des centrales, compte tenu des équipements en fonctionnement sur les sites.



La sécurité, c'est top !

« Éviter de me tordre la cheville parce que je respecte les 3 points d'appui, éviter d'être éjecté d'un chariot parce que j'ai ma ceinture de sécurité ou encore de recevoir un produit sur la tête parce que la palette est filmée » ...Voici quelques-uns des slogans que l'on peut voir affichés sur les sites de Raboni. L'entreprise a mis en place une campagne pédagogique et impactante pour sensibiliser ses employés à la sécurité, ainsi que les visiteurs de ses centres. Des affiches qui interpellent et sont assorties de consignes pratiques rappelant à chacun qu'éviter les accidents est une question de vigilance à chaque instant.



Installations de concassage : un système de consignation déporté pour limiter le risque d'accident

Afin de réduire au maximum les risques liés à la consignation de son concasseur de matériaux, la société SPL utilise un système de consignation déporté. À l'aide d'un code

couleur, celui-ci permet de visualiser plus facilement les zones à consigner avant de procéder à une opération de maintenance. Grâce à sa simplicité d'utilisation, il facilite également la bonne application des consignes de sécurité par les équipes. Enfin, le système intègre une alarme auditive qui se déclenche automatiquement si les personnes en charge de la maintenance oublient de s'assurer que le concasseur est bien hors tension au moment de leur intervention.

86

87



*Système de
consignation
déporté*
©SPL



S comme Sensibilisation

Préserver l'environnement et les cours d'eau au bord desquels sont implantées les activités portuaires relève d'un effort collectif. En ce domaine, la sensibilisation joue un rôle essentiel, en direction des professionnels concernés mais aussi du grand public.

Formations à la gestion environnementale des sites portuaires

Les centrales à béton implantées dans les ports sont des Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Leur activité est susceptible d'avoir un impact sur la qualité de l'eau, de l'air ou des sols. Aussi, pour améliorer leur gestion environnementale, l'UNICEM Île-de-France a mis en place des formations spécifiques à destination des salariés de leurs entreprises adhérentes. Animées par ENCEM, elles abordent l'ensemble des thématiques liées aux ICPE : identification du contexte réglementaire, implantation et aménagement d'une centrale à béton, gestion des eaux (pluviales, de process et usées) ainsi que réduction des nuisances, environnementales ou en direction des

riverains. 4 sessions ont été organisées en 2021 et 2022, à l'attention d'une trentaine de professionnels. Des sensibilisations qui ont rencontré une très forte adhésion et ont également été renouvelées en 2023.

Par ailleurs, pour faire face aux potentiels incidents comme le déversement accidentel d'hydrocarbures ou autres polluants, de nombreux acteurs mettent en place des formations internes afin de sensibiliser leurs collaborateurs à la gestion des urgences environnementales. C'est le cas notamment de GSM (Heidelberg Materials). Exercices en situation réelle, état des lieux des outils à activer pour absorber les déversements, procédures de remontée des informations... L'objectif de ces formations est de préparer les salariés face aux différents risques et de leur permettre d'adopter le bon comportement pour limiter les impacts environnementaux.





Des chantiers sur l'eau pour concilier emploi et environnement

Depuis plus de 20 ans, dans le Val-de-Marne, l'association **Au fil de l'eau** pilote des chantiers d'insertion professionnelle sur la Marne et sur la Seine. L'objectif ? Contribuer à protéger les cours d'eau, mais aussi à sensibiliser la population aux enjeux environnementaux.

Quelles sont les principales missions de l'association « Au fil de l'eau » ?

Nos chantiers d'insertion s'organisent autour de 4 activités : l'écologie des rivières ; la collecte des déchets flottants, en lien avec les ports de Bonneuil et d'Alfortville ; la traversée des cours d'eau et enfin, la sensibilisation à l'environnement. L'équipage de nos bateaux est constitué de personnes en situation d'insertion professionnelle. L'objectif, ainsi, est de les aider à développer de nouvelles compétences et à lever certains freins à l'emploi comme le manque de confiance en elles ou les difficultés de communication.

Quelles actions l'association mène-t-elle en matière de sensibilisation ?

Nous organisons des mini-croisières pédagogiques, des classes d'eau ou même des actions de team-building à destination des entreprises. Nous intervenons auprès d'un large public : écoles et centres de loisirs mais aussi professionnels et riverains des ports situés en bord de Marne ou de Seine. Le but est de sensibiliser le plus grand nombre à la préservation des cours d'eau, qui sont d'extraordinaires réservoirs de richesses naturelles. À bord de nos péniches ou de nos catalandes*, ou bien à quai, les passagers peuvent les découvrir au plus près, tout en abordant des sujets comme la biodiversité, la pollution de l'eau ou encore le réchauffement climatique. Des enjeux que nous traitons à l'aide d'outils ludiques : mallette de jeux sur la nature, escape game sur les risques d'inondation, conçu par notre association, ou encore une véritable écluse en impression 3 D, fabriquée par l'un de nos salariés en insertion.

Rencontre
avec le directeur
de l'association
«Au fil de l'eau»,
Fadhel Martini

*Petits catamarans



S comme Signalement

Voir
Web App
page 98



La Web App HAROPA PORT, source d'inspiration et d'innovation, offre la possibilité de signaler en temps réel les incidents d'exploitation tels que les tags, les dépôts d'ordures sur les quais et la pollution. Les résidents seront ensuite informés des actions entreprises en réponse à ces signalements. Cette interactivité favorise la création d'une véritable communauté, soutenant la vie des ports et des entreprises qui y opèrent, et renforçant ainsi la proximité avec le public.



S comme Sobriété énergétique

Un challenge énergie pour optimiser les consommations

Début 2023, le Groupe Lhotellier a lancé un challenge énergie au sein de ses centrales de production d'enrobés. À Bruyères-sur-Oise (EVO), le process de la centrale est suivi par un automate avec vision directe sur les régulateurs des moteurs et les sondes de température pour une gestion optimale de l'énergie propre au process. Le bitume en préparation est ensuite stocké dans des silos calorifugés, en attente des camions de livraison. Un process à chaud, qui évite toute déperdition d'énergie mais nécessite aussi une attention de tous les instants. Le challenge énergie s'appuie donc sur la responsabilisation des équipes. L'objectif est

que les pilotes d'installation deviennent aussi attentifs aux questions d'économies d'énergie qu'ils peuvent l'être à leur propre domicile. Ils doivent respecter des règles strictes en ce domaine. Des retours d'expérience sont également partagés entre les équipes des 3 centrales franciliennes du groupe, mettant en avant les bonnes pratiques. Un challenge collectif et vertueux qui suscite l'enthousiasme et produit déjà des résultats.

À Gennevilliers, une centrale béton innovante et bas carbone

La plateforme multiservices Cemex de Gennevilliers regroupe en un seul lieu des solutions intégrées pour la construction, favorisant ainsi le maintien de villes durables et résilientes. Parmi les produits que peuvent y trouver les acteurs du BTP, un béton bas carbone conçu à partir de granulats recyclés. Afin d'économiser les ressources minérales, Cemex réceptionne et recycle sur le site de Gennevilliers, les bétons issus des procédés de fabrication mais aussi des retours de chantiers ou de la déconstruction. Certifiée ISO 14 0001 et située à proximité des chantiers urbains, la plateforme permet de limiter les





émissions de CO₂ liées au transport de matières premières tout en répondant au plus haut niveau d'exigence environnementale. Un modèle multi-activités exemplaire, qui pourrait bientôt être étendu à d'autres sites afin de répondre aux enjeux de la sobriété énergétique et du changement climatique.

► La sobriété en ligne de mire port de Bruyères-sur-Oise

Diminution des fréquences de fonctionnement des moteurs, mise en place de plages horaires adaptées pour temporiser les consommations électriques des unités de traitement ou encore réutilisation des eaux de process en circuit fermé afin de limiter la consommation d'eau de ville... Sur son site de Bruyères-sur-Oise, l'entreprise de traitement de déchets Englobe a fait elle aussi de la sobriété une priorité.

► Une RIA verte auto-alimentée grâce à la récupération d'eau de pluie

À Bonneuil-sur-Marne, VEOLIA a créé une RIA en contrebas de la Marne, pour favoriser la biodiversité. Et, pour nourrir cet écrien naturel en limitant les impacts sur la planète, l'entreprise utilise un réservoir dédié, permettant de récupérer les eaux de pluie qui s'écoulent des toitures, pour alimenter naturellement en eau la RIA. Une démarche qui s'insère dans le cadre de la politique de sobriété développée par VEOLIA, qui calcule et contrôle attentivement les empreintes « carbone » de ses sites, à Bonneuil-sur-Marne comme à Gennevilliers.

Un affichage pour inciter aux bonnes pratiques

Sur le site d'EQIOM à Bondy, des affichettes rappellent chaque jour aux salariés les bons réflexes à adopter afin de limiter les consommations d'énergie : « débrancher les chargeurs que j'utilise peu », « privilégier la marche automatique des tapis sur les installations », « éteindre l'éclairage principal et privilégier la lampe de bureau si la luminosité est suffisante » : un moyen de les sensibiliser au quotidien à la sobriété énergétique.





T comme Transparence

Voir
page 24



Des résultats d'audits facilement accessibles

Propreté et entretien ; Intégration urbaine ou architecturale ; Conformité réglementaire ; Traitement des pollutions et des nuisances... Avec son système de notation «à étoiles», la carte interactive d'HAROPA PORT, permet d'évaluer la qualité des sites industriels répartis le long des canaux franciliens. Ces données sont issues des résultats d'audits de la « Chartre d'amélioration des ports »

L'objectif : répondre aux inquiétudes des riverains, relatives aux impacts environnementaux ou aux nuisances sonores, de ces installations.

Accès à la carte interactive :

<https://carte.cap.haropaport.com/>





T comme Transport multimodal

La multimodalité pour respecter l'environnement



*Quais de chargement
et de déchargement ferrés*

Sur la centrale EVO de Bruyères-sur-Oise, 100 % des matériaux extraits des carrières pour servir à la fabrication des enrobés arrivent par voie ferrée. Un dispositif rendu possible grâce au quai de chargement et de déchargement mis en place par HAROPA PORT | Paris. Une fois par semaine, un train dessert le site pour assurer les livraisons, offrant une alternative durable et moins émettrice de CO₂ que le transport routier. Pour EVO dans le Val-d'Oise, ce circuit implique de sourcer des carrières qui sont, elles-aussi, équipées d'un quai de chargement ferré : un écosystème vertueux tout entier est ainsi favorisé.



Transport calorifugé

Les enrobés produits par la centrale, eux, sont inévitablement livrés par transport routier puisqu'ils sont destinés aux chantiers de fabrication des routes ou des autoroutes. Aussi, pour limiter l'impact carbone, la totalité des affrétés par EVO fonctionnent à l'Oleo 100, un biocarburant issu du colza 100 % français. Grâce à un partenaire impliqué dans la transition énergétique, les camions sont, de plus, équipés de bennes calorifugées, permettant de livrer un enrobé prêt-à-l'emploi, conservé à bonne température, en évitant toute déperdition d'énergie.



U comme Usages

Ouvrir le fleuve à la ville et à ses habitants, tout en permettant le maintien des activités industrielles dans l'espace urbain, c'est la mixité des usages voulue par HAROPA PORT. Les quais sont à la fois des lieux de vie, de passage et de détente, mais aussi des pôles économiques importants, qu'il faut préserver et valoriser. La cohabitation entre activités industrielles et loisirs est ainsi au cœur des aménagements, avec le recours à de nouveaux dispositifs comme les Quais à usage partagé ou encore les Chartes des usages.

94

95

Le port de Javel : un exemple d'intégration urbaine

Le site de Javel est la preuve que les ports peuvent se fondre dans l'environnement urbain. Situé sur la rive gauche de la Seine,

il est au cœur d'un paysage exceptionnel, avec la Tour Eiffel en arrière-plan. Sa zone amont se situe entre une référence architecturale majeure, le pont Mirabeau, et un lieu dédié à la détente, le parc André Citroën. C'est aussi l'un des sites économiques stratégiques de la capitale.

Dans le cadre de son réaménagement, le partage des usages et l'intégration paysagère ont été au cœur du projet, l'objectif étant de renforcer l'activité portuaire tout en offrant un espace de vie et de loisirs au grand public.

Pour cela, des promenades piétonnières ont été réalisées, depuis le parc et en bord de quai.





Des placettes d'agrément ont été aménagées pour rythmer les occupations industrielles et ouvrir la vue sur le pont Mirabeau. De la végétation et un nouvel éclairage, fonctionnel et scénique, ont également pris place dans ces espaces pour réaffirmer la qualité architecturale du site. Sur le Quai à Usage Partagé, la structure du quai de transbordement a été renforcée et ouverte aux entreprises désireuses de faire du transport fluvial tandis que les riverains peuvent désormais bénéficier des berges en dehors des heures d'exploitation. Enfin, les installations de Lafarge et POINT.P ont, elles aussi, fait l'objet d'une reconfiguration complète.

Boulogne-LeGrand : un port ouvert sur la ville

Inauguré en juillet 2023, le nouvel aménagement du port de Boulogne-LeGrand avait pour ambition de redonner aux habitants l'accès à la Seine. Un pari réussi ! Après 18 mois de travaux et 8,15 millions d'euros investis, le site a fait peau neuve. En amont, s'étend le quai à usage partagé, utilisé pour l'approvisionnement ou l'export par voie fluviale des matériaux. Dès que les

activités logistiques sont terminées, le quai est à nouveau ouvert au public. Pour en faciliter l'accès, une part importante des revêtements mixtes piétons/véhicules/cycles a été réalisée en pavés de grès, issus en grande partie des matériaux récupérés sur le site. En aval, s'étend un quai de 9 000 m² dédié aux activités de loisirs : bars, terrasses, associations. Enfin, une escale à passagers a été créée pour relier Boulogne à d'autres sites portuaires, afin d'encourager l'ouverture sur la Seine et la vocation touristique du fleuve.

UNIBETON, l'ambition d'être un super-voisin !

À Ivry, Issy-les-Moulineaux et Aubervilliers, les unités de production d'UNIBETON sont entourées de péniches de restauration, d'habitation ainsi que de bateaux de croisières. Pour favoriser la cohabitation, l'entreprise de BTP a ainsi pris l'engagement d'être un super-voisin. Rencontres avec les riverains, informations régulières...La multiplication des liens avec les différents occupants du port favorise l'harmonie entre monde industriel et urbain.



V comme Végétalisation

Une démarche esthétique et environnementale

Améliorer l'aspect esthétique des centrales à béton est un enjeu important pour favoriser leur acceptabilité dans l'espace urbain. Ainsi, des actions visant à améliorer la qualité paysagère sont menés sur chacun des sites, à travers des plantations et un entretien soigné des espaces.

À Nanterre, le groupe Lafarge a planté des buissons et des haies afin de masquer l'infrastructure bétonnée de sa centrale du côté des quais, mais aussi contrer les nuisances sonores émanant de son activité. Le choix de Lafarge s'est aussi porté sur des dispositifs durables pour leur entretien : sols recouverts de bâches en toile de paillage pour permettre la pousse rapide des végétaux, sans désherbage, et système de redirection des eaux pluviales pour favoriser l'infiltration dans le sol et permettre l'arrosage naturel des zones enherbées.

À Bonneuil, ce sont des plantations en pots, à l'instar de celles que l'on peut trouver dans les centres-villes, qui viennent agrémenter les abords de la centrale d'UNIBETON. Lilas, aubépines, cognassiers, ou encore

althéas et romarins...Des ambiances florales qui contribuent à la qualité du cadre de vie.

Dans le 16^e arrondissement, l'agence POINT.P du quai du Point du Jour a été rénovée en 2021. Le travail avec l'architecte Elisabeth Veit a consisté à conserver une véritable continuité avec la concrétisation de l'agence située quai de Javel, dans le 15^e arrondissement. Reprenant les mêmes codes architecturaux, les deux sites bénéficient ainsi d'une toiture végétalisée, pour une intégration harmonieuse à leur environnement.

Des surfaces dédiées aux espaces verts

Depuis 2022, le spécialiste de la transformation de matériaux de construction, YPREMA, a planté plus d'une centaine d'arbres dans les ports de Bonneuil, de Gennevilliers et de Lagny-sur-Marne. Une action qui s'inscrit dans le cadre de sa politique globale de végétalisation : sur chacun de ses sites, YPREMA intègre en effet systématiquement 10 à 20 % d'espaces verts, afin de favoriser l'intégration paysagère des installations, mais aussi la biodiversité.



V comme Vélos

Les ports franciliens sont bien plus que des sites industriels. Ce sont aussi des espaces de vie et de promenade, où le vélo prend une place de plus en plus importante.

À Gennevilliers, 3 km de pistes cyclables pour traverser le port d'est en ouest

Sur le port de Gennevilliers, une voie cycliste chemine à travers l'arboretum de la zone portuaire permettant de rejoindre L'Île-Saint-Denis, Villeneuve-la-Garenne et le parc des Chanteraines. Ponctuée de verdure, elle est utilisée aussi bien par les salariés travaillant sur le port que ceux qui se rendent à Asnières ou Colombes depuis le sud du Val-d'Oise. Aux beaux jours, cette promenade est aussi empruntée par les randonneurs à vélo, pour faire la liaison entre la trame bleue des Hauts-de-Seine et l'avenue verte Paris-Londres.

Des installations pour faciliter la pratique du vélo

À l'instar de nombreux acteurs portuaires, l'entreprise Lafarge a installé 9 places de stationnement pour vélos sur son site de Nanterre et 10 sur son site de Pantin afin



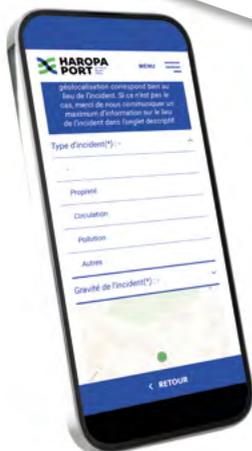
d'encourager les modes de déplacements « doux ».

Des parcs à vélos au cœur des ports franciliens

Sur l'ensemble des ports, les installations à destination des cyclistes se multiplient. Ainsi, à Gennevilliers et à Limay, des zones de stationnement pour vélo ont été créées par HAROPA PORT, à destination des salariés des agences portuaires. Une réflexion globale est aussi amorcée autour des mobilités douces, pour mieux identifier et renforcer les pistes cyclables existantes. Ainsi, à Limay, l'objectif est de créer une véritable continuité avec l'itinéraire « Paris-Londres ».



W comme Web App



les crues ou autres actualités directement liées aux infrastructures portuaires.

Dans chaque site, un QR code leur donne aussi la possibilité de signaler en direct le moindre incident : tags, dépôts d'ordures, pollution... Selon le degré de gravité (1, 2 ou 3), un protocole spécifique est mis en place afin de résoudre le problème. En cas de pollution, par exemple, les autorités du port sont tenues d'intervenir sous 48 heures.

En complément de cette Web App, de nombreuses entreprises mettent aussi à disposition des riverains une adresse pour recueillir les éventuelles plaintes et réagir au plus vite en cas de nuisances.

Destinée au grand public, la Web App HAROPA PORT permet à tous les usagers des quais (riverains, touristes, passants) de découvrir les activités des ports, mais aussi de s'informer sur les travaux,

Chaque entrée des sites des entreprises concernées affichent un sticker intitulé «site audité» : un QR code renvoie vers la Web App, pour permettre aux riverains de faire en un clic d'éventuels signalements.



SITE AUDITÉ CAP 2024

Pour signaler un incident,
flashez ce QR Code :



Les entreprises signataires de la charte

Les membres fondateurs



Entreprises du BTP adhérentes à la charte



Structures de la filière économique des produits valorisables adhérentes à la charte



Édition : 2024 - HAROPA PORT - Direction de la communication et des relations institutionnelles

Direction de la publication : Agence CM Communication

Rédaction : Tapuka

Conception graphique : Agence CM Communication

Imprimé par l'Imprimerie Solidaire



cap.haropaport.com

