

Les grands principes d'exploitation et de la vie de PSMO

→ Document issu de la concertation

→ PREAMBULE : PSMO, un port de nouvelle génération

Port Seine - Métropole Ouest (PSMO) est un projet de port BTP de haute qualité, dans la plaine d'Achères (Yvelines, 78). Paysagé, ouvert sur la ville et concerté avec ses parties prenantes, PSMO est conçu comme un port de nouvelle génération.



Perspective d'architecte : PSMO à l'horizon 2040.

Port Seine-Métropole Ouest est un projet de plateforme multimodale (eau, fer, route) - à l'ouest de l'agglomération parisienne - destinée au transport de matériaux bruts ou préfabriqués pour la construction.

Porté par HAROPA - Ports de Paris, le projet verra le jour sur une emprise de **100 hectares**, située en rive gauche en face de la Confluence Seine-Oise, sur les communes d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine.

Participer à l'élan économique du Grand Paris

Le développement de ce port, compatible avec le réseau routier existant, présente une occasion unique permettant à la fois un développement économique durable du territoire, et le réaménagement qualitatif du site.

Le projet participera au développement des modes fluvial et ferré, ainsi qu'au développement du Grand Paris, et créera de nouveaux emplois (500 à 1000 à termes) pour le territoire.

La livraison des premières infrastructures est prévue à l'horizon 2022. L'achèvement total du port, en lien avec l'exploitation de la carrière, est programmé à l'horizon 2040.

→ CONTENU : un document synthétique

> Un document, pour quoi ?

Ce MEMO est le 4ème document issu de la concertation post débat public. Il préfigure les grands principes d'exploitation de PSMO.

Le document cadre ainsi de manière très factuelle et ouverte les grands principes d'exploitation et de vie du futur port PSMO, tout en restant évolutif. Il constitue une réponse aux questions et attentes formulées, depuis le début de la concertation post débat public, par les participants.

> Un document, comment ?

Ce MEMO est une production de la concertation à l'image de la Charte de la concertation (2015), de l'AVP (l'Avant-projet, 2016) et du document socle du CPAPE (cahier de prescriptions architecturales, paysagères et environnementales, 2017).

Ce document « MEMO » centralise et synthétise les dispositions de Ports de Paris quant aux conditions d'exploitation du futur port PSMO, dispositions éclairées par la concertation post débat public et les nombreux échanges avec les participants. Ces dispositions, celles du maître d'ouvrage, ont été notifiées dans les 6 tableaux de contributions mises en ligne depuis le début de la concertation (tableaux P1 à P6).

Rappelons aussi que les principes d'exploitation et de vie de PSMO s'appuient sur les pratiques existantes au sein des ports gérés par Ports de Paris, via la Charte d'amélioration des ports (CAP), et avec l'appui de la certification environnementale ISO 14001. Enfin, s'ajoutent à ces principes, les contraintes réglementaires propres à toute ICPE (Installation classée pour la protection de l'environnement) pour les entreprises qui seront concernées par cette procédure.

Le document rappelle donc ici des règles existantes, des principes fermes mais aussi les questions existantes encore à ce stade.

Le document MEMO est organisé autour de 3 grandes thématiques :

- Le fonctionnement du port
- La gestion des nuisances potentielles et les moyens d'atténuation
- La relation entre le port et le territoire (information/ dialogue)

SOUS-THEMATIQUES	PRINCIPES
LE FONCTIONNEMENT DU PORT	
Le centre de vie et les services au sein de PSMO	
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Un centre de vie, en fond de darse, est prévu au début de la réalisation de PSMO, comprenant les services du port (Agence Seine Aval - ASAV), une salle de réunion partagée, un kiosque et, à terme, potentiellement, un service de restauration, ouvert aux publics extérieurs au port. ○ L'agence Seine Aval (ASAV) de Ports de Paris sera ouverte à des horaires classiques, en semaine. Une astreinte 24/24H, 7/7 est prévue. ○ Une aire d'avitaillement et de transbordement de véhicules pour les bateaux sera prévue dans l'emprise portuaire. Elle comprendra la fourniture des fluides.
Les activités envisagées	
	<p><u>Les activités économiques qui sont envisagées au démarrage de PSMO :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Les activités du BTP utilisatrices des granulats, à même de trouver entre elles des synergies : traitement et criblage des granulats, production de Béton Prêt à l'Emploi, négoce de granulats et de produits BTP, production et négoce de matériaux pour la construction de chaussées ; ○ Le secteur de la valorisation de matériaux de déconstruction et des chantiers de travaux publics ; ○ La production d'éléments préfabriqués, de produits semi-finis pour la construction. <p><u>Les activités envisagées qui sont prévues à ce stade, après l'exploitation de la carrière :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ La poursuite des activités du BTP utilisatrices de granulats marins ou de calcaires du nord par acheminement par voie fluviale et ferrée (traitement, transformation, etc.) ; ○ Le secteur de la valorisation de matériaux de déconstruction et des chantiers de travaux publics ; ○ Des activités d'appui et de services aux entreprises, tournées vers la ville et le port (location de matériel, ateliers, bureaux, laboratoires, etc.).

Les horaires et accès du port

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les horaires d'exploitation, y compris les horaires des trains 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Port Seine-Métropole Ouest sera un port ouvert à tous, en continuité avec la ville, 24/24, 7/7, avec gardiennage et vidéoprotection. ○ Les horaires d'exploitation courants des entreprises du port seront prévus, en semaine, de 7 heures à 20 heures, sachant que les horaires du BTP sont généralement plus restreints. ○ Les trains circuleront principalement durant les heures creuses du RER A et du Transilien. ○ Les bateaux (2 à 4 par jour) accosteront quotidiennement et seront déchargés principalement aux horaires d'exploitation du port.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les accès (entreprises, clients, salariés, usagers/habitants) et la circulation intra-portuaire 	<p><u>Circulation intra-portuaire</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ La connexion entre les différents modes de transport des futures marchandises (intermodalité) constitue un des enjeux majeurs du projet PSMO. L'ensemble des accès sera étudié en fonction des trafics attendus : le réseau fluvial, routier, les transports collectifs mais aussi la voie ferrée pour le fret ferroviaire. ○ La vitesse sur les routes sera limitée à 30km/h sur le port. Certaines voies feront l'objet de contrôle d'accès. ○ Un jalonnement signalétique sera prévu à l'adresse de tous les usagers du port et tous modes : véhicules (PL, VL), piétons, cyclistes. <p><u>Accès camions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ En phase intermédiaire (de 2022 à 2035), la route du Barrage sera aménagée pour recevoir la circulation des camions. ○ À l'horizon 2040, les voies d'accès au port ouvertes aux camions seront les suivantes : l'avenue de l'Écluse, le chemin de la Mare aux Canes, avec sortie possible vers l'est par le chemin des Basses Plaines et le chemin de la Darse. <p><u>Accès transports collectifs</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Des réservations d'emplacements seront prévues pour l'aménagement à terme d'arrêts de bus (réseau public ou navettes inter-entreprises). Le calendrier de mise en place de transports en commun devra se caler sur les besoins des entreprises.

	<p><u>Accès bateaux-logements</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ La voie d'accès aux bateaux-logements sera équipée d'un contrôle d'accès et comprendra des emplacements réservés au stationnement des résidents (2 emplacements par bateaux). <p><u>Accès promeneurs et cyclistes</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Les continuités piétonnes et le parc des Hautes Plaines seront accessibles aux habitants. ○ La promenade des Berges et le chemin de l'Ancien Barrage seront en effet à vocation de loisirs et de tourisme et fermées aux flux routiers (sauf véhicules de services). Ils seront conçus comme des voies partagées à priorité piétonne. <p><u>Accès cyclistes</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Toutes les dessertes seront équipées de voies cyclables. ○ Les voies structurantes du port seront équipées quant à elles de voies cyclables réservées, distinctes du flux piéton et ce, dans l'objectif de faciliter et sécuriser les modes de déplacements actifs pour les utilisateurs du port.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Le stationnement sera organisé à l'intérieur des parcelles amodiées, le stationnement le long des voiries ne sera pas permis. ○ Des stationnements publics seront prévus près de l'esplanade de la darse, et un autre, devant l'escale à passagers.
Le multimodal	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le développement des différents modes : fer + voie d'eau + transport routier 	<p><u>La voie d'eau</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Un des critères principaux pour Ports de Paris pour l'implantation dans la ZAC portuaire PSMO est la valorisation optimale du report modal. ○ Les entreprises ayant recours à la voie d'eau pourraient bénéficier d'un allègement de leur tarif d'amodiation.

	<p><u>Le transport routier</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Le développement de PSMO sera compatible avec le réseau routier existant. ○ Le trafic poids lourds au sein du port (chargement/ déchargement, brouettage intraportuaire) coexistera avec le mode fluvial et ferré. <p><u>Le fret ferroviaire</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Le développement du ferroviaire sera très progressif, avec, au démarrage du port, 1 à 2 trains tous les 15 jours environ, ○ Le fret ferré sera optimal après l'extinction du gisement local (2035/2040). A cette date les activités BTP pourront être alimentées par les voies fluviale et ferrée.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le statut des voies ferrées et les opérateurs en charge du ferré 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Le faisceau ferroviaire partagé fera l'objet d'un règlement spécifique de gestion et d'exploitation.
<p>La sécurité et la sûreté</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le gardiennage, la vidéoprotection, l'éclairage 	<ul style="list-style-type: none"> ○ PSMO bénéficiera d'un gardiennage H24 et de vidéoprotection (voir aussi horaires). ○ L'éclairage sera adapté suivant les usages pour assurer la sécurité sur le site.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ La sécurité des espaces publics et des accès 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Les espaces ouverts aux publics et les accès au port seront équipés de dispositifs empêchant les implantations illicites : mobilier urbain, noues, modelés paysagers.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ La sécurité routière sur les voies pour tous les usages 	<ul style="list-style-type: none"> ○ La vitesse sur les routes sera limitée à 30km/h sur le port. Certaines voies feront l'objet de contrôles d'accès. (voir aussi Accès). ○ Les voies de dessertes principales du port seront équipées de voies cyclables réservées, distinctes du flux piéton et routiers et ce, dans l'objectif de faciliter et sécuriser les modes de déplacements actifs pour les utilisateurs du port (voir aussi Accès).

Les modalités de développement et d'exploitation

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les choix des activités et l'évolution des choix des activités dans le temps 	<ul style="list-style-type: none"> ○ La sélection de nouvelles entreprises qui viendront s'implanter sur les emprises portuaires se fera par Ports de Paris via une analyse multicritère après un appel à projets. En particulier, pour PSMO, un des critères principaux pour l'implantation dans la ZAC portuaire sera la capacité d'utilisation de la voie d'eau.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ La gestion des conventions d'occupations temporaires et les possibilités de sanction 	<ul style="list-style-type: none"> ○ L'amodiation (convention d'occupation temporaire délivrée par Ports de Paris - amodiant) imposera un certain nombre de clauses à respecter par l'entreprise, dont le CPAPE et CAP. ○ En cas de manquements, Ports de Paris pourra aller jusqu'à la résiliation de la convention.

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

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les paramètres, les exigences, les modalités de suivi de certification et leur évolution → ISO 14 001 	<ul style="list-style-type: none"> ○ PSMO est certifié ISO 14001 pour la création d'un nouveau port, selon la norme internationale reposant sur un processus d'amélioration continue de la performance environnementale. Pour cela, il faut notamment : <ul style="list-style-type: none"> ✓ identifier ses « parties intéressées » ainsi que leur attentes, connaître les impacts environnementaux générés par ses activités ; ✓ garantir le respect de la réglementation (et des autres obligations auxquelles Ports de Paris souscrit) et être à même d'anticiper sur ces évolutions ; ✓ être en mesure d'améliorer les pratiques dans une logique de progrès continu. ○ PSMO visera la certification ISO 14001 pour l'exploitation de la plateforme. Cela implique : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Des impacts environnementaux maîtrisés et surveillés ; ✓ Une vigilance permanente sur le respect de la réglementation ;
--	--

- **Les paramètres, les exigences, les modalités de suivi de certification et leur évolution**
→ CAP

- ✓ Une amélioration continue des performances environnementales ;
 - ✓ Une gestion efficiente en cas de situation d'urgence ;
 - ✓ Un personnel et des prestataires sensibilisés et formés ;
 - ✓ Une vigilance permanente sur le terrain ;
 - ✓ Des chantiers maîtrisés et surveillés ;
 - ✓ Un port à l'écoute de ses parties prenantes ;
 - ✓ Des audits internes et externes réguliers.
- **CAP (Charte d'Amélioration des Ports)** 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. Cet outil a pour objectif d'améliorer l'acceptabilité des ports en réduisant les impacts. Elle repose sur un audit annuel des activités industrielles et des installations portuaires.
 - Les critères portent à ce stade sur :
 - ✓ 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.
 - CAP est un document contractuel porteur d'obligations fortes et opposables. Lorsqu'un manquement inacceptable (note 1) est constaté en audit, une action correctrice doit être mise en place.
 - Les grilles de critères seront enrichies régulièrement.

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les moyens consacrés à l'entretien et l'exploitation (marchés de prestations) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ L'entretien de PSMO reposera sur les marchés d'entretien et d'exploitation avec les prestataires de services ad hoc. ○ Ces marchés seront soit propres à chaque plateforme, soit globalisés pour l'ensemble de Ports de Paris. ○ Ils seront liés à l'entretien des voiries, à l'entretien des espaces verts, au nettoyage, aux prestations de sécurité incendie, etc., qui permettront à Ports de Paris de maintenir son patrimoine et d'assurer l'interface avec ses clients. ○ Dans le cadre de la certification ISO 14001, des clauses environnementales à respecter seront systématiquement prévues dans les marchés d'entretien (gestion des déchets, prévention des pollutions, maîtrise des nuisances...) ○ En particulier, l'entretien des espaces verts fera l'objet d'une gestion différenciée comportant l'interdiction d'utilisation des pesticides (Zéro phyto).
La perception du port au quotidien	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ La bonne tenue générale de PSMO 	<p>Image et propreté</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ La bonne tenue du port sera assurée, en amont par des dispositions contractuelles telles que CAP, le CPAPE, et au fil de l'eau, par les marchés permanents d'entretien du port qui pourront être mobilisés en urgence en cas de besoin. ○ Dans le cadre de la certification ISO 14001, une vigilance permanente sera assurée sur le terrain permettant de constater d'éventuels dysfonctionnements (dépôts sauvages, ...) et d'y remédier rapidement.

<ul style="list-style-type: none"> ▪ La propreté, les déchets 	<p><u>Les déchets des entreprises</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Chaque amodiatiaire gèrera ses déchets à la parcelle : il devra prévoir une aire pour le tri et le stockage des déchets. ○ Les déchets des entreprises devront être traités conformément à la réglementation. En particulier, les déchets dangereux seront traités dans des filières agréées. <p>Il pourra être imaginé une mutualisation de la gestion de certains déchets, par exemple les D3E (déchets d'équipements électriques et électroniques). C'est une proposition qui sera à étudier avec la future communauté portuaire.</p> <p><u>Les déchets de Ports de Paris</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Les déchets de Ports de Paris seront gérés conformément à la réglementation et à la procédure interne de gestion des déchets de Ports de Paris. <p><u>Les déchets spécifiques des bateaux</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Une zone de récupération des déchets des marinières sera prévue.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les dépôts sauvages 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Les déchets sauvages : un gardiennage / surveillance du port sera prévu en préventif ainsi que l'élimination des déchets par marché de nettoyage.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ La végétalisation 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 19 % de la surface du port seront des espaces végétalisés.

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Rappelons que la végétalisation du port sera encadrée par le Plan Guide, et celle des parcelles, par le CPAPE. En particulier, il sera préconisé, pour les entreprises, de concevoir des espaces plantés nécessitant un minimum d'entretien et de favoriser un développement naturel de la végétation.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les terrains en attente d'accueil d'entreprises 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Les accès aux terrains en attente d'exploitation lors des phases intermédiaires de construction du port seront protégés.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ La signalétique 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Une signalétique valorisante et pratique sera mise en place sur le port. Elle permettra de cheminer aisément et de repérer les voies, les équipements, les entreprises, les promenades piétonnes, les points de vue remarquables, etc.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'éclairage 	<ul style="list-style-type: none"> ○ L'éclairage nocturne est encadré par le Plan Guide. Une scénographie lumineuse de qualité sera déclinée sur le port, mettant en valeur le port, les entreprises voire des émergences industrielles tout en respectant la faune.
Les modalités d'intervention de Ports de Paris	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Au quotidien 	<ul style="list-style-type: none"> ○ L'agence Seine Aval (ASAV) de Ports de Paris sera ouverte à des horaires classiques, en semaine. Une astreinte 24/24H, 7/7 est prévue. ○ ASAV veillera au bon fonctionnement du port, de la bonne exécution des marchés de prestations et de leur réactivité.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ En mode « crise ou dégradé » : pollution accidentelle, inondation 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Dans le cadre de la certification ISO 14001, les différentes situations d'urgence pouvant survenir sur le port seront identifiées (inondation, incendie, pollution accidentelle, accident, etc.). Des consignes seront établies afin de permettre une réaction « efficace » pour chaque situation. Des tests périodiques de déclenchement de ces situations d'urgence seront réalisés.

Inondation

- L'étude hydraulique générale garantit la préservation de l'écoulement des eaux en cas de crue conformément à la réglementation PPRI, y compris le ressuyage à la décrue (retour des eaux vers le fleuve).
- Pour les entreprises portuaires, en tant qu'IPCE, les parties sensibles des installations seront placées hors crue, cela concerne notamment les moteurs et les stockages de produits potentiellement polluants pour lesquels des bacs de rétention sont prévus.
- Le rejet des eaux en cas d'intempéries est prévu dans l'emprise du projet lui-même en favorisant, après traitement, l'infiltration tant pour les espaces publics que ceux des implantations d'entreprise.

Pollutions accidentelles : prévention et intervention

- Les pollutions accidentelles générées par les entreprises seront traitées par elles. Dans le cas où les entreprises sont soumises à autorisation au titre des ICPE, les risques accidentels seront examinés dans une étude de dangers.
Dans tous les cas, Ports de Paris établira pour chaque entreprise une procédure d'alerte et d'intervention en cas de pollution accidentelle.
- Pour les risques de pollution en darse, des mesures préventives seront prévues, en particulier la mise en place systématique d'ouvrages de traitement avant rejet en darse et de vannes d'isolement permettant de confiner les pollutions dans les réseaux.
En cas de déversement en darse (par les réseaux ou par un bateau), PSMO sera équipé de barrages flottants anti-pollution, lesquels seront mis en place pour contenir la pollution avant récupération par pompage.

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Les propriétaires de bateaux-logement devront respecter l'interdiction de rejeter toutes matières usées (article du règlement sanitaire départemental, section III, mesures de salubrité générale). Pour faire face à cette interdiction, il est demandé que le bateau soit équipé d'un dispositif de collecte et de stockage (présence d'un carnet de vidange à bord) ou de traitement des eaux usées ou d'un raccordement au réseau d'eaux usées.
LA GESTION DES NUISANCES POTENTIELLES	
Maîtrise des nuisances potentielles des activités des entreprises, qualité environnementale et des outils de suivis	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Activités des entreprises 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Les activités des entreprises de BTP sont de différentes natures et doivent répondre à des prescriptions adaptées définies par la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) dont elles relèvent pour certaines d'entre elles. ○ Ports de Paris sera vigilant sur les moyens de maîtrise des nuisances prévues par les entreprises (émissions de poussières, bruit, odeurs, etc.) ○ La Charte d'amélioration des ports, applicable aux installations implantées sur PSMO, permet une meilleure intégration urbaine, architecturale et paysagère des installations et la maîtrise de leurs impacts sociétaux et environnementaux (cf. pages 8 à 10)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bruits des activités industrielles et des engins de chantier 	<p>Activités diverses</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Les installations bruyantes de manière générale et les bandes transporteuses en particulier seront capotées pour limiter le bruit.

	<p><u>Engins de chantiers et camions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ D'une manière générale, des moyens seront mis en place pour limiter les émissions sonores, par exemple, les véhicules pourraient reculer sans bip mais avec un « cri du lynx ».
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Éclairage nocturne / pollution lumineuse 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Les prescriptions pour l'éclairage prendront en compte les enjeux en termes d'impact sur l'environnement, sur le cadre de vie et les consommations énergétiques. ○ L'éclairage nocturne respectera la trame noire nécessaire à la biodiversité. ○ CF CPAPE : éclairage (page 24)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Émissions de poussières par les entreprises 	<p><u>Limitation des poussières</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Les entreprises devront prévoir si besoin les moyens de limitation des poussières (par exemple des brumisateurs permettant d'humidifier les matériaux pour limiter les envols de poussières). ○ La nécessité d'analyses régulières sera appréciée au vu de la nature des activités implantées et d'éventuels désordres constatés. <p><u>Capotage des bandes transporteuses</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Les bandes transporteuses seront capotées.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Qualité de l'air 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Les entreprises devront prévoir le cas échéant les moyens de limiter leurs émissions atmosphériques. ○ La nécessité d'analyses régulières sera appréciée au vu de la nature des activités implantées et d'éventuels désordres constatés.

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Odeurs 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Ports de Paris sera vigilant sur les moyens de maîtrise des odeurs prévus par les entreprises susceptibles d'en générer. ○ Un dispositif garantissant la maîtrise des odeurs sera mis en place.
LA RELATION ENTRE LE PORT ET LE TERRITOIRE (INFORMATION/ DIALOGUE)	
Les échanges réguliers entre le port et le territoire	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une relation permanente avec les collectivités et les citoyens 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Le Port entretiendra une relation permanente avec les collectivités ○ Parmi les dispositifs de suivi portuaire, un registre des réclamations sera prévu pour jouer un rôle d'alerte et de prévention des dysfonctionnements. Dans le cadre de la certification ISO 14001, toutes les demandes (et notamment les plaintes) de nos parties intéressées seront enregistrées et des réponses seront apportées à chacune d'entre elles.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Des outils d'information réguliers 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Le Port communiquera auprès du territoire via le site Internet et une newsletter. ○ Des réunions publiques, voire des visites, pourront être organisées à des moments particuliers de la vie de PSMO : démarrage de phases de travaux, livraisons d'infrastructures, l'installation d'entreprises, etc.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Des instances de dialogue durable 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Une Instance Permanente de Concertation (IPC) regroupant collectivités, associations, entreprises sera créée dans le prolongement du Comité de Suivi Partenarial de la concertation. L'Instance Permanente de Concertation se réunira une ou deux fois dans l'année et permettra aux parties prenantes d'échanger avec la direction du port. ○ Si besoin, il pourra être mis en place des observatoires avec des thématiques liées avec les approches sociétales et environnementales.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Emploi / formation au niveau local 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Ports de Paris sera à l'écoute, au niveau local, des dispositifs de formation et/ou des acteurs de l'emploi en lien avec les métiers du fluvial pour que le futur port participe à la dynamique socio-économique du territoire.