

**CONCERTATION  
SUR LE PROJET DE RECONSTRUCTION  
DE LA CENTRALE A BETON DE JAVEL – MIRABEAU – PARIS 15<sup>e</sup>**

---

**BILAN DE LA  
CONCERTATION**

---

***Version finale validée***

## Introduction

---

La concertation sur le projet de reconstruction de la centrale à béton de Javel-Mirabeau par la société Lafarge, située sur le port de Javel dans le 15<sup>ème</sup> arrondissement, s'est déroulée du **8 septembre 2020 au 29 avril 2021**.

Cette concertation, engagée par HAROPA-Ports de Paris et Lafarge, avait pour principaux objectifs d'expliquer et d'améliorer les choix d'aménagement et les choix techniques faits par Lafarge dans le cadre de la reconstruction de sa centrale, d'instaurer un climat d'écoute mutuelle visant à identifier les voies de progrès du projet, suite aux critiques formulées par les riverains et certains élus locaux à l'égard du projet initial, et d'acter ces échanges d'informations, d'arguments et les engagements qui pourraient être pris, dans des compte-rendu de réunions et dans un bilan de cette concertation.

Ce dialogue a réuni les différentes parties prenantes concernées au cours d'une série de réunions plénières et d'ateliers.

## Table des matières

---

LE PROJET SOUMIS A CONCERTATION .....	5
• Un projet inscrit dans un réaménagement global du port de Javel-Bas.....	5
❖ Le réaménagement du port de Javel-Bas.....	5
❖ La modernisation des installations de Lafarge sur le port .....	6
• Les caractéristiques du projet .....	6
❖ Une reconstruction en faveur d'une optimisation du site et de son insertion.....	6
❖ Un projet affiné à l'issue d'une première phase de discussions.....	7
LE CADRE ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION.....	9
• Le contexte et la préparation de la concertation.....	9
• Le cadre de la concertation.....	9
• Le dispositif de concertation .....	9
SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES ÉCHANGES .....	13
• Des interrogations sur l'opportunité du projet.....	13
❖ Les besoins en bétons .....	13
❖ La localisation du projet .....	18
❖ Centrales à béton fixes et centrales à béton mobiles.....	18
• L'évolution de la production de la centrale et du nombre des installations .....	20
❖ L'évolution de la production de la centrale .....	20
❖ Nombre et capacité des équipements.....	21
• La demande de réduction de la hauteur des installations formulée par les riverains.....	23
❖ La demande d'un stockage en fosse .....	23
❖ La hauteur et l'emprise du bloc malaxeur considérées comme excessives.....	24
❖ Une remise en question de la hauteur des bâtiments locaux sociaux.....	25
• La demande du maintien de la superficie initiale des installations formulée par les riverains	26
• Les préoccupations sur les bassins de décantation .....	26
❖ La surface des bassins de décantation.....	26
❖ Les risques de pollution et l'impact environnemental associés aux bassins de décantation	27
❖ Les nuisances associées aux bassins de décantation .....	28
• Des attentes sur l'optimisation de l'insertion du site dans son environnement .....	29
❖ La demande de déplacement du bloc malaxeur .....	29
❖ La demande d'une végétalisation du site.....	30
❖ La demande de la Ville d'une restitution du parking véhicules légers.....	31
❖ Le bardage et la couleur des installations.....	31
❖ La passerelle entre les locaux sociaux et le bloc malaxeur .....	32

❖ Le débouché du parc André-Citroën .....	33
• La maîtrise des nuisances liées à l'exploitation.....	34
❖ La maîtrise des nuisances associées aux camions toupie .....	34
❖ Les nuisances associées à la pelleteuse .....	36
❖ La gestion du bruit et des poussières.....	36
• Des attentes fortes sur la gestion de l'activité de la zone de découplage et du stationnement des barges devant l'installation Lafarge.....	37
• Le processus de concertation.....	39
❖ Les attentes exprimées sur le processus de concertation .....	39
❖ Un processus salué par les parties prenantes.....	40
❖ La demande de maintien du dialogue à l'issue de la concertation.....	41

## LE PROJET SOUMIS A CONCERTATION

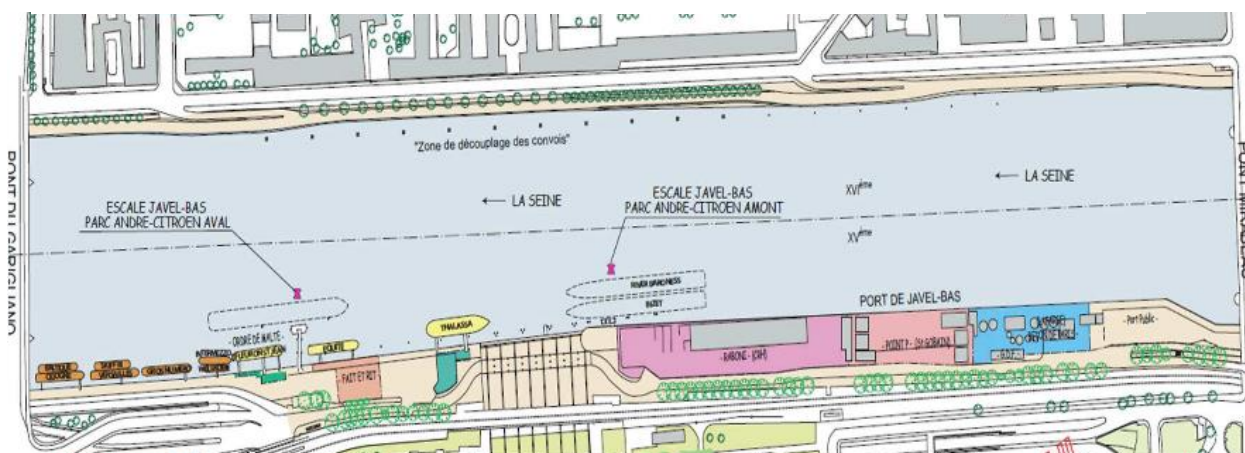
- Un projet inscrit dans un réaménagement global du port de Javel-Bas

### ❖ Le réaménagement du port de Javel-Bas

HAROPA-Ports de Paris a engagé depuis plusieurs années un projet global de réhabilitation du Port de Javel-bas, dont l'objectif est de réaménager l'ensemble du port et de transformer toutes les installations historiques afin de concilier la pérennisation des activités portuaires de grands services urbains (industrielles et logistiques) avec le bien-être des habitants vivant autour du Port de Javel-Bas et avec l'accessibilité du public au domaine portuaire. L'enjeu principal étant de développer la mixité des usages sur ce port urbain et d'optimiser l'insertion du port dans son environnement, notamment constitué d'immeubles d'habitation et du Parc André Citroën.

Avant le lancement du réaménagement du port, trois entreprises se partageaient l'exploitation du quai : Raboni, Point P, exploitant des entrepôts logistiques abritant des matériaux de construction, et Lafarge, spécialisée dans la fabrication de béton prêt à l'emploi. Le linéaire était alors exclusivement dédié aux activités industrielles, sur une surface de 9 590 m<sup>2</sup>.

### Linéaire du port avant réaménagement



*Un port fermé au public*

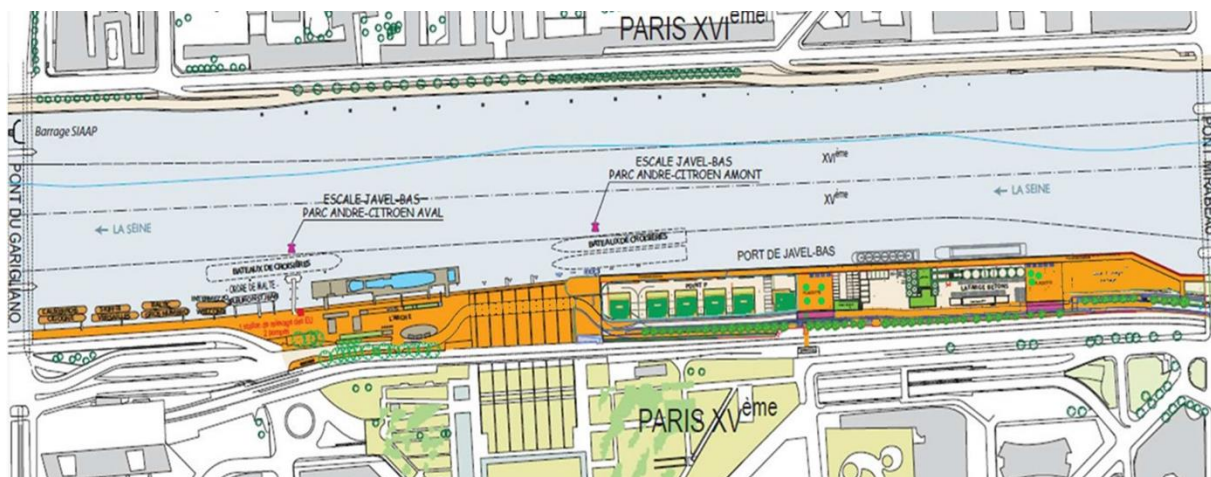
Dans le cadre du réaménagement, un appel à projets a été lancé, en concertation avec les collectivités territoriales, pour ne retenir que deux entreprises.

Ainsi, au terme de cet appel d'offre, seules deux entreprises subsistent :

- Point P, avec un point de vente de matériaux de construction ;
- Lafarge, avec une centrale à béton.

Le linéaire est aujourd'hui partagé entre espaces publics et activités logistiques et industrielles, et la surface exclusivement dédiée aux activités logistiques et industrielles a été réduite à 7 120 m<sup>2</sup>.

## Linéaire du port après réaménagement



Espaces rendus au public hors exploitation

### ❖ La modernisation des installations de Lafarge sur le port

Dans le cadre du réaménagement du port, une reconfiguration complète des installations logistiques et industrielles est prévue de sorte que deux configurations cohabitent, en exploitation, et hors exploitation.

C'est dans ce cadre que s'inscrit le projet de Lafarge, qui doit conduire à la reconstruction de sa centrale à béton située sur le port, en faveur d'une modernisation des installations et d'une insertion optimisée dans son environnement.

#### ● Les caractéristiques du projet

### ❖ Une reconstruction en faveur d'une optimisation du site et de son insertion

La centrale à béton Lafarge du port de Javel-Bas, dite centrale à béton de Mirabeau, est installée sur le port depuis 1964. Le réaménagement du port et l'évolution projetée de la production de la centrale appellent aujourd'hui à une reconfiguration et une modernisation de ses installations.

Le projet porté par Lafarge consiste donc en une reconstruction de la centrale, caractérisée par :

- Une évolution de la configuration du site ;
- Une évolution architecturale de la centrale ;
- Une évolution de la capacité de production de la centrale ;
- Une évolution des équipements et de leur nombre.

Une série de principes encadrent la reconstruction de la centrale, destinés à optimiser son insertion et son fonctionnement, tels que la restitution du bord à quai sur au moins 4,90 mètres, une optimisation de la circulation des camions, ou encore une mise en hauteur des

équipements pour prévenir les risques d'inondation et permettre des percées visuelles sur la Seine.

### **Le site actuel**



### **Le projet validé par permis de construire en 2017**



### **❖ Un projet affiné à l'issue d'une première phase de discussions**

Le projet porté par Lafarge a été construit en coordination avec l'administration, HAROPA Ports de Paris et les Architectes des Bâtiments de France.

Au terme d'une série de consultations lancées en 2015, il a fait l'objet d'une convention d'occupation du domaine public et a été autorisé en 2017 par un permis de construire.

A la suite d'une première phase de discussions engagée par Lafarge en 2017, l'entreprise a pris acte de la vive opposition des riverains et de certains élus locaux au projet initial et a proposé une série d'évolutions à ce projet initial.

Le tableau ci-dessous met en regard les principales caractéristiques de la centrale actuelle, avec celles du projet initial de reconstruction validé par permis de construire en 2017, et celles du projet modifié présenté à la concertation :

	Situation initiale	Projet initial validé par PC (2017)	Projet modifié soumis à concertation (septembre 2020)
Capacité de production	90 000 m3	120 000 m3	80 000 m3
Malaxeur	1	2	1
Trémies	5 pour 1320t	7 pour 1800t	5 pour 1300t
Silos	5 pour 820t	9 pour 900t	7 pour 700t (cuves de 100t)
Stockage adjuvants	15 pour 14500L	14 pour 28000L	10 pour 18000L (différentes tailles de cuves : 8 cuves de 2000L et 2 cuves de 1000L)
Camions toupie	13-15	15-16	12



# LE CADRE ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

---

## • Le contexte et la préparation de la concertation

Le projet de reconstruction de la centrale à béton de Javel-Mirabeau a été initié en 2013, dans le cadre de l'appel d'offre lancé par HAROPA-Ports de Paris dans le contexte de son projet de réaménagement du port de Javel-Bas. Au terme d'une série de consultations lancées en 2015, il a fait l'objet d'une convention d'occupation du domaine public et a été autorisé en 2017 par un permis de construire.

Les riverains du projet, représentés par l'Association des riverains du port de Javel, dite Riv'Javel, et des élus, ont exprimé leur opposition sur le projet validé en 2017.

Pour écouter et prendre en compte ces préoccupations, une première phase d'échanges a été engagée à partir de 2017, au cours de laquelle plusieurs réunions ont été organisées en présence de Lafarge, de Ports de Paris, des riverains, de la Mairie du 15<sup>ème</sup> arrondissement, des services de l'urbanisme et de la Ville de Paris.

Au cours d'une réunion organisée le 5 juin 2020 par HAROPA-Ports de Paris, le Port et la Ville de Paris ont acté avec les riverains le lancement d'un processus de concertation sur le projet de reconstruction de la centrale à béton de Javel-Mirabeau.

Le dispositif de cette concertation a été affiné et préparé avec les parties prenantes, à travers une période de prises de contacts visant à recueillir suggestions et alertes sur les modalités et sujets à aborder, dont deux contacts avec l'association de riverains Riv'Javel.

## • Le cadre de la concertation

Il a été convenu que le processus de concertation, organisé par HAROPA-Ports de Paris, serait mené avec l'aide d'une modératrice professionnelle, dont le profil aura été validé par les parties.

Il a par ailleurs été acté que cette concertation réunirait l'ensemble des parties prenantes concernées, à savoir notamment les représentants du Port, les représentants de Lafarge, l'association de riverains Riv'Javel, les Mairies du 15<sup>ème</sup> et du 16<sup>ème</sup> arrondissement, la préfecture de Paris et les services de l'Etat concernés, ainsi que la Ville de Paris.

L'ensemble des sujets de préoccupation des riverains étaient mis à l'agenda de la concertation.

Lafarge s'est engagé à interrompre tout travaux sur le site jusqu'à la fin de la concertation. L'entreprise s'est par ailleurs engagée à une possible modification du permis de construire, sans remise en cause du projet de reconstruction de la centrale à béton.

## • Le dispositif de concertation

Le dispositif de concertation était organisé autour d'une série de réunions et ateliers, séquencés autour des sujets de préoccupation listés par l'association Riv'Javel.

Chacune de ces rencontres était menée sous la conduite d'une modératrice dont le profil a été proposé par HAROPA-Ports de Paris, et validé par Lafarge et l'association Riv'Javel.

Chaque rencontre était suivie d'un compte-rendu, soumis à la relecture et à la validation de chacune des parties prenantes.

Par ailleurs, le présent bilan a été établi à l'issue de la concertation, destiné à faire état des échanges et à matérialiser les engagements de Lafarge et HAROPA-Ports de Paris à l'issue de cette démarche de concertation.

- **Cinq réunions plénières ont été organisées, avec l'ensemble des parties prenantes concernées.**



*Réunion plénière du 8 septembre*

#### **Réunion plénière n°1 – 8 septembre 2020**

- Séquence 1 : Les raisons du projet
- Séquence 2 : Capacité de production et nombre des installations

#### **Réunion plénière n°2 – 30 septembre 2020**

- Séquence 3 : La hauteur des installations
- Séquence 4 : La surface exploitée et l'emprise géographique le long de la Seine
- Séquence 5 : Les bassins de décantation

#### **Réunion plénière n°3 – 4 janvier 2021**

- Restitution des ateliers des 20 octobre et 15 décembre 2020 :
  - Insertion du site dans son environnement (bloc malaxeur, végétalisation, bardage, débouché Parc André Citroën...)
  - Zone de découplage

- Séquence 7 : Le partage des usages des berges de Seine
- Séquence 8 : La maîtrise des nuisances liées à l'exploitation

#### Réunion plénière n°4 – 6 avril 2021

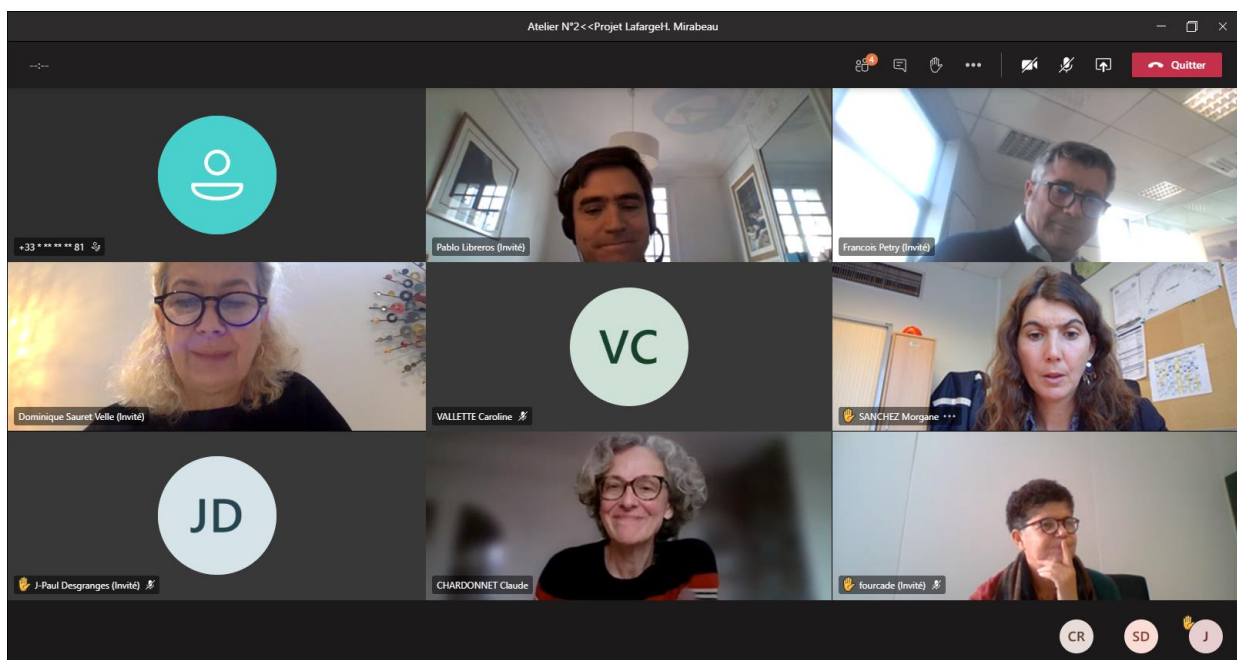
- Présentation des principaux résultats de l'étude Apur sur l'Évolution des besoins en matériaux pour les chantiers du Grand Paris, Première approche pour le béton
- Réponses de Lafarge aux points soulevés lors de l'atelier du 29 mars 2021

#### Réunion de clôture – 29 avril 2021

- Enseignements tirés de la concertation par Lafarge et Ports de Paris
- Enseignements tirés de la concertation par RivJavel
- Enseignements tirés de la concertation par les participants

- **Trois ateliers de travail ont été organisés avec les riverains, pour approfondir les échanges sur le projet.**

Ces trois ateliers se sont tenus sous un format numérique, en raison du contexte sanitaire lié au Covid-19.



Atelier du 15 décembre 2020

#### Atelier 1 – 20 octobre 2020

- Aspects techniques : surface des bassins de décantation et stockage fioul et adjuvants
- Aménagements envisageables des bassins de décantation

Concertation sur le projet de reconstruction de la centrale à béton de Javel-Mirabeau – Paris 15<sup>e</sup> – **BILAN**  
– Version finale validée 28/10/2021

- Localisation et évolutions possibles du bâtiment abritant le bloc malaxeur
- Synthèse des évolutions

### **Atelier 2 – 15 décembre 2020**

- Restitution des études menées par Lafarge et par Port de Paris dans le prolongement de l'atelier du 20 octobre sur :
  - Le déplacement du bloc malaxeur
  - La végétalisation du site
  - Le bardage des installations
  - La zone de découplage

### **Atelier 3 – 29 mars 2021**

- Présentation des principaux résultats de l'étude Apur sur *l'Évolution des besoins en matériaux pour les chantiers du Grand Paris. Première approche pour le béton*
- Poursuite des échanges sur les sujets suivants :
  - Bardage des installations et couleur des trémies
  - Maîtrise des nuisances liées à l'exploitation
  - Suivi des travaux et de l'exploitation

## SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES ÉCHANGES

La présente synthèse des échanges est organisée autour des différentes thématiques et sujets soulevés par les participants au cours de la concertation.

Elle fait état, de manière synthétique, des principales préoccupations et demandes exprimées par les participants sur chacune de ces thématiques au cours des échanges, se basant pour cela sur l'ensemble des comptes-rendus des rencontres.

Les réponses apportées par Lafarge et par HAROPA-Ports de Paris, présentées dans les encadrés bleus, sont également issues des comptes-rendus complétés des informations dispensées sur les diaporamas projetés au cours des rencontres et des éléments de réponse apportés par courriel à l'association Riv'Javel au cours de la concertation.

Les réponses apportées par les autres parties prenantes, dans les encadrés jaunes, sont issues des comptes-rendus des réunions.

### • Des interrogations sur l'opportunité du projet

#### ❖ Les besoins en bétons

Pour l'association Riv'Javel et pour la Mairie du 15<sup>ème</sup> arrondissement, la définition du besoin en béton à Paris, et plus particulièrement dans le 15<sup>ème</sup> arrondissement, est un élément fondamental pour justifier la reconstruction de la centrale à béton de Javel-Mirabeau. Ainsi, tout au long de la concertation, ces parties prenantes ont posé la question de la réalité du besoin de reconstruction de l'usine à béton de Javel-Mirabeau, au regard des besoins en béton de Paris et de la Métropole du Grand Paris.

L'association a rappelé qu'à 900 mètres de l'installation projetée de Lafarge, se trouve la plus grosse centrale à béton de France (Cemex), dont la capacité de production ne semble pas entièrement utilisée, et 400 mètres plus loin, se trouve la plus grosse centrale Unibéton de France. Pour l'association, le maillage est largement assuré par ces deux centrales et peut être complété, si besoin, par des centrales mobiles. Elle considère que la centrale projetée de Lafarge n'a aucune utilité à proximité immédiate de ces installations, qui cumulent à elles deux une capacité de production annuelle de 600 000 m<sup>3</sup>.

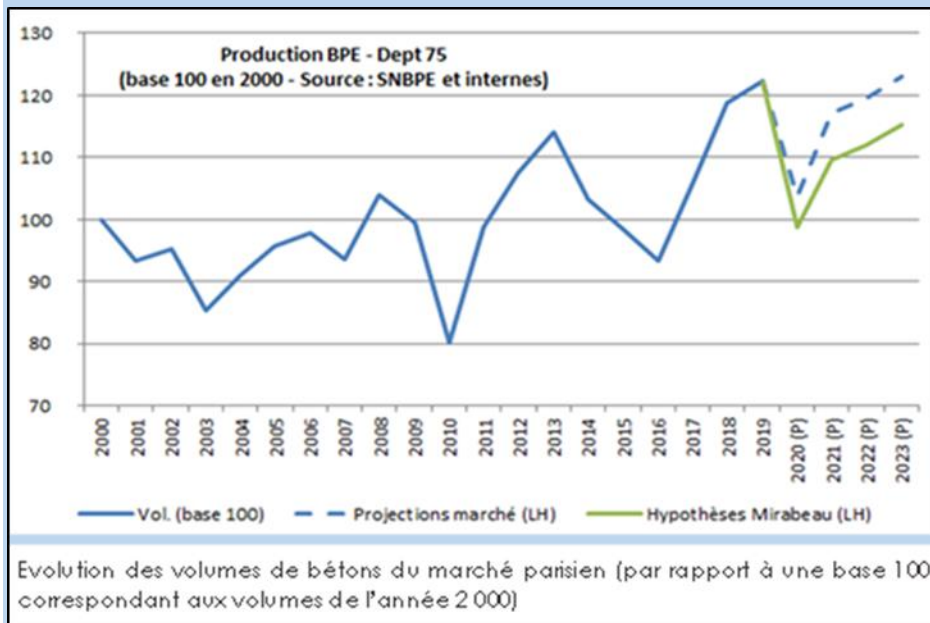
Par ailleurs, pour Riv'Javel, un projet comme celui porté par Lafarge est en contradiction avec la politique nationale de transition écologique, ainsi qu'avec la volonté exprimée par la Ville de Paris de réduire l'utilisation du béton à Paris dans les prochaines années, afin de pouvoir tenir les engagements de l'Accord de Paris.

#### La réponse apportée par Lafarge

Si le gouvernement et la Ville de Paris portent un axe fort en faveur du développement des matériaux biosourcés et des modes de construction alternatifs, il demeure qu'il n'est pas possible aujourd'hui de se passer de béton pour répondre aux besoins de la construction. Il n'existe pas pour l'heure de solution de substitution au béton pour certains types de construction, tels que les travaux d'infrastructures ou les travaux souterrains et de fondations, pour lesquels une ville comme Paris a des besoins importants.

La demande en béton reste élevée et sa consommation est stable, malgré l'émergence de nouveaux modes constructifs, ainsi que les nouvelles attentes formulées dans ce sens.

Comme le montre le graphique ci-après, les volumes de bétons du marché parisien sont marqués par une évolution croissante, depuis 2000 jusqu'à nos jours.



Un fort impact de la crise du Covid-19 est attendu sur la production, lié à un effondrement des besoins du marché.

Néanmoins, sur la base d'analyses conjoncturelles, les experts prévoient que le marché va revenir progressivement à son niveau de 2019 d'ici 2023. Les années à venir vont donc être un rattrapage du niveau d'activité de 2019. Même en retenant des hypothèses conjoncturelles plus basses, Lafarge prévoit une reprise de la demande en béton, en particulier dans une grande ville en constante évolution comme Paris, qui génère des besoins de construction importants.

Au-delà du volume d'activité, Lafarge anticipe une évolution du type de demande et une augmentation des besoins en produits moins carbonés. Aujourd'hui, la Ville de Paris, et la société en général, souhaitent rendre la filière de la construction plus durable et moins impactante du point de vue des émissions de CO<sub>2</sub>. Dans ce contexte, Lafarge va augmenter dans sa production la part des produits ayant un faible impact carbone, et s'engage ainsi à consacrer une part croissante de la production de la centrale de Javel-Mirabeau à ce type de produits (50 % en 2023).

### **L'étude de l'Apur sur l'Évolution des besoins en matériaux pour les chantiers du Grand Paris, Première approche pour le béton**

L'Apur (Atelier parisien d'urbanisme) a publié en mars 2021 une étude portant sur *l'Évolution des besoins en matériaux pour les chantiers du Grand Paris, Première approche pour le béton*, réalisée à la demande de plusieurs de ses partenaires, dont la Ville de Paris.

Les résultats de cette étude ont été présentés par l'Apur aux participants de la concertation, lors de l'atelier de travail du 29 mars 2021 et lors de la réunion plénière du 6 avril 2021.

Ses principales conclusions sont les suivantes :

- Malgré la montée en puissance de matériaux biosourcés dans le bâtiment, le besoin en béton reste présent.
- La densité du maillage territorial, qui permet la proximité, ainsi que le mode fluvial sont deux atouts pour limiter l'impact environnemental de la construction.

Cette étude se décompose en trois grandes parties :

- La première partie concerne les centrales à béton au regard des opérations d'aménagement, l'idée étant de rassembler dans une base de données l'ensemble des installations existant aujourd'hui et de les mettre en regard avec les grands projets.
- La deuxième partie concerne l'évolution des trajectoires des besoins en béton au regard des programmes de construction dans les opérations d'aménagement, de renouvellement urbain et en secteur diffus. Il est important de noter que cette étude se concentre sur les besoins liés à la construction et réhabilitation de bâtiments et leur évolution au regard du développement de nouveaux matériaux. Elle n'intègre donc pas les besoins en béton des travaux publics, qui couvrent environ 30% des productions de béton.
- La troisième partie de l'étude est consacrée aux conditions d'acceptabilité des centrales à béton en zone urbaine, traitant notamment de l'intérêt en bilan carbone de l'utilisation du fluvial pour les centrales à béton en bord à voie d'eau.

### **Les centrales à béton au regard des opérations d'aménagement**

L'Apur a recensé au sein de la Métropole du Grand Paris :

- 39 centrales à béton fixes, dont 8 centrales à Paris. Leur répartition selon les territoires est liée à la taille et la densité de ces derniers. Parmi les centrales fixes recensées à Paris, une seule est située en dehors des bords à voie d'eau.
- 20 centrales à béton mobiles (à l'été 2020), principalement destinées aux grands ouvrages et notamment aux chantiers du Grand Paris Express.

L'Apur a par ailleurs étudié l'accès des centrales à béton fixes recensées (voie routière, fluvial, ou ferroviaire) :

- 32 centrales sur les 39 sont connectées au fluvial, dont 3 ayant également un accès ferroviaire ;
- 4 ont un accès ferroviaire ;
- 6 ont uniquement un accès routier.

L'Apur a ensuite fait une estimation des surfaces prévues à construire et réhabiliter dans la Métropole du Grand Paris, en mètres carrés par an. L'étude montre une dynamique de construction très soutenue d'ici 2024 et soutenue à horizon 2030, avec une légère baisse.

D'ici 2024, l'Apur a estimé qu'environ 36 millions de m<sup>2</sup> de construction sont prévus dans la Métropole du Grand Paris, répartis de la manière suivante :

- 3,2 millions de m<sup>2</sup> de surfaces sont programmés annuellement dans les opérations d'aménagement et les quartiers NPNRU (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain). A Paris, le rythme de construction oscille, sur cette période, entre 180 000 m<sup>2</sup> et 230 000 m<sup>2</sup> par an ;
- 4,1 millions de m<sup>2</sup> sont estimés par an dans le diffus. La production des m<sup>2</sup> est ainsi plus importante dans le diffus que dans les grands projets d'aménagement.

Entre 2025 et 2030, l'Apur a estimé plus de 29 millions de m<sup>2</sup> prévus, avec :

- 1,9 million de m<sup>2</sup> en moyenne par an prévus pour les opérations d'aménagement ;
- 3 millions de m<sup>2</sup> par an dans le diffus ;

A terme, plus de 34 millions de m<sup>2</sup> sont d'ores et déjà attendus à horizon 2040 dans les opérations d'aménagement et les quartiers de renouvellement urbain, et plus de 38 millions de m<sup>2</sup> ont été estimés dans le diffus.

### **Les trajectoires et évolutions des besoins en béton à terme**

Sur la base de ces estimations, l'Apur a estimé les quantités de matériaux de construction nécessaires pour construire ces surfaces, en différenciant plusieurs scénarios, avec construction tout en béton ou contenant une part de bois.

Les besoins en béton vont peu à peu être moins importants au regard du développement de filières émergentes, telle que la filière bois, qui sont en train de s'organiser. Pour autant, ils resteront présents.

#### **Référence 100 % béton :**

Un premier scénario de référence étudié par l'Apur dans le cadre de l'estimation des besoins en béton dans la Métropole du Grand Paris dans les années à venir, est le scénario dit « Référence 100% béton ». Ce scénario, où la totalité des opérations d'aménagement et du diffus sont réalisées en béton, permet d'établir une base de référence afin de la comparer aux différentes hypothèses de l'étude. Dans ce scénario, le besoin en béton estimé est de 3 millions de m<sup>3</sup> par an pour la période 2020-2024.

#### **Hypothèses de 10 % et 30% bois :**

L'Apur a intégré d'autres matériaux dans ses estimations, notamment le bois. L'Apur a rencontré FiBois Ile-de-France, qui a signé un pacte en novembre 2020 avec des aménageurs, opérateurs fonciers, maîtres d'ouvrage et acteurs immobiliers d'Ile-de-France, pour la construction durable en bois. Les signataires de ce pacte s'engagent à réaliser entre 10% et 40% des surfaces de leurs constructions franciliennes d'ici 2025 en bois et/ou en matériaux biosourcés – la proportion variant selon leurs niveaux d'engagement. Ces engagements ont permis à l'Apur de consolider ses prévisions et hypothèses sur les tendances à venir.

A horizon 2024, en partant d'une hypothèse de 10% des constructions réalisées en bois, le besoin en béton estimé est de 2,8 millions de m<sup>3</sup> de béton par an pour les opérations d'aménagement et le diffus, et le besoin en bois est estimé à 640 000 m<sup>3</sup> de bois par an.

Pour la période 2025-2030, l'Apur part d'une hypothèse de 30% de constructions en bois, pour l'estimation des besoins en matériaux dans la Métropole. Dans cette hypothèse, 1,7 millions de m<sup>3</sup> de béton par an seraient nécessaires à horizon 2030. Ainsi, la part de béton diminue, mais reste importante.

En parallèle du développement de la filière bois, d'autres matériaux, comme la terre, se développent et pourraient remplacer une partie des constructions ou rénovations en béton, en plus du bois, à horizon 2030. En outre, des bétons plus respectueux de l'environnement se développent.

L'étude Apur montre que, même si les filières et les matériaux changent, le besoin d'acheminement et d'espaces de transbordement reste présent, soulignant l'intérêt du développement du transport fluvial, qui permet un gain de CO<sub>2</sub> entre 30 et 80% selon les sites par rapport au transport routier.

### **Les capacités de production des centrales à béton**

L'Apur a étudié les capacités de production des centrales à béton, à travers notamment des échanges avec l'UNICEM. D'après l'UNICEM, à l'échelle de la Métropole du Grand Paris, la production de béton était de 4,25 millions de m<sup>3</sup> pour l'année 2018, incluant à la fois les opérations d'aménagement, les travaux publics et le diffus. Les capacités de production de béton sont légèrement à la hausse à l'échelle de la Métropole et sont réparties de manière



stable à l'échelle des départements. Les données présentées reflètent les capacités de production de chaque centrale en fonction de sa localisation.

L'association Riv'Javel a analysé l'étude Apur sur l'Evolution des besoins en matériaux pour l'ensemble des chantiers du Grand Paris.

L'analyse de l'étude effectuée par l'association montre que, si les besoins en béton sont dynamiques à horizon 2030, la production de béton l'est encore plus. L'association a ainsi souligné que la production de béton est largement excédentaire par rapport aux besoins évalués pour Paris intra-muros et pour la Métropole du Grand Paris.

Elle a par ailleurs mis en avant le fait qu'avec ses 80 000 m<sup>3</sup> de béton par an, la production de la centrale Lafarge de Javel-Mirabeau ne représente qu'une faible part de la production parisienne, notamment dans le 15<sup>ème</sup> arrondissement, où sont déjà implantées, à quelques centaines de mètres, deux grosses centrales à béton fournissant largement de quoi alimenter les besoins de l'ouest parisien et ceux de la banlieue située dans leur rayon de livraison.

En outre, l'association a questionné la pertinence de la reconstruction de la centrale compte tenu des nuisances environnementales qu'elle génère.

L'association a expliqué que son analyse de l'étude de l'Apur permet de démontrer, chiffres à l'appui, l'inutilité d'une reconstruction de la centrale à béton de Javel-Mirabeau.

L'association considère que le bilan bénéfices/risques du projet de reconstruction de la centrale est donc largement défavorable, indiquant que ce projet ne répond à aucun besoin, mais est pourtant source d'importantes nuisances pour les habitants et pour l'environnement.

### **La réponse apportée par Lafarge**

Le béton est un produit frais, dont la zone de chalandise est limitée. La centrale de Javel-Mirabeau va ainsi desservir un marché de proximité, notamment dans le diffus. Une approche qui consisterait à supprimer des sites de production de béton pour réguler la production dans un contexte où le besoin du marché va légèrement baisser, ne fonctionne pas, car il convient de conserver un maillage permettant l'alimentation du marché. L'étude Apur montre que le maintien des centrales à béton dans Paris, notamment lorsqu'elles sont embranchées sur des modes de transport à faible impact environnemental, est utile.

Par ailleurs, il existe un écart entre la capacité théorique et ce qui est effectivement délivré. La capacité de production théorique indiquée pour les sites mentionnés, n'est pas nécessairement réalisable, notamment face aux contraintes et difficultés existant dans des environnements urbains denses.

### **La réponse apportée par HAROPA-Ports de Paris**

L'étude Apur montre que le besoin de béton est un besoin réel et durable, qui va persister malgré l'évolution prévue des matériaux de construction et notamment l'augmentation de la part du bois dans la construction. Le bois ne remplacera pas totalement le béton, car il ne peut pas répondre à toutes les contraintes de construction auxquelles ce dernier répond. La filière bois va avoir des défis à relever pour se structurer et se développer. HAROPA-Ports de Paris travaille avec la filière, pour l'aider notamment à structurer sa chaîne logistique d'approvisionnement.

## ❖ La localisation du projet

Certains participants se sont interrogés sur la localisation du projet sur le port de Javel-Bas.

Ainsi, Philippe GOUJON, maire du 15<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, a interrogé le Port sur les arguments qui peuvent justifier de façon légitime le maintien de la centrale de Lafarge sur le port de Javel-Bas, plutôt qu'une reconstruction sur un autre port, celui de Gennevilliers par exemple, ou ailleurs.

Il a appelé à transférer la centrale Lafarge à un autre endroit et à faire du port de Javel-Bas un lieu de promenade, dans le contexte du projet de reconquête des berges de Seine du 15<sup>ème</sup> arrondissement mené depuis plusieurs années par la Mairie.

### **La réponse apportée par HAROPA-Ports de Paris**

Installée depuis 1964 sur le Port de Javel-bas, la centrale à béton de Javel-Mirabeau joue un rôle essentiel dans l'approvisionnement de Paris en matériaux de construction. Son emplacement dans le 15<sup>ème</sup> arrondissement fournit une solution de proximité aux chantiers de l'ouest de la capitale, depuis des chantiers du quotidien jusqu'à la construction d'ouvrages emblématiques comme le Parc André-Citroën, le stade Jean Bouin, ou encore la Fondation Louis Vuitton.

Cette installation répond à un besoin diffus et à une demande qui s'additionne à celle destinée aux autres centrales du secteur géographique dans lequel elle est située.

Conscients que l'environnement du Port de Javel-bas a évolué au fil du temps et soucieux de conjuguer au mieux enjeux environnementaux, sociaux et économiques, le port et la centrale Mirabeau se réinventent aujourd'hui en faveur d'un espace mixte et ouvert, partagé et intégré à son environnement.

## ❖ Centrales à béton fixes et centrales à béton mobiles

L'association Riv'Javel a questionné l'opportunité de reconstruire une centrale à béton fixe, souhaitant que soit privilégié le recours aux centrales à béton mobiles, qui présentent à leurs yeux différents avantages et bénéfices au regard des centrales fixes.

Pour l'association, les centrales à béton mobiles sont moins polluantes et sources de moins de nuisances que les centrales à béton fixes. Elle a notamment souligné que la fabrication du béton directement sur le chantier (centrale mobile) est beaucoup plus économe en circulation de camions que la fabrication de béton prêt à l'emploi en usine (centrale fixe), même située en bord de fleuve. Elle a en effet expliqué qu'un camion-benne – utilisé pour transporter les matériaux pour les centrales mobiles –, a une capacité trois fois supérieure à celle d'un camion-toupie – véhicule utilisé pour transporter le béton produit par les centrales fixes. Elle a également relevé que les centrales mobiles, qui n'utilisent pas de camions toupie contrairement aux centrales fixes, évitent les éventuelles pollutions et le gaspillage d'eau générés par le nettoyage de ces engins. Elle a en outre indiqué que l'approvisionnement par voie fluviale n'est pas l'apanage des centrales à béton fixes, les centrales mobiles pouvant également en bénéficier.

L'association a par ailleurs souligné le fait que, contrairement à une centrale à béton mobile, qui ne dure que le temps du chantier, la centrale à béton Lafarge sera fixée à demeure. Elle

crain ainsi que, pour assurer sa rentabilité économique, et du fait des contraintes du transport du béton frais, la centrale Lafarge ne favorise la surconsommation de béton dans son rayon d'action pendant la durée de sa concession.

### **La réponse apportée par Lafarge**

Lafarge ne défend en aucun cas un modèle unique de production associé à des centrales fixes. L'entreprise alimente et dispose de grandes centrales mobiles dans Paris, sur des chantiers où les conditions permettent cette présence. Pour tous les chantiers du quotidien, la mise en œuvre de stations mobiles est bien souvent impossible pour des raisons d'espace et d'amortissement.

Le projet de Lafarge, et plus largement le projet portuaire de Javel-bas, s'attachent à répondre aux grandes orientations nationales en termes de transition écologique, en favorisant et renforçant le recours au transport fluvial comme alternative au transport routier, dans la droite ligne des Accords de Paris.

Maintenir et optimiser les activités industrielles en bord de Seine permet de développer une logistique urbaine durable et de renforcer le trafic fluvial en faveur d'une diminution de la congestion urbaine et de la pollution atmosphérique associée. Aujourd'hui, la centrale à béton de Javel-Mirabeau est approvisionnée à 86% par voie d'eau et, à une échelle plus globale, l'alimentation des centrales parisiennes de Lafarge se fait à 70% par voie fluviale, ce qui représente 88 000 camions en moins sur les routes et 11 000 tonnes de CO<sub>2</sub> évitées par an. Cet approvisionnement repose sur un dispositif industriel établi autour de la Seine, maximisant l'efficacité de l'usage fluvial.

D'un point de vue opérationnel et géographique, il n'est pas possible aujourd'hui d'approvisionner les centrales mobiles par le fleuve comme le sont les centrales fixes en bord à voie d'eau. Un tel approvisionnement implique une première boucle logistique nécessitant de disposer d'un terrain en bord à voie d'eau, suffisamment proche du chantier, pour stocker les matériaux arrivant par le fleuve, puis une deuxième boucle pour l'approvisionnement par camion de la centrale depuis le lieu de stockage. Il est compliqué, dans un tissu urbain comme celui de Paris, d'installer des centrales mobiles sur chaque chantier et d'organiser la logistique associée, impliquant la circulation d'un nombre élevé de camions pour alimenter la multitude des centrales. Le béton est un produit frais qui doit être mis en œuvre dans les deux heures qui suivent sa fabrication. Cela nécessite un maillage dense des installations de productions.

### **La réponse apportée par HAROPA-Ports de Paris**

La logistique des centrales mobiles, qui repose dans la majorité des cas sur un approvisionnement par la voie routière, est moins vertueuse que la logistique des centrales fixes en bord à voie d'eau, dont la grande majorité des approvisionnements se fait par voie d'eau. Les chaînes logistiques utilisant le transport fluvial permettent d'économiser des quantités très importantes de CO<sub>2</sub>. Les centrales fixes situées en bord à voie d'eau sont aujourd'hui le meilleur moyen pour répondre au besoin en béton.

En outre, tous les chantiers ne peuvent pas disposer de centrales mobiles, car celles-ci requièrent de la place.

## Éléments présentés par l'Apur

L'étude Apur sur l'Évolution des besoins en matériaux pour les chantiers du Grand Paris, apporte des éclairages sur la différence entre la réponse apportée par les centrales fixes et celle apportée par les centrales mobiles au besoin en béton.

Il y a des avantages et des inconvénients aux centrales mobiles, le principal inconvénient de ces dernières étant un apport de matières premières généralement acheminées uniquement par voie routière, source d'un bilan carbone moins vertueux.

L'Apur a estimé le gain en CO<sub>2</sub> pour les centrales ayant recours au transport fluvial. Ce gain oscille entre 30 et 80% selon les sites par rapport au transport routier.

## • L'évolution de la production de la centrale et du nombre des installations

### Rappel des engagements de Lafarge préalables à la concertation

Lors de la précédente phase de dialogue autour du projet, Lafarge a pris différents engagements en termes d'exploitation de la future centrale à béton, en réponse aux attentes exprimées par les participants. L'entreprise s'est engagée à réduire d'un tiers la capacité de production de l'installation projetée, par rapport au projet initial validé par permis de construire en 2017, en deçà de la capacité actuelle de la centrale. Cette réduction ramène la production prévue de 120 000 à 80 000 m<sup>3</sup> (contre environ 90 000 m<sup>3</sup> aujourd'hui) et s'accompagne d'une diminution du nombre d'équipements sur place. Dans ce cadre, en amont de la concertation, Lafarge avait annoncé différents changements par rapport au projet initial :

- le passage de 2 à 1 malaxeur ;
- une réduction de la capacité de stockage, avec la suppression de 2 silos et 2 trémies et la réduction d'un tiers du volume d'adjuvants stockés ;
- une réduction du trafic de camions toupie, passant de 15-16 camions à 10-12 camions.

## ❖ L'évolution de la production de la centrale

L'association Riv'Javel a remis en question la diminution annoncée par Lafarge du niveau de production de la centrale. Elle a souligné le fait que, si le niveau de production de l'installation projetée diminue par rapport au projet initial, il est néanmoins maintenu par rapport au niveau de production de la centrale actuelle, qui, selon les informations délivrées par Lafarge, se situerait en moyenne à 80 000 m<sup>3</sup> par an.

Par ailleurs, les participants, dont la Ville de Paris et la Préfète, Magali CHARBONNEAU, ont souligné l'importance d'acter et formaliser les engagements pris par Lafarge sur l'évolution de la production de la centrale, et notamment sur la capacité de production maximale de la nouvelle centrale. Pour la Préfète, un travail doit être mené avec l'administration pour déterminer ce qu'il est nécessaire de faire au regard de la réglementation, étant entendu qu'en-dessous de certains volumes de production, l'installation ne dépend plus du régime de l'enregistrement (ICPE).

### **La réponse apportée par Lafarge**

La centrale produit aujourd'hui environ 90 000 m<sup>3</sup> de béton par an. Le projet initial validé par permis de construire en 2017 comportait une possibilité de monter à 120 000 m<sup>3</sup>. Le projet modifié, tel qu'il est proposé, consiste à plafonner la production sur le site à 80 000 m<sup>3</sup>. La production maximale de la nouvelle centrale sera donc inférieure aussi bien à celle du projet initialement prévu, qu'à celle de la centrale actuelle.

Lafarge a formalisé et officialisé cet engagement, en demandant le retrait de son autorisation ICPE existante, au profit du dépôt d'un nouveau dossier auprès de la préfecture, actant le nouveau régime de l'installation.

Par ailleurs, au-delà de sa réduction, la production sera marquée par d'autres évolutions. En effet, la centrale modernisée de Javel-Mirabeau pourra produire une nouvelle génération de bétons plus responsables, en associant l'utilisation de liants bas carbone et de granulats recyclés issus de la région parisienne, favorisant ainsi l'économie circulaire. Évalués A ou B sur l'échelle Lafarge 360Score, ces bétons offrent jusqu'à 60% de réduction des émissions CO<sub>2</sub> par m<sup>3</sup> de béton par rapport à un béton classique. Lafarge s'est fixé, pour la centrale de Javel-Mirabeau, un objectif de production de 50% de bétons bas carbone d'ici 2023. L'entreprise s'engage à formaliser cet engagement. Lafarge a d'ores-et-déjà mis en place une mesure de la performance environnementale pour l'ensemble de ses gammes de produits, permettant une traçabilité des engagements de l'entreprise.

Par ailleurs, le processus de production favorisera le recyclage, à travers la réutilisation d'eau recyclée dans le gâchage des bétons et le recyclage de 100% des bétons et résidus de production.

La centrale de Javel-Mirabeau pourra ainsi fournir les chantiers de construction répondant aux normes environnementales les plus exigeantes.

### **Précisions apportées par la préfecture de Paris**

Du fait de la diminution des capacités de production de la centrale, l'exploitant a renoncé au bénéfice d'un arrêté d'enregistrement, et se situe désormais dans le régime de la déclaration. La réglementation n'exige pas un contrôle par les inspections de la DRIEAT (anciennement DRIEE). Pour autant, au vu de la sensibilité du site du fait de sa localisation en plein cœur de la capitale, l'Etat restera particulièrement attentif au fonctionnement de cette installation et au respect de la réglementation. Les services de l'Etat seront vigilants au respect des engagements pris par Lafarge.

### **❖ Nombre et capacité des équipements**

L'association Riv'Javel a exprimé son insatisfaction face aux évolutions du projet annoncées par Lafarge au cours de la phase de dialogue antérieure à la concertation. Pour l'association, ces éléments ne représentent en rien une révision en profondeur du projet et il convient d'aller beaucoup plus loin pour aboutir à un projet qui s'insère véritablement dans le quartier.

L'association Riv'Javel a notamment mis en avant une augmentation des volumes stockés sur le site, par rapport aux volumes actuels, dans le projet soumis à concertation.

Elle a ainsi relevé que, selon le permis de construire et le rapport de l'inspection des installations classées, le volume d'adjuvants stocké sur le site de la centrale passerait de 14 500 litres actuellement, à 30 000 litres dans l'installation projetée, soit une multiplication par deux du stockage initial.

Le stockage de granulats passerait, selon les calculs de l'association et avant amendement du projet, de 1 072 m<sup>3</sup>, à 1 440 m<sup>3</sup> répartis dans de nombreuses trémies de tonnages différents.

L'association a par ailleurs relevé que le stockage de ciment passerait, quant à lui, de 600 m<sup>3</sup> dans l'installation actuelle, à 810 m<sup>3</sup> dans l'installation projetée, et le stockage de fioul, de 3 000 litres aujourd'hui à 6 000 voire 7 000 litres.

Riv' Javel a par ailleurs interrogé Lafarge sur la manière dont il entend passer des 16 camions toupies actuellement employés sur le site de la centrale à béton, aux 12 camions annoncés dans le projet modifié, se demandant si l'explication ne serait pas une augmentation du nombre de rotations des camions, ce qui reviendrait au même que dans le projet initial, en termes de pollutions et de nuisances.

### **La réponse apportée par Lafarge**

La réduction de la capacité maximale de production de l'installation projetée a un impact dimensionnant, entraînant une réduction des équipements initialement prévus dans le projet. Lafarge propose d'aller au-delà des modifications initialement annoncées, en réduisant encore davantage le nombre d'équipements sur place.

Comme annoncé précédemment, Lafarge propose de revenir à 1 malaxeur dans l'installation projetée, contre 2 dans le projet initial, portant la capacité de malaxage de la centrale à 3 m<sup>3</sup>.

Lafarge propose également de supprimer un tapis transporteur (destiné à l'alimentation en granulats, sable et graviers, du bloc malaxeur) et les éléments techniques associés, le nombre de tapis transporteur passant ainsi de 2 à 1. A cela s'ajoute une réduction de 20% de la largeur du bloc malaxeur, qui passe de 13,29 mètres à 10,64 mètres (sur la profondeur), permettant ainsi un éloignement de la Seine de 2,5 mètres.

Lafarge propose par ailleurs de réduire le stockage d'adjuvants. Environ 15 types d'adjuvants sont stockés sur la centrale aujourd'hui, dans autant d'unités. Lafarge propose de réduire ce nombre à 10 unités, d'une capacité de stockage totale de 18 000 litres (8 cuves de 2000 litres et 2 cuves de 1000 litres), contre 28 000 litres dans le projet initial validé par permis de construire.

Le nombre de trémies, et leur capacité de stockage de granulats, a été revu pour passer de 7 dans le projet initial validé par permis de construire, à 5 dans le projet modifié, pour une capacité totale de stockage de 1300 tonnes.

S'agissant des silos, qui contiennent le liant, Lafarge propose de supprimer un silo supplémentaire, portant leur nombre à 6, contre 9 dans le projet initial, pour une capacité totale de stockage de 600 tonnes (cuves de 100 tonnes). Il est difficile de réduire davantage ce nombre, du fait de la diversité des produits à stocker. Il existe en effet une très grande diversité de bétons, dont les propriétés et les applications dépendent du mélange de produits utilisés pour leur fabrication. Sur la centrale de Mirabeau, plus de 420 formules différentes sont appliquées. La pluralité des formules employées dimensionne l'installation et explique pourquoi certaines caractéristiques de la centrale n'évoluent pas de manière proportionnelle à la baisse de production. En effet, pour pouvoir utiliser différentes formules, il convient de disposer d'un

panel de produits suffisant sur le site. La centrale modernisée pourra fabriquer du béton bas-carbone et nécessite le stockage de liants bas-carbone.

En outre, l'installation projetée comportera 4 cuves à fioul de 1,5 m<sup>3</sup> chacune, pour un stockage total de 6 m<sup>3</sup> (6000 litres). Aujourd'hui, l'installation compte deux cuves à fioul de 1,5 m<sup>3</sup> chacune (soit un total de 3 m<sup>3</sup>), dont l'une est destinée au chauffage des bâtiments et l'autre sert à l'alimentation de la pelle hydraulique qui décharge les barges. Dans l'installation projetée, trois cuves sont prévues pour une chaudière destinée à la fabrication de bétons techniques, et une cuve est prévue pour la pelle hydraulique. Le chauffage des bâtiments administratifs sera électrique. La capacité de stockage de fioul prévue dans l'installation projetée présente l'intérêt de limiter la fréquence des livraisons, sources de nuisances supplémentaires. Les cuves à fioul seront des cuves « double-peau », assurant un stockage très sécurisé.

Comme annoncé précédemment, le nombre de camions toupie est réduit à 12 dans l'installation projetée. Le nombre de tours par camion est en moyenne de 4 tours par jour, avec des écarts très faibles.

- **La demande de réduction de la hauteur des installations formulée par les riverains**

L'association Riv'Javel considère que l'installation projetée, conçue pour atteindre une hauteur de 15 mètres, provoque une pollution visuelle incompatible avec la préservation du paysage et avec l'insertion de la centrale à béton dans son environnement.

- ❖ **La demande d'un stockage en fosse**

L'association Riv'Javel a exprimé la demande d'un stockage en fosse, rappelant la préconisation du Cahier des prescriptions architecturales et paysagères (CPAP) de juin 2011, pour le Port de Javel-Bas, qui prévoit :

*« Pour les usages industriels type centrale à béton (...) un stockage en fosse est préconisé autant que faire se peut, particulièrement pour les déchets et les granulats. Le stockage en fosse sera toujours complété par un système de fermeture coulissante, ayant une structure suffisamment solide pour pouvoir supporter que des piétons marchent ou s'assoient dessus ».*

Elle souhaite ainsi que les stockages soient enterrés, au moins pour les trémies de granulats, afin d'éviter une forte prégnance des installations dans le paysage, et de façon à permettre aux piétons de se promener au-dessus de ces équipements.

L'association considère que cette piste n'a pas été explorée, n'apparaissant à aucun moment dans l'instruction du dossier de Lafarge.

### **La réponse apportée par Lafarge**

Le choix du mode de stockage répond à des exigences réglementaires, opérationnelles et environnementales.

La zone dans laquelle est installée la centrale est soumise, de façon obligatoire, aux prescriptions du Plan de prévention du risque d'inondation (PPRI).

Conformément à ces prescriptions, la centrale doit être hors d'atteinte des hauteurs d'eau de la crue centennale, sur pilotis, à l'instar des autres centrales récentes situées dans le 15<sup>ème</sup> et le 12<sup>ème</sup> arrondissement de Paris.

Le choix d'unités de stockage en forme de silos permet d'éviter le stockage au sol, source d'encombrement et d'emprise au sol supplémentaire. Les silos, et le stockage en hauteur, permettent par ailleurs d'optimiser le volume stocké, ce qui limite le trafic routier et fluvial destiné à l'approvisionnement de la centrale.

Par ailleurs, la verticalité est nécessaire au process de fabrication du béton. En effet, les matériaux utilisés dans la fabrication du béton sont des matériaux pondéreux, nécessitant un processus de fabrication gravitaire.

Lafarge a étudié la possibilité d'un stockage en fosse. Cette solution ne peut pas être retenue, pour les raisons précitées. Par ailleurs, la mise en place d'un tel stockage présenterait des problématiques techniques substantielles liées à la présence d'un réseau dense enterré en sous-sol, ainsi qu'aux remontées d'eau importantes que causerait le creusement d'une fosse de plusieurs mètres de profondeur à proximité du fleuve.

Il est vraisemblable que le CPAP préconise le stockage en fosse non pour les trémies, mais pour le stockage primaire de granulats (comme il existe dans d'autres centrales en bord de Seine). Le projet de centrale de Javel-Mirabeau n'a pas recours à ce genre de stockage intermédiaire, de manière à limiter l'emprise au sol.

### ❖ La hauteur et l'emprise du bloc malaxeur considérées comme excessives

L'association Riv'Javel a souligné qu'à ses yeux, la parcelle amodiée à Lafarge, située en milieu urbain dense et entourée de nombreux immeubles d'habitation, n'est pas compatible avec l'implantation d'installations industrielles de la hauteur et de la taille de celles de la centrale projetée.

L'association considère ainsi comme excessive la hauteur prévue du bloc malaxeur dans l'installation projetée (15 mètres), qui correspond à la hauteur d'un bâtiment de 5 étages.

Elle considère par ailleurs que son emprise au sol (116 m<sup>2</sup>) en fait un équipement beaucoup trop massif pour pouvoir s'insérer correctement dans le quartier.

L'association a ainsi demandé que la hauteur du bloc malaxeur ne dépasse pas 8 mètres, afin d'améliorer son insertion dans le paysage. A l'appui de sa demande, l'association rappelle que les bâtiments voisins de Point P n'excèdent pas une hauteur de 5,5 mètres, et souligne que ces installations s'intègrent correctement dans le paysage. Elle a exprimé son incompréhension sur le fait que ces entrepôts, qui stockent des matériaux identiques à ceux de la centrale, puissent respecter une telle hauteur, alors que les équipements projetés de la centrale à béton culmineront à 15 mètres, chacun étant pourtant situé en zone inondable et donc soumis au même titre aux contraintes liées au risque de crue.

L'association a par ailleurs demandé une réduction du volume de la construction formée par le bloc malaxeur et les bidons d'adjuvants.

### La réponse apportée par Lafarge



Les installations de Point P et de Lafarge n'ont pas la même vocation. La première est constituée d'entrepôts de distribution de matériel de construction. La seconde est une unité de production de béton prêt à l'emploi.

La hauteur maximale des installations de la nouvelle centrale à béton de Javel Mirabeau est réduite par rapport à celle de la centrale actuelle, passant de 16,5 à 15 mètres.

Le bloc malaxeur, les silos à ciment et les unités de stockage de granulats, auront une hauteur de 15 mètres, tout comme le local de stockage des adjuvants. Ces installations sont pensées en hauteur, sur pilotis, afin de permettre leur mise hors crue conformément aux prescriptions du Plan de prévention du risque inondation. Ainsi, leur hauteur est liée et conditionnée au respect de ces prescriptions. A ce titre, la hauteur des pilotis ne peut être réduite. Quant à la hauteur « utile » au stockage, elle ne pourrait être réduite qu'aux dépens de l'emprise au sol des installations. En plus des contraintes d'usage, cela ne serait pas bénéfique à l'esthétique du site telle que validée par l'Architecte des Bâtiments de France.

S'agissant du volume du bloc malaxeur, comme indiqué précédemment, Lafarge s'engage à diminuer de 20% la taille du bloc malaxeur.

### ❖ Une remise en question de la hauteur des bâtiments locaux sociaux

L'association Riv'Javel a remis en question la hauteur des bâtiments locaux sociaux prévue dans le projet de reconstruction, à savoir une hauteur totale de 8 mètres.

Elle considère que le CPAP, qui prévoit une hauteur maximale de 6 mètres pour les bâtiments à « usage de bureaux, showroom et administration », n'a pas été respecté, et a à ce titre demandé que la hauteur totale du bâtiment locaux sociaux soit ramenée à 6 mètres.

Elle a souligné qu'un ajout de 2 mètres fait une grosse différence pour les riverains.

#### La réponse apportée par Lafarge

La Direction de l'urbanisme de la Ville de Paris, interrogée sur ce point, confirme que les locaux sociaux associés à une installation du type de la centrale à béton de Javel-Mirabeau, ne sont pas considérés comme des locaux de bureau, mais comme un appendice de l'installation industrielle.

L'usine Lafarge est inscrite au PLU en zone UGSU - Zone de Grands Services Urbains. La réglementation relative à la hauteur des constructions sur le domaine public fluvial (article UGSU.10.5 du PLU), prévoit que la hauteur maximale autorisée pour les constructions, installations et ouvrages à usage d'industrie, est de 15 mètres pour le port de Javel-Bas. La hauteur est mesurée à partir du pied des constructions, installations et ouvrages nouveaux et depuis la cote supérieure du quai.

Les installations de Lafarge respectent ainsi ces dispositions réglementaires.

Le bâtiment abritant les locaux destinés au personnel ne fait pas l'objet d'une destination spécifique au titre du PLU, il fait partie intégrante du projet, qui relève de la destination industrielle. Il n'est dès lors pas concerné par la disposition réglementaire limitant à 6 mètres la hauteur des constructions à destination de bureau, commerce et artisanat.

- **La demande du maintien de la superficie initiale des installations formulée par les riverains**

L'association Riv'Javel a dénoncé un projet d'extension de la centrale à béton actuelle, mettant en exergue une forte augmentation de la superficie de la parcelle pour l'installation projetée par Lafarge – qui passerait de 2 850 m<sup>2</sup> de parcelle pour la centrale actuelle, à 3 765 m<sup>2</sup> –, ainsi qu'une augmentation de l'emprise le long de la Seine – qui passerait de 110 à 170 mètres de long.

Dans ce cadre, l'association a exprimé la demande que ni l'emprise des installations le long de la Seine, ni la surface initiale de l'amodiation ne soient augmentées dans la nouvelle centrale à béton.

### **Les réponses apportées par Lafarge et par HAROPA-Ports de Paris**

Le projet porté par Lafarge est celui d'une modernisation en faveur d'un usage partagé des quais de Seine, d'une dé-densification de la zone (2 amodiations industrielles contre 3 jusque-là) et d'une optimisation de l'outil industriel. Il n'est en aucun cas celui d'une extension de la centrale.

Si la zone amodiée par Ports de Paris est effectivement plus grande que la précédente, la surface exploitée sera elle plus petite, afin de libérer des espaces pour les piétons. La surface clôturée sera demain de 2 850 m<sup>2</sup> (contre 4 340 m<sup>2</sup> occupés aujourd'hui). Le bord à quai sera restitué sur 4,90 mètres et l'emprise géographique de l'installation le long de la Seine est constante à 156 mètres. A la frange de la nouvelle installation, une placette amont et une placette aval destinées aux piétons seront créées, permettant de libérer de l'espace et d'augmenter ainsi la transparence du site.

À l'échelle du port, la surface exclusivement dédiée aux activités logistiques et industrielles est réduite de plus de 2 300 m<sup>2</sup>, passant de 9 590 m<sup>2</sup> à 7 120 m<sup>2</sup>.

- **Les préoccupations sur les bassins de décantation**

#### **❖ La surface des bassins de décantation**

L'association Riv'Javel s'est inquiétée d'une augmentation de la surface des bassins de décantation dans l'installation projetée. Elle a en effet relevé, à partir des documents à sa disposition (permis de construire, dossier d'enregistrement ICPE, rapport de l'inspection des installations classées), le passage de 2 bassins de décantations visibles dans l'installation actuelle, pour une surface de 39 m<sup>2</sup>, à 5 bassins dans l'installation projetée par Lafarge, pour une contenance totale de 543 m<sup>3</sup>.

Riv'Javel a appelé Lafarge à prendre en compte la perception de la surface des bassins et pas seulement leur surface effective, soulignant l'impact visuel limité des bassins actuels par rapport à celui des bassins projetés, qui seront bien visibles depuis les différents immeubles d'habitation et de bureaux alentours.

L'association a exprimé la demande que la surface des bassins de décantation dans l'installation projetée n'excède pas la surface des bassins actuels.

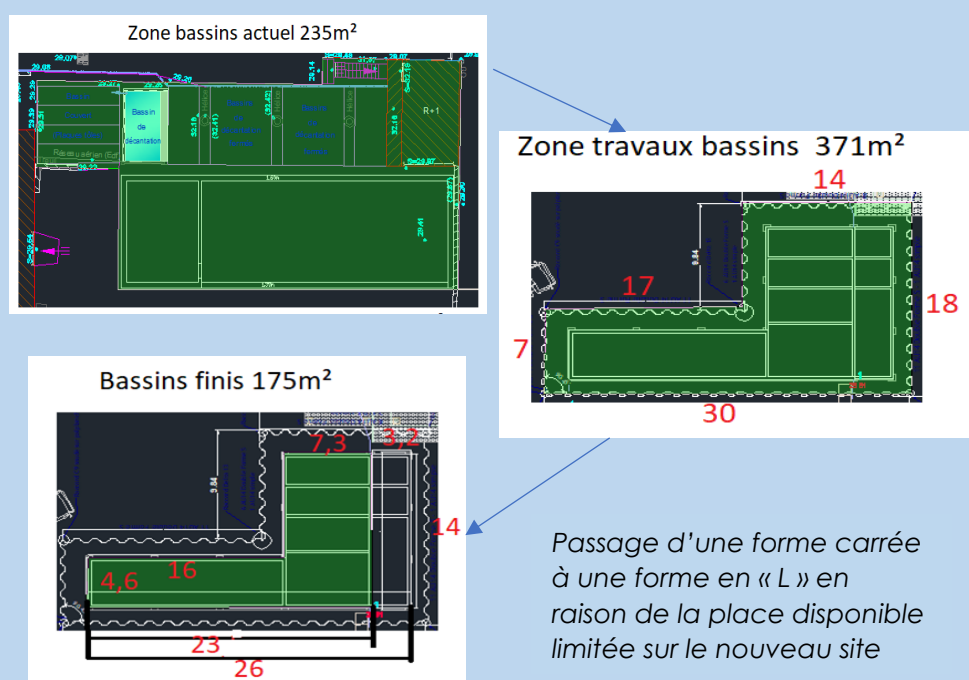
### La réponse apportée par Lafarge

La surface projetée des bassins de décantation est inférieure à leur surface actuelle.

La zone actuelle des bassins mesure 235 m<sup>2</sup> au sol.

La zone de travaux des bassins est bien plus étendue (371 m<sup>2</sup>), en raison des fouilles qui vont permettre de réaliser les futurs bassins. Cette zone, qui est aujourd'hui visible et dans un état inabouti en raison de la suspension des travaux, ne correspond pas à la surface des bassins finis.

Les bassins futurs, une fois terminés, auront une surface de 175 m<sup>2</sup>. Leur vue sera masquée par la végétalisation prévue du site.



### ❖ Les risques de pollution et l'impact environnemental associés aux bassins de décantation

L'association Riv' Javel s'est inquiétée des risques associés au bassin de décantation en cas de crue ou de débordement occasionnel du fleuve, se demandant si, dans ces cas de figure, les bassins étaient vidangés dans la Seine.

Elle a souligné que l'eau contenue dans les bassins, issue du nettoyage des camions, est polluée, saturée des adjuvants toxiques utilisés pour le nettoyage et de laitance de béton.

L'association a par ailleurs souligné l'impact environnemental du processus de nettoyage des camions toupies, qui entraîne une consommation importante d'eau. L'association a calculé que le nettoyage des camions toupie consomme 1 500 litres d'eau par jour et par camion, soit une consommation de 6 millions de litres d'eau par an pour le nettoyage des 16 camions toupies de la centrale actuelle.

### **La réponse apportée par Lafarge**

Le projet de reconstruction de la centrale de Javel-Mirabeau répond strictement aux normes environnementales et à la réglementation en matière de prévention des risques d'inondation. Un dispositif d'alerte éprouvé permet d'informer les opérateurs en cas de crue. Ce dispositif exige et conduit à une vidange systématique des bassins de décantation en cas d'annonce de crue. Par ailleurs, le nettoyage des installations et des camions est réalisé dans un cadre contrôlé. Dans l'installation projetée, les eaux de process seront totalement confinées et recyclées sur le site.

La vocation des bassins de décantation est de permettre le recyclage de 100 % de l'eau, après son utilisation pour le nettoyage des camions. Les particules en suspension dans les eaux de process viennent se déposer dans une succession de bassins de décantation, de manière à obtenir, en fin de traitement, une eau la plus claire possible, qui pourra être utilisée soit dans un but de lavage, soit pour la production de béton.

### **❖ Les nuisances associées aux bassins de décantation**

Riv'Javel a exprimé une série de demandes destinées à favoriser l'insertion visuelle des bassins de décantation et à réduire les nuisances associées à ces bassins pour les riverains du projet.

Elle a demandé, d'une part, que les bassins de décantation soient couverts, afin d'éviter les émanations toxiques, ainsi que le risque de noyade, les parapets étant facilement franchissables.

Elle souhaite par ailleurs que les allers et venues des camions toupies venant déverser quotidiennement leurs déchets industriels dans ces bassins soient totalement masqués à la vue des riverains.

Elle a en outre demandé que des aménagements substantiels soient prévus pour intégrer ces bassins dans le paysage et les masquer à la vue des riverains et promeneurs. Elle souhaite en particulier une végétalisation des bassins, aux moyens d'une rangée d'arbres de haute tige plantés en pleine terre, à l'image de ceux du Port de la Bourdonnais.

### **La réponse apportée par Lafarge**

Lafarge propose une végétalisation du site, et notamment des bassins de décantation, afin d'optimiser leur insertion visuelle.

Il est ainsi prévu d'installer des bacs ancrés ou mur creux de végétaux sur les côtés ne nécessitant pas d'accès au bassin, afin de former un rideau végétal continu autour des bassins, permettant de les masquer à la vue des promeneurs et des riverains, y compris ceux résidant en hauteur coté 16<sup>ème</sup> arrondissement.

Contrairement aux bacs amovibles, ce type de dispositif prévoit une perméabilité vis-à-vis de la crue, et est compatible avec le cahier des prescriptions architecturales et paysagères et le PPRI.

L'accès aux bassins, et plus largement à l'installation, sera sécurisé. Le périmètre opérationnel sera en effet entièrement clôturé.

- **Des attentes sur l'optimisation de l'insertion du site dans son environnement**

#### ❖ **La demande de déplacement du bloc malaxeur**

L'association Riv' Javel a exprimé son opposition à la localisation projetée du bloc malaxeur et a demandé le déplacement de cet équipement, en amont de l'emplacement prévu dans le projet.

L'association a souligné que le déplacement du bloc malaxeur constitue une nécessité absolue pour les riverains, qui refusent que cette unité de production industrielle soit construite dans l'axe frontal des fenêtres des immeubles situés rive droite. Elle a rappelé que le projet se situe juste en face de l'immeuble Lagardère, où travaillent 860 salariés, qui se trouveraient exposés à quelques mètres de l'usine en fonctionnement, si le malaxeur est laissé à l'emplacement projeté.

Par ailleurs, les membres de l'association résidant dans le 15<sup>ème</sup> arrondissement ont exprimé leur souhait d'un maintien d'une distance suffisante vis-à-vis de la tour Orphée.

#### **La réponse apportée par Lafarge**

Lafarge a étudié le déplacement du bloc malaxeur en amont de son emplacement actuel, tel que demandé par l'association Riv' Javel.

En cas de déplacement du bloc malaxeur, qui implique plus généralement un déplacement de la centrale, deux conflits majeurs se présentent :

- d'une part, un tel décalage entrave le circuit de circulation des camions qui alimentent la centrale et rend impossible leur passage au niveau du bâtiment GRTGaz ;
- d'autre part, des contraintes techniques existent en matière de réseaux d'assainissement et de gaz ne permettant pas d'envisager de déplacer les fondations du bloc malaxeur au droit de la station gaz.

La présence de la structure GRTGaz, qui est un invariant, amoindrit la largeur disponible sur le quai pour positionner les installations de la centrale et rend impossible le déplacement de quelques mètres en amont du bloc malaxeur.

La centrale peut être soit positionnée pleinement en amont, comme c'est le cas aujourd'hui, soit pleinement en aval, comme proposé dans le projet de reconstruction.

En outre, le projet de Lafarge vient s'inscrire dans des parcelles délimitées par le Port, dans le cadre du projet architectural établi antérieurement à l'appel d'offre auquel l'entreprise a répondu. Le projet doit répondre à un cahier des charges qui impose de situer la centrale à une certaine distance du Pont Mirabeau.

#### **La réponse apportée par HAROPA-Ports de Paris**

Dans le cadre du réaménagement du Port de Javel-bas engagé par HAROPA-Ports de Paris, l'objectif envisagé et travaillé avec les architectes des bâtiments de France (ABF), a été d'éloigner la centrale Lafarge du pont Mirabeau et d'arriver à créer un équilibre architectural, avec notamment un quai à usage partagé et la création de deux placettes. Si la centrale est laissée à son emplacement actuel, ce projet architectural s'en trouve caduc et la placette amont doit être supprimée.

L'emplacement du bloc malaxeur a été déterminé au plus juste par rapport à l'implantation de la station GRTGaz et, s'il est possible de mettre ce malaxeur en retrait sur le quai (recul de 2,5 mètres sur le quai), il apparaît très difficile de le déplacer en amont ou en aval.

### ❖ La demande d'une végétalisation du site

Une série d'échanges a eu lieu, au cours des rencontres de la concertation, sur le sujet de la végétalisation du site.

Au-delà du masquage des bassins de décantation et des allers et venues des camions toupies, évoqués ci-avant, l'association Riv'Javel a exprimé la demande d'une végétalisation forte, couvrant l'ensemble du site avec des arbres permanents, plantés en pleine terre sur l'amodiation.

#### **La réponse apportée par Lafarge**

Pour optimiser l'insertion du site dans son environnement, Lafarge propose d'entourer les bassins de décantation, la partie centrale de l'unité de production et les pieds de la structure, de rideaux végétaux masquant les installations à la vue des riverains et des immeubles.

Lafarge s'attache à présenter des dispositifs de végétalisation compatibles avec les dispositions du PPRI. L'idée est que ces dispositifs ne soient pas amovibles, mais consistent en des dispositifs pérennes, à savoir des murs creux ou des jardinières maçonnées permanentes.

L'essence utilisée pour le rideau végétal qui masquera une partie de l'installation sera le bouleau en cépée, locale, résistante au froid, peu sensible aux maladies et esthétique. Cette végétation sera plantée directement à 3 mètres de hauteur dans des bacs de 1 mètre de hauteur. Elle atteindra donc 4 mètres dès le début. A terme, ces arbres atteindront une hauteur plus importante, permettant un renforcement du masquage.

Concernant la demande d'une végétalisation plus forte des installations de la centrale avec des arbres permanents, Lafarge relève l'impossibilité technique d'implanter des arbres permanents sur le bord à quai, pour deux raisons. La première est la présence d'ouvrages souterrains de consolidation du quai : les études réalisées sur la végétalisation du site montrent que la structure du quai ne permet pas une végétalisation par des éléments beaucoup plus massifs, en pleine terre, à proximité du quai. La seconde est liée au fait que la circulation piétonne serait rendue difficile par la présence trop forte d'arbres en bord à quai.

Au-delà de l'installation de rideaux végétaux autour de ses installations, Lafarge végétalisera également les toitures des bâtiments (bâtiment locaux sociaux, poste de commande, bloc malaxeur). La végétalisation du toit du local GRTGaz est soumise à validation par le gestionnaire de réseau.

#### **La réponse apportée par HAROPA-Ports de Paris**

HAROPA-Ports de Paris propose une végétalisation des placettes et de l'emplacement du parking véhicules légers (qui sera entièrement restitué), à travers l'implantation de trois arbres en fosse sur la partie amont, de quatre arbres en fosse sur l'emplacement du parking, ainsi que de quatre autres sur la placette aval.

Un travail global est en cours pour étudier, avec la Ville de Paris, les possibilités de végétalisation sur l'ensemble des quais parisiens.

Deux contraintes principales sont à prendre en compte dans ce cadre :

- les réseaux souterrains ;

- la structure des quais, qui est variable d'un port à l'autre. Sur le port de Javel-bas, le quai a été rehaussé dans les années 1970, avec une structure en « L », qui empêche aujourd'hui d'implanter des fosses d'arbres au risque de déstabiliser le quai. Une modification de cette structure impliquerait des temps de travaux et un coût considérables, alors même que le quai ne nécessite pas d'interventions lourdes dans les prochaines années et est dans un bon état structurel.

## ❖ La demande de la Ville d'une restitution du parking véhicules légers

La Ville de Paris a formulé la demande d'une restitution intégrale du parking véhicules légers (VL) prévu dans la centrale projetée, pendant et en dehors des horaires d'exploitation, afin de libérer cet espace pour les piétons.

### La réponse apportée par Lafarge

Lafarge s'engage à restituer intégralement la zone du parking VL de la centrale à béton, pendant et en dehors des horaires d'exploitation. Quelques places réservées aux véhicules légers subsisteront, sous les locaux sociaux, pour des usages ponctuels.

## ❖ Le bardage et la couleur des installations

L'association Riv'Javel a exprimé un rejet de l'esthétique industrielle du site et une volonté d'avoir des installations qui s'intègrent dans le paysage, à l'image des installations de Point P.

Riv'Javel a demandé un bardage des installations, pour habiller le bloc malaxeur, les silos ciment, le bâtiment administratif, et les trémies de granulats. L'association a, d'une part, exprimé le souhait que les bâtiments de la centrale à béton Lafarge soient en harmonie avec ceux de son voisin de Point P, en bois. L'association a également proposé d'utiliser un matériau réfléchissant pour le bardage du bloc malaxeur, à l'image du matériau utilisé pour l'immeuble « Le Ponant », situé à quelques centaines de mètres, de l'autre côté du parc André Citroën (rue Leblanc, Paris 15<sup>ème</sup>). Elle a souligné qu'un tel matériau permettrait de fondre le bâtiment dans son environnement, et de mieux l'insérer dans le paysage.

Lafarge n'ayant pu répondre favorablement à la demande de bardage de trémies, l'association s'est prononcée sur les propositions colorimétriques présentées par l'entreprise. Riv'Javel a d'abord indiqué être opposée à la couleur blanche des trémies, telle que proposée initialement par Lafarge, soulignant qu'elle accentue l'aspect industriel de l'installation, et a demandé à l'entreprise une proposition alternative, consistant en une déclinaison de différents verts qui s'harmoniseraient avec les verts du Pont Mirabeau et de la végétation alentour. Après étude des différentes propositions, Riv'Javel a conclu que l'« option vert » apparaissait moins satisfaisante que l'« option blanc », au regard du contexte architectural d'ensemble. Elle a néanmoins souligné que sur les dernières propositions présentées par Lafarge, la couleur blanche apparaît un peu trop « brillante » et voyante.

### **La réponse apportée par Lafarge**

Lafarge propose un bardage bois des installations dans la centrale projetée, en cohérence avec l'installation de Point P et en réponse à la demande initiale des riverains.

Aux termes des études réalisées sur la possibilité d'un bardage le plus complet des installations, Lafarge propose un bardage du bloc malaxeur, des silos ciment, du bâtiment locaux sociaux, du transformateur électrique, du poste de commande/stockage, et de la station GRTGaz.

Cette option n'est en revanche pas adaptée pour les trémies (qui contiennent les sables et graviers). En effet, les opérations de remplissage des trémies sont de nature à entraîner une détérioration rapide d'un éventuel bardage, qui perdrait ainsi sa vocation esthétique. Pour cette raison, il n'est pas envisagé d'habiller ces équipements d'un bardage.

La proposition de Riv' Javel d'un bardage du bloc malaxeur dans un matériau réfléchissant, dans le style de l'immeuble Le Ponant, qui a été étudiée avec les architectes, apparaît difficile à mettre en œuvre et présente plusieurs problématiques. D'une part, celle de la cohérence avec les installations de Point P. D'autre part, celle du confort et de la sécurité pour les riverains et les collaborateurs Lafarge, en raison de l'aveuglement associé à la réverbération du soleil dans le matériau réfléchissant.

En parallèle de l'étude d'un bardage des installations, Lafarge a également effectué une étude de colorimétrie pour les trémies, qui ne seront pas bardées. Deux options étaient à l'étude. Une « option blanc » et une « option couleur », avec des propositions s'insérant dans la gamme colorimétrique du quartier. Lafarge prend note de la préférence pour l'option blanc exprimée par Riv' Javel à l'issue de la concertation, avec laquelle les architectes des bâtiments de France sont en ligne. S'agissant du rendu, celui-ci pourra être brillant ou mat. Lafarge propose d'en discuter avec les riverains avant de procéder à la peinture.

### **❖ La passerelle entre les locaux sociaux et le bloc malaxeur**

L'association Riv' Javel a mis en avant l'impact visuel négatif de la passerelle métallique reliant les locaux sociaux au bloc malaxeur, soulignant que celle-ci barrera le paysage.

Elle s'est interrogée sur l'utilité de cette passerelle, demandant sa suppression ou, à défaut, sa végétalisation afin qu'elle soit masquée à la vue des riverains.

### **La réponse apportée par Lafarge**

La suppression de la passerelle poserait plusieurs problèmes.

D'une part, cette passerelle évite aux salariés de devoir emprunter les escaliers en descente et en montée, ce qui correspond à une préconisation en matière de santé et sécurité au travail. La préservation de la santé et de la sécurité des salariés est un point fondamental pour Lafarge. L'une des causes principales d'accident dans l'entreprise est aujourd'hui la chute de plein pied, c'est-à-dire glisser dans un escalier, dans un couloir, ou sur des zones glissantes.

D'autre part, cette passerelle sert de gaine technique pour un certain nombre de réseaux.

Pour ces raisons, Lafarge va maintenir la passerelle. L'entreprise s'attachera à rendre ce passage le plus discret possible.



## ❖ Le débouché du parc André-Citroën

Riv' Javel et la Mairie du 15<sup>ème</sup> arrondissement ont exprimé leur inquiétude quant à la circulation des camions toupies sur le Pont Mirabeau et au débouché du parc André Citroën, l'un des plus grands parcs du 15<sup>ème</sup> arrondissement. Ils ont souligné les problèmes de sécurité causés par la circulation de ces camions à l'égard des autres usagers, piétons et cyclistes, et ont indiqué être très préoccupés par cette situation.

Ils ont en effet observé que les véhicules roulent à grande vitesse sur les berges. Par ailleurs, les membres de l'association Riv'Javel ont expliqué que les camions toupie de l'installation projetée de Lafarge arriveront à angle droit et en toute liberté, sans aucune sécurité, au niveau du trottoir du pont Mirabeau, qui comporte une voie piétonne et une voie cycliste, et couperont en permanence et sans aucune protection un flux de milliers de personnes. Ils ont noté que les camions toupie repartiront en coupant tout le débouché du parc André Citroën sur la Seine, où se promènent familles et enfants. Ils ont demandé, *a minima*, l'installation d'un feu tricolore pour interrompre le flux des camions toupie pendant le passage des piétons.

En outre, la Mairie du 15<sup>ème</sup> arrondissement a déploré qu'au-delà du projet Lafarge auquel le maire est opposé, les berges du sud du 15<sup>ème</sup> arrondissement soient affectées à des activités génératrices de nuisances importantes liées notamment à la présence de bateaux de croisière embarquant et débarquant des passagers circulant en autobus aux abords du débouché du parc André Citroën. Elle a appelé Ports de Paris à traiter ces nuisances. Elle a rappelé qu'elle portait depuis plusieurs années un projet de reconquête des berges de Seine du 15<sup>ème</sup> arrondissement, pour les inscrire dans un arc vert structurant qui relie notamment les berges du 15<sup>ème</sup> à la promenade de l'ancienne petite ceinture ferrée, et a souligné que dans le cœur de Paris, les berges ont été réaménagées.

### La réponse apportée par Lafarge

Le flux de circulation des camions toupie sera autant que possible linéaire. L'entrée et la sortie des camions se fera ainsi par deux points différents (entrée sur le port par la rampe Mirabeau, chargement sans marche arrière sur le site Lafarge, sortie du port par la sortie aval après passage devant le débouché du parc André Citroën). Ce nouveau circuit amont-aval des camions toupies réduira de fait la circulation sur le pont Mirabeau et améliorera la sécurité camions/piétons.

### La réponse apportée par HAROPA-Ports de Paris

En parallèle, un projet de réaménagement de l'esplanade devant le parc André Citroën sera réalisé par le Port en 2021.

L'objectif de ce réaménagement est :

- de délimiter des zones de dépose des cars croisiéristes, de part et d'autre de l'esplanade et d'interdire physiquement tout stationnement de véhicules sur l'esplanade ;
- de bien définir ces zones comme des zones de dépose et non de stationnement ;
- de dégager un espace important devant la Seine qui permette d'organiser des événements à destination du quartier ;
- d'instaurer une zone de rencontre, comme le prévoit la réglementation, donnant la priorité aux usagers les plus vulnérables sur le port, avec une vitesse limitée à 10 ou à 20 km/h pour les camions toupie ainsi que les vélos ;
- d'installer deux plateaux ralentisseurs de chaque côté de l'esplanade pour limiter la vitesse des camions toupie et des vélos, et protéger les piétons sortant du parc.

## La réponse de la Ville de Paris

La Ville de Paris partage les constats dressés au sujet de la circulation des camions toupie sur le pont Mirabeau et aux abords du parc André Citroën, et s'engage à ce que la Direction de la voirie et des Déplacements (DED) se rapproche dans les plus brefs délais de la mairie du 15<sup>ème</sup> arrondissement pour étudier les aménagements de sécurité pouvant être réalisés.

### • La maîtrise des nuisances liées à l'exploitation

Plusieurs points ont été soulevés par les participants, sur la thématique de la maîtrise des nuisances liées à l'exploitation de la centrale à béton Javel-Mirabeau.

#### Réponse générale apportée par Lafarge

Dans le cadre de la maîtrise des nuisances liées à l'exploitation de la centrale, une commission de suivi sera mise en place dès la phase de travaux, et durant toute la durée d'exploitation. Pendant la phase travaux, l'entreprise prévoit une réunion mensuelle avec les riverains pour faire le point sur ce qui est prévu, ce qui a été réalisé et les problématiques rencontrées. Pendant la phase d'exploitation, une à deux réunions annuelles seront organisées pour évoquer les préoccupations des riverains et partager les résultats des audits de la Charte d'Amélioration des Ports, pour lesquels l'entreprise s'engage à atteindre la note de 95/100.

Lafarge s'engage par ailleurs à la mise en place d'une hotline (numéro de téléphone et adresse mail).

En outre, un dispositif renforcé de surveillance du chantier sera mis en place, composé d'une caméra « *time lapse* » pointée sur le chantier et sur les mouvements de barges côté 16<sup>ème</sup> arrondissement, ainsi que de quatre caméras installées sur le site (une caméra pour le quai, le local de stockage et le transformateur ; deux caméras pour les stocks de granulats ; une caméra pour l'entrée du site et l'arrivée des camions).

### ❖ La maîtrise des nuisances associées aux camions toupie

Riv'Javel a mis en avant des nuisances importantes causées par les camions toupie des centrales à béton situées sur les ports du 15<sup>ème</sup> arrondissement (Lafarge, Cemex et Unibéton), qui déferlent dans le quartier.

L'association a indiqué que la circulation de ces camions est source de bruit, de pollution, et d'une aggravation du trafic routier. Elle a par ailleurs souligné la cohabitation dangereuse de ces véhicules avec les piétons et cyclistes, en raison notamment de leur vitesse excessive, source d'accidents.

L'association a formulé une série de demandes, destinées à réduire les nuisances associées aux camions toupie de la centrale Lafarge :

- le passage à 10 camions toupie sur l'installation Lafarge projetée, au lieu des 12 prévus ;
- une information précise sur le lieu de parking des camions toupie dans l'installation projetée. L'association a souligné, sur ce point, que la solution de stationnement qui sera mise en place par Lafarge ne doit être impactante ni pour la rive droite, ni pour la

rive gauche, et a demandé qu'aucun camion toupie ne soit stationné à proximité des bassins de décantation ;

- la mise en place de dispositifs de réduction de vitesse pour les camions toupie ;
- l'interdiction de circuler le long du Quai Louis Blériot pour les camions toupie. L'association souhaite qu'un engagement soit pris en ce sens par Lafarge, en accord avec la Mairie du 16<sup>ème</sup> arrondissement ;
- le passage à un carburant propre dès 2021 pour la totalité des camions toupie.

### **La réponse apportée par Lafarge**

Un nouveau circuit de circulation des camions toupie est prévu dans l'installation projetée, avec un flux de circulation autant que possible linéaire, qui permettra de réduire la circulation sur le pont Mirabeau et d'améliorer la sécurité des piétons et cyclistes.

Les questions de sécurité soulevées par l'association Riv' Javel nécessitent un dialogue continu entre les riverains et les exploitants. Lafarge a mis en place des agents de cour, sur l'ensemble de ces centrales parisiennes, responsables de contrôler et garantir le respect des règles appliquées aux camions, telles que les règles d'hygiène et sécurité, ou les règles de comportement. En outre, les camions de la centrale de Javel-Mirabeau seront numérotés pour faciliter leur identification et les éventuels signalements de la part des riverains, et Lafarge s'engage à mettre en place une formation spécifique des chauffeurs, après un travail d'identification des points sensibles mené avec les riverains.

Le site de Javel-Mirabeau compte aujourd'hui 16 camions toupie. Lafarge s'engage à réduire ce nombre à 12 camions, dans la nouvelle installation.

Par ailleurs, Lafarge s'engage à faire évoluer la flotte vers des camions moins polluants. Après un premier camion fonctionnant au GNV mis en service au cours de l'été 2020, Lafarge s'engage à renouveler 50% de la flotte d'ici à fin 2021 et 100% d'ici mi-2022. La rapidité de ce renouvellement ne dépend pas que de la volonté de Lafarge, mais aussi de la disponibilité des véhicules chez les partenaires transporteurs et de la multiplication des points d'avitaillement.

Les autres camions seront progressivement remplacés par des véhicules norme Euro 6.

Les camions toupies et les équipements, notamment la pelleuse, seront garés à l'intérieur de l'installation en dehors des horaires d'exploitation de la centrale, libérant ainsi la zone hors de l'emprise de la centrale pour d'autres usages. Il n'est pas prévu d'avoir une autre zone de stationnement des camions, que le périmètre de la centrale. Lafarge s'attache à rechercher un stationnement optimal, afin de pouvoir masquer les camions au mieux en dehors des horaires d'exploitation de la centrale, pour les riverains des deux rives. L'entreprise s'engage à ne pas stationner de camions toupie à proximité des bassins de décantation en dehors des horaires d'exploitation de la centrale.

L'utilisation du quai Louis Blériot est un sujet important pour Lafarge. L'entreprise n'est pas opposée à réserver le quai aux véhicules de moins de 3.5 tonnes, mais précise que ce sujet ne relève pas que d'elle. Il nécessite des discussions entre la Mairie d'arrondissement et les utilisateurs industriels du quai, afin de parvenir à une solution satisfaisante.

### **La réponse apportée par la Mairie du 16<sup>ème</sup> arrondissement**

La Mairie du 16<sup>ème</sup> arrondissement est ouverte au dialogue sur la problématique de la circulation des camions toupie le long du quai Louis Blériot, évoquée par Riv' Javel, et va étudier la question. Néanmoins, ne disposant pas de pouvoir de circulation, il est compliqué pour elle d'intervenir sur ces sujets. La Mairie est à l'entière disposition des riverains pour poursuivre le dialogue autant que faire se peut.

### **❖ Les nuisances associées à la pelleuse**

L'association Riv' Javel a indiqué que la pelleuse de la centrale à béton de Javel-Mirabeau est source de bruit continu, de bruits violents, raclages et à-coups entraînant des vibrations ressenties par les immeubles alentour.

L'association a par ailleurs souligné la prégnance de cet engin dans le paysage et son stationnement permanent sur le quai, y compris le soir et les week-ends.

L'association a formulé plusieurs demandes :

- la suppression du bruit et des vibrations causées par la pelleuse ;
- que la pelleuse (de couleur jaune aujourd'hui) soit repeinte dans une couleur moins pregnante dans le paysage ;
- que la pelleuse soit masquée à la vue lorsqu'elle n'est pas en exploitation, notamment le soir et les week-ends ;
- l'arrêt de la pratique de collecte de l'eau de la Seine pour nettoyer les installations, constatée régulièrement par les riverains.

### **La réponse apportée par Lafarge**

Lafarge travaille actuellement pour trouver des solutions adaptées pour réduire le bruit associé à l'utilisation de la pelleuse et en particulier à la chute des granulats dans les trémies. Pour l'heure, l'entreprise n'a pas trouvé de solutions techniques satisfaisantes permettant une réduction du bruit.

En dehors des horaires d'exploitation, la pelleuse sera stationnée à l'intérieur de la centrale, abaissée et masquée aux regards.

Lafarge propose une teinte blanche pour cet équipement, qui lui permettra de se fondre davantage dans le paysage.

### **❖ La gestion du bruit et des poussières**

Au cours de la concertation, l'association Riv' Javel a indiqué souhaiter avoir la certitude que les nuisances liées à l'exploitation de la centrale n'impactent pas la santé des riverains du 15<sup>ème</sup> et du 16<sup>ème</sup> arrondissement. Ils ont demandé à ce titre le rendu régulier de rapports d'enquête et audits réalisés sur les poussières et les bruits.

### La réponse apportée par Lafarge

La réhabilitation et la modernisation de la centrale va permettre de disposer d'installations bénéficiant de systèmes de filtration et d'isolation phonique de nouvelle génération. Les émissions de poussières seront confinées grâce à des systèmes de filtration nouvelle génération respectueux de l'environnement. Les bruits d'exploitation seront réduits grâce à une double isolation des installations de la centrale. Par ailleurs, la circulation des camions se fera en sens unique sur le site et les manœuvres des camions en marche arrière seront supprimées, permettant une atténuation des impacts sonores. En outre, des mesures du bruit, de l'eau et des poussières sont régulièrement effectuées, sous le contrôle de la DRIEE.

### La réponse apportée par la Ville de Paris

La Ville de Paris rejoint et soutient la demande des riverains sur des études bruit, à laquelle une réponse pourrait être apportée en partenariat avec BruitParif ou tout autre organisme spécialisé sur les questions de nuisances sonores.

- **Des attentes fortes sur la gestion de l'activité de la zone de découplage et du stationnement des barges devant l'installation Lafarge**

L'association Riv' Javel a exprimé une attente très forte de contrôles/sanctions sur l'activité de la zone de découplage, et une demande d'être associée en amont aux réflexions et discussions sur cette zone.

L'association a en effet mis en exergue une forte carence de contrôle de la zone, soulignant que celle-ci est utilisée non pas comme une zone de découplage mais comme une zone de stationnement, où les utilisateurs amarrent par trois ou quatre des barges, parfois énormes, pour une durée pouvant atteindre plusieurs semaines.

L'association a relevé les pollutions environnementales, mais aussi visuelles, causées par certaines des barges amarrées sur la zone de découplage, qui stockent des déchets inconnus et des matériaux pulvérulents.

L'association a par ailleurs évoqué la pollution sonore causée par les ducs d'Albe, qui provoquent un effet de résonance, source de vibrations très fréquentes ressenties dans les habitations.

Riv' Javel a en outre indiqué qu'une énorme barge noire de 100 mètres de long par 15 mètres de large reste stationnée constamment devant le site de Lafarge. L'association a souligné que les riverains ne veulent plus de cette barge les week-ends, le soir et les jours fériés.

L'association a formulé une série de demandes :

- l'interdiction d'amarrage des barges le soir, les week-ends et les jours fériés, devant l'usine Lafarge, à l'exemple de Point P ;

- la suppression de tout ou partie des ducs d'Albe le long du quai Louis Blériot, entre le Pont Mirabeau et le Pont Garigliano ;
- la suppression des vibrations sonores causées par l'installation de ces ducs d'Albe ;
- le respect de la réglementation en vigueur sur le nombre maximum de barges pouvant être amarrées ensemble le long du quai ;
- l'aménagement de la réglementation concernant la longueur maximale autorisée pour les barges ;
- la limitation des barges amarrées à une longueur de 70 mètres.

### **La réponse apportée par Lafarge**

Lafarge s'engage à ne pas découpler le soir et le week-end sur le quai Louis Blériot et à ne pas stationner à Mirabeau la péniche qui alimente la centrale en ciment – dite la Tarentule – en dehors de ses périodes de déchargement. Ces engagements sont tenus, sauf pendant les périodes d'interdiction de circulation sur la Seine, au cours desquels Lafarge n'est pas en mesure ponctuellement de déplacer ses barges.

Des discussions d'ordre collectif sont à mener avec la profession, sous l'égide d'HAROPA – Ports de Paris.

### **La réponse apportée par HAROPA-Ports de Paris**

Deux sujets sont soulevés s'agissant de l'occupation des quais.

Le premier est celui de l'occupation des quais devant chaque implantation. Les plans d'eau situés devant les installations sont confiés aux exploitants dans le cadre des conventions d'occupation temporaire accordées par Ports de Paris. Ces plans d'eau ne sont pas des plans d'eau exclusifs. Leur occupation doit donc être limitée aux chargements/déchargements et à l'optimisation des tournées, optimisation qui peut nécessiter des stationnements de nuit ou les week-ends. Les deux exploitants présents sur le Port de Javel-Bas, Point P et Lafarge, sont en conformité avec la réglementation qui s'applique pour ces plans d'eau.

Le second sujet est celui de la zone de découplage, située sur la rive d'en face le long du quai Louis Blériot, et qui permet aux convois qui arrivent de l'aval de la Seine d'être séparés, le gabarit navigable dans le centre de Paris étant plus réduit qu'en aval. Les zones de découplage sont nécessaires pour permettre le passage des biefs parisiens aux convois de barges.

La zone de découplage située sur le quai Louis Blériot a été étendue en 2014, à la suite de la suppression de la zone située sur le port du Gros-Cailou.

Actuellement, le règlement particulier de police de la navigation intérieure sur l'itinéraire Seine – Yonne<sup>1</sup> prévoit (page 29) :

« B – Zones de découplage des convois :

*Le stationnement limité au temps nécessaire aux manœuvres de découplage sont situées (...) du PK 176,560 au PK 177,160 rive droite quai Blériot, 150 m à l'amont du pont du Garigliano, sur une longueur de 600 m et une emprise de 30 m en rivière ».*

<sup>1</sup> [https://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/content/download/60542/398233/file/RPP\\_SEINE-YONNE\\_2019.pdf](https://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/content/download/60542/398233/file/RPP_SEINE-YONNE_2019.pdf)

Il n'y a donc pas de limite sur le nombre de barges amarrées à couple ou à triple, du moment que cet amarrage respecte la largeur de 30 m en rivière.

Le Port a engagé un travail avec les utilisateurs de cette zone et les usagers du fleuve, pour permettre la réduction des nuisances associées à cette zone et améliorer son fonctionnement.

A l'issue de ces échanges, HAROPA-Ports de Paris est en mesure de soumettre une série de propositions aux riverains :

- Une réduction de la zone de découplage, avec une diminution envisagée de 100 à 150 mètres à l'amont, via la suppression de 4 à 5 ducs d'Able, après consultation et en concertation avec les riverains ;
- L'exigence d'une couverture systématique des barges qui transportent des déchets ;
- La mise en place de dispositifs pour limiter le bruit lors des amarrages des bateaux et la modernisation des amarrages ;
- La mise en place d'un dispositif permettant de tracer les barges qui stationnent et leur durée de stationnement, avec une identification bateau par bateau, destinée à faire respecter les règles qui s'appliquent sur cette zone.

Le règlement de police exige que le Port fasse ces propositions lors de différentes instances, auprès de VNF, de la préfecture et de la DRIEA. Cela pourrait être fait à la fin du 1<sup>er</sup> semestre 2021, et les travaux (modernisation des amarrages, installation des dispositifs plastiques pour limiter le bruit lors des amarrages, réduction de la zone, etc...) pourraient être envisagés au 2<sup>ème</sup> semestre 2021/1<sup>er</sup> semestre 2022.

Ports de Paris et VNF ont engagé une étude globale sur les zones de stockage et de découplage à l'échelle de la petite couronne et du bief parisien, qui pourrait utilement venir compléter les discussions.

## • Le processus de concertation

### ❖ Les attentes exprimées sur le processus de concertation

A l'ouverture de la concertation, la Ville de Paris a souligné sa volonté que ce processus permette d'aboutir à des solutions pour les riverains sur les impacts environnementaux de l'installation de Lafarge et son insertion urbaine, et permette de faire la démonstration que chacun a veillé à faire émerger l'intérêt général.

La préfecture de Paris a rappelé qu'HAROPA-Ports de Paris et Lafarge sont venus au contact des pouvoirs publics, en indiquant leur souhait de faire évoluer le projet dans un sens qui réponde davantage aux préoccupations exprimées par les riverains, et ce, dans le cadre d'une concertation afin que ces préoccupations puissent faire l'objet d'un échange. Elle a relevé que l'approche thématique de la concertation avait pour objectif d'entrer dans le détail de l'ensemble des sujets, pour apporter des réponses concrètes aux questions que se posent les riverains et traiter les propositions que le porteur de projet entendait soumettre.

S'agissant des modalités de la concertation, l'association Riv'Javel a demandé qu'aucun compte-rendu des réunions ne soit diffusé vers l'extérieur sans avoir été validé au préalable par les différentes parties prenantes de la concertation. L'ensemble des participants s'est accordé sur ce point.

En outre, au cours de la concertation, l'association a formulé des demandes d'ajustement de l'agenda initial présenté en amont du processus, pour aborder notamment plus en détails les nouveaux points et propositions qui ont pu apparaître au cours des échanges. La modératrice de la concertation a souligné le caractère indicatif de l'agenda présenté en amont de la première réunion de concertation, l'objectif étant de consacrer le temps nécessaire à chacun des sujets. Celui-ci a ainsi été ajusté au fur et à mesure de la concertation, avec notamment l'organisation d'ateliers, en plus des réunions plénières, pour approfondir avec Riv'Javel les échanges sur le projet autour de sujets de préoccupation et de propositions spécifiques.

## ❖ Un processus salué par les parties prenantes

A l'issue de la concertation, la Ville de Paris a relevé que celle-ci a été une étape positive, particulièrement enrichissante, permettant un dialogue respectueux. Elle a souligné la difficulté de cet exercice, source de points de satisfaction mais aussi de frustrations. Elle a en outre indiqué qu'elle allait en tirer de larges enseignements, notamment sur la nécessité de récupérer des espaces pour le public et encourager la mixité des usages.

Riv'Javel considère elle aussi que la concertation a été une étape positive. La présidente de l'association, Dominique SAURET-VELLE, a indiqué être heureuse que la voix des riverains ait pu enfin être entendue - certes après un long combat judiciaire, médiatique et politique, certes trop tard dans le processus décisionnel quant à l'opportunité de la présence d'une centrale à béton sur le Port de Javel. Elle considère que le fait que la voix des riverains ait non seulement été entendue mais prise en considération est une chose positive pour le mieux vivre ensemble dans l'environnement du projet Lafarge. Elle a souligné que l'écoute des riverains pour des projets aussi impactant que celui-ci doit être systématiquement recherchée par les pouvoirs publics et les instances concernées.

L'association a remercié la modératrice de la concertation, pour sa conduite du processus avec beaucoup d'attention, de compétence et de neutralité. Elle a également souligné la qualité des compte-rendu qui ont permis d'avancer avec précision et sûreté.

La préfecture de Paris a elle aussi salué la façon dont la concertation a été menée, et a salué plus largement la qualité de ce processus. Elle a également salué la responsabilité des acteurs, et notamment des riverains, dont elle a souligné le respect et l'écoute. Elle a en outre salué les efforts que Lafarge a accepté de faire, rappelant que l'entreprise a accepté d'entrer dans la concertation, sollicitée par les pouvoirs publics, alors qu'elle était dotée des documents de réglementation nécessaires pour mettre en œuvre son projet, et a accepté de le faire loyalement, en identifiant les « bougés » possibles et en acceptant de faire évoluer le projet.

Aminata NIAKATE, conseillère de Paris, en revanche, a fait part de son sentiment que certaines choses étaient déjà tranchées avant que les discussions n'aient lieu, et que les débats étaient orientés pour le que le projet se fasse quoi qu'il en coûte. Elle regrette que la concertation n'ait pas permis d'échanger en profondeur sur la possibilité d'envisager une alternative à la présence de Lafarge sur le port, et que son issue laisse un goût amer dans la bouche de certains riverains.

La Mairie du 15<sup>ème</sup> arrondissement a pour sa part remercié l'ensemble des acteurs de la concertation, et notamment l'association Riv'Javel pour son investissement important et a vivement regretté que sa voix n'ait pas été entendue visant à déménager hors de Paris, notamment dans l'un des ports de la Seine aménagés à cet effet hors centre-ville, la centrale à béton Lafarge, obérant ainsi la réalisation d'une continuité écologique sur le quai bas – complémentairement à la végétalisation du quai haut, entre Issy-les-Moulineaux et la promenade aménagée du 7<sup>ème</sup> arrondissement.



La Mairie du 16<sup>ème</sup> a également remercié l'ensemble des parties prenantes, notamment les riverains, soulignant le professionnalisme de leur travail, qui a permis d'avancer sur les sujets de préoccupation. Elle a indiqué rester à l'entière disposition des riverains pour poursuivre le dialogue autant que faire se peut.

### ❖ **La demande de maintien du dialogue à l'issue de la concertation**

A l'issue de la concertation, les différentes parties prenantes ont fait part de leur souhait que les échanges se maintiennent à l'avenir et ont souligné l'importance que le dialogue puisse continuer à se nouer.

RivJavel souhaite ainsi que les échanges se poursuivent au-delà de cette concertation, et que le dialogue continue non seulement dans le cadre de la reconstruction de la centrale de Javel-Mirabeau et de son exploitation, mais aussi de l'usage partagé des quais, comme cela a été acté par la concertation. L'association a souligné que des points sont encore à travailler sur le projet Lafarge. Elle considère ainsi que les engagements de la Mairie de Paris dans le cadre de la concertation – qui étaient d'obtenir « une révision en profondeur du projet » et, selon le vœu de l'exécutif du 8 octobre 2020, « la satisfaction des riverains » -, n'ont été que partiellement tenus, certaines demandes majeures des riverains n'ayant notamment pas été satisfaites.

La Ville de Paris a souligné que la concertation n'était qu'une étape et a indiqué son souhait que des instances de dialogue perdurent.

Pour la préfecture de Paris, la concertation a créé les conditions pour que le dialogue se poursuive.

**CONCERTATION  
SUR LE PROJET DE RECONSTRUCTION  
DE LA CENTRALE A BETON DE JAVEL – MIRABEAU – PARIS 15<sup>e</sup>**

**ANNEXES DU BILAN DE LA  
CONCERTATION**

## Table des matières

LES ENGAGEMENTS PRIS A L'ISSUE DE LA CONCERTATION .....	3
• Evolution de la production de la centrale .....	3
❖ Réduction d'un tiers de la capacité de production .....	3
❖ Production de bétons bas carbone .....	3
• Une insertion optimisée du site dans son environnement .....	3
❖ Réduction des équipements.....	3
❖ Partage des usages des berges.....	4
❖ Végétalisation du site .....	5
❖ Bardage et couleur des installations .....	6
❖ Réaménagement de l'esplanade du port de Javel Bas au débouché du parc André Citroën	11
• La maîtrise des nuisances en phase chantier et en exploitation.....	11
❖ Gestion des poussières et du bruit.....	11
❖ Evolution de la flotte de camions.....	11
❖ Stationnement des camions toupie .....	12
❖ Gestion du trafic et de la conduite des camions.....	12
• La maîtrise des nuisances de la zone découplage .....	12
• La sécurité environnementale.....	13
❖ Les actions de Lafarge .....	13
❖ Les actions du Port .....	13
• Dialogue avec les riverains et suivi des engagements .....	14
LES COMPTES-RENDUS DES RENCONTRES DE LA CONCERTATION.....	15

## LES ENGAGEMENTS PRIS A L'ISSUE DE LA CONCERTATION

### • Evolution de la production de la centrale

#### ❖ Réduction d'un tiers de la capacité de production

Lafarge s'engage à réduire le volume annuel maximal de production de la centrale à béton de Javel-Mirabeau, aussi bien par rapport au projet initial soumis à permis de construire, que par rapport à la production de la centrale actuelle :

- Le volume maximal de production est aujourd'hui de 90 000 m<sup>3</sup> annuels ;
- Le projet initial de reconstruction de la centrale prévoyait une capacité de production de 120 000 m<sup>3</sup> ;
- A l'issue des échanges menés dans le cadre du processus de concertation, la capacité maximale de production de la nouvelle centrale passe à 80 000 m<sup>3</sup> annuels, soit une réduction d'un tiers par rapport à la capacité initiale prévue.

Ce plafonnement fera l'objet d'une nouvelle autorisation ICPE. La future centrale changera de régime, passant de celui de l'enregistrement à celui de la déclaration. Dans ce cadre, Lafarge propose de se voir appliquées les contraintes associées au régime ayant le plus haut degré de protection (en termes de contrôles, d'obligations, etc.).

#### ❖ Production de bétons bas carbone

La centrale de Javel-Mirabeau pourra produire une nouvelle génération de bétons plus responsables, offrant jusqu'à 60% de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> par rapport à un béton classique, et associant l'utilisation de liants bas carbone et de granulats recyclés.

Lafarge vise l'objectif de produire 50% de bétons bas carbone en 2023 sur le site de Javel-Mirabeau (évalués A ou B sur l'échelle 360Score), avec un rythme de croissance de 5% par an dans les années à venir.



### • Une insertion optimisée du site dans son environnement

#### ❖ Réduction des équipements

A l'issue de la concertation, Lafarge s'engage à une réduction des équipements dans la future installation, par rapport au projet initial validé par permis de construire en 2017, qui se caractérise par :

- La suppression de deux trémies, servant au stockage des granulats, portant leur nombre de 7 dans le projet initial, à 5 dans le projet modifié ;
- La suppression de trois silos, servant au stockage du ciment, portant leur nombre de 9 dans le projet initial, à 6 dans le projet modifié ;
- La réduction de 14 à 10 du nombre d'unités de stockage d'adjuvants ;
- La suppression d'un malaxeur, portant la capacité de malaxage de l'installation projetée à 3 m<sup>3</sup> ;
- La suppression d'une bande transporteuse (destinée à l'alimentation en granulats, sable et graviers, du bloc malaxeur) et des éléments techniques associés. Le nombre de bandes transporteuses passe ainsi de 2 à 1 ;
- La diminution de 20% de la taille du bloc malaxeur, qui passe de 13,29 mètres à 10,64 mètres (sur la profondeur), permettant ainsi un éloignement de la Seine de 2,5 mètres ;
- La restitution du parking véhicules légers au public.

### Modifications du projet initial validé par permis de construire



### ❖ Partage des usages des berges

Lafarge s'engage à rendre au maximum le quai à la circulation piétonne publique, en restituant le quai :

- en fin de journée à partir de 16h, après la dernière opération de chargement ;
- le week-end ;
- en dehors des heures de transbordement.

Le bord à quai sera restitué sur au moins 4,90 mètres.

Concertation sur le projet de reconstruction de la centrale à béton de Javel-Mirabeau – Paris 15<sup>e</sup> – Annexes du bilan de la concertation

Par ailleurs, le stationnement des camions se fera à l'intérieur de la centrale et le site sera clôturé, pour en sécuriser l'accès tout en laissant le plus de place possible aux piétons.



Lafarge s'engage en outre à restituer intégralement la zone du parking VL (encadrée en rouge sur le visuel ci-dessous), qui sera ainsi rendue à la circulation piétonne aussi bien en dehors que pendant les horaires d'exploitation de la centrale. Quelques places réservées aux véhicules légers subsisteront, sous les locaux sociaux, pour des usages ponctuels.



\* Végétalisation de la toiture du local soumise à validation par le gestionnaire de réseau

### ❖ Végétalisation du site

Lafarge s'engage à végétaliser ses installations, en particulier à travers une végétalisation des bassins de décantation, des poteaux du bloc malaxeur et de la bande transporteuse, ainsi que des toitures des bâtiments (bâtiment locaux sociaux, poste de commande, bloc malaxeur). La végétalisation du toit du local GRTGaz (entouré en bleu sur le visuel ci-avant) est soumise à validation par le gestionnaire de réseau.

L'essence utilisée pour le rideau végétal qui masquera une partie de l'installation sera le bouleau en cépée, résistante au froid, peu sensible aux maladies et esthétique. Cette végétation sera plantée directement à 3 mètres de hauteur dans des bacs de 1 mètre de hauteur. Elle atteindra donc 4 mètres dès le début. A terme, ces arbres atteindront une hauteur plus importante, permettant un renforcement du masquage.

Par ailleurs, HAROPA-Ports de Paris s'engage à planter 3 arbres sur la placette en amont et 4 arbres sur la placette en aval de l'installation de Lafarge, ainsi que 4 arbres sur l'emplacement du parking VL restitué aux piétons.

### ❖ **Bardage et couleur des installations**

Une partie des installations du site de la centrale sera habillée d'un bardage bois, en cohérence avec les installations voisines de Point P, à savoir :

- les bâtiments locaux sociaux ;
- le transformateur électrique ;
- le bloc malaxeur ;
- les silos ciment ;
- le poste de commande/stockage ;
- la station GRTgaz (sous réserve de validation par le gestionnaire).

A l'issue de la concertation, la couleur retenue pour l'habillage des trémies, en accord avec les riverains, est le blanc. Lafarge propose de consulter l'association Riv'Javel au moment de la peinture de ces équipements, pour convenir du rendu final, plus ou moins mat.

## Le projet initial validé par permis de construire en 2017





## Le nouveau projet issu de la concertation



**Avant**



**Après**



**Avant**



**Après**



## ❖ Réaménagement de l'esplanade du port de Javel Bas au débouché du parc André Citroën

HAROPA-Ports de Paris propose de réaménager l'esplanade devant le parc André Citroën en modifiant les circulations et les zones d'arrêt autorisées pour les cars afin d'améliorer l'usage des espaces et de pacifier le site.

Les objectifs sont :

- de délimiter des zones de dépose des cars croisiéristes, de part et d'autre de l'esplanade et d'interdire physiquement tout stationnement de véhicules sur l'esplanade ;
- de bien définir ces zones comme des zones de dépose et non de stationnement ;
- de dégager un espace important devant la Seine qui permette d'organiser des événements à destination du quartier ;
- d'instaurer une zone de rencontre, comme le prévoit la réglementation, donnant la priorité aux usagers les plus vulnérables sur le port, avec une vitesse limitée à 10 ou à 20 km/h pour les camions toupie ainsi que les vélos ;
- d'installer deux plateaux ralentisseurs de chaque côté de l'esplanade pour limiter la vitesse des camions toupie et des vélos, et protéger les piétons sortant du parc.

En ce qui concerne le plan de circulation du port :

- La circulation sera autorisée dans les deux sens sur la voie de fond de quais pour les vélos, les voitures et les petits utilitaires ;
- Pour les poids-lourds et en particulier les camions toupie, la circulation ne sera permise que dans le sens amont-aval, c'est-à-dire avec une entrée sur le port par la rampe aval du pont Mirabeau et une sortie par le carrefour Leblanc à l'amont du site.

Le Port travaille également à une sécurisation et un contrôle des accès au port de Javel Bas.

## • La maîtrise des nuisances en phase chantier et en exploitation

### ❖ Gestion des poussières et du bruit

Les installations de la nouvelle centrale de Javel-Mirabeau bénéficieront de systèmes de filtration et d'isolation phonique de nouvelle génération, qui assureront :

- le confinement des émissions de poussières grâce à des systèmes de filtration nouvelle génération respectueux de l'environnement ;
- la réduction des bruits d'exploitation grâce à une double isolation des installations de la centrale.

Par ailleurs, une circulation en sens unique sera instaurée sur le site de la nouvelle centrale, et les manœuvres des camions en marche arrière seront supprimées, permettant une atténuation des nuisances sonores (bip de recul des camions).

### ❖ Evolution de la flotte de camions

Le site de Javel-Mirabeau compte aujourd'hui 16 camions toupie. Lafarge s'engage à réduire ce nombre à 12 camions, dans la nouvelle installation.

Par ailleurs, Lafarge s'engage à faire évoluer la flotte vers des camions moins polluants.

Après un premier camion fonctionnant au GNV mis en service au cours de l'été 2020, Lafarge s'engage à renouveler 50% de la flotte d'ici fin 2021 et 100% d'ici mi-2022. Il est rappelé que la disponibilité des camions aux GNV est liée à la commande de ce type de véhicule par les partenaires transporteurs. La proximité d'une station GNV est également déterminante pour le développement de ces véhicules.

Les camions seront numérotés, afin de faciliter leur identification et les éventuels signalements de la part des riverains.

Les autres camions seront progressivement remplacés par des véhicules norme Euro 6.

### ❖ **Stationnement des camions toupie**

Lafarge s'engage à ne garer aucun camion toupie près des bassins de décantation. L'entreprise s'engage à faire tout son possible pour trouver une solution optimale pour le parking, aussi bien pour la rive droite que pour la rive gauche.

### ❖ **Gestion du trafic et de la conduite des camions**

Lafarge a pris plusieurs engagements en faveur de la gestion de la conduite et du trafic des véhicules sur le site de Javel-Mirabeau.

Un nouveau circuit de circulation des camions sera mis en place sur la nouvelle centrale. Les camions toupies suivront un circuit amont-aval, avec une entrée sur le port par la rampe Mirabeau, un chargement sans marche arrière sur le site Lafarge, et une sortie du port par la sortie aval, après un passage devant le débouché du parc André Citroën.

Par ailleurs, Lafarge intégrera un module local à la formation à la sécurité routière que suivent tous ses chauffeurs, permettant une sensibilisation accentuée des chauffeurs aux zones à risques qui seront identifiées avec la Mairie du 15<sup>ème</sup> et les riverains.

## • **La maîtrise des nuisances de la zone découplage**

Lafarge s'engage à ne pas découpler le soir et les week-ends le long du quai Louis Blériot.

Par ailleurs, HAROPA-Ports de Paris propose de porter un projet de réduction de la zone de découplage située sur le quai Louis Blériot, visant à une réduction d'environ un quart de la longueur totale de cette zone, soit une réduction de 100 à 150 mètres, à l'amont, entraînant la suppression de 4 à 5 ducs d'Albe.

Ce projet prévoit également d'en améliorer l'usage avec l'obligation de couverture des barges contenant des déchets, ainsi que la mise en place de dispositifs pour limiter le bruit lors des amarrages des bateaux.

Cette zone se situe en dehors du périmètre de la concertation autour du projet de reconstruction de la centrale Mirabeau de Lafarge, aussi Ports de Paris propose de mener une

Concertation sur le projet de reconstruction de la centrale à béton de Javel-Mirabeau – Paris 15<sup>e</sup> – Annexes du bilan de la concertation

concertation propre à ce site avec l'ensemble des acteurs concernés, notamment les utilisateurs de la zone ainsi que les instances impliquées. L'association Riv'Javel sera associée à cette concertation.

## • La sécurité environnementale

### ❖ Les actions de Lafarge

Lafarge a mis en place, et met actuellement en œuvre, un plan d'actions en réaction aux incidents d'exploitation constatés sur les centrales Lafarge des ports de Bercy et de Javel-Bas, prévoyant des mesures articulées autour de cinq axes principaux :

- les sites en exploitation, comprenant notamment des actions de nettoyage et des adaptations techniques des installations telles que la construction d'un muret le long de la centrale de Javel-Mirabeau, ou la condamnation de la trappe d'étanchéité forcée à Bercy ;
- la gouvernance et la transparence vis-à-vis des parties prenantes, comprenant notamment le lancement d'une enquête interne et d'audits internes de sécurisation des sites ;
- le renforcement des procédures et des contrôles, à travers notamment la mise en place de rondes quotidiennes et d'un agent de cour, sur les cinq centrales parisiennes de Lafarge ;
- les relations avec les sous-traitants et les transporteurs, comprenant notamment des mesures de briefing des prestataires et de rappel formel des règles et consignes environnementales en vigueur sur les sites de Lafarge, ou encore une formation des chauffeurs adaptée à chaque site ;
- les pistes d'amélioration continue de l'ensemble des sites.

### ❖ Les actions du Port

En réactions aux incidents constatés, HAROPA – Ports de Paris a pour sa part immédiatement adopté un plan d'actions avec l'UNICEM Ile-de-France et le SNBPE Ile-de-France, destiné à renforcer la surveillance des centrales à béton situées en bord de voie d'eau, la qualité de leur exploitation et la transparence en cas d'incidents.

Ce plan d'actions prévoit un renforcement des exigences contractuelles, à travers :

- La mise en place d'un dispositif d'auto-contrôle imposée aux exploitants, permettant le signalement sous 12h maximum de tout incident ayant un impact potentiel sur l'environnement.
- Une sanction financière appliquée pour tout incident ayant un impact avéré sur l'environnement.
- La résiliation possible par le Port des conventions signées avec les exploitants en cas d'impact majeur avéré sur l'environnement.

Ce plan d'actions prévoit par ailleurs un renforcement de la démarche CAP (Charte d'amélioration des ports) :

- Le renforcement des exigences sur la qualité d'exploitation lors des audits annuels menés
- L'organisation de contrôles inopinés sur les sites par un organisme indépendant.

Ce plan d'actions prévoit également un renforcement de la transparence, à travers l'organisation de comités locaux annuels avec les parties-prenantes

Il prévoit en outre la création d'un dispositif de centralisation des signalements d'incidents. Ainsi, une adresse mail est créée, à destination de tous et pour tout signalement.

## • Dialogue avec les riverains et suivi des engagements

Lafarge s'attachera à maintenir l'information et le dialogue avec les riverains après la concertation, aussi bien pendant la phase chantier, que pendant la phase d'exploitation de la centrale de Javel-Mirabeau.

A ce titre, Lafarge s'engage à mettre en place une commission de suivi des travaux, puis du site en exploitation. En phase travaux, une réunion mensuelle sera organisée pour faire le point sur ce qui est prévu, ce qui a été réalisé et les problématiques rencontrées. En phase d'exploitation, une à deux réunions annuelles seront organisées, pour évoquer les préoccupations des riverains et partager les résultats des audits de la Charte d'amélioration des Ports, pour lesquels Lafarge s'engage à atteindre des résultats de 95/100. Une hotline sera mise en place, pour permettre aux riverains de poser des questions ou d'effectuer d'éventuels signalements, via un numéro de téléphone et une adresse mail dédiés.

Un dispositif de surveillance renforcée du chantier sera mis place, avec l'installation de quatre caméras sur le site, permettant de surveiller le quai, le local de stockage et transformateur, les stocks granulats, ainsi que l'entrée du site et l'arrivée des camions. Une caméra "time lapse" sera mise en place, permettant la surveillance du chantier, mais aussi des mouvements de barges côté 16<sup>ème</sup> arrondissement.

HAROPA - Ports de Paris s'engage à surveiller et contractualiser avec Lafarge les engagements pris par l'entreprise à l'issue de la concertation. Le Port s'engage également à rendre compte des résultats obtenus par la centrale lors de l'audit annuel réalisé dans le cadre de la Charte d'amélioration des Ports. Cet audit est confié à un cabinet extérieur, qui examine chaque année l'ensemble des installations des entreprises présentes sur les ports franciliens, et leur demande le cas échéant de mettre en place des plans d'actions sur les points d'amélioration identifiés. Il s'agit d'un processus d'amélioration continu des installations, et précise que les critères de la grille d'audit ont été renforcés récemment pour un niveau d'exigence accru.

## **LES COMPTES-RENDUS DES RENCONTRES DE LA CONCERTATION**

---

L'ensemble des comptes-rendus des rencontres, et leurs annexes, sont disponibles à partir du lien de téléchargement suivant :

<https://we.tl/t-c7fl610rf0>