

Compte-rendu Atelier #7
Concertation PSMO – 27 novembre 2017
→ Visite du Port de Bonneuil-sur-Marne

Cycle de concertation :
les grands principes de la future charte d'exploitation et vie du port
HAROPA - Ports de Paris



>> Préambule

→ **Objet du document** : synthèse de la visite du Port de Bonneuil-sur-Marne

→ **Sommaire du document**

- Réunion du matin – présentation du port de Bonneuil-sur-Marne : **page 6**
- Rencontre entreprise YPREMA : **page 16**
- Rencontre entreprise Lafarge-Holcim : **page 20**
- Réunion après midi – présentation et échange sur les enjeux d'exploitation : **page 25**
- Conclusion du garant : **page 42**
- Réponses a posteriori aux questions posées : **page 43**
- Synthèse des points de vigilance soulevés : **page 44**
- Témoignages individuels : **page 46**

→ Objet, lieu et date de l'atelier

- Présence sur inscription préalable via le site Internet PSMO
- **Atelier N°7 (10H00-16H00)** : visite du Port de Bonneuil-sur-Marne, rencontre avec 2 entreprises (YPREMA/ LAFARGE-HOLCIM), visite commentée des darses en bateau, réunion d'échange sur les enjeux d'exploitation et la constitution d'un lien constant avec le territoire.

→ Objectifs de la journée

- Expliquer le fonctionnement et la vie d'un port
- Apporter des réponses sur les impacts sur le cadre de vie d'un port en exploitation
- Montrer les modalités de relations du port avec les riverains
- **Recenser les points de vigilance en matière d'exploitation en vue de dégager les grands principes de la charte d'exploitation de PSMO (finalisation atelier N°8)**
- Anticiper les futures instances de dialogue

→ Déroulé

Le matin de la visite était consacré à la visite du Port de Bonneuil-sur-Marne - un port centenaire, en mutation. Il s'agit de comprendre les contraintes de ce port et de mesurer les enjeux en matière d'atténuation des impacts.

- **10H15-11H00** : arrivée du car, pause, accueil par les responsables de la plateforme
 - Présentation du cycle de concertation sur les grands principes de la future charte d'exploitation
 - Explication de la politique d'exploitation des ports au sein de Ports de Paris
 - Présentation du port de Bonneuil-sur-Marne, de ses caractéristiques et de son fonctionnement
- **11H00-12H00 (car)** : visite du port, rencontre avec 2 entreprises, en car
 - 1ère entreprise : Yprema (recyclage)
 - 2de entreprise : Lafarge-Holcim (stockage de ciment)
- **12H00-12H45 (bateau)** : poursuite de la visite du port en bateau

L'après-midi est consacré à un échange concret et prospectif sur PSMO - port de nouvelle génération. Il s'agit de poser les premiers grands principes en matière d'exploitation.

- **14H00-15H45** : à la maison du port - projection avec PSMO en exploitation
 - Présentation du dispositif de suivi d'un port en exploitation et échange avec Nature et Société, association partie prenante du port de Bonneuil et participante à l'IPC (Instance Permanente de Concertation)
 - Présentation des outils d'amélioration (certification ISO 14001 et de la Charte d'amélioration des ports) + Témoignages ECOCERT
 - Questions/ réponses sur les problématiques de l'exploitation pour dégager les premiers points d'attentions / future charte d'exploitation
 - Présentation de la suite de la concertation

- **16H00: départ en car**

→ Émargement

ALAVI	Laurence	Conseiller Municipal d'opposition à Andrésey	Andrésey Energies Renouvelées	Présent
ANNE	Jean-Claude	Maire Adjoint	Mairie d'Andrésey	Présent
AUBRÉE	Claire	Chargée de mission fret et entreprises à la Direction des Transports	Conseil Régional d'Ile-de-France	Excusée
AUGIERO	Alain	Retraité		Présent
BEAUMARD	Pascal		Etat d'Esprit	Présent
BELLAL	Malika	Élue Achères	Mairie d'Achères	Présent
BERGER	Kevin	DRIEA	DRIEA	Présent
BLATNIK	Pascale	Directrice adjointe PSMO	Haropa Ports de Paris	Présent
BLOT	Victor	Fondateur du CO.P.R.A 184	COPRA 184	Présent
BOURDELET	Francis	Administrateur	Conflans Cadre de Vie et Environnement	
BOUTTE	Nicole			Présent
CANARD	Gilles-Charles	Administrateur	Cadet	Présent
CORCY	Caroline			Présent
DANARADJOU	Kris	Directeur adjoint de l'aménagement	Haropa Ports de Paris	Présent
DE RUYCK	Michel	Conseiller municipal	Mairie d'Andrésey	Présent
DECKLERCK	Alain	Rédacteur	La Vie Batelière	Présent
DELANOUE	Sylvie	Gestion	Lemoine	Présent
DIAMANTINI	Alain	Chef de projet Parcs d'activités	Communauté urbaine GPS&O	
DUMEE	Philippe		Association Nature et Société	Présent
DUMESNIL	Jean-Luc	Chargé de mission	Conseil Régional Ile-de-France	Présent
FACQ	Florent	DRIEA	DRIEA	Excusé
FAVIER	Lionel	Membre associatif	AUT Ile de France	Présent

FUCHS	Eric	Directeur agence Seine Amont	Haropa Ports de Paris	Présent
GAILLARD	Michel	Garant	CNDP	Présent
GIBLET	Bernard			Présent
GIBLET	Danielle	Retraitée		Présent
GOBITZ	Bernard	Vice-président	FNAUT Ile-de-France	Présent
GRAVAT	Véronique			Présent
GUILBERT	Frédérique	Responsable Département RSE	Haropa Ports de Paris	Présent
GUILLEMIN	Claudine	Retraitée		Présent
GUILLEMIN	Michel	Retraité		Présent
GUILLOU	Antoine		Etat d'Esprit Stratis	Présent
HENNICK	Sébastien	Directeur Aménagement	Haropa Ports de Paris	
JORET	Daniel			Présent
JOUEO	Bernard	Président	École des métiers	Présent
KLUBA	Bozena	Gestionnaire du projet PSMO	Haropa Ports de Paris	Présent
LAIGNEL	Catherine	Guide touristique à Conflans-Sainte-Honorine	Office de tourisme de Conflans Sainte-Honorine	Présent
LAINE	Grégoire	Chargé de mission	Ecocert	Présent
LEBARD	MARTINE	Présidente	Conflans Cadre De Vie et Environnement	Présent
LUCO	Philippe	Animateur		Présent
MAHFOUDHI	Moudhaffer	Chargé d'implantation et de promotion GPSEO	Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise	Présent
MANANJARA	Henri-Pierre	Commercial France Nord	SEFI-INTRAFOR	
MARQUER	Catherine	Retraitée	Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie	Présent
MOREL	Dorothee	Ingénieur travaux		Présent
MORHANGE	Françoise		Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie	Présent
N'SIMBA	Pierre-Henri	Président	Libertés & Partage	Présent
NEVEUX	Bertrand	Responsable développement	VNF	Excusé
NOEUVEGLISE	Madeleine		IAU ARENE	Présent
PARAVY	Christiane	Présidente régionale du COPRA 84	COPRA 184	
PARISOT	Jean-Claude	Administrateur	FNE Idf - Cadeb	Présent
PRÈS	Michel	Conseiller Municipal d'opposition à Andrésy	Andrésy Energies Renouvelées	Présent
PROD'HOMME	Dominique			Présent
PROD'HOMME	Sylvie			Présent
RIOU	Jean-Claude	Membre	A.D.E.V.A.	Présent

RUBIS	Eveline	Retraitée		Présent
SALORT	Rémi		Etat d'Esprit Stratis	Présent
VAESKEN	Fabienne	Guide		Présent
VALETTE	Caroline	Réponsable Politique RSE	Haropa Ports de Paris	Présent
VANDAMME	Marc-Noël	Secrétaire	CEAS	Présent
WIECEK	Mariusz	Directeur Agence Seine Aval	Haropa Ports de Paris	Présent
ZUNINO	Patrick	Chef de chantier		Présent

→ 10h00-11h00 : réunion de cadrage de la journée et de présentation de Port de Bonneuil-sur-Marne

>> Réunion du matin : contexte de la journée et de la thématique

Pascal BEAUMARD, État d'Esprit Stratis :

Vous verrez ce matin le chemin parcouru en un siècle par ce port de Bonneuil, quelles mesures ont été prises, notamment en matière d'atténuation des impacts.

Je vous rappelle les modalités de travail et les objectifs du cycle de concertation P7/P8 : expliquer le fonctionnement de la vie d'un port (ce que nous ferons aujourd'hui), apporter des réponses sur les impacts, sur le cadre de vie d'un port, montrer les modalités de relation du port avec les riverains et l'ensemble des entreprises qui s'y trouvent, et poser les grands principes de la charte d'exploitation de PSMO.

Le but de cet atelier – P7 – est donc de lister avec vous les points d'alerte en matière d'exploitation afin de dégager les grands principes de la future charte d'exploitation de PSMO.

- Nous visiterons deux entreprises : YPREMA qui est une société de recyclage, et Lafarge-Holcim qui est une entreprise de stockage de ciment. Vous pourrez poser des questions à leurs dirigeants.
- Puis, nous irons en bateau au cœur du port, sur la darse sud et la darse centrale, voir le port dans son ensemble.
- Cet après-midi, riches de tous ces enseignements, constatations et échanges, nous imaginerons les grands principes pour la future charte d'exploitation du port PSMO.

Le futur atelier P8 (au premier trimestre 2018) sera un peu plus similaire aux ateliers que vous avez déjà suivis, dans un lieu près d'Achères ou d'Andrésy, pour cadrer les grands principes de la charte d'exploitation. Nous vous tiendrons informés dès que nous aurons arrêté les modalités.

Sébastien HENNICK, Directeur de l'aménagement, HAROPA Ports de Paris : Tout d'abord, un grand merci d'avoir fait l'effort de vous déplacer à Bonneuil. Nous avons choisi de réaliser une visite in situ car il nous paraissait évident que pour appréhender ce qu'est l'exploitation d'un port il fallait se rendre sur place. Nous avons choisi de le faire un jour de semaine, c'est plus compliqué pour vous mais il fallait que le port soit en exploitation, un samedi ou un dimanche vous n'auriez pas vu la même activité. Je remercie Monsieur le Garant de s'être joint à nous.

Le port de Bonneuil, qui est en exploitation depuis un siècle, a fortement évolué. En préambule, je rappellerai que c'est un port très ancien ; du point de vue architectural ce n'est pas du tout ce que nous avons travaillé ensemble dans les ateliers précédents. Avec 200 hectares, il est deux fois plus grand que le futur PSMO à horizon 2040. Nous vous présentons aujourd'hui la thématique d'exploitation, mais n'essayez pas de projeter ce que vous verrez sur ce que sera PSMO, il s'agit de la vie du port, de son exploitation, et non pas de sa projection visuelle. Ce port est dans un milieu urbain très dense donc c'est très différent de ce que vous vivrez.

Nous sommes ici pour parler d'exploitation, mais aussi de la vie du port. L'exploitation n'est pas seulement une charte à faire respecter, c'est aussi et surtout le dialogue avec vous, demain, quand le port sera en activité. Ce dialogue est très important, cela fait partie de la garantie pour vous que nous serons amenés à nous revoir, à travailler ensemble et prendre en compte vos remarques et observations.

Kris DANARADJOU, Directeur adjoint de l'aménagement, HAROPA - Ports de Paris:

AGENDA

Je vais vous indiquer en quelques mots où nous en sommes, ce qui est déjà fait et les prochaines étapes. Ce planning que vous voyez résume un peu les étapes de 2017 et les prochaines en 2018. Nous avons tenu début octobre un Comité de suivi partenarial avec l'ensemble des parties prenantes et des collectivités, pour valider les modalités de concertation et vérifier que les engagements pris par Ports de Paris sont bien tenus dans le cadre de la concertation.

- Nous sommes aujourd'hui à l'atelier P7 sur les grands principes de la charte d'exploitation. Nous aurons un atelier P8 au début de l'année prochaine, sur cette thématique de l'exploitation. Nous envisageons un certain nombre d'actions, d'information et de synthèse, dans le courant de l'année 2018.
- Nous avons terminé l'avant-projet. Toute l'année 2018 sera consacrée à la fin des études de projet et à la constitution de l'ensemble des dossiers réglementaires. Nous envisageons une enquête publique fin 2018 - début 2019. Avant, pendant l'année 2018, nous réfléchirons avec État d'Esprit Stratis à des actions d'information, de concertation, de synthèse, pour maintenir le lien avec vous entre la fin des ateliers dans le cadre de la concertation et le début de l'enquête publique. L'année 2018 sera très chargée pour nous en termes de finalisation des études, de lancement des marchés, et de constitution et d'instruction des dossiers réglementaires, donc de discussions avec les autorités administratives qui les instruisent.

EXPLOITATION/ VIE D'UN PORT

Rappelons de manière macroéconomique les grands principes de la vie d'un port. Ils sont fondés sur des éléments que vous avez suivis dans le cadre de la concertation. Je vous explique ce que nous faisons actuellement, sachant que les pratiques, les attentes, peuvent évoluer d'ici 2025 dans le cadre de la démarche d'amélioration continue dans laquelle Ports de Paris s'inscrit d'une manière globale.

Ces grands principes s'articulent autour de :

> La gestion des conventions d'occupations temporaires ;

Ports de Paris est un gestionnaire d'infrastructures et de patrimoines, nous louons à des entreprises soit des terrains nus, soit des entrepôts, dans le cadre d'une mise en concurrence préalable. La loi Sapin 2 encadre bien cette mise en concurrence, avec le choix d'un certain nombre de projets. Nous privilégions bien sûr les projets qui utilisent la voie fluviale, qui font du transport propre, qui répondent à des critères de qualité. Nous choisissons ainsi les futurs amodiataires. Quand on leur loue un terrain nu, ils ont le droit de construire sur la parcelle.

Ces constructions suivent tous les principes que nous avons énoncés dans le CPAPE (Cahier des Prescriptions Architecturales, Paysagères et Environnementales) sur lequel vous avez déjà travaillé. Sur la base de ces prescriptions ils nous soumettent un permis de construire, sur lequel nous donnons notre avis. Après notre feu vert pour déposer le permis, ce permis est instruit par les collectivités ou par l'État. Ensuite, l'amodataire construit son bien, l'exploite. La politique d'exploitation de Ports de Paris est fondée sur cet équilibre entre les obligations du propriétaire et les obligations du locataire qui gère son propre bien.

> Les moyens consacrés à l'entretien et l'exploitation ;

Parmi les obligations du propriétaire, il y a bien sûr l'entretien des espaces publics. Nous ne sommes pas un loueur lambda, très souvent nous faisons un peu plus car nous souhaitons entretenir notre patrimoine « en bon père de famille » pour éviter qu'il se dégrade. Pour cela, nous avons un certain nombre de marchés d'entretien et d'exploitation avec des prestataires de services. Des marchés sont soit propres à chaque plateforme, soit globalisés pour l'ensemble de Ports de Paris. Ils sont liés à l'entretien des voiries, à l'entretien des espaces verts, au nettoyage, à la plomberie, aux prestations électriques, aux prestations de sécurité incendie, etc., qui permettent à Ports de Paris de maintenir son patrimoine et d'assurer l'interface avec ses clients.

> La politique d'exploitation de Ports de Paris ;

Ports de Paris, avec un peu plus de 1 000 hectares en gestion domaniale, consacre 15 à 16 M€ par an à l'entretien et l'exploitation, soit 1,50 € par mètre carré environ, ce qui est relativement important. Ici, à Bonneuil, pour un peu moins de 200 hectares le coût de l'entretien et de l'exploitation s'élève chaque année à 2 M€ environ auxquels s'ajoutent les frais de gardiennage, de maintenance, etc. Tout cela participe à l'exploitation du port de manière générale.

> Les modalités d'intervention au quotidien et en temps de crise ;

La maintenance se décompose de manière traditionnelle entre la maintenance systématique (vérification annuelle planifiée, par exemple pour la sécurité incendie), la maintenance conditionnelle (intervention si un seuil est dépassé, par exemple pour la tonte des pelouses) et la maintenance curative qui est liée à des aléas, des accidents, comme une barrière cassée. Pour repérer où il faut intervenir, nos surveillants de port, nos conducteurs d'opérations, patrouillent et vérifient que tout va bien. S'ils constatent un défaut, ils déclenchent une intervention. Toutes les interventions de nos prestataires sont suivies par un logiciel de gestion du patrimoine pour savoir où l'on en est sur les interventions à programmer, pourquoi cela a été fait ou reporté, et de disposer d'un « carnet de santé » de notre patrimoine, en sachant à quel moment on est intervenu, quelle sera la prochaine intervention, et quel est le coût dans le temps pour maintenir cet actif.

> Les relations avec la communauté portuaire et les associations de riverains ;

Nous avons régulièrement des Instances Permanentes de Concertation (IPC) pour partager la politique d'exploitation avec la communauté portuaire et les riverains et savoir ce qui va ou ne va pas, quelles améliorations sont à apporter, quelles interventions reportées sont devenues urgentes. C'est aussi un moyen d'animer une communauté portuaire, donc l'ensemble des entreprises, pour qu'elles se rencontrent et mutualisent un certain nombre de moyens d'exploitation, voire faciliter la mise en commun de ces moyens. Ainsi, les amodataires remplissent leurs obligations et le port vérifie que tout se passe bien.

>> Réunion du matin : présentation du Port de Bonneuil-sur-Marne

Eric FUCHS, Directeur de l'Agence Seine Amont, HAROPA Ports de Paris :

Nous avons fêté le centenaire du port de Bonneuil-sur-Marne l'an dernier. Ce port a été créé à l'époque de la guerre de 14-18, c'était une base arrière de logistique pour le front de l'Est. À Conflans-Sainte-Honorine, le port militaire était la base arrière du front du Nord, et si les militaires s'étaient installés à Achères au lieu de Conflans, l'histoire aurait été différente. On a commencé par construire une grande voie ferrée côté Marne, puis on a construit la darse centrale.

Les grands chiffres au niveau régional : le port de Bonneuil-sur-Marne est la deuxième plateforme multimodale d'Île-de-France après Gennevilliers, en nombre d'hectares et en chiffre d'affaires. Nous avons 200 ha, il y en a 400 à Gennevilliers.

Le réseau des plateformes multimodales en Île-de-France est constitué de PSMO, Limay, Bruyères, Évry, Saint-Ouen, Lagny et Montereau. Les petits ports qui ne sont pas nommés sont des ports urbains qui fonctionnent en réseau avec ces plateformes. Ce mode de fonctionnement est fondamental en région Ile-de-France. Sur à peu près 20 millions de tonnes de trafic fluvial manutentionnées en Île-de-France, 10 millions de tonnes sont du trafic intra-régional, notamment entre les ports publics et les plateformes, ou entre les ports privés (carrières, silos céréalier, etc.) et les plateformes. L'autre moitié est de l'import ou de l'export. On retrouve ce même principe en ce qui concerne le port de Bonneuil. Sur l'amont, il y a encore une marge de progrès en terme de développement des activités de loisirs sur nos ports, nous n'avons pas autant de croisières que sur l'aval, mais nous y réfléchissons. En revanche, le tourisme industriel fonctionne bien et le port de Bonneuil est un port très visité.

LE PORT EN QUELQUES CHIFFRES

Sur nos 200 ha, 120 ha sont utiles (amodiés), que ce soient des terrains ou des entrepôts. Il y a 18 ha d'espaces publics, 19 ha d'espaces naturels et 24 ha de plan d'eau. Ce qui fait la spécificité d'un port par rapport à une zone d'activités communale, en plus du fait qu'on loue des terrains et qu'on ne les vend pas, c'est qu'il faut gérer des voies ferrées, ce qui est conséquent notamment en termes d'exploitation. C'est nous qui assurons la gestion des trafics et du plan d'eau avec la problématique des dragages. C'est ce qui fait la spécificité d'une zone économique portuaire, avec aussi son ouverture vers l'international qui est plus marquée que dans le cas d'une zone d'activités classique.

On retrouve sur le port les activités classiques : BTP, métallurgie, environnement, produits valorisables, logistique et conteneurs. Tout cela représente 250 entreprises, 2 500 emplois. Le port de Bonneuil-sur-Marne est un des gros pôles économiques du Val-de-Marne, après Orly et Rungis.

Le Port est un aménageur qui fait beaucoup de choses : achat de terrains, construction de routes et de voies ferrées, dragage, aménagement d'espaces verts. On a longtemps construit des entrepôts, maintenant on en réhabilite. En fin de convention, nous pouvons devenir propriétaires des anciens entrepôts, ce qui nous permet d'augmenter notre patrimoine bâti. Sur ce site, nous avons 180 000 m² de bâtiments, et 85 000 appartiennent à Ports de Paris.

Sur cette vue, les différentes activités sont en couleur. En violet, c'est tout ce qui est lié au BTP. Dans la partie centrale, on a essayé de regrouper les activités BTP dans un souci de limitation des impacts. Il n'y a pas de zone déchargement ou de déchargement en Marne sur l'interface avec la ville de Saint-Maur-des-Fossés, un peu plus au Nord, où se trouvent les activités logistiques. Mieux vaut éviter de mélanger logistique et BTP dans la mesure du possible car ils ne font pas toujours bon ménage. Nous avons aussi de nombreuses installations de valorisation environnementale : tout ce qui est récupération d'acier et de déchets du BTP.

Dans la région Île-de-France, on fonctionne beaucoup en économie circulaire. Le meilleur bilan est de récupérer des matériaux, de les reconverter pour les réutiliser. On fait beaucoup de recyclage, en plus du BTP, de la sidérurgie et de la logistique.

Ensuite, il y a d'autres activités. D'un point de vue économique, on pourrait dire que le port de Bonneuil-sur-Marne est un cluster BTP et logistique (un cluster est une agglomération de plusieurs entreprises d'un même secteur). Cela crée des synergies et c'est bon pour l'économie. Il y a notamment des services. Dès qu'il y a une entreprise de BTP, il y a une station qui nettoie les camions, une autre qui loue du matériel, des services qui viennent s'agréger autour de cela. Cela génère un nombre d'emplois conséquent. Ce n'est pas forcément les activités multimodales en elles-mêmes qui amènent le plus grand nombre d'emplois à l'hectare mais davantage l'agrégation de ces activités avec les services qui s'y rapportent.

En termes de trafic massifié, le BTP l'emporte aussi, avec quasiment 80 % du trafic fluvial du le Val-de-Marne. On trouve le même pourcentage sur le port de Bonneuil-sur-Marne.

UNE PLATE-FORME MULTIMODALE EN ZONE URBAINE DENSE

La ville s'est développée autour du port. En 1917, nous sommes dans les champs, les gens viennent s'amuser au Moulin Bateau le week-end. Comme dans beaucoup d'endroits d'Île-de-France, la ville s'est développée autour du port, qui était à l'origine à l'écart de la ville. C'est donc aujourd'hui un port inséré dans la ville. L'exploitation, le développement (ces cinq dernières années la surface portuaire a augmenté de 9 ha) se font en étroite collaboration avec les villes, que ce soit pour des questions d'économie, de voisinage, d'environnement...

Le port de Bonneuil-sur-Marne est la deuxième plateforme multimodale francilienne avec, dans les grandes lignes :

- Deux darses, que vous verrez tout à l'heure en bateau. Nous organisons le trafic dans les darses mais pas en extérieur, sur la Marne.
- 4 km de quais.
- Les bonnes années, nous atteignons 1 million de tonnes de trafic fluvial, et les très bonnes années 1 million de tonnes de trafic ferré. C'est un peu en baisse mais certaines années cela a été autant une gare qu'un port. Nous sommes très bien desservis d'un point de vue ferré, avec le contournement Est de la région Ile-de-France.
- La desserte urbaine est remarquable. En fin d'année, nous aurons atteint 40 000 conteneurs EVP (Équivalent Vingt Pieds) qui viennent de Chennevières-sur-Marne où se trouve un grand entrepôt Franprix et qui vont desservir les magasins parisiens de Franprix depuis un port de déchargement situé au pied de la Tour Eiffel. En Seine amont, on charge un peu moins les bateaux, il y a un peu moins

d'enfoncement qu'en Seine aval. En Seine amont, les bateaux ne fonctionnent ni la nuit, ni le week-end, alors qu'en Seine aval c'est 24 heures sur 24. Malgré cela, on atteint 1 million de tonnes.

- Le fluvio-maritime : je n'en ai vu aucun en cinq ans (car ils sont limités en tirant d'air lors de la traversée de Paris,
- Le ferroviaire : les 22 km de voie représentent une gestion assez complexe. On peut recevoir les trains les plus longs qui existent en France : 850 m, c'est un gros avantage. A côté, il y a notamment un chantier de transport fer-route, où peuvent être traités deux à trois trains par jour, ce qui peut générer près de 500 000 tonnes de trafic ferré annuel sur l'axe Nord (Dourges-Dunkerque-Bonneuil-Marseille) soit la moitié du trafic ferré du port de Bonneuil.
- Concernant le routier, un petit point faible existe. La deuxième plateforme d'Ile-de-France mérite un embranchement routier de qualité. Il n'est pas saturé mais les ronds-points à feux s'enchaînent, à la limite de la ville de Bonneuil-sur-Marne et de la zone d'activité des Petits Carreaux. Un projet de longue date (RN406) consiste à faire un embranchement sans aucun feu et passant au-delà de la zone d'activité, ce qui réduirait l'impact qui existe en limite de la ville de Bonneuil. Ce projet devrait aboutir, et, en 2022 nous devrions avoir cette desserte. Pour ce projet qui représente un investissement global proche de 80 M€, le port a participé à hauteur de 15 M€, avec le Territoire, le Département, la Région et l'État. Cela permettra aux entreprises de gagner du temps, d'avoir une meilleure santé économique, plus d'emplois, plus de développement, et de diminuer les impacts : bruit, qualité de l'air, accidents. On devrait se développer, se densifier, donc mieux vaut prévenir et 2022 sera la bonne date.

LE SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (SADD)

Le SADD organise la façon de travailler, d'installer des clients, sur une quinzaine d'années. Ce document programmatique nous permet d'avoir de la cohérence dans nos actions. Un ancien document existait, nous en avons fait un nouveau, en raison des événements prévisibles, par exemple la RN406 qui modifiera beaucoup le port. Il est un peu différent du précédent, plus partagé. Nous avons travaillé, au stade du diagnostic comme au stade des objectifs, avec l'Instance Permanente de Concertation. Ce document est structuré en trois axes :

- L'axe économique : on cherche à deviner les enjeux économiques des 15 ans à venir, en travaillant notamment avec Cap Bonneuil qui est le groupement représentant des entreprises du port (structure très intéressante pour comprendre les attentes des entreprises) ;
- L'axe social : développer de nouvelles façons de travailler, avoir un impact positif du point de vue social par rapport à notre activité. L'IPC (Instance Permanente de Concertation) a été lancée en 2015, elle fonctionne bien et rassemble régulièrement 20 à 30 personnes. Dans un atelier, une idée est née : une Maison du port, même si le port a 100 ans. C'est intéressant car des idées nouvelles émergent de ces instances. L'idée d'une Maison du Port a été validée par le Conseil d'administration et vous allez quasiment l'inaugurer cet après-midi. Nous monterons son règlement d'ici la fin de l'année. Cela servira au développement économique du port, à la relation Ville-Port, au suivi de l'aspect environnemental grâce à un principe d'observatoire partagé. Nous nous engageons à suivre de façon partagée et sur la durée nos actions

environnementales, mais aussi économiques, sociales. Ces observatoires pourront prendre place dans la Maison du Port. tout comme les IPC. Des ornithologues, des associations (FNE), des riverains participeront aux observatoires environnementaux ; d'autres seront économiques ou sociaux. Du point de vue social et économique, on fait beaucoup de bourses à l'emploi. Il y a une vraie demande de mise en relation entre les organismes de recherche d'emplois, de formation avec les entreprises que le Port peut assurer avec l'aide de l'association Cap Bonneuil.

- L'axe environnemental : nous veillons aux impacts et prenons des mesures pour leur atténuation et visons à favoriser le développement de la biodiversité.

FOCUS SUR LA SURVEILLANCE ET LES MESURES D'ATTENUATION DES IMPACTS

Nous avons lancé une étude il y a deux ans sur la qualité de l'air du port, pour répondre à des plaintes de la ville et d'associations de Saint-Maur-des-Fossés consécutives à la construction de la centrale d'enrobés Eiffage, ceci afin de mieux cerner, isoler, réduire les odeurs et l'impact sur le paysage. La perception d'odeurs de bitume a déclenché un débat sur la qualité de l'air. Nous avons lancé une étude avec AIRPARIF qui a duré un an et qui a coûté près de 100 000 €. Nous avons prouvé que la qualité de l'air était meilleure qu'en Petite Couronne et bien en dessous des limites acceptables et que la perception des odeurs avait beaucoup diminuée. La centrale Eiffage et son concurrent SPME également situé sur le port, ont amélioré leur procédé de fabrication pour réduire leur émission d'odeurs et nous n'avons quasiment plus de plaintes.

S'agissant de la qualité de l'eau, nous suivons en premier lieu la qualité de l'eau de la nappe, ce qui permet de savoir immédiatement si un industriel pollue son terrain. Nous suivons la pollution des sols avec des états des lieux avant/après. Également, amodiation. La qualité de l'eau dans les darses du port est également suivie. Concernant la Marne, nous faisons partie du syndicat Marne Vive. Le port n'est pas du tout pollueur, la qualité de l'eau de la darse centrale est très bonne, on ne rejette que des eaux pluviales et il y a des décanteurs-déshuileurs (on essaie d'infiltrer plus que de déshuiler). Dans la darse Sud, la qualité est moins bonne à cause des rejets du Département en amont. Il y a des projets pour décanter davantage avant rejet dans la darse Sud.

L'Opération Berges Aval est un peu emblématique. Nous passerons en bateau devant. Nous avons repris la berge, en face de Saint-Maur-des-Fossés, où nous ne faisons pas de trafic, pour créer des plages et enrichir sa biodiversité. C'est une grande réussite, les oiseaux nichent juste au pied des conteneurs, personne ne peut marcher à pied à proximité. Il est possible de marier l'activité industrielle et économique, et la nature.

>> Réunion du matin : temps d'échanges

Jean-Claude RIOU, Membre de l'Association ADEVA : Quelle est l'importance du trafic routier, en tonnage ou en nombre de camions ?

Eric FUCHS : Nous allons nous améliorer sur ce point. Les derniers comptages datent de 2011. La DIRIF en fera un en début d'année ; je vais m'engager à en faire un tous les ans dans la logique des futurs observatoires liés au SADD. C'est plus compliqué de compter les camions que les trains et les bateaux car le port a plusieurs entrées, une RD qui passe au milieu. Le maire parle parfois de 2 000 camions par jour mais il cumule tous ceux qui circulent sur la RD 130 qui elle-même cumule plusieurs zones d'activités. On ne sature pas le réseau, les embouteillages se produisent aux heures de pointe d'ouverture et de fermeture des bureaux avec des véhicules légers.

Les tonnages du trafic routier sont presque impossibles à compter, mais puisque tout ce qui arrive par train ou voie d'eau part par route, environ 2 millions de tonnes, passent par la route ; il faut y ajouter un peu de route-route. Cela ne pose pas de problèmes de saturation ou de pollution mais cela mérite une meilleure mesure, nous nous y engageons dans le cadre du SADD.

Danielle GIBLET, retraitée : Si j'ai bien compris, c'est un port ouvert, comme le sera PSMO ; comment cela se passera-t-il concernant la sécurité ?

Eric FUCHS : C'est un port ouvert sauf pour la partie avec un grand portail à l'entrée (lot 7), qui est fermée la nuit et le week-end. Le reste est ouvert. Nous ne sommes pas au niveau de Limay, de Gennevilliers en termes de sûreté. Nous nous engagerons à fermer les impasses le soir et le week-end, et à installer une vidéosurveillance sur tout le port. Ce sera en place, je l'espère, dans deux ou trois ans au plus tard, pas tellement pour des problèmes de vols ou d'agression, mais surtout pour les dépôts de déchets, dont le ramassage nous coûte 100 000 € par an. L'occupation sauvage est aussi un sujet assez récurrent. Des ferrailleurs amènent des clients difficiles à gérer, qu'il faut surveiller pour éviter que cela dégénère. Nous voulons ouvrir le port sur la ville, qu'il se développe de façon harmonieuse. Il ne faut pas tout fermer et réglementer, mais le fermer aux bons moments et sur certains endroits.

Caroline CORCY : Quel a été l'élément déclenchant pour mener une étude sur la qualité de l'eau et de l'air ? Vous a-t-on sollicités ? Y a-t-il des obligations légales ?

Eric FUCHS : L'eau fait partie de notre politique environnementale, au-delà de l'autorisation de la loi sur l'eau au niveau de la surface imperméabilisée : dès que l'on dépasse 20 ha il faut vérifier la qualité de certains rejets et rendre compte au niveau de la DRIEE. Dans le cadre de notre politique environnementale, nous mesurons la qualité des rejets pour prouver notre bonne gestion. C'est un engagement fort. L'air ne faisait pas partie de notre politique environnementale, nous avons fait quelque chose de conséquent suite à la polémique après le problème avec Eiffage dont j'ai parlé. Nous avons fait cette étude. En 2022, quand la RN406 arrivera, nous mesurerons l'impact de cette route sur la qualité de l'air.

Noël CADET : Concernant la sécurité, avez-vous mis en place des caméras de surveillance, au moins dans votre partie ?

Eric FUCHS : Il y a des caméras seulement à l'entrée/sortie du lot 7. Quand vous passez, votre visage est filmé, votre plaque également. C'est l'endroit où nous sommes, où la plus grande partie des activités logistiques est faite, où il y a le plus de valeur ajoutée, des entrepôts avec des stocks de valeur. Comme je l'ai dit, nous l'étendrons ailleurs.

Noël CADET : Avez-vous un système de vigiles qui existait déjà ?

Eric FUCHS : Oui, depuis au moins 20 ans. Nous l'avons renforcé, deux vigiles sont présents 24 heures sur 24, l'un est en poste et l'autre tourne. La tournée du port prend une heure et demie donc on ne le voit pas forcément, vue la taille de ce site une vidéosurveillance sera un plus.

Lionel FAVIER, Membre de l'Association AUT Ile-de-France : Deux questions brèves. Quel est le statut des voies ferrées ? Qui entretient quoi et qui paie quoi ? L'escale entre Dunkerque et Marseille est-elle pour les chargements des camions sur voie ferrée ?

Eric FUCHS : Kris Danaradjou vous répondra sur la gestion des voies ferrées. Concernant la seconde question, ce n'est pas une autoroute ferroviaire, le camion ne monte pas sur le train, on prend la boîte qui est sur le camion et on la met sur le train. Les chargements sont complétés à Bonneuil. Le train s'arrête, on enlève des boîtes, on en rajoute, il repart vers Marseille s'il vient de Dourges.

Kris DANARADJOU : Historiquement, le port a récupéré les voies ferrées qui étaient à l'intérieur des plateformes portuaires, en 2010/2011. Depuis 2012, c'est nous qui exploitons et maintenons l'ensemble de nos voies ferrées, soit une cinquantaine de kilomètres sur l'ensemble du port. A Bonneuil, une vingtaine de kilomètres sont exploités, nous les maintenons. Exploiter signifie faire rentrer, savoir quand faire rentrer, et sortir sur le réseau national. Notre prestataire de service est Colas Rail, il régule le trafic, prend les appels et assure la maintenance des voies ferrées. Un arrêté de 2015 stipule que l'ensemble des voies ferrées portuaires est un réseau comparable au réseau national ; donc nos obligations d'entretien et de maintenance sont quasiment les mêmes que celles qui s'appliquent sur le réseau de la SNCF, en termes de sécurité, de sûreté et d'exploitation. Nous sommes régulièrement contrôlés par l'EPSF, qui est l'organisme chargé de la sécurité sur tout le réseau français et qui délivre l'autorisation d'exploiter. Un audit a eu lieu l'année dernière, un autre cette année. Tous les cinq ans, nous déposons un dossier indiquant l'organisation mise en place pour exploiter ces voies ferrées, sur cette base l'EPSF délivre l'autorisation.

Malika BELLAL, Conseillère municipale à Achères : Bonjour. Le port reste-t-il éclairé la nuit ? Si oui, est-ce seulement à des endroits précis, stratégiques ?

Eric FUCHS : Nous devons progresser aussi sur ce point dans le cadre du SADD. Nous avons fait des études pour baisser la consommation de notre éclairage. Nous n'éclairons pas juste pour mettre en lumière des endroits, mais pour assurer la sûreté il faut éclairer un minimum. Des zones noires sont à définir dans le SADD, notamment pour l'environnement, éclairer la nuit n'est pas bon partout. Il faut faire une habile partition, éclairer les zones où l'on fait des rondes, et créer des zones noires pour la biodiversité.

Sébastien HENNICK : Le traitement n'est pas le même entre Bonneuil et PSMO. La question de la qualité de l'air ne se posait pas avant, elle est traitée depuis deux ou trois ans à Bonneuil alors que s'agissant de PSMO, nous avons anticipé. Concernant la lumière,

nous avons intégré cette problématique qui n'existait pas. Sur un port d'ancienne génération, ce sera plus long pour mettre en place les mesures.

Sylvie PROD'HOMME, Conflans-Sainte-Honorine : Je reviens sur les 2 500 emplois du port. Comment les personnes arrivent-elles ? Y a-t-il des transports en commun, des lignes de bus ? Si oui, y a-t-il rétrocession de certaines voies du port à la ville ?

Eric FUCHS : L'ancienne navette que nous financions avec la Communauté du Haut-Val-de-Marne n'existe plus, c'est devenu une compétence du territoire du Grand Paris Sud-Est Avenir (GPSEA) en partie financée par Ile-de-France Mobilités (ex : STIF) et Ports de Paris. Nous avons toujours une convention avec eux, c'est devenu la ligne de bus n° 6 qui fonctionne quasiment toute la nuit (on travaille 24 h/24 dans certaines entreprises du port) et dessert tout le port. Il y a également trois lignes de bus qui desservent le port en proximité, l'une vient de Créteil, l'autre de Champigny et la troisième de Sucy-en-Brie. La desserte est bonne mais beaucoup de personnes viennent en voiture. Nous ferons une étude l'année prochaine avec la RATP pour étendre une des lignes, pour venir depuis la ligne Balard-Créteil.

Concernant les rétrocessions, je ne vois pas bien ce que vous voulez dire. Une route du Département coupe le port en deux, toutes les autres routes nous appartiennent. Il n'y a pas de site propre. Une réflexion sur les vélos est bien avancée, elle est inscrite dans le SADD, pour permettre de venir en vélo depuis les gares de RER, par exemple. Comme l'a dit Sébastien, dans une zone neuve c'est plus simple que de tracer des pistes cyclables sur un port qui a 100 ans, mais nous y parviendrons.

Les procédés évoluent, même les stations Vélib' sont remises en question, on prendra peut-être un vélo n'importe où, avec un autre procédé. Je compte notamment sur la Maison du Port pour avoir des initiatives à ce propos.

Bernard GOBITZ, Vice-président de la FNAUT Ile-de-France : Quelle est la part modale du fer pour desservir le port de Bonneuil, par rapport à la route ? Quel est l'intérêt de faire appel à un opérateur pour gérer les voies ferrées dans votre emprise, plutôt que de faire appel à la SNCF ? Quels opérateurs ferroviaires desservent le port de Bonneuil ?

Eric FUCHS : Nos quatre opérateurs sont VFLI, Colas Rail, SNCF Fret et OSR. L'intérêt est la réactivité, également le coût. SNCF Réseau est une très grosse entreprise ; du fait de notre taille, nous avons une meilleure réactivité en termes d'extension de réseau et de travaux de réhabilitation.

Kris DANARADJOU : C'est aussi parce que la SNCF réseau ne veut plus le faire directement. En récupérant ces voies ferrées depuis 2012, on a pu mettre en place des travaux de maintenance beaucoup plus importants ces 5 dernières années que ce que la SNCF a pu faire précédemment, sur le réseau. Nous avons préféré être maîtres de notre patrimoine, gérer ces voies, assurer une réactivité. SCNF Réseau a beaucoup à faire sur son propre réseau et délègue aussi des tâches à des gestionnaires d'infrastructure tierces.

Eric FUCHS : Sur la part modale, je ne pourrai pas vous répondre car comme je l'ai dit tout à l'heure, il est impossible de mesurer les tonnes qui passent dans des camions. Ce sera un enjeu pour l'observatoire économique du SADD, on pourrait peut-être faire une enquête auprès des chargeurs pendant trois mois. En raison du secret commercial, ils ne donnent pas toujours les informations.

Sébastien HENNICK : Mais sur la part modale, Ports de Paris, avec ses différentes plateformes, c'est entre 10 et 20 % du trafic ferré en Ile-de-France, donc c'est un acteur très important sur le ferré en Ile-de-France.

→ 11H00-12H00 (car) : visite du port, rencontre avec 2 entreprises, en car

- 1ère entreprise : Yprema (recyclage)
- 2de entreprise : Lafarge-Holcim (stockage de ciment)

→ 12H00-12H45 (bateau) : poursuite de la visite du port en bateau

>> Rencontre avec l'entreprise YPREMA (recyclage)

Antoine PEREIRA (YPREMA) : La société YPREMA est une PME indépendante qui a 70 salariés environ. Nous existons depuis 1989 et nous sommes spécialisés uniquement dans le recyclage des déconstructions du BTP. Nous avons dix sites dont sept en Ile-de-France. Nous concassons le béton de démolition pour le transformer en granulats routiers pour la construction de routes ; c'est notre activité historique. Nous avons une autre activité, le recyclage des terres inertes : les déblais de terrassements sont récupérés dès qu'il y a des travaux sur les routes et on ajoute à ces terres de la chaux, puis il y a un lissage en termes de granulométrie, pour réutilisation sur les chantiers. C'est une activité d'économie circulaire : on récupère les déchets pour les réutiliser dans un rayon d'une vingtaine de kilomètres autour de nos plateformes. Il est important pour nous de mailler le territoire de petites plateformes comme ici, pour capter ces gisements dans un rayon d'une vingtaine de kilomètres et les réutiliser sur les chantiers locaux.

Le site d'YPREMA de Bonneuil-sur-Marne est né en 2006, au départ pour le recyclage des mâchefers (résidus solides de l'incinération des déchets ménagers). On amenait les mâchefers par camion ici depuis l'usine d'incinération de Rungis, ils étaient envoyés ensuite par péniche sur notre site de Lagny-sur-Marne où ils étaient recyclés et vendus. Le site de Bonneuil a historiquement une activité de transit, il n'y a pas d'activité de production ou de recyclage. L'activité mâchefer a disparu, ici c'est maintenant du transit de béton de déconstruction et de terres inertes, qui alimenteront nos centres de production. On capte les gisements des chantiers alentours, des petits chantiers ou les gros chantiers comme ceux du Grand Paris à Champigny. Les transferts se font par camion ou par péniche, vers nos sites de traitement. Deux sites sont embranchés aussi sur des voies fluviales, à Lagny-sur-Marne et à Gennevilliers. Les péniches reviennent chargées de produits finis qui ont été recyclés, le béton a été transformé en granulats routiers. Les stocks qui se trouvent ici seront revendus aux entreprises locales pour utilisation sur les chantiers. Est-ce clair ?

Une participante : Est-ce vous qui recyclez les déblais récupérés ?

Antoine PEREIRA (YPREMA) : Cela peut être fait par nous, seulement pour les terres inertes. Les tunneliers sortent une boue assez humide, ce n'est pas ce type de déchets que nous recevons. Les chantiers des 70 gares du Grand Paris qui seront construites et les aménagements autour des gares vont nous concerner. Si nous ne recevons pas les déchets directement des chantiers du Grand Paris, nous serons forcément impactés.

Un participant : Si les terres que vous recevez sont polluées, les dépolluez-vous ?

Antoine PEREIRA (YPREMA) : Non, nous ne recevons que des terres inertes. Nous avons des systèmes de contrôle à l'entrée (agent de bascule formé, renifleur électronique) et un laboratoire fait des tests approfondis en cas de doute. Ici, la cabine de pesée est le premier point de contrôle de tout ce qui rentre et sort. Vous êtes debout sur un pont-bascule qui pèse les camions qui sortent et rentrent, tout est tracé et cette pesée nous permet de facturer à la tonne. Sur le pont-bascule à l'entrée, une caméra permet de voir l'intérieur des bennes et d'accepter ou pas le chargement, puis de facturer selon si c'est de la terre, du béton, des couches de chaussée, par exemple. Les flux sont tracés.

Au bout de la route nous aurons une vue sur tout le site, je vous expliquerai à quoi correspondent les différents tas et je répondrai à vos questions. Typiquement, un artisan vient de décharger des couches de chaussée, c'est un chantier du coin, un petit 3,5 tonnes. Il a été contrôlé en bascule, il a fait plusieurs tours depuis ce matin. Tout à l'heure, l'agent de bascule a détecté du plâtre, donc il lui a demandé de repartir, le plâtre est notre ennemi parce qu'une fois broyé il se retrouve dans notre production et sur la route, en présence d'eau il gonfle, ce qui peut créer des dégâts. La détection visuelle est le premier élément du processus de vérification de l'absence de plâtre. Il a fait le tri puis est revenu avec des couches de chaussée propres, déposées là.

Vous voyez des tas de plusieurs types de terres :

- Terres à cribler (passer dans un tamis), avec des blocs à l'intérieur, on gardera les éléments fins.
- Terres à recycler : à envoyer sur notre site de Lagny en péniche pour subir un processus et être réutilisées sur les chantiers.
- Terres à évacuer : non recyclables, trop argileuses ou mouillées, elles iront en centre de stockage.

Pascal BEAUMARD : Avez-vous des envols de poussières ? Sur le bruit, avez-vous parfois des remarques, même s'il y a peu de riverains ? Comment est-ce géré, atténué ?

Antoine PEREIRA (YPREMA) : Il y a peu de bruit, à part lors du passage des camions. Nous avons néanmoins des obligations réglementaires, nous mesurons le bruit tous les deux ans. La dernière mesure a été effectuée en 2016. Nous avons un niveau limite autorisé de 70 dB en limite de propriété. Nous faisons des contrôles sur les quais, à l'entrée, juste au bord. La dernière fois c'était entre 61 et 66 dB, donc inférieur au seuil.

Le deuxième indicateur à respecter est le niveau d'émergence : la différence de bruit entre le moment où les installations sont arrêtées et le moment où elles fonctionnent. On a le droit à 5 dB en journée. Le site est ouvert de 7 h à 17 h donc la nuit, on ne fait pas de bruit. Le samedi, le site ne fonctionne pas non plus. Le niveau d'émergence est mesuré à la maison la plus proche. La mesure indique 4,5, c'est aussi en dessous du seuil. Donc, sur ce site, nous n'avons pas de difficultés à respecter ces seuils. Il est important que les installations soient capotées. Vous voyez la trémie de chargement, une bâche en plastique recouvre les installations, cela évite de faire du bruit. Le site doit être fait de telle manière qu'il ne faille pas multiplier la marche arrière. Le fonctionnement du site permet de limiter le bruit.

Une participante : quid des poussières ?

Antoine PEREIRA (YPREMA) : Concernant les poussières, un réseau permet d'arroser régulièrement les tas pendant la journée, pour éviter les envols de poussières à cause du

vent. En plus, un tracteur avec citerne permet arrose autant que nécessaire les pistes de circulation pour éviter les envols de poussières dus à la circulation. C'est donc maîtrisé totalement, en fonction du nombre de camions, du vent, de la météo. En outre, nous faisons passer régulièrement des camions balayeurs pour nettoyer les chemins d'accès. Cela reste relativement propre, même dans les zones sans enrobés.

Des mesures sont effectuées aussi à peu près tous les deux ans. Le dernier rapport date du 29 juin 2016. La valeur réglementaire est 50 mg/m³ en limite de propriété. Des aspirateurs sont placés pour capter la poussière qui passe. La mesure est entre 0,12 et 1,65, donc par rapport à 50 nous sommes largement en dessous des seuils autorisés. Nous n'avons pas de problème grâce à la maîtrise par les arrosages, etc.

C'est à chaque fois sous la responsabilité du chef de site, dès que c'est nécessaire un arrosage est fait, ce qui se passe dans l'environnement est maîtrisé.

Une participante : Quelle eau utilisez-vous ?

Antoine PEREIRA (YPREMA) : On remplit la citerne avec l'eau industrielle qui arrive à l'entrée du site.

Un participant : Quelle est l'importance du trafic routier ?

Antoine PEREIRA (YPREMA) : A peu près 100 000 tonnes de matériaux sont ramenées ici, transitent par ce site, dont environ 25 % par péniches. Il y a une cinquantaine de camions par jour, une centaine de pesées par jour car le même camion fait l'aller-retour.

Nous avons plusieurs sites sur notre périmètre et un site de transit ici, cela nous permet de faire des transits retours, sans trajets de camions à vide. Quand un camion part d'ici, il a forcément amené quelque chose. On parlait du bruit, notamment du trafic routier, souvent ce sont les bennes qui tapent à vide qui sont bruyantes sur les camions.

Une participante : Votre prise de son est-elle continue ?

Antoine PEREIRA (YPREMA) : Non, des campagnes sont faites. Bureau Veritas vient une journée tous les deux ans.

Une participante : Vos chargeuses doivent être pénalisantes pour le bruit, avec les bips de recul.

Antoine PEREIRA (YPREMA) : Les chargeuses sont vérifiées périodiquement.

Il n'y a pas de bip de recul, on a mis en place un « cri du lynx » : un mélange de fréquences qui s'entendent bien à courte distance seulement. Il y a aussi un flash triphasé de recul, qui est forcément visible.

Sur le côté on ne l'entend pas, dans l'axe de circulation on l'entend, cela permet de ne pas impacter le voisinage avec ce bruit.

Il y a également une notion de tonalité, le système vérifie qu'il n'y a pas un son plus fort qu'un autre, comme les bips de recul. Le rapport le stipule, aucune tonalité n'a été détectée dans la zone d'émergence réglementée.

Une participante : Quelle est la fréquence de chargement/déchargement d'une péniche ?

Antoine PEREIRA (YPREMA) : Une à deux par semaine. Nous pouvons charger des péniches contenant 1 000 tonnes donc nous évitons de charger plusieurs petites péniches. Le temps de chargement à quai est environ 2 heures.

Une participante : Des péniches qui arrivent sont-elles déchargées ici ?

Antoine PEREIRA (YPREMA) : Oui, notamment en provenance d'autres sites fluviaux, comme Gennevilliers.

Un participant : Comment vérifiez-vous l'absence d'amiante dans les matériaux qui arrivent ?

Antoine PEREIRA (YPREMA) : Le contrôle est principalement visuel, à l'entrée. Une formation spécifique est dispensée, avec notre laboratoire. En complément, plus scientifiquement, des tests sont réalisés à l'aide d'aspirateurs sur nos salariés, qui seraient les premiers impactés. Une campagne est menée tous les ans pendant une semaine à peu près : sur les salariés les plus proches, dans les cabines de tri (absentes sur ce site) après concassage, l'aspirateur permet de détecter les fibres courtes, fibres longues. Nous n'en avons pas trouvé. C'est vérifié également autour du site sur des points choisis au hasard. C'est fait tous les ans depuis 2004, sans résultat positif, heureusement. Donc, les contrôles à l'entrée sont efficaces, et les clients sont habitués, connaissent nos procédures. Nous communiquons beaucoup, les fiches de réception stipulent qu'il est interdit d'amener du plâtre, de l'amiante, etc.

Un participant : Y a-t-il une problématique d'odeur liée à votre activité ?

Antoine PEREIRA (YPREMA) : Non, nous ne recevons que des déchets inertes, ils sont censés être inodores et dans le cas contraire nous les refusons car ce n'est pas bon signe.

Une participante : Remblayez-vous des carrières avec vos matériaux ?

Antoine PEREIRA (YPREMA) : Nous sommes recycleurs donc nous utilisons au maximum les déchets comme matériaux. Le seul élément qu'on enverra éventuellement en carrière, ce sont les terres à évacuer. Cette partie non recyclable techniquement sera envoyée soit en ISDI (installation de stockage de déchets inertes), soit en remblai de carrière. Ce n'est pas plus de 5 % des tonnages, tout le reste est recyclé.

Une participante : Comment s'appelle la tour blanche ? À quoi sert-elle ? Quelle est sa hauteur ?

Antoine PEREIRA (YPREMA) : Cette tour n'est pas sur notre périmètre. Ce sont les silos de ciment d'une centrale à béton, je suppose que sa hauteur est une vingtaine de mètres. Le site à côté du nôtre est en cours de modification.

Un participant : Quels sont les horaires d'activité du site ?

Antoine PEREIRA (YPREMA) : C'est 7h00 - 17h00 en continu, uniquement les jours de semaine.

Une participante : Vous aviez auparavant, vers Lagny, la pratique de halage pour le mâchefer sur une très courte distance. Avez-vous arrêté l'activité mâchefer partout ?

Antoine PEREIRA (YPREMA) : Non, c'est stoppé à Rungis donc nous n'avons plus les mâchefers de Rungis, ni de Montereau. Il n'y a plus de transit à Bonneuil-sur-Marne mais nous avons toujours cette activité avec les mâchefers de l'usine de Saint-Thibault-des-Vignes : le halage est toujours réalisé entre cette usine et notre site de Lagny, sur à peu près 500 mètres un cheval tracte la péniche.

>> Rencontre avec l'entreprise Lafarge-Holcim (stockage ciment)

Jean-François JACQUET, Responsable des dépôts parisiens et du site de Dunkerque de Lafarge-Holcim : Lafarge-Holcim, c'est 60 000 collaborateurs environ dans le monde, et en France 6 000 collaborateurs (bétons, granulats, ciments). Le site de Bonneuil-sur-Marne est un site ciment qui est l'un de nos 12 sites en fonctionnement dans la région parisienne, l'autre site ciment se situe à Cormeilles-en-Parisis. Ce site vend environ 150 000 tonnes par an, ce sont 300 à 350 000 tonnes pour le site de Cormeilles qui sera remplacé bientôt puisque nous nous implanterons dans un site entièrement neuf sur la darse 4 du port de Gennevilliers. C'est pour le moment un terrain vague où nous reproduirons à peu près ce schéma.

Il s'agit de dépôt. Nous ne fabriquons rien ici. Tout le ciment que vous voyez dans les silos arrive par barge ou par train, notamment des usines du Havre, de Saint-Pierre-Lacour (en Mayenne à 40 km de Rennes) et du Teil (en Ardèche) qui est le berceau de l'entreprise : en 1833, on a commencé à y fabriquer des liants hydrauliques.

Le processus est assez simple : des trains, quelques camions aussi, et bien sûr des barges sur la Marne, nous amènent les produits, qui sont remontés par voie pneumatique et stockés dans les silos que vous voyez. Ces camions qui sont en cours de chargement sont des « camions de vrac » qui partent directement chez des clients.

La position de Lafarge sur la région parisienne est importante et stratégique puisqu'on ne peut pas se passer de la région parisienne.

La première construction sur ce site date des années 1998. M. Bressel qui est le patron du site de Bonneuil-sur-Marne et de celui de Corbeilles vous donnera davantage de précisions techniques.

Un point important : depuis plus de 6 000 jours nous n'avons eu aucun accident de travail. Le taux de fréquence est en-dessous de 1, la première priorité est la sécurité sur nos sites, nous y veillons particulièrement car nous travaillons avec des quantités impressionnantes, avec des engins et des outils industriels qui peuvent être très dangereux.

Ce site fonctionne avec deux personnes, une le matin, une l'après-midi, et un peu de sous-traitance pour décharger nos trains et charger nos camions.

Daniel BRESSEL, Responsable des dépôts de Bonneuil et de Cormeilles de Lafarge-Holcim : Je rebondis sur les propos de Jean-François. Pour éviter de contredire le compteur des jours sans accident, nous allons nous éloigner de la zone où des camions vont sortir.

Un participant : Est-ce la Marne ou une darse ?

Daniel BRESSEL : C'est une darse. Le cours d'eau un peu en amont est la Marne. Je vais me présenter, je suis le responsable des dépôts de Bonneuil-sur-Marne et de Cormeilles, je suis dans l'entreprise depuis presque 37 ans. Comme vous l'a dit Jean-François, sur ce site deux personnes travaillent, mais deux autres également, il y a quatre personnes par poste : deux le matin, deux l'après-midi. Quand il n'y a pas de dépotage de train ou de bateau, il n'y a qu'une personne, au bureau des expéditions de 5 h à midi, et une autre de midi à 19 heures. Aujourd'hui, une rame est arrivée du Teil, elle est constituée au maximum de 21 wagons, et pour les dépoter il faut à peu près 3 postes de 7 heures. Les rames arrivent le lundi et le jeudi, deux fois par semaine.

Le dépôt de Bonneuil-sur-Marne a ouvert en janvier 99, on a démarré avec deux silos de 2 100 tonnes chacun, en 2008 le troisième silo a été monté, il a 5 compartiments qui représentent en tout 7 500 tonnes. La capacité de stockage est donc 12 000 tonnes.

L'approvisionnement par voie fluviale concerne les ciments venant de l'usine du Havre ; le ciment en provenance de l'usine de l'Ardèche arrive par train (rame de 21 wagons). Le ciment est transporté par pneumatique : on met en pression le wagon, quand la pression atteint environ 1,5 bar on expédie le ciment dans les silos, sans qu'il y ait la moindre trace de ciment ou de poussière à l'extérieur. A l'arrivée en haut du silo, les poussières sont piégées par un énorme aspirateur, toutes les 5 minutes la poussière retombe à l'intérieur du silo. Ce système de dépoussiérage fonctionne aussi lors du chargement des camions, qui est gravitaire. Face à vous, il y a quatre postes de chargement, chaque poste est équipé d'un pont-basculé, sur lequel on place le camion, on descend une manche au-dessus d'une citerne, après ouverture d'un couvercle, et le remplissage du camion de 30 tonnes prend 9 minutes environ, par gravité. En périphérie de la manche où passe le ciment (dans un tuyau central), il y a une gaine où l'on vient mettre en dépression la citerne. Toutes les poussières de ciment sont aspirées par un dépoussiérage et en fin de chargement la poussière récupérée est remise dans le silo, soit 100 kg environ de poussière pour un chargement de 30 tonnes.

Une participante : Le site de Cormeilles n'est pas loin d'Achères, où sur les bords de Seine il y a de la poussière partout.

Daniel BRESSEL : A Cormeilles, les terrains ont été vendus à Bouygues Immobilier, une phase particulière de démontage des installations est en cours, ce qui peut générer de la poussière.

Une participante : Je suis favorable au port d'Achères mais je pense aux gens qui se mobilisent.

Daniel BRESSEL : Vous avez raison. Ici, à aucun moment il n'y a une action humaine pour manipuler quoi que ce soit, tout se fait par pilotage automatique.

Un participant : Comment le bruit permanent est-il géré vis-à-vis des riverains ?

Daniel BRESSEL : Un camion est en train de dépoter. Sur chaque camion un compresseur permet d'avoir l'air pour gonfler la citerne. Des relevés de décibels autour du périmètre ont été faits, on est en dessous de 60 dB, donc sous le seuil. Un gros compresseur qui sert à gonfler les citernes se trouve dans un local complètement fermé et insonorisé.

Un participant : Y a-t-il des plaintes ?

Daniel BRESSEL : Le directeur du port pourrait vous le dire, à ma connaissance il n'y en a pas.

Eric FUCHS : Il n'y a pas de plaintes pour le bruit.

Daniel BRESSEL : Le dépôt de Bonneuil-sur-Marne est certifié 9001 et aussi 14001 pour l'environnement. Nous sommes dans la Charte Sable en Seine, nous sommes audités une fois par an et suffisamment audités pour pouvoir faire remonter des dysfonctionnements. Bien sûr, il y a toujours des points d'amélioration, mais nous avons toujours à l'esprit la possibilité de nous améliorer.

Un participant : Combien de camions et de barges par jour avez-vous?

Daniel BRESSEL : Une quinzaine de camions par jour et une barge par semaine, voire deux barges et demie sur 15 jours. C'est particulier en ce moment car la gamme de ciment change, à l'usine du Havre, on n'a pas encore fabriqué le bon produit et on en prend plus à l'usine de l'Ardèche, cela arrive par train.

Un participant : Combien de tonnes arrivent et repartent par jour ?

Daniel BRESSEL : Quinze camions de 30 tonnes, cela fait 450 tonnes, les silos ont une capacité de 12 000 tonnes, dans l'année 120 000 tonnes de ciment sont vendues sur Bonneuil-sur-Marne et 330 000 tonnes le sont sur Cormeilles, les deux dépôts font 450 000 tonnes. Une barge c'est 2 000 tonnes, en prenant 25 tonnes cela fait 80 camions. Entre ici et Le Havre, par voie d'eau, cela fait 440 ou 450 km, soit 40 heures de navigation environ pour remonter avec une barge.

Un participant : Avez-vous des concurrents en Ile-de-France ?

Daniel BRESSEL : Italcementi, bien évidemment.

Un participant : Utilisez-vous du béton ou du ciment déjà utilisé ?

Daniel BRESSEL : Non. Ici ce n'est que de la poudre de ciment, nous ne récupérons pas de granulats, nous ne faisons pas de béton.

Nous sommes ouverts de 5 heures à 19 heures du lundi au vendredi. Nous occupons entre 2 et 2,5 ha. Nous vendons des sacs mais nous n'ensachons pas, contrairement au site de Cormeilles. Dans le futur, à Gennevilliers, ce sera la même installation qu'ici mais avec un dépôt de sac.

Une participante : Concernant la luminosité, n'avez-vous que des candélabres ?

Daniel BRESSEL : Oui. Un capteur éteint une grosse partie des candélabres vers 21 heures puisque la nuit nous n'éclairons pas.

Un participant : Y a-t-il du ciment importé ?

Daniel BRESSEL : Non, pas chez Lafarge. Du ciment de Belgique, du Luxembourg, prend des parts de marché en France, mais Lafarge produit tout son ciment en France où il nous reste une dizaine de cimenteries.

Un participant : Quels sont les gros centres ?

Daniel BRESSEL : Le plus gros centre est en Mayenne, à Saint-Pierre-La-Cour. Ensuite, on descend vers l'Ardèche, vers l'Ouest, également Port-la-Nouvelle, Marseille, Contes, Romans, Val d'Azergues. Il reste aussi quelques stations de broyage et quatre ou cinq dépôts comme le nôtre.

Un participant : Les concurrents en ont-ils autant ?

Daniel BRESSEL : Je ne pense pas.

Pascal BEAUMARD : Quelle est la longueur d'un convoi de 21 wagons ? Empruntez-vous la Grande Ceinture ?

Daniel BRESSEL : Je ne connais pas bien la voie ferrée, mais on arrive avec 21 wagons, il y a deux voies de 150 m. A l'entrée du portail, on peut casser le convoi en deux : 11 à 12 wagons de chaque côté.

Un participant : Avez-vous vos propres locomotives ?

Daniel BRESSEL : Non, nous demandons à la SNCF de positionner nos wagons à tel endroit et lorsque la rame est vidée, la SNCF vient les rechercher. Des créneaux horaires et des sillons nous sont alloués, si nous ratons le départ il faut attendre le sillon suivant.

Un participant : Est-ce toujours la même catégorie de ciment ?

Daniel BRESSEL : Nous avons deux qualités de blanc et trois qualités de gris. On peut faire beaucoup de choses avec les ciments, certains servent à monter des bâtiments en préfabriqué, d'autres servent à faire du parpaing, etc. Selon sa qualité, le ciment est dirigé dans tel silo.

Un participant : Des trains circulent-ils la nuit ?

Daniel BRESSEL : Nous n'avons pas de trains de nuit.

Un participant : Avez-vous des rails soudés ?

Daniel BRESSEL : C'est une bonne question. Pour le bruit, ils roulent à 15 km/h maximum.

Un participant : Quel est le volume des barges des trains ?

Daniel BRESSEL : Sur les deux dépôts, Cormeilles et Bonneuil-sur-Marne, les barges représentent 80 % des volumes. Une barge c'est 2 000 tonnes, soit 80 camions, nous sommes propriétaires de trois barges et nous utilisons aussi une barge de location de 2 000 tonnes. Nous avons également un automoteur qui vient sur Bonneuil-sur-Marne.

En raison des contraintes de sécurité et d'équipement pour 50 personnes, nous ne pouvons pas vous faire visiter tout le site, mais on ne voit jamais le ciment couler, seulement le camion qui se positionne. On entend les ventilateurs démarrer, et cela s'arrête automatiquement, la manche remonte, un bon de livraison sort, le chauffeur repart.

Un participant : A Gennevilliers, cela serait-il équivalent ?

Daniel BRESSEL : Les volumes sont similaires. Nous allons reprendre le trafic que nous avons sur Cormeilles, je vous ai dit qu'il s'agissait de 330 000 tonnes par an, c'est deux à trois fois le trafic d'ici.

Un participant : Connaissez-vous les besoins en ciment à venir, notamment avec le Grand Paris ?

Daniel BRESSEL : C'est beaucoup, mais je ne connais pas les quantités.

Un participant : Les infrastructures de livraison sont-elles suffisamment dimensionnées ?

Daniel BRESSEL : Oui.

Un participant : Cela va augmenter les rotations.

Daniel BRESSEL : Quand on arrivera aux alentours de 500 000 tonnes sur les deux dépôts nous aurons du mal à aller au-delà. Nous serons saturés à l'usine du Havre. Ce n'est pas le stockage poudre, mais les centrales à béton qui seront sollicitées par le Grand Paris, et le sujet des déblais bien sûr.

Un participant : Il y aura un accroissement de matières premières.

Daniel BRESSEL : Non, le ciment c'est 30 % d'argile et 70 % de calcaire. On mélange et on fait cuire pour obtenir un gravier qui est stocké en grande quantité puis broyé pour obtenir du ciment pur. On ne peut pas l'utiliser car elle le transforme en béton, donc on lui rajoute une cuisine interne.

Un participant : Combien d'énergie pour un kilo de ciment ?

Daniel BRESSEL : Je ne pourrai pas vous répondre, je ne suis plus en production, mais je crois que c'était à l'époque 50 kW/t.

Un participant : Les fours à béton sont-ils toujours chauffés avec de vieux pneus ?

Daniel BRESSEL : On utilise des pneus déchiquetés, à une époque de la farine animale aussi, tout ce que personne ne veut. Le pouvoir calorifique d'un four à ciment est bien plus important que celui d'un incinérateur. Il ne sortira rien de la cheminée d'un four à ciment, à part de la vapeur d'eau, car la flamme est à 2 000 degrés, alors que c'est 1 300 ou 1 400 degrés dans un incinérateur.

→ 14H00-16H00 : PSMO et son exploitation future

>> Réunion de l'après-midi : le dispositif de suivi

Sébastien HENNICK : Nous avons réfléchi en interne sur comment illustrer au mieux l'exploitation. Certains parmi vous avaient déjà visité la plateforme de Limay, c'est notre port le plus exemplaire, le plus récent. Nous avons souhaité vous présenter une autre plateforme qui a une vie différente parce qu'elle est ouverte, plus grande, avec une exploitation plus importante. Nous avons hésité entre Gennevilliers et ici, mais ici c'est le double en surface et non pas quatre fois plus grand que le futur PSMO. Et à Bonneuil, nous avons une nouvelle expérience en cours sur l'Instance Permanente de Concertation qui permet le dialogue entre le port et le territoire. Nous prenons le « risque » de vous présenter cette plateforme qui ne ressemble en rien à ce que vous aurez à PSMO. Comme je le disais ce matin, d'un point de vue visuel les entrepôts sont plus ou moins récents, certains sont très propres mais ne répondent pas par exemple au CPAPE que nous avons défini ensemble dans les ateliers précédents.

Également, les surfaces vertes, de l'ordre de 10 % ici, seront de 15 à 20 % dans PSMO. Vous aurez aussi des routes construites directement selon les profils vus dans le Plan guide, qui ne sont pas du tout les routes contraintes visibles aujourd'hui, sur lesquelles l'insertion de pistes cyclables se fait, mais difficilement.

Nous avons pensé que vous réussiriez à vous projeter sur les problématiques d'organisation, d'exploitation, mais pas sur les problématiques visuelles. Nous répondrons bien sûr à vos questions.

Je voudrais élargir la thématique de l'exploitation à plusieurs sujets, documents, dispositifs, importants.

L'exploitation n'est pas seulement une charte d'exploitation. Nous n'allons pas définir une charte gravée dans le marbre pour un port qui sera en exploitation à horizon 2022 pour les premières parcelles et qui se construira jusqu'en 2040. En 2040, vous n'aurez que la moitié de ce port visité aujourd'hui. Nous pouvons poser les grands principes de la charte, mais l'exploitation c'est aussi beaucoup d'autres éléments.

Nous aurons un atelier P8 au printemps, puis il y aura un comité de clôture et une réunion publique de clôture. Nous déposerons les dossiers pour réaliser l'enquête publique, à l'issue de laquelle nous aurons, nous l'espérons, une Déclaration d'utilité publique (DUP). Puis, Ports de Paris se positionnera sur la poursuite et les modalités de poursuite du projet. Nous réfléchirons à un dispositif de communication et nous reviendrons bien sûr vers le territoire et vers vous pour officialiser notre position. Ce qui est intéressant, c'est après la DUP, le dispositif que j'évoquais. Il y a aussi les outils et les documents.

Dans les documents socles qui donnent des garanties sur ce qui sera réalisé, nous avons déjà travaillé ensemble le Plan guide, le CPAPE, nous voyons aujourd'hui (et nous verrons dans le P8) les grands principes d'exploitation. Nous aurons aussi une Charte des Chantiers verts : les bonnes pratiques que l'on met en place sur les chantiers réalisés sur nos plateformes, sur Gennevilliers qui est notre plateforme certifiée ISO 14001 et demain sur PSMO qui sera aussi une plateforme certifiée ISO 14001, à la fois dans la conduite du

projet et ensuite en exploitation. Vous aurez tout à l'heure un focus sur ISO 14001 et comment le port est certifié. Ces documents socles seront imposés à nos amodiataires.

Les outils sont des outils de suivi annuel, permanent, ils sont très importants en termes d'exploitation :

- La Charte d'Amélioration des Ports (CAP), que Frédérique Guilbert vous détaillera. Cette charte est signée obligatoirement, notamment par les acteurs du BTP, et les entreprises du BTP s'engagent à respecter des prescriptions, en font un audit, puis un reporting de cet audit est fait auprès de L'IPC ;
- La démarche ISO 14001 ;

Concernant les dispositifs de suivi :

- le Port continuera d'avoir une relation « permanente » avec les collectivités.
- L'instance qui vous concerne plus directement est l'IPC qui se réunit une ou deux fois dans l'année.

L'IPC permettra aux associations de s'exprimer au sein de cette instance, avec la direction du port, de faire part de souhaits. Si besoin, on peut mettre en place des observatoires avec des thématiques liées avec la RSE, donc les approches sociétales et environnementales.

- Le Port continuera bien sûr à communiquer auprès du territoire par une newsletter et le site Internet. Ces dispositifs et en particulier celui-là, vous garantissent que le Port restera à votre écoute et répondra aux problématiques, inquiétudes ou éventuels problèmes.

J'ajouterai un point très important que vous avez vu ce matin : les entreprises elles-mêmes ont deux degrés d'intervention. Le premier est lié aux contrôles qu'elles peuvent elles-mêmes avoir, aux normes et réglementations qu'elles doivent respecter. YPREMA vous l'a expliqué clairement, avec les seuils à respecter, etc. Ils ont des contrôles externes mais aussi internes. La plupart des entreprises sont dans des démarches de qualité et s'inscrivent dans ces démarches volontaires de leur côté, c'est une contrainte de plus pour elles donc normalement l'exploitation est la plus vertueuse possible. La meilleure garantie que toutes les actions sont réalisées pour favoriser l'exploitation la plus vertueuse possible, est l'ensemble du dispositif et non pas l'un ou l'autre.

FOCUS SUR L'INSTANCE PERMANENTE DE CONCERTATION DE BONNEUIL-SUR-MARNE

Eric FUCHS : L'idée d'un IPC a été lancée en 2015, après une campagne de presse pas très positive suite à l'installation du projet Eiffage. Jusque-là, la philosophie du port de Bonneuil-sur-Marne était : pour vivre heureux, vivons cachés. Cela marche tant qu'il n'y a pas une campagne de presse négative, sinon on se rend compte qu'on n'existe pas localement pour se faire connaître ; d'où cette idée. Selon les recommandations d'un bureau de conseil, nous avons mené une étude de contexte pour savoir qui serait intéressé par le fait de participer à ce genre de structure. Nous avons invité à participer les institutions, les riverains, des acteurs de l'environnement, de l'économie, tous ont exprimé leurs attentes. Seule une association qui était franchement opposée au projet Eiffage a refusé de participer. Nous nous sommes donc lancés dans ce principe, qui consiste à faire deux réunions publiques par an, le soir, et deux ateliers entre ces réunions.

Le premier thème sur lequel nous avons travaillé était : faire mieux connaître le port. C'était l'année du centenaire donc nous avons monté l'événement du centenaire avec les participants et cela a été un grand moment.

L'atelier suivant était le secteur appelé « bec de canard », plus en amont sur la Marne que là où nous nous sommes rendus en bateau ce matin. Une douzaine d'hectares doivent être aménagés. Nous avons pris leurs attentes et après ils suivront l'aménagement dans la durée.

Le troisième atelier était samedi il y a dix jours : le mail planté. Une quinzaine de personnes sont venues avec l'architecte conseil pour voir au cours d'une promenade sur le terrain ce qui peut être fait, quelles sont les attentes. On enregistre les besoins de chacun, ce n'est pas l'instance qui décide, elle s'exprime. Ensuite, on travaille avec l'architecte, avec la Direction Générale ici représentée, il faut que l'idée s'inscrive dans notre capacité de financement, nos objectifs stratégiques, notre organisation. Les critères sont nombreux.

Cet exercice enrichit notre travail. Il y a des critiques mais surtout des personnes qui vont de l'avant.

La DRIEE est invitée également. Une demande locale est d'avoir un retour sur le suivi environnemental. Nous aurons nos futurs observatoires mais la DRIEE vient une fois par an rendre compte du contrôle qu'elle fait dans le cadre des ICPE. C'est très apprécié.

La phase suivante serait que les participants hors DRIEE amènent des sujets ; le port ne doit pas être la seule force de proposition pour l'ordre du jour. Justement, un des participants va prendre la parole et j'espère qu'il le fera dans les prochaines IPC.

> INTERVENTION NATURE ET SOCIÉTÉ / IPC

Philippe DUMÉE, Association Nature et Société : Je vais parler brièvement de l'association car les personnes présentes ne la connaissent pas. Nature et Société est une association de protection de la nature et de l'environnement, affiliée à France Nature Environnement, qui œuvre essentiellement dans le domaine de l'éducation à l'environnement, mais pas seulement : nous siégeons dans des commissions du type CODERST où l'on voit passer les dossiers ICPE, notamment des dossiers concernant le port de Bonneuil-sur-Marne. Nous sommes implantés sur Créteil, nous animons la Maison de la Nature de la base régionale de loisirs. Nous sommes très intéressés par ce qui se fait sur le territoire.

Vous l'avez dit, le territoire du port de Bonneuil-sur-Marne a été très longtemps totalement fermé ; je pense que pour des associations comme la nôtre et pour d'autres, il y a eu longtemps, avant que l'instance se mette en place, une demande de dépasser les relations souvent conflictuelles qu'on a dans le milieu des associations de défense de l'environnement, et vis-à-vis des installations industrielles. Nous nous appelons Nature et Société, ce n'est pas pour rien. Souvent la fédération nationale, dans ses accroches, réconcilie l'Homme et la nature, on doit pouvoir réconcilier l'Homme et son environnement. Nous nous inscrivons dans cette démarche.

Le projet Eiffage a été le catalyseur de l'IPC. Nous faisons partie des gens qui ont manifesté contre le projet Eiffage, mais contrairement à d'autres associations de riverains, nous avons voulu dépasser cela. Quand il y a eu la proposition d'IPC nous nous y sommes totalement retrouvés parce qu'il y a l'insertion du port dans le territoire et le fait que nous pouvons, en tant qu'association, discuter avec l'ensemble des gens et des structures qui interagissent sur le port de Bonneuil-sur-Marne. L'IPC nous permet d'arriver à des chemins qui se croisent avec des structures aussi différentes que des associations d'industriels sur le port de Bonneuil-sur-Marne, que des associations qui pratiquent le sport nautique, par exemple, ou des associations de riverains avec qui on pourra se retrouver parfois sur des combats, ou pas, en faveur de l'environnement.

Avoir deux réunions par an n'est pas suffisant, c'est pourquoi nous nous investissons aussi dans les ateliers et nous essayons d'être force de proposition. Les propositions ne sont pas forcément retenues, ce n'est pas grave, nous persévérons, nous revenons régulièrement à la charge sur des projets qui nous tiennent particulièrement à cœur.

Vous avez cité le projet du « bec de canard », c'est pour nous un projet essentiel pour l'intégration du port dans le territoire, essentiel en termes de préservation de la biodiversité et de la trame verte et bleue. Nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour que ce projet voie le jour et soit respectueux de l'environnement. Mais, sur certains sujets nous pouvons avoir des conflits avec le Port, notamment liés aux conflits d'usage. Le port est dans un site extrêmement urbanisé donc il peut y avoir une grosse problématique en termes de pollution atmosphérique et de transport. Nous sommes très vigilants mais nous portons notre point de vue en cherchant à échanger et à convaincre, plutôt qu'à protester.

L'IPC est pour nous une nouvelle démarche ; elle n'est pas toujours parfaitement comprise par nos adhérents au départ : pourquoi s'associer avec des entreprises comme Veolia qui est le diable pour les associations de protection de l'environnement ? Si l'on arrive à ce que Veolia s'intègre parfaitement dans le port de Bonneuil-sur-Marne dans le cadre de la transition écologique, pour nous ce sera un gain, si on n'y arrive pas il y aura des actions pouvant être d'ordre juridique, par exemple, mais avant il faut essayer la concertation.

>> Réunion de l'après midi : temps d'échange N°1

Martine LEBARD, Présidente de Conflans Cadre de Vie et Environnement : Êtes-vous une association locale ou plus ?

Philippe DUMÉE : Nature et Société est une association plus que locale : non pas régionale, mais interdépartementale. Au titre purement légal, nous sommes juste agréés sur le département du Val-de-Marne mais nos actions sont sur l'Est et le Sud-est de la région parisienne.

Victor BLOT, Fondateur du COPRA 184 : Je prends connaissance avec intérêt de l'Association Nature et Société qui appartient à la fédération FNE. Je représente le COPRA qui en fait partie aussi. C'est un collectif agréé qui peut présenter dans les ministères, notamment, un certain nombre de revendications, alors que les associations locales ne peuvent pas le faire. Il est donc important d'adhérer à une fédération de ce genre.

Je constate depuis pas mal de temps que tout pouvoir conduit souvent à des abus de pouvoir. En démocratie, pour arriver à un équilibre et un compromis, il faut nécessairement des contrepouvoirs et une association de votre genre, travaillant en étroite collaboration et en intelligence avec des structures comme Ports de Paris, ne peut conduire qu'à une satisfaction, cela ne peut pas conduire forcément à des conflits. Dans la concertation à laquelle nous participons, une co-construction fait qu'à terme ce sera, je l'espère, bien.

Je ne vous cache pas que la promenade que nous avons faite fait un peu peur. On est au confluent de la Seine et de l'Oise, adossé au Vexin français, face à la forêt de Saint-Germain ; un site industriel du style de Bonneuil, pour les visions, est catastrophique. Puisque vous le dites, on vous fait confiance, cela se passe bien, vous répondez à nos questions, vous ne nous caricaturez pas, vous nous respectez, on vous fait confiance mais il ne faudra pas « vous louper ». Vous avez affaire pour le moment à des associations, donc des volontaires, bénévoles, qui s'investissent, passent beaucoup de temps, avec une position de leader dans leur domaine, mais si ce n'est pas bien réalisé et si la concertation n'est pas bonne, vous pouvez voir se monter un collectif avec une mobilisation des populations, une organisation et un conflit. Nous le voyons avec l'A104, cela dure depuis 26 ans et nous ne lâcherons pas, trois ministres l'ont fait annuler, etc.

Je regarde ce que vous faites avec satisfaction, étonnement, c'est la bonne voie, c'est exemplaire, mais respectez bien vos engagements. Dans notre région, une défiance s'est installée. Construire une usine de traitement des ordures face à la cité médiévale de Conflans-Sainte-Honorine, est inacceptable, agrandir la station d'épuration d'Achères est inacceptable, faire une autoroute au milieu de zones très urbanisées est inacceptable, cela ne conduit qu'à des conflits interminables.

Nous menons ces combats non pas par plaisir mais parce que nous aimons notre territoire, parce que nous avons la conviction, parce que nous sommes passionnés et déterminés, comme vous l'êtes professionnellement. Nous avons les mêmes convictions que vous. La réussite de cette concertation qui s'achèvera en 2018 servira, je l'espère, d'exemple dans de nombreux domaines, notamment à la CNDP dont le président a encore un grand travail à faire, il fait de belles déclarations mais n'agit pas.

Eric FUCHS : Je pense que Sébastien Hennick a déjà répondu. L'exercice est très contraint ici, le port a 100 ans, on est au milieu de la ville et on a toutes les raisons de faire mieux du côté d'Achères avec un port à créer, avec beaucoup plus de place. Pour vous rassurer, le port de Bonneuil-sur-Marne qui peut-être ne vous satisfait pas, participe beaucoup financièrement à la création du futur port d'Achères.

Victor BLOT : Je vous ai entendu parler du port de Limay, je l'ai visité, vous le dites végétalisé, cela me fait sourire car quand il y a un rond-point avec quelques fleurs et trois arbres et un buisson, ce n'est pas végétalisé. C'est vrai qu'il y a de l'espace, c'est très étendu, on voit plus clair qu'à Bonneuil-sur-Marne.

Pascal BEAUMARD : Je l'ai visité aussi, il est un peu plus végétalisé que sur les ronds-points !

Victor BLOT : Pour notre port, les gens qui ont acheté sur les hauteurs de Conflans-Sainte-Honorine, de Maurecourt, d'Andrésy, etc., ont fait un choix de vision, et payé beaucoup plus cher qu'ailleurs. Sur la colline de l'Hautil c'est le point culminant de l'Île-de-France, avec une vision magnifique, l'endroit devrait être classé. Il y a une sacrée émotion, soyez très prudents.

Lors de la promenade, nous avons vu des bâtiments très bien alignés, avec des couleurs qui conviennent, etc., mais d'autres ne sont pas beaux, faites très attention à cela. Après, il y a le fonctionnement, mais c'est pareil, à travers des instances de participation, d'échange, de partage, pour arriver au compromis nécessaire dans toute société, ce port fonctionnera convenablement, avant que vous passiez à la deuxième tranche mais elle sera difficile.

Jean-Claude PARISOT, Administrateur FNE IDF : Je salue mon collègue de FNE. La différence avec ce que vous avez vécu est que vous êtes partis sur une situation conflictuelle avec rien du tout, pour PSMO la concertation a été au cœur du projet, avec un garant de la concertation et le maître d'ouvrage qui a voulu que les habitants et les associations participent dès le départ. Je pense qu'on est parti sur de bonnes bases et qu'on fera mieux que Bonneuil-sur-Marne, avec moins de problèmes avec les riverains. Nous l'espérons mais nous serons vigilants.

>> Réunion de l'après-midi : ISO 14001 et charte d'amélioration des ports

ISO 14001

Frédérique GUILBERT, Responsable Département RSE, HAROPA- Ports de Paris : Le projet PSMO est certifié ISO 14001 pour sa création (conception et travaux), nous visons cette certification aussi pour son exploitation. Nous avons l'expérience d'un port certifié puisque notre port le plus important à Gennevilliers est certifié ISO 14001.

ISO 14001 est une norme internationale reposant sur un processus d'amélioration continue de la performance environnementale. Il faut mettre en place une organisation qui permette d'identifier les « parties intéressées » ainsi que leurs attentes, de connaître les impacts environnementaux et faire en sorte de les réduire, s'assurer du respect de la réglementation et être en mesure d'améliorer en continu les pratiques.

Concrètement, nous connaissons les impacts environnementaux du port, les plus importants sont identifiés, nous mettons en place des actions pour les réduire. Nous nous

assurons en permanence du respect de la réglementation. Il y a une veille permanente aussi sur son évolution. Si une non-conformité est détectée, une action doit être mise en place pour se mettre en conformité. Nous nous assurons du respect des engagements pris, par exemple la Charte d'Amélioration des Ports que j'évoquerai ensuite. Nous devons mettre en place une amélioration continue de la performance : dans le cadre de notre politique RSE on se fixe des objectifs et des engagements, on met en place un plan d'actions pour atteindre ces objectifs, suivi d'une surveillance pour vérifier que les actions répondent aux objectifs. Nous surveillons aussi des indicateurs comme l'évolution de la biodiversité, la gestion des déchets, l'évolution de la qualité de l'eau et de l'air.

Etre certifié ISO 14001, c'est aussi avoir identifié les situations d'urgence. Sur un port, un incendie, un déversement accidentel, des inondations, peuvent avoir des conséquences sur l'environnement. Face à ces situations d'urgence, des procédures sont mises en place et permettent de réagir au mieux. Nous réalisons des tests périodiques de ces situations pour vérifier l'efficacité des procédures et éventuellement les réajuster.

Nous veillons à la formation et la sensibilisation de l'ensemble de notre personnel et de nos prestataires. Les chantiers sont maîtrisés et surveillés, nous mettons des clauses environnementales dans nos marchés et nous surveillons sur le terrain que nos prestataires les respectent bien, notamment par le biais de la Charte des Chantiers verts qui est mise en place à Gennevilliers et qu'on pourra déployer.

Un port certifié est aussi à l'écoute de ses parties prenantes. Nous identifions ces attentes, nous enregistrons toutes les demandes et plaintes des parties intéressées et cherchons à apporter une réponse à chacune d'entre elles.

Nous menons des audits internes et externes : à peu près tous les six mois, un audit sur le site de Gennevilliers permet de s'assurer qu'on respecte bien la norme et nos engagements, et qu'on est bien dans un processus d'amélioration continue.

En synthèse, la certification ISO 14001 est un outil de maîtrise et de réduction des impacts, un moyen de contrôle et de suivi qu'on peut partager, par exemple lors d'une instance de concertation, avec un retour sur ce qui a été mis en place et les progrès constatés.

CHARTRE D'AMELIORATION DES PORTS (CAP)

La CAP est une démarche partenariale qui regroupe Ports de Paris, la Ville de Paris, les acteurs du BTP et de la filière des produits valorisables en Ile-de-France. En 2017, ces partenaires ont souhaité regrouper les démarches de progrès dans la CAP. Cet outil a pour objectif d'améliorer l'acceptabilité des ports en réduisant les impacts.

Cette charte est née il y a 17 ans, elle s'appelait « Charte Sable en Seine » et avait été mise en place entre Ports de Paris et les acteurs du BTP. Elle s'est étendue progressivement. En 2008, une vraie démarche de progrès a été mise en place avec la Charte Sable en Seine 2, signée par les entreprises du BTP implantées sur le port. En 2015, on a initié une démarche similaire avec la filière des produits valorisables. En 2016, la Ville de Paris a rejoint les signataires de la charte, elle s'applique maintenant aux canaux de Paris.

En 2017, nous avons mis en place cette Charte d'Amélioration des Ports qui concerne 28 entreprises du BTP signataires, ce qui représente 72 installations industrielles et 34 ports engagés dans la démarche. Dès la semaine prochaine, une dizaine d'entreprises

supplémentaires devraient nous rejoindre puisque nous lancerons officiellement la CAP et elle sera signée par les fédérations des produits valorisables et des entreprises volontaires du secteur des produits valorisables.

La CAP se décline en deux démarches distinctes :

- Une démarche pour les activités portuaires à caractère industriel qui repose sur un principe d'engagement, d'audit, de progression, de communication. Elle engage le port à annexer la CAP à chaque nouvelle convention d'amodiation concernant le secteur du BTP et des produits valorisables - pour PSMO, le respect de la Charte sera une obligation contractuelle.

L'animation et la gestion de la Charte se font au travers d'un Comité de pilotage commun à l'ensemble des démarches industrielles, qui fixe par exemple des thèmes d'actions prioritaires comme la lutte contre les envols de poussières, la gestion du risque inondation (thème retenu en 2017).

- Une démarche pour les activités portuaires à caractère d'animation et de loisirs qui est plus locale. Sur les ports qui le nécessitent, on met en place une Charte locale des usages qui est concertée avec les parties prenantes et qui vise à permettre un usage partagé dans de bonnes conditions pour tous, comme le respect de la tranquillité des riverains, notamment dans les ports ayant une activité nocturne importante.

Dans ce cas, l'animation et la gestion de la charte se fait localement, au sein d'un Conseil spécifique qui réunit toutes les parties prenantes.

J'en reviens aux activités industrielles qui nous intéressent davantage aujourd'hui. La démarche de progrès repose sur quatre piliers :

- L'engagement : chaque entreprise s'engage en signant la charte à financer les audits et à mettre en place un plan d'action pour s'améliorer.
- La mesure : un audit est réalisé chaque année sur chaque activité industrielle et chaque installation portuaire gérée par Ports de Paris.
- La progression : un plan d'actions doit être mis en place en prenant en compte notamment les points faibles révélés lors de l'audit.
- La communication : on informe sur les résultats obtenus, notamment dans le cadre des Instances Permanentes de Concertation.

Pour mener l'audit, qui est au cœur de la démarche, on a établi 11 grilles d'audits. Ces grilles d'évaluation comportent 80 à 100 critères et ont une trame commune, puis des spécificités liées à chaque activité qu'on peut rencontrer sur les ports.

Les critères sont répartis selon cinq thèmes liés à l'acceptabilité de l'installation :

- L'intégration urbaine et architecturale.
- La propreté et l'entretien.
- La conformité réglementaire.
- La prévention et le traitement des pollutions et des nuisances.
- La communication et la concertation.

Ces grilles sont enrichies régulièrement. Par exemple, en 2013, on a ajouté des critères sur l'énergie, les déplacements et la biodiversité.

Concernant la méthodologie d'audit, chaque critère est évalué avec une note comprise entre 1 et 4, une note 1 correspond à une situation inacceptable avec la nécessité d'une action correctrice dans un délai d'un an (pour les situations qui nous paraissent les plus dégradées).

Vous voyez ici un exemple de grille pour le recyclage des matériaux de BTP :

- 30 critères portent sur l'impact visuel des bâtiments, des stockages (stockage de déchets par exemple), la signalétique, l'éclairage, l'aménagement paysager, l'accueil du public, la circulation sur le site.
- 11 critères portent sur la propreté et l'entretien des bâtiments et zones extérieures.
- 11 critères portent sur la conformité réglementaire des installations, notamment vis-à-vis des ICPE ou du permis de construire, les procédures de contrôle d'accès et les mesures de sécurité sur le site.
- 36 critères portent sur la prévention et le traitement des pollutions et des nuisances : la gestion des déchets, la gestion de l'eau, la qualité de l'air, les émissions atmosphériques, la gestion des procédures d'urgence.
- 7 critères portent sur la communication : l'installation est-elle ouverte vis-à-vis de l'extérieur (par exemple, des portes ouvertes sont-elles organisées ?), prend-elle bien en compte les plaintes, y répond-elle ? Etc.

Après quelques années de fonctionnement, on observe de réelles améliorations de nos résultats. Entre 2009 et 2016, on a augmenté de 8 % les notes obtenues sur les sites. Le nombre de sites audités a augmenté, il est passé de 73 en 2009 à 106 sites audités en 2016.

Les plans d'actions qui sont menés sont basés sur les points faibles relevés par l'auditeur l'année précédente, mais il y a aussi des actions sur les thèmes d'actions prioritaires que j'ai cités tout à l'heure : lutte contre les envols de poussières avec des filets ou des arrosages automatiques, bonnes pratiques de gestion des déchets, de signalisation, la couverture des déchets.

La CAP permet réellement d'améliorer les choses sur les sites existants.

Sur un site comme PSMO où il y aura des entreprises nouvelles, le niveau de performance attendu dès le démarrage sera plus élevé mais on souhaite qu'avec cette CAP le niveau soit au moins maintenu dans le temps car le risque est une dégradation au fil du temps. La CAP garantit le maintien d'un bon niveau de qualité.

> INTERVENTION ECOCERT / CAP

Grégoire LAINÉ, Chargé de mission Développement durable, ECOCERT Environnement : Bonjour à tous. ECOCERT Environnement est la filiale de l'organisme de certification ECOCERT qui est le leader mondial de la certification biologique sur la partie agroalimentaire et cosmétique. Nous sommes engagés dans l'environnement qui est le secteur historique de notre activité. Nous compensons 100 % de nos émissions carbonées vis-à-vis de nos prestations réalisées en France et dans le monde. Nous avons bien sûr une politique RSE, Développement durable. Notre siège est à côté de Toulouse à l'Isle-Jourdain (il y a un ancrage local là où l'entreprise a été créée il y a 20 ans) et nous avons un bureau à Paris.

Nous intervenons dans 130 pays, sur nos 1 000 salariés 450 environ sont en France.

Nous sommes mandatés par les services de Ports de Paris pour réaliser les audits portuaires. Nous avons réalisé 106 audits en 2017. Nous sommes trois auditeurs qui connaissons l'ensemble des ports du territoire.

Notre objectif est de nous assurer du maintien du niveau existant et de proposer des pistes d'amélioration. Les différents critères nous permettent de vérifier comment les entreprises prennent en compte les attentes des parties prenantes et comment elles y répondent, d'améliorer et maintenir le niveau d'exigence par rapport au cahier des charges, sur l'intégration paysagère, la propreté du site lors de l'exploitation, la sécurité des salariés et des usagers passant sur le site ou à proximité, et la prévention des pollutions.

Nous nous basons sur la norme ISO 14001 qui est une norme de système de management de l'amélioration continue de l'environnement, avec un processus d'amélioration. Les critères qui sont évalués permettent de donner une note globale du site. L'objectif pour le site est bien sûr d'avoir une note qui s'améliore au fil des années.

Nous avons relevé des bonnes pratiques au fur et à mesure des audits, je vais vous les présenter par thématique :

- La gestion de la pollution accidentelle : Ports de Paris a édité un répertoire des bonnes pratiques qui est à la disposition des sites, cela permet d'avoir un benchmark des bonnes pratiques. Chaque entreprise va chercher des solutions et des alternatives à leurs problématiques. Par exemple, l'expérimentation de produits permettant de gérer plus facilement les pollutions accidentelles ; par exemple une enzyme mangeant les hydrocarbures, un système absorbant-nettoyant pour les déversements accidentels.
- L'intégration architecturale :
 - L'exemple du port d'Alfortville qui a été récemment rénové, où il y a la coactivité d'une zone culturelle et de loisirs et d'une zone d'activité avec des choix de matériaux mettant en valeur l'activité industrielle et qui sont plutôt agréables à voir tous les jours ;
 - L'exemple des ports de Gennevilliers et de Bonneuil : dans le cas de Gennevilliers, un arboretum sur une partie de la voirie met en avant l'aspect biodiversité et permet aux usagers du port de s'y promener ; dans le cas de Bonneuil, des communications sur les sites que vous avez visités aujourd'hui.

- Les zones d'interface entre la ville et le port : des zones de mise en avant des mobilités alternatives, par exemple sur les ports de Bonneuil et de Limay, avec des pistes cyclables et la possibilité de garer son vélo pour les usagers.
- La sécurité, l'entretien et le partage du bord à quai : notamment, dans les sites en plein cœur de Paris (Pantin) une installation permet aux usagers du port de passer en toute sécurité lors des chargements et déchargements de matériaux ; à Ivry-sur-Seine, des installations et procédures sécurisent le bord de Seine pour prévenir les chutes dans l'eau.
- La prévention des poussières : à Conflans-Sainte-Honorine, un lave-roues évite que les camions passant sur le site aient des traces en sortie, pour empêcher la pollution des voiries ; à Paris (port de Tolbiac, Cemex Granulats) un brumisateur empêche les poussières de s'envoler lors des déversements de matériaux, et à Gennevilliers les stocks d'enrobés sont couverts pour éviter l'envol des poussières lors des chargements et déchargements.
- La communication et la participation à la vie locale : au port de Choisy-le-Roi, dans une zone à usage partagé la ville a organisé un événement à l'attention des particuliers, en bénéficiant d'un espace sur le site. Les photos ont été prises lors de l'audit.

Enfin, une photo pour une campagne de communication à destination des Jeux Olympiques de 2024 a été prise sur un site industriel à Aubervilliers pour mettre en avant le site et le Handisport. Il y a également une campagne sur les canaux de Paris de mise en valeur du street art.

>> Réunion de l'après midi : temps d'échange N°2

Pascal BEAUMARD : Pour repréciser, M. Lainé, sur la procédure de certification de la Charte d'Amélioration des Ports, si vous constatez que les engagements ne sont pas tenus, que se passe-t-il ?

Grégoire LAINÉ : Lorsque la note 1 (inacceptable) est attribuée, un plan d'actions doit être mené au bout d'un an. Nos rapports sont émis aux services des ports, nous sommes en relation avec eux. Nous vérifions tous les ans que les actions sont menées. Si ce n'est pas le cas, les services des ports prennent la suite.

Frédérique GUILBERT : La charte devient un document contractuel, si l'on ne respecte pas la charte on ne respecte pas sa convention donc un rappel à l'ordre est fait par un courrier, puis éventuellement on passe aux étapes supérieures, avec des pénalités, etc.

Un intervenant : Une fermeture de l'entreprise est-elle possible ?

Frédérique GUILBERT : Théoriquement, mais je ne crois pas que cela soit arrivé.

Grégoire LAINÉ : Nous constatons que les entreprises sont dans une démarche d'amélioration continue et qu'elles écoutent nos préconisations.

Mariusz WIECEK, Directeur de l'Agence Seine Aval Ports de Paris. : La base est le volontariat, donc les entreprises et le port ont tous envie de faire mieux et de suivre les préconisations, nous n'avons jamais vu une entreprise refuser, mais en théorie on peut arrêter la convention puisque la charte est devenue contractuelle. Une négligence peut arriver mais ensuite des actions permettent une amélioration.

Frédérique GUILBERT : Nous avons peu de notes 1, et elles ont beaucoup diminué au fil des années. Une note 1 une année ne se retrouve pas l'année suivante. On a réduit de 90 % les notes 1 entre 2009 et aujourd'hui.

Grégoire LAINÉ : Ce ne sont pas les mêmes exigences : Une note 1 qui arrive sera sur une autre exigence que l'année précédente.

Mariusz WIECEK : Ici, la charte a été mise en place avec les entreprises qui étaient déjà présentes, qui avaient déjà une activité, donc il y avait plusieurs points à améliorer, à Achères on part de zéro donc normalement sur de bonnes bases.

Bernard JOUEO, École des Métiers : Dans la charte, je n'ai rien vu au sujet de la pollution lumineuse. Est-il prévu d'intégrer ce problème qui a des conséquences sur la biodiversité, pour les astronautes, etc. ? Un gaspillage énergétique très abondant existe par l'éclairage du ciel avec des conséquences aussi sur la biodiversité, le sommeil, et le coût énergétique est énorme. Il y a également le réchauffement climatique car l'éclairage du ciel réchauffe énormément l'atmosphère.

Grégoire LAINÉ : Nous répondrons en deux temps. Dans les exigences, on a rajouté en 2013 la partie énergie, le suivi de la consommation énergétique des sites. En cas d'affichage publicitaire, on vérifie s'il est maintenu allumé ou pas, le type de luminaire installé. Les sites sont souvent audités sur la norme ISO 14001 et le suivi environnemental prend déjà cela en considération.

Frédérique GUILBERT : Dans le cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales les dispositions sont très claires concernant l'éclairage de nuit et la prise en compte de la biodiversité, de la pollution lumineuse, etc. Ces sujets sont traités largement dans le CPAPE.

Michel PRÈS, Conseiller municipal à Andrésy, Andrésy Énergies Renouvelées : Puisqu'on peut poser les bases de départ de PSMO, en matière de réglementation thermique peut-on envisager de partir sur des bases hautes et non pas sur une RT 2012, plutôt une RT 2020 puisque cela s'applique en fonction des bâtiments ? Sachant que le port se développera sur 25 ans, ce serait la moindre des choses.

Frédérique GUILBERT : Sur l'énergie aussi, des objectifs très clairs sont fixés dans le CPAPE, notamment en termes de performance énergétique. Je pense que la RT 2020 s'appliquera lorsqu'on construira sur PSMO.

Alain DECLERCK, Rédacteur à La vie batelière : On n'a pas encore parlé des crues centennales, on connaît les ravages qu'elles produisent et on sait qu'elles sont très difficiles à maîtriser. On a parlé de la pollution maîtrisée dans les entreprises mais en cas de crue l'eau peut entraîner des pollutions de toutes les entreprises et c'est quasiment insurmontable. Dans le cas des installations futures, des mises hors d'eau suffisamment hautes sont-elles prévues ? On reparle de la crue de 1910.

Pascale BLATNIK, Directrice adjointe du projet PSMO : Au niveau de PSMO et des structures en bord de darse, des îlots sont hors PHEC (plus hautes eaux connues). En revanche, le terrassement est un peu plus bas : à 1 m en dessous de ce PHEC. Pour l'ensemble des ports il y a des cotes d'alerte, on dit aux entreprises de mettre à l'abri, dans les zones au-dessus du PHEC, ce qui est vulnérable en termes d'environnement ou de préciosité.

Grégoire LAINÉ : Pour compléter, il y a à la fois des plans de prévention pour la crue dans les entreprises et au port. Les entreprises ont des obligations pour faire face à ce risque (arrêté ICPE) et nous avons aussi un plan d'organisation. Pour que les deux plans coïncident nous faisons des réunions. Nous déclenchons l'alerte si la cote de vigilance est atteinte et un message est délivré à toutes les entreprises pour qu'elles organisent leurs stocks, vident leurs principaux polluants, et nous contrôlons que tout est bien fait à l'intérieur du port. On se met en mode de crise, on patrouille sur l'ensemble du site pour s'assurer que les personnes et le patrimoine seront en sécurité quand la crue arrivera.

Alain DECLERCK : Qu'en est-il du chiffre d'affaires pendant l'inondation ?

Grégoire LAINÉ : Il est mis entre parenthèses. En 2016, pendant deux semaines, les entreprises ont eu deux semaines de perte d'activité.

Pascale BLATNIK : Il s'agit de quelques jours par centaine d'années où le « PHEC moins 1 m » est atteint. Le port sera majoritairement en activité.

Fabienne VAESKEN, Guide à Conflans-Sainte-Honorine : Les choses évoluent.

Pascale BLATNIK : Oui, c'est à périmètre constant, sur la base de la crue centennale 1910 telle qu'on la connaît. Cela peut changer.

Fabienne VAESKEN : Puisqu'on informe en cas d'urgence les entreprises de la nécessité de mettre en sécurité ce qui est dangereux, ne peut-on pas prévoir dans la charte que tout ce qui est dangereux soit mis en hauteur ? L'impossibilité de communiquer est un risque en cas de crue.

Grégoire LAINÉ : Normalement, dans l'arrêté ICPE, toutes les installations électriques, les transformateurs et les équipements dangereux et sensibles, doivent être hors crue, au-dessus des PHEC. L'alerte vise plutôt à ce qu'on s'organise pour l'activité au quotidien, par exemple pour vider les cuves de déchets polluants, les bennes à ordures... Sur tous les sites en zone inondable, les transformateurs publics et privés sont surélevés sur des plateformes, au-dessus des PHEC. Vous pouvez le constater sur les quais bas à Paris.

Fabienne VAESKEN : S'il faut mettre dans l'urgence les produits dangereux en hauteur, si une entreprise doit faire appel à une société spécialisée, cette dernière peut être prise d'assaut.

Grégoire LAINÉ : Les entreprises ont des obligations, mais tout mettre en hauteur peut créer d'autres problèmes de sécurité. Nous vérifions que les procédures d'inondation sont prises en compte, nous challengeons les entreprises sur ces sujets : font-elles des tests ? Cela répond-il à la réalité du terrain ?

Frédérique GUILBERT : L'absence de procédure risque inondation vaut une note 1, les ports sont inondables, c'est un thème important de la CAP. En 2017, suite à la crue de 2016 on a décidé que la gestion du risque crue serait une priorité, suite aux retours d'expérience de 2016. Nous avons fait une journée de partage d'expériences avec nos amodiataires, dans le cadre de cette charte, cette année.

Jean-Claude RIOU : Pourrons-nous avoir communication de la norme ISO 14001 avant que nous ayons à en discuter ?

Frédérique GUILBERT : C'est une norme AFNOR internationale, assez indigeste. Vous

pouvez l'acheter, nous n'avons pas le droit de la communiquer puisqu'elle est payante.

Pascal BEAUMARD : Cela ne vous suffit peut-être pas mais Mme Guilbert vous en a donné la quintessence. Sur le site de l'AFNOR vous aurez un peu plus que ce qu'on vous a présenté mais vous n'aurez pas la norme dans son exhaustivité car elle s'achète.

Martine LEBARD : Concernant PSMO, il a bien été dit que ce serait principalement des entreprises de BTP, je voudrais m'assurer qu'il n'y aura pas de produits dangereux.

Kris DANARADJOU : Il y a toujours des produits dangereux, quand on fait de la peinture, etc.

Martine LEBARD : Mais concernant l'activité principale des entreprises ?

Kris DANARADJOU : Il n'est pas prévu d'entreprises SEVESO sur le port. Mais, je ne connais pas l'évolution des activités dans les 20 ans à venir. C'est principalement de l'activité liée au BTP qui doit s'installer sur le port, si d'autres activités nous sollicitent nous reviendrons vers vous pour discuter ensemble des modalités d'installation.

Martine LEBARD : Si une péniche perd du fioul dans la darse, un système est-il prévu pour que cela ne parte pas dans la Seine ?

Kris DANARADJOU : Dans la plupart des plateformes équipées de darses on réfléchit aux barrages flottants qui empêchent la sortie de pollution vers la Seine.

Martine LEBARD : Nous en avons parlé mais cela avait l'air de poser des difficultés.

Kris DANARADJOU : Il faut réfléchir parce que nous sommes en phase projet. Il y a très peu de risque qu'une pollution sorte d'une darse vers la Seine, c'est plutôt l'inverse qui peut se produire, mais l'idée est de canaliser la pollution, sans forcément fermer l'entrée de darse mais en posant un barrage qui cloisonne la pollution. Les dispositifs sont prévus. Nous avons vu ce matin des systèmes installés à Bonneuil, des systèmes semblables sont installés à Gennevilliers. A Limay, la darse est bien trop large donc un barrage flottant permet de cantonner la pollution dans une surface réduite. A Achères, les deux systèmes seront probablement possibles.

Martine LEBARD : Concernant l'aspect paysager, nous avons vu peu d'arbres et de haies ici, qu'est-il prévu à Achères ?

Kris DANARADJOU : Il est prévu que 15 hectares soient plantés (15 % de la surface), c'est énorme. Ce sera réalisé.

Véronique GRAVAT, Andrésy : Est-ce VNF ou le Port qui nettoie les déchets flottants sur l'eau ?

Kris DANARADJOU : C'est le gestionnaire, donc dans la zone VNF c'est VNF, dans la zone du Port c'est le Port. Normalement, c'est le Port qui s'occupe des darses et sur le fleuve, c'est VNF, sauf dans les ports urbains.

Marc-Noël VANDAMME : On constate quand on met en place un indicateur de performance, de qualité, etc., qu'on finit toujours par l'atteindre. Toute la difficulté est de faire évoluer le système d'évaluation de manière continue. Quels processus permettent de faire évoluer le système de notation ?

Frédérique GUILBERT : La grille d'audit de la CAP a évolué depuis sa mise en place en 2009, notamment en 2013 on a rajouté un certain nombre de critères sur l'énergie, la biodiversité, les déplacements. Un groupe de travail s'est réuni, alimenté notamment par ECOCERT et les retours d'audits. Il y a eu des propositions de thématiques à intégrer, des discussions avec entre autres les industriels, pour savoir quels critères définir et comment. Cela a été validé par le Comité de pilotage de notre charte.

Marc-Noël VANDAMME : Je suppose que c'est permanent.

Frédérique GUILBERT : Ce Comité de pilotage se réunit tous les six mois, en fin d'année pour faire le bilan des audits de l'année, pour choisir un thème d'action prioritaire pour l'année suivante. En juin, il se réunit pour faire le point sur les plans d'action. Lors de la restitution des audits, si des modifications de grilles sont proposées elles peuvent être examinées lors de ce Comité de pilotage.

Pascal BEAUMARD : Derrière la question de M. Vandamme il y a aussi le fait de rehausser sans cesse les critères d'exigence.

Frédérique GUILBERT : Les évolutions sont effectivement soit de nouveaux critères, soit des critères plus exigeants pour aller plus loin.

Lionel FAVIER : Nous avons pu voir ce matin une piste cyclable départementale qui s'interrompt. Y aura-t-il une incitation à une politique d'ensemble du réseau cyclable ? Il y a l'arboretum à Gennevilliers, plus loin une piste cyclable départementale, plus loin une piste cyclable communale... C'est un plan d'ensemble qui pourra développer l'utilisation du vélo, en prenant en compte le stationnement sécurisé des vélos. Il me semble qu'il n'y a pas d'espace de vie au port de Bonneuil, c'est prévu pour PSMO, au port de Gennevilliers l'espace de vie est plutôt bien conçu et agréable. Si l'on fait une charte de prescription architecturale y a-t-il une différenciation entre celle qui concerne les hangars (nous avons vu un très bel alignement coloré le long d'un quai) et celle qui concerne les bâtiments industriels proprement dits comme au port de Pantin, sur une centrale à ciment ? C'est réussi aussi. Les centres de vie doivent aussi avoir leur personnalité propre, intégrée. La prescription architecturale peut-elle rassembler cet éventail d'activité pour avoir une harmonie mais dans la diversité ?

Philippe DUMÉE : Je voudrais appuyer ce que vient de dire M. Favier. A Bonneuil, il y a une voie départementale, pas très loin une voirie nationale qui est en extension, avec la RN406. Dans le cadre du développement d'un port, il faut arriver à faire travailler tous les acteurs ensemble. Je pratique le vélo, j'habite à Saint-Maur-des-Fossés, de l'autre côté du pont ; quand on traverse le port de Bonneuil, on constate que le Port n'a pas la main sur la voirie départementale, c'est très dommage. Il y a là un gros effort à faire porter. Dans le cadre de PSMO, je ne sais pas ce qu'il en est, si des voiries sont communales, départementales, privées, du port, mais c'est très important d'avoir cette vision d'ensemble, d'autant plus que les mobilités douces se développent de plus en plus, cela ne concerne pas seulement les usagers du port, également tous ceux qui le traversent. J'insiste sur le terme « usagers ». Pendant des années, les usagers du port étaient considérés par Ports de Paris comme étant les entreprises sur le port, aujourd'hui ce sont également les riverains, tous ceux qui s'approprient le port, les pêcheurs sur les berges, les sportifs qui font du kayak, des gens qui se promènent car les sites industriels suscitent de plus en plus l'intérêt des citoyens. C'est très important que les déplacements soient conçus en amont, avec une réflexion commune avec les autres collectivités.

Pascale BLATNIK : PSMO n'est pas tout à fait comme le port de Bonneuil-sur-Marne qui est entre Saint-Maur-des-Fossés et Bonneuil, on est entre la ville et le fleuve donc c'est amener la ville vers le fleuve à travers l'espace que nous ouvrons au public. Nous sommes partis des projets de cheminements cyclables du Conseil départemental et nous nous sommes mis en relation avec la Communauté urbaine qui réfléchit à son Plan Vélo. Pour PSMO, toutes les voiries primaires et secondaires sont équipées d'aménagements cyclables (piste ou bande cyclable), c'est maillé avec le territoire, y compris avec le futur parc à l'Ouest du projet. On a eu la vision d'ensemble dès le départ.

Pour répondre à M. Favier, au niveau du CPAPE, on a demandé à tous les amodiataires de prévoir des stationnements pour les vélos et, à proximité des centres de vie, dans les zones publiques, il y aura aussi du stationnement pour les vélos.

PSMO est pensé comme un port ouvert au public que les usagers en mobilité douce peuvent traverser, et où ils peuvent s'arrêter.

Eric FUCHS : Nous n'avons pas eu le temps de vous faire visiter le restaurant d'entreprise, en zone de vie, sur les bords de Marne. Je vous invite à revenir dans deux ans, au printemps ou en été, pour visiter le « bec de canard », le restaurant le cheminement au bord de la Marne, vous aurez une autre image car le temps aujourd'hui n'est pas gai. La zone de vie a beaucoup d'importance, c'est ce qui fait le lien avec la ville et le fleuve. Sur le port de Gennevilliers, le restaurant du débarcadère est réussi, dans le prolongement d'une grande darse. Amener les gens à avoir la vue qui porte assez loin sur un port est intéressant, c'est un élément important d'un port. On l'a refait ici sur les bords de Marne mais il aurait fallu le faire près du pont, nous ne pourrions le faire que dans 20 ans.

Un intervenant : Nous sommes à la Maison du Port, pouvez-vous nous rappeler quelles seront les associations présentes ?

Eric FUCHS : Nous avons pour l'instant deux bureaux loués par Cap Bonneuil, le groupement représentant les intérêts économiques des clients du port, et trois bureaux disponibles, je ne sais pas qui viendra mais toutes sortes d'associations peuvent être intéressées, entre autres une association d'ornithologues, Bonneuil en Mémoires, une société qui suit l'histoire du site et a été très active pour le centenaire du port. Nous voulons développer une conciergerie, cela s'adresse aux habitants, pas seulement aux clients du port. C'est ouvert à tous les membres de l'Instance Permanente de Concertation. Il faut être laïc, apolitique, avoir un lien avec le port. Marc va compléter.

Marc THUILLIER, Chef du service administratif et financier du Port de Bonneuil : Cette salle peut être occupée par les membres de l'IPC, d'associations sportives, culturelles, historiques, environnementales, notamment, gratuitement et en respectant ces conditions : non religieux, apolitique, chercher à satisfaire un intérêt général et être en lien avec les activités du port. À partir de janvier nous ferons un premier Comité de pilotage pour travailler sur la rédaction d'un règlement d'exploitation pour voir comment on utilise cette salle avec les parties prenantes, puis on lancera certainement une première exposition historique pour présenter le port, il y aura d'autres possibilités. On se réunira une fois par trimestre pour assurer une cohérence dans les activités qui se tiennent dans la Maison du Port. Ports de Paris viendra en soutien, notamment logistique, mais bien sûr les associations et parties prenantes de la concertation seront chargées d'animer cette Maison du Port.

Laurence ALAVI, Conseillère municipale à Andrésy : Si j'ai bien compris, on amène les marchandises en bateau ou en train et elles repartent en camion. PSMO a-t-il l'intention d'insister auprès de l'État pour la création de l'autoroute A104 que l'on essaie de ne pas avoir ? S'il faut que tous les camions partent de PSMO, il faudra bien qu'il y ait une route.

Pascale BLATNIK : Je répondrai brièvement car les aspects trafic ont été abordés en amont de cet atelier. Actuellement, un tiers des granulats exploités sur la plaine d'Achères part par bateau, les deux autres tiers par camion, et pour remblayer la carrière tout vient par camion. Le port offre la possibilité d'expédier plus de matériaux par bateau, et d'importer les remblais de carrière par bateau, donc c'est moins de camions. Il y aura le même volume de cailloux qui rentrent et sortent, l'intérêt du port est de pouvoir les transformer. Globalement, il y aura un peu moins de camions. C'est un port BTP, on a choisi cette filière pour qu'elle soit compatible avec le réseau existant.

Marc-Noël VANDAMME : Comment l'Association des clients du port fonctionne-t-elle, en particulier avec l'IPC ?

Eric FUCHS : Cap Bonneuil représente à peu près 50 % des entreprises du port. Cette association est financée par la Ville de Bonneuil-sur-Marne, par le Port et par ses adhérents. Elle représente l'intérêt des clients du port vis-à-vis du port, mais il y a également des actions : formation, santé au travail, recherche d'emploi, services aux entreprises. Ils nous servent beaucoup aussi pour représenter les intérêts du port. Souvent, quand il y a des enquêtes publiques on entend rarement les entreprises car elles manquent de temps, eux vont témoigner, ce sont en général d'anciens chefs d'entreprises du port à la retraite. Pour le projet d'extension de la RN406 ils ont été déterminants. Pour les IPC, ils sont invités à l'instar des riverains, des associations...

Pascal BEAUMARD : Cap Bonneuil est une partie prenante de l'IPC.

Eric FUCHS : Nous faisons plus avec Cap Bonneuil qu'avec l'IPC : trois réunions clients en invitant tous les clients du port, on les informe sur ce que l'on fait dans l'IPC, des arrivées/départs de clients, nos projets d'aménagements. La Ville, la CCI, les acteurs économiques locaux, viennent présenter leurs initiatives et eux présentent aussi ce qu'ils font. Cap Bonneuil participe aussi à deux réunions de l'IPC et aux ateliers.

Pascal BEAUMARD : Avant de donner la parole au garant, Michel Gaillard, nous vous donnons rendez-vous à la fin de l'hiver 2018 pour le dernier atelier de concertation (n° 8) avant l'enquête publique où l'on va cadrer les grands principes de la Charte future d'exploitation, selon un principe de tables tournantes et avec une grande présentation par AIRPARIF de l'étude menée sur la confluence. L'atelier s'appuiera sur tout ce qu'on a observé ici dans cet atelier, qui nourrira l'atelier final.

Une action publique aura lieu au printemps, pour laquelle nous demanderons peut-être à des grands témoins qui nous accompagnent dans cette concertation depuis deux ou trois ans d'exprimer en public ce qu'ils ont trouvé positif ou moins positif.

>> Conclusion du garant

Michel GAILLARD, Garant de la concertation : Au nom de tous les participants, je remercie Ports de Paris et État d'Esprit pour la très bonne organisation de cette journée ; cela contribue à la transparence qui qualifie cette concertation. Depuis le début, il y a cette volonté de tout « mettre sur la table ». Cela fait quatre ans que les habitants d'Achères, d'Andrésey, de Conflans, sont associés à la construction de ce projet, ce n'est pas une co-construction, le maître d'ouvrage garde le manche, c'est la règle, mais la démarche a montré que vous avez contribué assez largement à améliorer, à introduire des évolutions dans ce projet, et on ne peut que s'en féliciter. Cela signifie que de la confiance s'est créée entre ce territoire et le maître d'ouvrage.

Je voudrais souligner les propos de M. Blot et de M. Parisot, venant d'eux c'est un satisfecit très important donné à Ports de Paris, quand on sait avec quelle énergie ils défendent leurs points de vue. Maintenant, il faut conserver la confiance. Cela passe par l'IPC qui semble être un outil tout à fait adéquat pour que se maintienne ce climat de relation et d'échange. Ce n'est pas toujours gagné, la question sur l'A104, insidieusement, ressurgit. Au cours de la visite certains se sont interrogés sur le trafic routier, il y a eu soudain des doutes sur certains chiffres apportés par Ports de Paris pour PSMO, donc la confiance est un combat quotidien. Je crois que cette instance sera importante pour cela, il faut lui accorder beaucoup d'attention, la mettre en place et la faire vivre.

En tant que garant, je n'ai pas eu beaucoup de travail parce que le climat a été tout de suite au dialogue, à la confiance, à la transparence, donc je suis resté un peu en retrait. J'ai des contacts réguliers avec Ports de Paris pour m'assurer que le dispositif fonctionne et qu'il est répondu à vos attentes.

À bientôt pour l'atelier P8 dont la date reste à fixer. Merci à tous.

Pascal BEAUMARD : La date sera bientôt fixée. Merci, M. Gaillard, merci à vous tous et aux équipes de Bonneuil qui nous ont très bien accueillis.

**RÉPONSES A POSTERIORI À DES QUESTIONS POSÉES
LORS DE LA VISITE**

→ **HAUTEUR Du Silo VICAT**

- Silo de 80T pour un volume stocké de 62m³, diamètre de 3 m et hauteur de 10 m
- Hauteur centrale à béton : 25m

→ **LONGUEUR DES DARSEES**

- Darse centrale (au droit de Véolia) = 69 m
- Darse centrale (au droit de Weber et Broutin) = 67 m
- Darse sud (au droit de Semanaz) = 59 m
- Darse sud (au droit de Descours et Cabaud) = 50 m
- Darse sud (au droit de la SGP) = 52 m

→ **LOCALISATION DES RUCHES DANS LE PORT DE BONNEUIL-SUR-MARNE ?**

Les ruches sont situées dans la prairie fleurie face aux bureaux du port. Actuellement elles sont temporairement en résidence chez l'apiculteur en raison des travaux de création de la voie de desserte du QUP4 (reprise de la voie ferrée et création d'un accès routier) pour minimiser le dérangement des abeilles et des ouvriers.

LISTE DES POINTS DE VIGILANCE / ENJEUX D'EXPLOITATION

Au terme de cette journée et des nombreux échanges, des attentes et points d'alerte ont été soulevés, lesquels seront précieux pour finaliser l'an prochain les grands principes de la charte d'exploitation. Il ressort de cette journée les points principaux :

→ La relation port et territoire (information/ concertation)

- Le besoin d'échanges réguliers entre le port et le territoire, la tenue des engagements, la transparence et la confiance
- Des outils d'information réguliers et réactifs
- Des instances de concertation durables

→ Les outils et moyens au service de la qualité d'exploitation

- Les paramètres, les exigences, les modalités de suivi de certification et leur évolution (ISO 14 001, CAP)
- Les moyens consacrés à l'entretien et l'exploitation
- La gestion des conventions d'occupations temporaires et les possibilités de sanction
- Les choix des activités et l'évolution des choix des activités dans le temps

→ Les modalités du multimodal

- Les parts modales en mode durables : fer + voie d'eau
- Le statut des voies ferrées et les opérateurs en charge du ferré
- Le trafic poids lourd

→ Les impacts et les mesures d'atténuation

- Impacts visuels,
- Bruits des activités industriels et des engins de chantier
- Odeurs
- Éclairage nocturne / pollution lumineuse
- Émissions de poussière
- Trafic poids lourds

→ **Autres points impactants**

- Les eaux de nettoyages utilisées
- Les hauteurs des installations industrielles

→ **La qualité environnementale et la qualité des outils de mesures**

- Qualité de l'air
- Qualité des eaux (souterraines, fleuve et darses) et la qualité des outils de mesure

→ **L'image du port**

- La propreté
- La végétalisation
- Les terrains délaissés
- Les dépôts sauvages
- La signalétique
- L'éclairage...

→ **La sécurité**

- La sécurité diurne et nocturne des accès, des entrepôts
- Le gardiennage, la vidéoprotection, l'éclairage
- La sécurité routière sur les voies (partage des usages)

→ **La santé des salariés du port, notamment leur exposition aux matières dangereuses ou sensibles**

→ **L'ouverture du port :**

- Les accès (entreprises, clients, salariés, usagers/habitants...)
- Les horaires d'exploitation, y compris les horaires des trains de jour et de nuit

→ **Les modalités d'intervention de Ports de Paris**

- Au quotidien
- En mode crise ou dégradé : pollution accidentelle, inondation...

**TEMOIGNAGES DES PARTICIPANTS DE LA VISITE
DU PORT DE BONNEUIL-SUR-MARNE**

→ M. Bernard GOBITZ, Vice-président de la FNAUT Ile-de-France :

- « C'est très intéressant car ce genre de sites sont méconnus du grand public »
- « Le port de Bonneuil a récupéré des voies ferrées, heureusement qu'ils sont là car la SNCF ne peut pas s'en occuper »
- « Le port est propre, ça a l'air bien géré, c'est quelque chose à développer »
- « On avait visité le port de Gennevilliers et ces deux ports devraient être plus connus car ils sont propres, remarquables »

→ Mme Catherine MARQUER, Association Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie :

- « Je découvre cet aspect industriel des ports et le traitement des déchets, je ne connaissais pas. Je regarde comment ils font et s'ils respectent la biodiversité »
- « J'ai découvert le rôle de l'économie circulaire. J'espère que les granulats de PSMO seront traités de la même manière »

M. Marc-Noël VANDAMME, Secrétaire de Construire Ensemble un Andrésey Solidaire :

- « Je suis venu pour voir, poser des questions et je vois qu'ici tout sort par camion... »
- « Ce que je vois ici ne me rassure pas pour ce qu'il se passera avec PSMO. Regardez, tout sort avec des camions ici. Il faudra être vigilant vis-à-vis des problèmes de trafic engendrés sur Achères et faire en sorte que ce qui sortira de PSMO passe aussi par bateau »

→ M. Gilles-Charles CANARD, FNE + Collectif d'Associations pour la Défense de l'Environnement dans les Boucles de Seine / Saint-Germain-en-Laye :

- « La visite est très bien organisée et le port semble exemplaire, surtout la société de recyclage »
- « Je ne suis pas inquiet pour ce qui sera fait à Achères quand je vois comment la concertation est menée »
- « Le transport fluvial c'est parfait, moins dangereux et moins polluant »

- « La visite est pédagogique, on se met au niveau de ceux qui ne connaissent pas tous ces sujets »

→ **Mme Catherine LAIGNEL, guide touristique à l'office de tourisme de Conflans Sainte Honorine :**

- « C'est très bien de permettre à chacun de comprendre ce qu'il va se passer. On a toutes les clés en main, on a des documents et la visite du port nous donne les points clés pour comprendre les enjeux »
- « On mesure mieux les enjeux et notre environnement, cela permet de se faire une opinion »
- « Ce que j'apprends ici, je pourrai en parler dans mon activité de guide touristique »

→ **Martine LEBARD, Présidente de Conflans Cadre de Vie et Environnement :**

- « C'est précieux quand des professionnels viennent à nous pour nous expliquer leurs activités »
- « C'est une bonne visite pour se rendre compte in situ »
- « J'ai une inquiétude sur les hauteurs qu'on voit ici avec certains bâtiments de 40 mètres. Je trouve que ça fait beaucoup et c'est excessif visuellement. A Achères il est prévu des bâtiments de cette taille alors qu'il y a des habitations autour »
- « C'est une concertation modèle »

→ **Mme François MORHANGE, Association Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie**

- « Les gens d'Achères ont vécu des traumatismes pendant des années à cause de la pollution des eaux. Ici il y a des choses qui peuvent les rassurer, notamment tout ce qui concerne le recyclage et le retraitement, ça marche bien »
- « Ce que je vois ici est bien, rassurant et on retrouvera des choses qui sont là sur Achères »

→ **M. Michel GAILLARD, Garant de la concertation**

- « En tant que garant, je ne souhaite pas m'exprimer sur le fond du projet PSMO »
- « Par contre, sur la forme, je trouve que c'est une excellente initiative d'emmener les gens sur le site d'un port. C'est une manière très concrète de voir les règles et contraintes d'un port »
- « C'est une bonne manière d'introduire le travail sur la charte d'exploitation »