

## Schéma d'Orientation et de Développement Durable du Port de Gennevilliers

# Deuxième Partie : Objectif et Actions



### Sommaire :

**Objectif 1** : Faire de la plateforme multimodale de Gennevilliers un hub majeur de la logistique durable d'Île-de-France

**Objectif 2** : Améliorer l'insertion urbaine, paysagère et environnementale de la plateforme multimodale de Gennevilliers

**Objectif 3** : Adapter l'organisation spatiale de la plateforme portuaire de Gennevilliers aux nouvelles exigences économiques et environnementales

**Objectif 4** : Assurer une meilleure qualité de service aux acteurs économiques et usagers du port

**Objectif 5** : Affermir l'image du port de Gennevilliers et développer la connaissance de son rôle

**Objectif 6** : Organiser le suivi opérationnel du SODD entre Ports de Paris et ses partenaires

**Présenté le 11 avril 2012 par l'Agence de Gennevilliers - Ports de Paris.**

Validé par

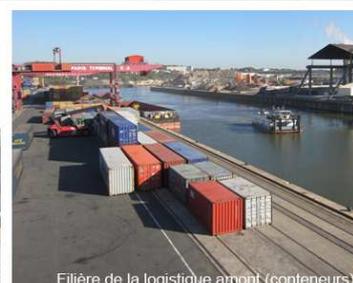
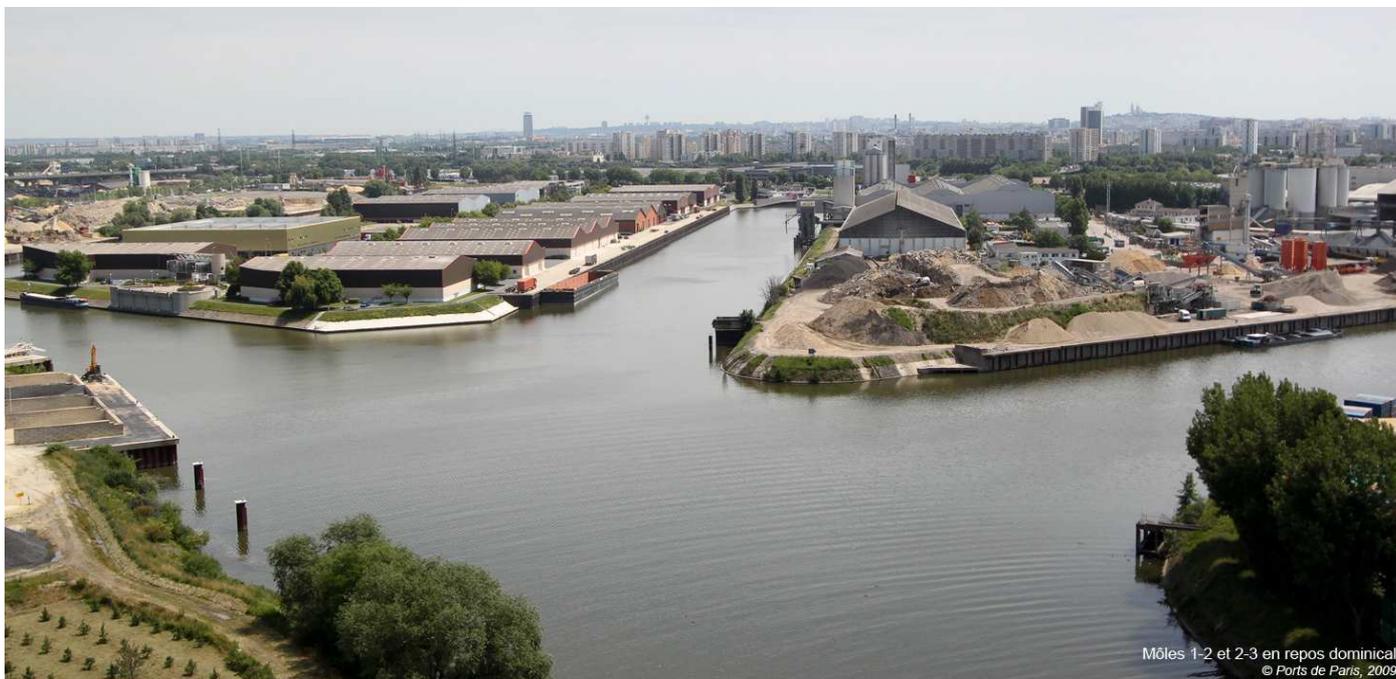
# Objectif 1

Faire de la plateforme multimodale de Gennevilliers un hub majeur de la logistique durable d'Île-de-France

Action 1 : En développant le trafic fluvial

Action 2 : En encourageant le trafic ferroviaire portuaire

Action 3 : En accompagnant les chaînes logistiques durables intégrées



### Action 1 : En développant le trafic fluvial

#### Proposition

**Ports de Paris renforcera les conditions techniques et foncières permettant un accroissement du trafic fluvial sur la plateforme multimodale de Gennevilliers.**

La combinaison de différents facteurs, comme l'ouverture du canal Seine Nord Europe (2017), le renchérissement du coût des carburants et l'application des objectifs du Grenelle de l'Environnement, consolide le contexte favorable au report modal sur la voie d'eau des flux de marchandises massifiés d'origine ou à destination de la métropole.

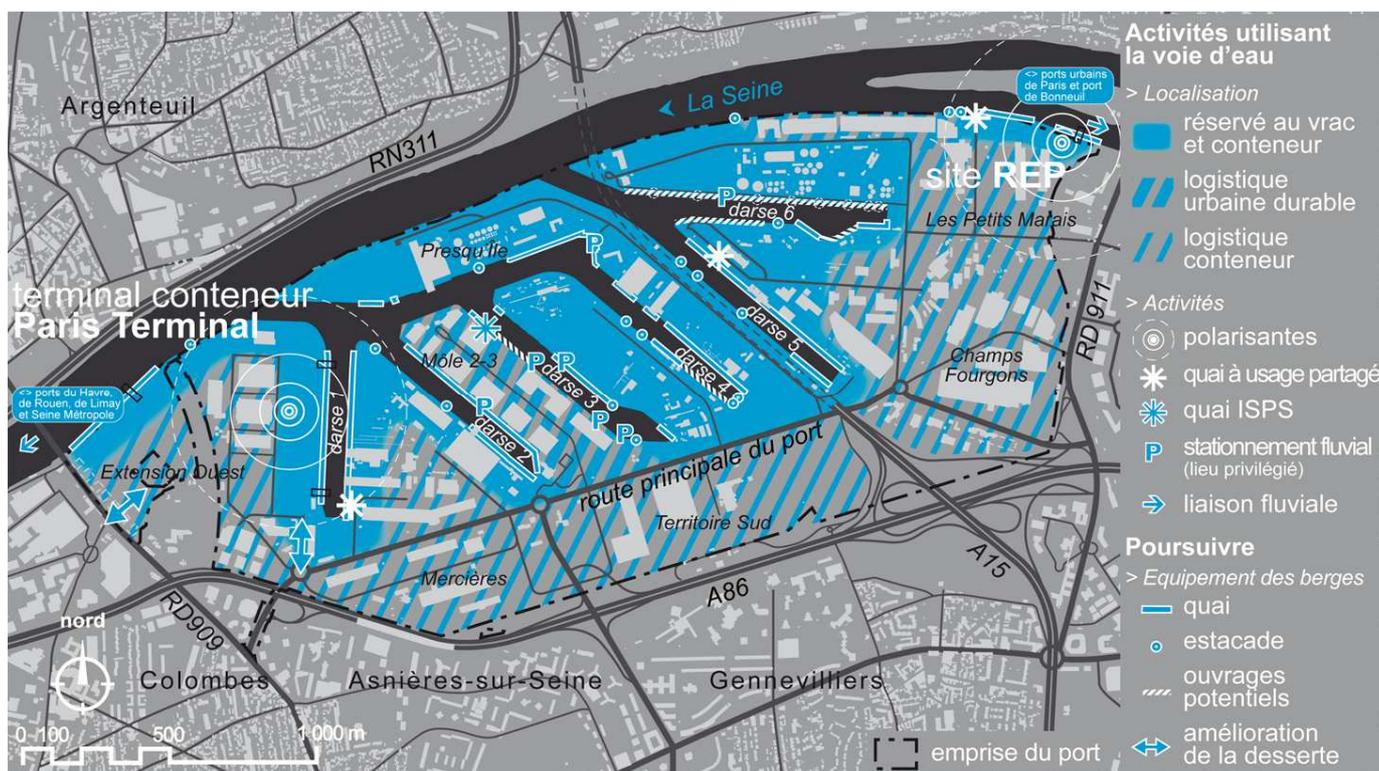
Ce trafic fluvial dispose déjà sur la plateforme multimodale de Gennevilliers d'une localisation stratégique et unique au cœur de la métropole grâce à sa proximité géographique avec les marchés de l'offre et de la demande francilienne.

Intégré dans les réseaux logistiques d'Île-de-France, le port de Gennevilliers propose à ses industriels une desserte multimodale performante, des surfaces foncières encore mobilisables et un tissu entrepreneurial dynamique. Ces éléments favoriseront à court, moyen et long terme l'accroissement et la diversification du trafic fluvial du port.

#### Moyens

- 1a. Réserver les terrains bénéficiant d'ouvrages fluviaux de transbordement aux entreprises générant du trafic fluvial.
- 1b. Poursuivre l'incitation financière des entreprises à utiliser le mode fluvial dans l'approvisionnement et la distribution de leurs marchandises.
- 1c. Conduire une politique commerciale active et attractive, en encourageant l'utilisation de la voie d'eau.
- 1d. Equiper les berges en ouvrages fluviaux de transbordement pour les amodiataires générant un nouveau trafic fluvial.
- 1e. Poursuivre la mise à disposition de quais à usage partagé.
- 1f. Finaliser les aménagements liés au renforcement des capacités terrestres et fluviales du terminal à conteneur (Extension Ouest).

#### Développer le trafic fluvial



### Moyen 1a : Réserver les terrains bénéficiant d'ouvrages fluviaux de transbordement aux entreprises générant du trafic fluvial

#### Intervention

**Ports de Paris s'engage, afin de favoriser l'implantation de nouvelles entreprises générant du trafic fluvial, à réserver les terrains disponibles, en darse, et équipés d'ouvrages fluviaux, à des entreprises dont l'activité utilise la voie fluviale.**

A terme, et au fur et à mesure des renouvellements de convention, cette politique assurera une utilisation maximum des terrains et des ouvrages.

Le trafic fluvial prévu par une activité constitue un critère essentiel de choix d'une entreprise lorsqu'un terrain du Port de Gennevilliers est mis en publicité ; ce critère devient donc déterminant lorsque le terrain est en darse et équipé d'ouvrage fluvial.

#### Principes mis / à mettre en œuvre



Ce principe de réservation sera mis en œuvre en parallèle du moyen 1d relatif à la poursuite de l'aménagement de nouveaux ouvrages afin d'équiper de nouveaux terrains en darse. A

terme, le principe est donc bien d'équiper chaque terrain en darse au moyen d'ouvrage fluvial, au fur et à mesure des renouvellements de convention, et ce faisant, de réserver à terme l'ensemble des terrains en darse à des usages fluviaux.

### Moyen 1b : Poursuivre l'incitation financière des entreprises à utiliser le mode fluvial dans l'approvisionnement et la distribution de leurs marchandises

#### Intervention

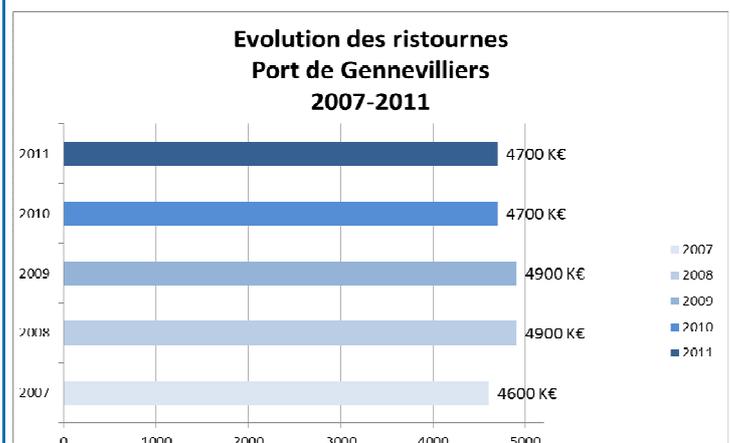
**Ports de Paris s'engage à pérenniser son dispositif de ristourne favorisant financièrement les entreprises générant du trafic fluvial.**

Le principe de cette incitation financière est une moins-value sur la redevance domaniale, calculée suivant des termes contractualisés (cette ristourne dépend de la nature du trafic et est proportionnelle au tonnage fluvial déclaré).

La ristourne est prévue pour tous les trafics fluviaux réalisés par les entreprises implantées sur le Port, que ce soit du trafic vrac ou conteneurisé, sur des quais amodiés ou quais à usage partagé.

#### Principes mis / à mettre en œuvre

Il s'agit d'un engagement très significatif, qui est estimé à plus de 4,5 millions d'euros annuels pour le Port de Gennevilliers, notamment car ce système de ristourne permet aux amodiataires générant un trafic fluvial important de réduire jusqu'à 50% leur redevance domaniale.



*Moyen 1c : Conduire une politique commerciale active et attractive, en encourageant l'utilisation de la voie d'eau*

### Intervention

**Ports de Paris s'engage à renforcer les efforts de communication, d'information et de pédagogie** vis-à-vis des entreprises et des institutionnels, afin de faire connaître et valoriser les modèles logistiques utilisant la voie d'eau.

Les atouts du trafic fluvial, notamment sa fiabilité, son coût compétitif par rapport aux autres modes de transport, son caractère économe en énergie et en émission de gaz à effet de serre, sont autant d'arguments qui doivent être diffusés et partagés, afin de favoriser le report modal et le développement nécessaire du trafic fluvial.

Ce moyen cible principalement l'action quotidienne des équipes de Ports de Paris, et notamment celle de l'Agence du Port de Gennevilliers, mais également l'action commerciale menée par le nouveau Groupement d'Intérêt Economique HAROPA à l'échelle de l'ensemble de l'axe Seine.

### Principes mis / à mettre en œuvre

»»» **Équivalent du nombre de véhicules pour le transport de 5 000 tonnes**

SOURCE PORT AUTONOME DE PARIS



Ports de Paris travaillera sur ce sujet en lien avec ces partenaires institutionnels : services de l'Etat : DRIEE / DRIEA), Chambre de Commerces et de l'Industrie de Paris, Communes et Communautés d'agglomération, riveraines, etc.)

*Moyen 1d : Equiper les berges en ouvrages fluviaux de transbordement pour les amodiataires générant un nouveau trafic fluvial*

### Intervention

**Ports de Paris s'engage à poursuivre l'équipement des berges en ouvrages fluviaux de transbordement pour les amodiataires générant de nouveaux trafics fluviaux.**

Le port de Gennevilliers présente un important linéaire de berges se répartissant entre 3 700 ml en rive de Seine, 9 150 ml en darses et 3 190 ml en chenaux d'accès. Depuis son inauguration en 1946, ces berges sont progressivement équipées d'ouvrages fluviaux de transbordement en fonction des besoins des entreprises générant un trafic fluvial de marchandises. Ces équipements correspondent principalement à des quais droits et des estacades, mais d'autres ouvrages plus spécifiques à une activité ont également vu le jour (portiques à conteneur, rampe ro-ro, etc.)

La création et la reconfiguration de ces ouvrages de transbordement suivent la dynamique industrielle des entreprises du port, que ce soit dans le type de marchandises transbordées (vrac solides, vrac liquides, conteneurs, etc.), que dans le mode de transbordement (grues, portiques, etc.).

Ports de Paris poursuivra sa politique d'investissement dans l'équipement et l'optimisation des infrastructures de transbordement en darse, afin de soutenir le développement du trafic fluvial des entreprises du port.

### Principes mis / à mettre en œuvre

L'intervention de Ports de Paris dans le domaine des ouvrages fluviaux de transbordement se matérialise par :

- Une capacité d'investissement pour la création ou la reconfiguration des ouvrages fluviaux de transbordement adaptée aux besoins des entreprises du port en darse ;
- Un entretien régulier des ouvrages assurant le maintien de leur capacité de traitement et de leur moindre impact sur l'environnement ;
- Une veille technique sur les innovations technologiques et environnementales dans le domaine des ouvrages de transbordement pour répondre efficacement aux besoins des entreprises et pour faciliter l'insertion écologique des ouvrages.



### Moyen 1e : Poursuite de la mise à disposition de quais à usage partagé

#### Intervention

**Ports de Paris s'engage à optimiser son service de quais à usage partagé sur la plateforme multimodale de Gennevilliers afin d'adapter ces infrastructures aux demandes de ses utilisateurs.**

Les quais à usage partagé jouent un rôle central pour assurer un transbordement de marchandises fleuve / route ou fleuve / rail :

- aux entreprises du Port générant un trafic fluvial mais n'ayant pas un accès direct à la voie d'eau ;
- pour transborder des marchandises dont le gabarit excède ceux des accès fluviaux privés (colis lourds notamment).
- pour des opérations ponctuelles d'entreprises non implantées sur le Port.



Ports de Paris fera évoluer cette offre en fonction de l'utilisation réelle des infrastructures et des sollicitations de clients pour des projets d'acheminement de marchandises (logistique urbaine durable par exemple).

#### Principes mis / à mettre en œuvre

La plateforme portuaire de Gennevilliers dispose actuellement de trois infrastructures (darse 1, 3 et 5) dont une est classée ISPS. Un quatrième quai est en cours d'aménagement (rive de Seine aux Petits Marais). Cette configuration permet de garantir une grande disponibilité pour les utilisateurs potentiels.

Ports de Paris poursuivra sa gestion des quais à usage partagé suivant les principes suivants :

- Entretien régulier de ces infrastructures ;
- Maintien d'une offre de quais cohérente avec les besoins des usagers (nombre, localisation, intermodalité, etc.) ;
- Développement des possibilités de stockage temporaire sur les quais à usage partagé et éventuellement des envois mutualisés ;
- Développement de l'utilisation des quais pour des opérations de logistique urbaine (par exemple des palettes ou des automobiles livrées par voie fluviale sur les ports urbains de Paris).

### Moyen 1f : Finaliser les aménagements liés au renforcement des capacités terrestres et fluviales du terminal à conteneurs (extension Ouest)

#### Intervention

**Ports de Paris s'engage à poursuivre la politique volontariste, initiée dès 1994, visant à développer le trafic conteneur sur l'axe Seine.**

Depuis 1994, cette action s'est déjà traduite par :

- une croissance moyenne du trafic de près de 28%/an sur la période 1994-2010 en IDF ;
- 300 000 mouvements de conteneurs réalisés sur Gennevilliers en 2011 dont 120 000 fluviaux ;
- un doublement des surfaces dédiées à l'activité conteneur depuis 1994 sur le port ;
- la mise en service du guichet unique AP+ (interface informatique commun entre les ports traitant du conteneur).

En 2003, les perspectives de développement de la filière conteneurs, en lien avec le port du Havre, de Rouen, et les plateformes multimodales franciliennes, a incité Ports de Paris à étendre le terminal sur près de 8 ha en bord de Seine. Cette extension permettra à terme de doubler les capacités de traitement du terminal suivant un trafic escompté de 250 000 EVP fluviaux d'ici 2020.

Ports de Paris s'engage également à optimiser la desserte routière du terminal conteneur, dans le cadre de l'opération de restructuration générale des circulations du Môle 1. A terme, la route du Bassin n°1 sera réservée à la desserte du terminal et pourra ainsi être privatisée, ce qui optimisera aussi la capacité de sa desserte routière.

#### Principes mis / à mettre en œuvre



L'aménagement de l'Extension Ouest du port de Gennevilliers prévoit la réalisation d'un quai embranché fer de 440 mètres, des terre-pleins de stockage et l'installation d'un portique apte aux transbordements de barges à barges.

A court et moyen terme, ces aménagements permettent :

- La poursuite du développement de la capacité du terminal sur la partie Ouest du port ;
- Le développement du rôle de hub du terminal de Gennevilliers dans le réseau des terminaux à conteneurs d'Ile-de-France ;
- L'assurance d'une offre de services multimodaux en lien avec le transport des conteneurs (interface fleuve / rail pour développer le transport combiné) ;
- L'accompagnement en parallèle du développement de l'activité du second terminal à conteneur sur le site de la REP pour des trafics spécifiques (déchets, etc.) ;
- La poursuite de l'accompagnement des entreprises visant à intégrer le conteneur dans leurs chaînes logistiques ;
- Le renforcement de la collaboration et la coordination entre les ports de l'axe Seine à travers le GIE HAROPA (Paris Seine Métropole) pour conforter le rôle de Gennevilliers en tant que plateforme multimodale francilienne.

### Action 2 : En encourageant le trafic ferroviaire portuaire

#### Proposition

**Ports de Paris encouragera les actions permettant d'assurer et de développer un trafic ferroviaire portuaire dans des conditions modernes d'exploitation.**

Le basculement terrestre, à moyen terme, de la localisation des centres d'approvisionnement de la filière granulats et la progression de la logistique conteneurisée (produits à forte valeur ajoutée et déchets valorisés) à l'échelle nationale et internationale renforceront le tonnage et la fréquence du trafic ferroviaire sur la plateforme multimodale de Gennevilliers.

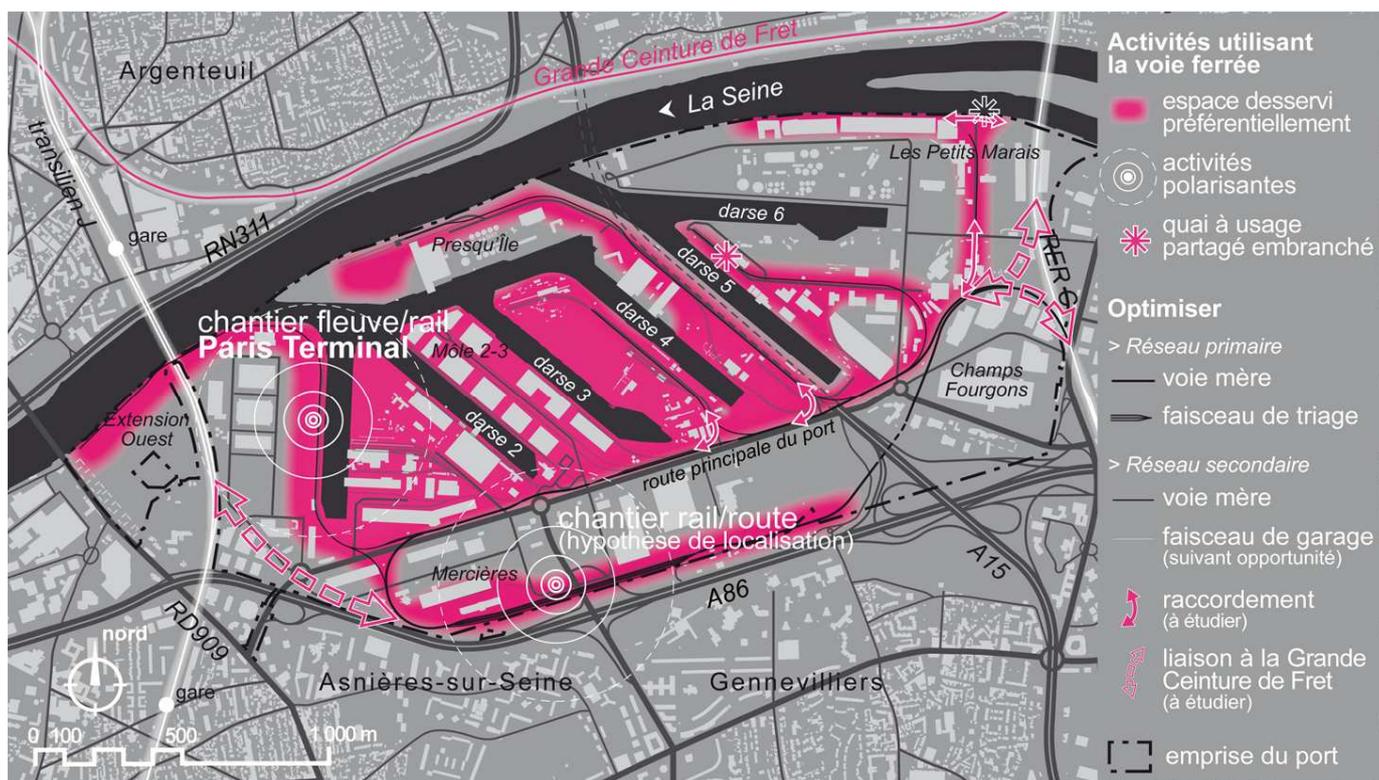
Devenu propriétaire du réseau ferroviaire portuaire en 2011, Ports de Paris met progressivement en place une gestion pérenne de ces infrastructures. Conçues au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, elles doivent nécessairement évoluer afin de répondre aux exigences modernes de son exploitation : sécurisation des passages à niveau, allongement des faisceaux de voie, limitation des refoulements, etc.

A long terme, Ports de Paris pourrait être conduit à s'interroger sur l'opportunité et la faisabilité d'un raccordement de ses voies ferrées à la Grande Ceinture Fret afin d'améliorer la connexion au réseau national / international tout en soulageant l'exploitation de la ligne du RER C.

#### Moyens

- 2a. Prendre en charge la gestion des voies ferrées portuaires suite au transfert de leur propriété à Ports de Paris.
- 2b. Optimiser la desserte ferrée des entreprises générant un trafic ferroviaire par la réalisation d'investissements ciblés.
- 2c. Etudier la création d'un service mutualisé ferroviaire au sein de la plateforme.
- 2d. Etudier les conditions de création d'un chantier rail / route en lien avec la logistique urbaine et la conteneurisation des déchets valorisables.
- 2e. Etudier les conditions d'un raccordement des voies ferrées portuaires à la Grande Ceinture de fret.

### Encourager le trafic ferroviaire portuaire



*Moyen 2a : Prendre en charge la gestion des voies ferrées portuaires suite au transfert de leur propriété à Ports de Paris*

### Intervention

**Le réseau ferré portuaire, dont la propriété a été transférée récemment à Ports de Paris, sera à compter du second semestre 2012 sous la responsabilité directe de l'établissement.**

La gestion quotidienne sera assurée par un Gestionnaire Délégué d'Infrastructure Portuaire (GDIP), dont le pilotage relèvera cependant du travail quotidien des équipes de Ports de Paris. La reprise en gestion des voies ferrées portuaires, même assistée par un GDIP, constitue un défi de taille pour les équipes de Ports de Paris, puisqu'il s'agit d'une mission nouvelle -celle-ci était gérée antérieurement par la SNCF- induisant de nombreuses responsabilités, en termes de qualité de service mais également de sécurité pour les clients et usagers du Port.

Ports de Paris s'engage cependant à assurer le maintien du niveau de service et de la sécurité des clients et usagers, et à travailler avec ses partenaires à l'optimisation de la qualité de service.

### Principes mis / à mettre en œuvre

Ports de Paris s'engage par ailleurs, puisqu'il en aura la compétence, à développer des relations de proximité avec les clients utilisateurs de la voie ferrée, afin de déterminer en commun les optimisations du fonctionnement et des services sur le territoire portuaire. La Communauté Portuaire apparaît comme l'interlocuteur privilégié pour travailler sur cette thématique avec l'Agence de Gennevilliers.



### Moyen 2b : Optimiser la desserte ferrée des entreprises générant un trafic ferroviaire par la réalisation d'investissements ciblés

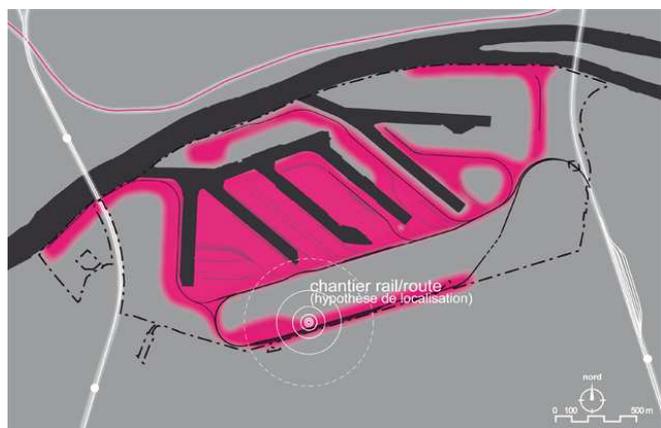
#### Intervention

**Ports de Paris s'engage à poursuivre les travaux d'optimisation de la desserte ferrée des entreprises générant un trafic ferroviaire.**

La plateforme multimodale de Gennevilliers dispose d'un réseau ferré portuaire d'une cinquantaine de kilomètres. Conçu au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, il doit nécessairement évoluer afin de répondre aux exigences modernes de son exploitation : allongement des trains, rapidité de constitution et de traitement des convois, fiabilité et disponibilité des installations, sécurité accrue, etc.

Cette modernisation des infrastructures ferroviaires permettra d'accompagner la progression du trafic ferroviaire en lien avec le basculement terrestre de la localisation des centres d'approvisionnement de la filière granulats et la progression de la logistique conteneurisée (produits à forte valeur ajoutée et déchets valorisés) à l'échelle nationale et internationale.

Les investissements consentis par Ports de Paris se feront de manière priorisée sur le réseau primaire du port. Ils permettront de soutenir à l'échelle de la plateforme multimodale de Gennevilliers les objectifs de report modal voulus par le Grenelle II.



#### Conditions de mise en œuvre :

- Temporalité : l'amélioration de la connaissance du réseau et des besoins des clients à court terme via les travaux de la Communauté Portuaire et des nouvelles missions du Gestionnaire Délégué d'Infrastructure Portuaire (GDIP) permettront de définir un programme pluriannuel d'investissement prioritaire.
- Opérationnalité : la mise en place d'investissements ciblés doit se faire avec le futur GDIP, en lien avec les besoins des différents usagers de mode ferroviaire sur le port.

#### Principes mis / à mettre en œuvre

L'optimisation des infrastructures ferroviaires doit répondre aux objectifs suivants :

- Augmenter la capacité de traitement des convois par l'allongement des voies de remisage ;
- Réduire le temps de parcours des convois entre le faisceau de triage Sud et les entreprises, en limitant par exemple le nombre de manœuvres de refoulement ;
- Sécuriser le déplacement des trains sur l'emprise portuaire comme en améliorant la protection des passages à niveau ;
- Améliorer l'entretien du réseau primaire afin de limiter les causes de déraillement ;
- etc.



Le nouvel accès ferroviaire au triage Sud réalisé au milieu des années 1990 répond à cette dynamique de modernisation et d'optimisation de l'outil ferroviaire sur la plateforme.

#### Référence extérieure

##### Investissements majeurs pour le développement du fret ferroviaire, l'exemple du Port du Havre.

Le Port s'est engagé depuis 2008 dans la modernisation de ses infrastructures ferroviaires afin d'optimiser la constitution de trains au départ du Havre : création de gares de triage, d'un chantier multimodal et d'un nouveau raccordement à la ligne Paris-Le Havre. Ces travaux furent complétés au niveau régional par RFF avec la modernisation du réseau fret au Nord-ouest de la capitale.

Cette dynamique s'inscrit dans un contexte favorable au développement du fret ferroviaire avec la libéralisation du marché ferroviaire, l'entrée de nouveaux acteurs prenant des positions plus intégrées sur la chaîne et la réforme du réseau ferré portuaire.



Source : FNAU, Innovation Ville-Port pour des intégrés, 2011.

### Moyen 2c : Etudier la création d'un service mutualisé ferroviaire au sein de la plateforme

#### Intervention

**Ports de Paris s'engage à étudier l'opportunité de créer un service mutualisé ferroviaire au sein de la plateforme multimodale de Gennevilliers.**

En 2011, sept entreprises implantées sur la plateforme de Gennevilliers transportent régulièrement leurs marchandises par mode ferré en complément du mode fluvial. D'autres entreprises ont récemment annoncé à Ports de Paris leur souhait de développer des trafics ferroviaires.



Dans ces circonstances et dans un objectif de soutien au développement du fret ferroviaire, Ports de Paris, devenu en juillet 2011 propriétaire et gestionnaire des voies ferrées portuaires sera conduit à étudier l'opportunité d'offrir des services mutualisés aux entreprises du port.

#### Principes mis / à mettre en œuvre

La mise en place d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) sur la plateforme multimodale de Gennevilliers assurerait potentiellement les activités suivantes :

- La mutualisation des flux par la distribution / le groupage de lots (wagons, caisses mobiles ou conteneurs maritimes) par l'intermédiaire d'engins de traction communs entre les entreprises du port et le faisceau de triage Sud, cela pour constituer des trains complets traités par des opérateurs ferroviaires à longue distance ;
- La gestion du chantier rail / route projeté par la disposition des moyens de manutention adaptés ;
- La facilitation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire pour le compte de Ports de Paris par le Gestionnaire Délégué d'Infrastructure Portuaire (GDIP), car l'existence d'un unique OFP réduirait les intervenants et améliorerait la sécurité du réseau portuaire.

En toute hypothèse, la mise en place d'un OFP proposant des services mutualisés ne sera envisagée que si les entreprises du Port, représentées par la Communauté Portuaire, en expriment le souhait et en valident l'opportunité et la faisabilité.

### Moyen 2d : Etude des conditions de création d'un chantier rail / route

#### Intervention

##### **Ports de Paris étudiera les conditions de création d'un chantier rail / route sur la plateforme multimodale de Gennevilliers.**

Les filières logistique urbaine et déchets valorisables occupent une place prépondérante et sans cesse croissante sur la plateforme de Gennevilliers et dans le paysage fluvial francilien.

Une faible partie des échanges entre le port de Gennevilliers et le cœur de l'agglomération pour ces deux filières sont réalisés par voie d'eau à travers l'utilisation des ports urbains de Paris ou en lien avec les sites de collecte et de traitement des déchets du Syctom de Paris. L'essentiel des échanges pour ces deux filières reste cependant routier et il n'y a pas d'équivalent, en termes d'offre de desserte, au réseau de ports urbains pour le transport ferroviaire.

Ports de Paris s'engage à encourager et accompagner les projets d'entreprises développant des chaînes logistiques avec transbordement rail / route ; une hypothèse de localisation est retenue à cet effet dans le présent schéma.



#### Conditions de mise en œuvre :

- Temporalité : court à moyen terme, en fonction des sollicitations des clients et usagers du Port.
- Opérationnalité : Recherche d'opérateur de transport ferroviaire pour développer une offre locale et pour du transport de proximité. Coopération des entreprises du Port souhaitant utiliser le trafic ferroviaire. Mise à disposition par le Port de surface foncière pour développer ce projet.
- Localisation envisagée : préférentiellement le long du faisceau Sud en bénéficiant des emprises foncières encore disponibles

#### Principes mis / à mettre en œuvre

- Etudier la possibilité de mettre en œuvre une offre de transport ferré et/ou rail/route en cohérence avec le transport de courte distance.
- Mettre en œuvre des offres de transport multimodales et de services avec du matériel permettant le transbordement rail-route des conteneurs sans infrastructures lourdes ;
- Développer l'importance et accueillir de nouvelles entreprises des filières en lien avec l'environnement et notamment les déchets valorisables (DEEE, verre, etc...) dont les entreprises sont moteurs dans la mise en œuvre de chaîne logistique durable.
- Promouvoir la mutualisation des chaînes logistiques depuis les lieux de concentration des flux ;
- Développer la logistique multimodale retour pour équilibrer les trafics.

#### Référence extérieure

##### **Transbordement d'ordures ménagères conteneurisées**

Le Syndicat Intercommunal de Ramassage et de Traitement des Ordures Ménagères de la Maurienne, (Savoie) a adopté une solution rail-route, s'appuyant sur le système



Multiberces. Entre l'usine de traitement de Chamonix et le centre de transfert de Saint-Jean de Maurienne. 16 000 tonnes d'ordures ménagères et 2 000 tonnes de déchets banals destinées à l'élimination sont acheminées par le rail, ce qui équivaut à une suppression de la circulation de 800 à 900 camions annuels.

##### **Transbordement de papier recyclé**

Un papetier récupère 12 000 tonnes de papiers dans le cadre du tri sélectif à Rennes Métropole, pour les recycler. Les papiers sont chargés en vrac dans un caisson, envoyés sur la plateforme multimodale de l'opérateur Combiwest, où les caissons sont chargés sur le rail. Ils sont acheminés jusqu'à l'usine des Vosges, où ils sont recyclés et transformés en bobines de papier. Les bobines sont rechargées sur les trains vers le site rennais de production du journal Ouest-France.

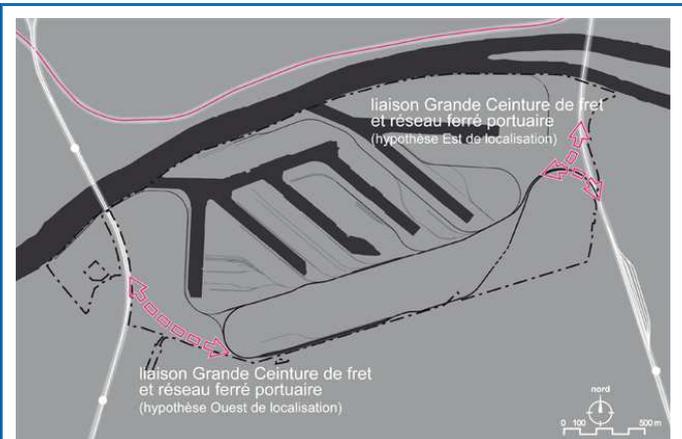
*Moyen 2e : Etudier les conditions d'un raccordement des voies ferrées portuaires à la Grande Ceinture de fret*

### Intervention

**Ports de Paris s'engage à travailler avec ses partenaires au lancement d'une étude sur l'opportunité d'un raccordement des voies ferrées portuaires à la Grande Ceinture de fret dans une perspective du développement des trafics ferrés.**

La desserte ferroviaire du port de Gennevilliers se réalise par un unique raccordement sur la ligne Paris-Eaubonne (RER C) en direction du Sud. Cet itinéraire passe par le centre parisien en empruntant le faisceau de la Porte de La Chapelle pour rejoindre la gare de triage de Valenton. L'augmentation régulière du trafic voyageur, l'optimisation programmée des infrastructures ferroviaires et le mode d'exploitation du réseau -donnant priorité aux convois voyageurs- contraignent le développement du trafic marchandise de la plateforme multimodale de Gennevilliers.

Afin d'améliorer cette situation, et pour faire face à une augmentation attendue des trafics ferroviaires, il pourrait s'avérer à terme nécessaire de raccorder les voies ferrées portuaires à la Grande Ceinture de fret dont le tracé passe en rive droite de la Seine. Cette perspective renforcerait l'efficacité économique de la desserte ferroviaire du port en assurant une connexion directe au corridor européen de fret ferroviaire, en diminuant les temps d'accès au port et en améliorant la régularité et la fréquence des convois.



### Conditions de mise en œuvre :

- **Temporalité** : la mise en œuvre d'un éventuel raccordement ferroviaire doit s'envisager à long terme. Des études pourraient être lancées par les partenaires de Ports de Paris afin d'apprécier l'opportunité d'un tel raccordement.
- **Opérationnalité** : Ports de Paris accompagnera les démarches initiées par ses partenaires afin d'engager les réflexions permettant de déboucher le cas échéant sur le lancement d'une étude d'opportunité conjointe.

### Principes mis / à mettre en œuvre

L'importance stratégique d'une telle infrastructure pour le développement économique du port et les conséquences qu'elle générerait sur ces territoires limitrophes nécessiteront une concertation ouverte entre Ports de Paris et ses partenaires.

Il s'agit pour de Ports de Paris de participer, à son échelle, aux réflexions globales menées par différents partenaires sur le renouveau du trafic ferroviaire fret, notamment dans le cadre des réflexions menées sur les projets du Grand Paris.

*L'annexe 1 du présent document détaille les éléments techniques disponibles à ce stade en la matière.*

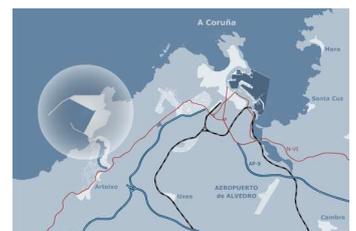
### Référence extérieure

#### **Etude pour la création d'une desserte ferroviaire portuaire, exemple du Port de La Corogne.**

Le nouveau port extérieur de La Corogne, sur le site de Punta Langosteira, devrait entrer en service en 2012. Les installations, situées à sept kilomètres du centre-ville, sont toutefois susceptibles d'engendrer des nuisances et une saturation des accès terrestres.

Le Ministère des Transports a donc lancé une étude préalable pour examiner la faisabilité d'une desserte ferroviaire, sur le meilleur tracé et au meilleur coût. L'étude devra examiner les facteurs économiques, sociaux et environnementaux du projet.

Préalablement, l'Autorité portuaire avait mené des études économiques relevant l'importance logistique d'une desserte ferroviaire des nouveaux quais du port.



Source : Fomento da el primer paso para llevar el tren al nuevo puerto coruñés / OBELLEIRO, Paola - El País, vendredi 31 mars 2010 - <http://www.elpais.com>

### Action 3 : En accompagnant les chaînes logistiques durables intégrées

#### Proposition

**Ports de Paris accompagnera les industriels dans l'élaboration de chaînes logistiques durables intégrées sur le Port de Gennevilliers.**

Les industriels doivent répondre à court terme à l'évolution macro-économique de la société, qui pour ses flux de marchandises, attend la réduction des nuisances du tout routier, une meilleure efficacité temporelle et un bilan écologique supportable.

Le port de Gennevilliers dispose par ses infrastructures de transport, sa localisation au cœur de la métropole et son tissu d'industriels dynamiques des moyens pour :

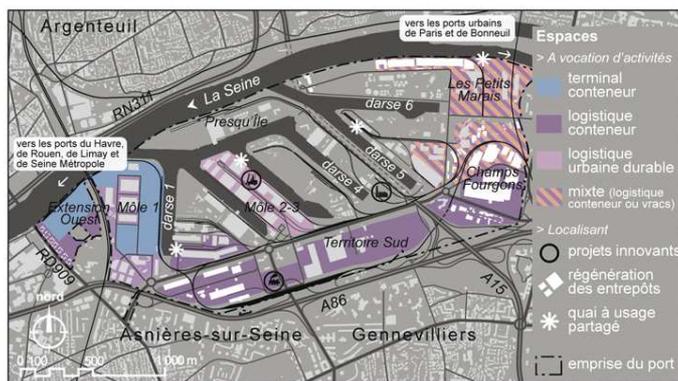
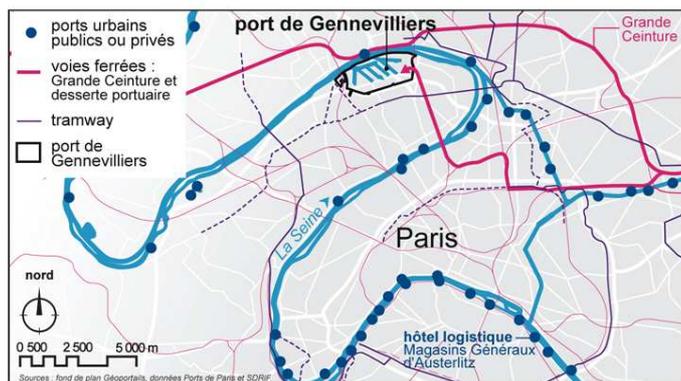
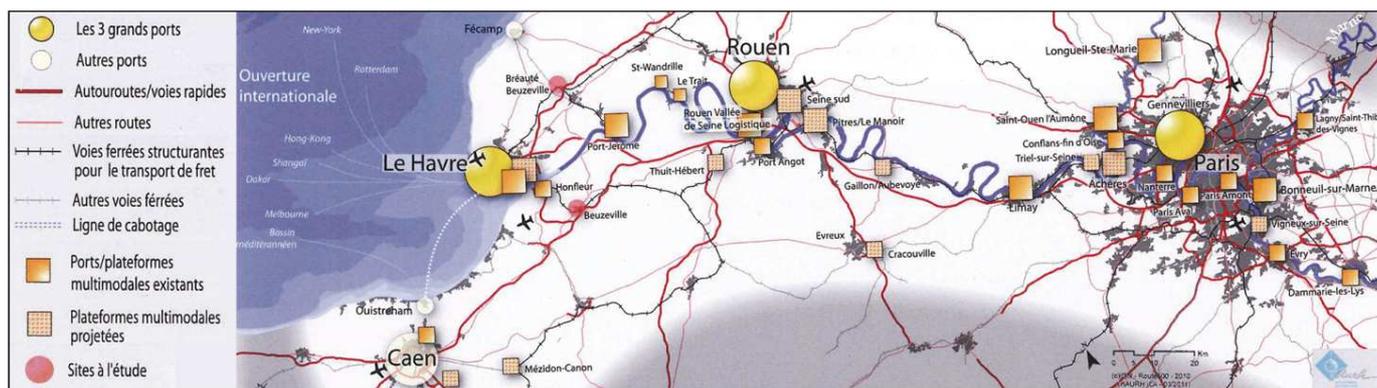
- renforcer la desserte écologique de marchandises sur Paris et sa Petite Couronne par l'emploi des réseaux alternatifs à la route ;
- accueillir les opérateurs logistiques de la distribution urbaine en offrant une relocalisation de leurs entrepôts près des centres urbains ;
- faire émerger des projets environnementaux innovants en synergie avec les différentes filières industrielles localisées sur le port.

Inscrit dans une étroite collaboration avec les Ports de Paris Seine Normandie - regroupés dans le GIE HAROPA, ce développement stratégique sera une composante du Schéma Territorial Portuaire Seine Aval en cours d'élaboration par Ports de Paris (2012).

#### Moyens

- 3a. Accompagner le développement d'un hub fluvial en synergie avec l'approvisionnement en réseau des ports urbains, des hôtels logistiques et des plateformes multimodales franciliennes.
- 3b. Inciter à l'émergence de modèles logistiques durables dans le fonctionnement des entreprises du port.
- 3c. Participer à la mise en œuvre d'une organisation logistique et industrielle à l'échelle de l'Axe Seine.
- 3d. Accompagner la mise en œuvre de projets environnementaux innovants en lien avec les filières économiques du port.
- 3e. Régénérer et développer les entrepôts à destination de la logistique urbaine.

### Accompagner les chaînes logistiques durables intégrées



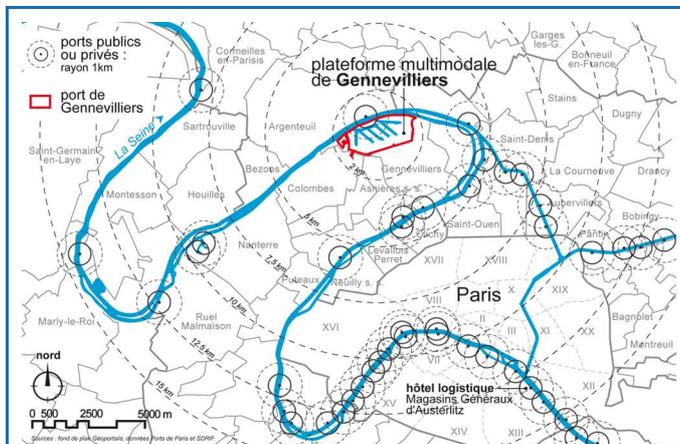
*Moyen 3a : Accompagner le développement d'un hub de logistique fluviale urbaine en synergie avec l'approvisionnement en réseau des ports urbains, des hôtels logistiques et des plateformes multimodales franciliennes*

### Intervention

**Ports de Paris accompagnera les industriels dans le développement d'une logistique urbaine fluviale structurée sur le réseau de ports publics et privés franciliens.**

Le port de Gennevilliers est déjà, pour la filière du BTP (granulat et déchets du bâtiment), un point de départ / réception des flux des ports urbains de la zone dense francilienne. Cette organisation logistique sous forme d'un hub fluvial pourrait se transposer à la filière conteneurs, la distribution urbaine et celle automobile avec Gennevilliers comme centre émetteur. En aval, les plateformes multimodales, les ports urbains, les hôtels logistiques (projet des Magasins Généraux d'Austerlitz) et les quais à usage partagé assureraient chacun la réception des marchandises : conteneurs, vrac, palettes et automobiles.

Pour développer ce rôle de hub fluvial, la plateforme multimodale de Gennevilliers doit disposer d'outils et de capacités logistiques pour concentrer et traiter en amont les marchandises massifiées, puis pour les diffuser par voie d'eau en zone dense vers les points de réception. Un fonctionnement inverse (flux retour) est également envisageable, en particulier pour l'approvisionnement de la filière déchets valorisables.



### Conditions de mise en œuvre :

- **Temporalité** : un hub conteneurs pourrait émerger à court terme avec la manutention générée par le nouveau portique. Suivi l'évolution des marchés, un hub produits palettisés et automobiles pourrait se concrétiser à moyen ou long terme.
- **Opérationnalité** : le maintien, voir le développement de quais à usage partagé assurerait l'accès à la voie fluviale à tout opérateur potentiel. La mise en place de convention d'occupation temporaire du domaine public (COT) pour l'utilisation des espaces portuaires en "multi-site" faciliterait le développement des échanges sous la forme de hubs.

*L'annexe n°2 du présent document détaille les différentes solutions techniques qui pourront être envisagées.*

### Principes mis / à mettre en œuvre

Depuis plusieurs années, Ports de Paris investit dans l'étude et la réalisation d'équipements portuaires permettant à terme l'émergence d'un hub fluvial :

- Un quatrième quai à usage partagé aux Petits Marais complète (2012) l'offre en espace mutualisé à destination des acteurs de la logistique. Ces quatre espaces leur permettront d'opérer des transbordements de marchandises palettisées vers les ports urbains et les hôtels logistiques.
- La mise en service (2012) du nouveau portique du terminal de conteneurs (opéré par Paris Terminal) permettra un travail sur deux barges à couple et assurera des transbordements directs entre de grandes unités venant du Havre et de plus petites qui traverseront la capitale pour rejoindre les terminaux franciliens.
- L'étude d'implantation d'une rampe RoRo en prévision de l'évolution des besoins des opérateurs.



### Référence extérieure

#### Transport palettisé de matériaux de construction par voie fluviale, exemple du Port de Bruxelles.

La société MPro, concessionnaire du Port de Bruxelles a débuté en septembre 2011 un approvisionnement régulier de marchandises palettisées par voie d'eau. Stockés dans un espace dédié de l'entreprise, les blocs de béton sont acheminés au fur et à mesure des besoins du chantier de construction localisé à proximité d'un quai.

Dans l'attente d'une généralisation de ce mode d'approvisionnement qui permettrait un modèle économique auto-suffisant, la Région de Bruxelles-Capitales accorde provisoirement un subside par tonne de marchandise transporté.

Source : Port de Bruxelles



### Moyen 3b : Inciter à l'émergence de modèles logistiques durables dans le fonctionnement des entreprises du port

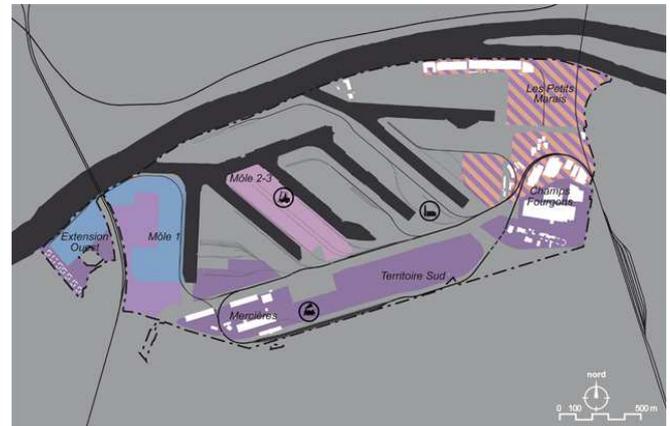
#### Intervention

##### Ports de Paris s'engage :

- à favoriser, par son action quotidienne sur son patrimoine foncier et immobilier, le développement d'entrepôts destinés à la logistique urbaine ou la logistique conteneur ;
- à continuer d'accompagner les acteurs de la logistique dans la définition et la mise en œuvre de solutions innovantes pour la distribution urbaine.

Le Port de Gennevilliers se positionne comme une interface logistique offrant un réel choix modal pour la distribution urbaine de la zone dense. Il accompagne ainsi une nouvelle tendance, apparue du fait de réglementations environnementales plus strictes et du renchérissement du coût de l'énergie, et qui consiste pour les entreprises à réimplanter des entrepôts et plateformes au plus près du cœur de l'agglomération.

Pour autant, les caractéristiques techniques des entrepôts actuels apparaissent comme peu adaptées aux nouveaux besoins des utilisateurs de logistique urbaine et/ou conteneur. L'offre en immobilier logistique du Port doit donc évoluer et poursuivre son développement, fondée sur des perspectives de croissance importantes (seuls 4 % des conteneurs qui transitent par le terminal conteneur sont traités aujourd'hui sur la plateforme).



##### Conditions de mise en œuvre :

- Temporalité : au gré du renouvellement des amodiations sur les et terrains privilégiés pour l'implantation d'entrepôts pour la logistique durable (Môle 2-3) ou la logistique conteneur (Champs Fourgons, Territoire Sud, Extension Ouest, ou Petits Marais).
- Opérationnalité : implantation privilégiée sur le Port des projets en lien avec la logistique urbaine ou la logistique conteneur et même réservation, sur certaines parcelles, pour ces usages (terrains voisins du C40 par exemple pour la logistique urbaine). Participer aux réflexions des acteurs de la logistique urbaine et encourager les études de faisabilité et la mise en œuvre d'expérimentations.
- Cible : Cette politique cible bien sur les amodiataires mais également les logisticiens qui utilisent ou seraient susceptibles d'utiliser le terminal conteneurs sans être implantés sur la plateforme, notamment des zones d'activités industrielles et logistiques de la Boucle Nord.

#### Principes mis / à mettre en œuvre

Pour fixer les opérations logistiques sur le port, il faut repenser (en termes de localisation, type de bâtiment, etc.) l'offre en immobilier logistique :

- Extension des espaces dédiés à la logistique conteneur sur le Territoire Sud (possibilités de sites de taille importante pour Gennevilliers sur les espaces historiquement occupés par la filière automobile) ;
- Redéploiement économique du Secteur des Champs Fourgons, ou de la Section Ouest du Territoire Sud avec un renouvellement de l'immobilier logistique vieillissant (bâtiment de petite et moyenne taille) à destination de la logistique conteneur ;
- Opérations spécifiques sur le Môle 2-3 pour accompagner les projets de logistique urbaine.

Les Magasins Généraux d'Austerlitz, construits début XX<sup>e</sup> siècle pour favoriser les échanges entre fer et fleuve, seront réhabilités dans leur fonction historique par Ports de Paris, pour permettre d'ici 2014 la création d'une véritable logistique urbaine fluviale dans Paris par la Seine. Le port de Gennevilliers constituera l'un des points de départ des flux massifiés vers cet Hôtel par voie d'eau.

#### Référence extérieure

##### Hôtel logistique sur le Port de Bruxelles.

Un ensemble immobilier de 55 000 m<sup>2</sup> est en réflexion en Belgique sur un terrain de 8,5 ha situé à quelques minutes seulement de l'hyper-centre de la capitale belge.

Le Port de Bruxelles et Sogaris ont fondé ensemble la société BILC (Brussels International Logistic Center) pour développer ce concept d'hôtel logistique. Le projet consiste à créer sur le même site des locaux dédiés à la logistique urbaine (entrepôts, quai de messagerie), des locaux d'activités (ateliers et bureaux d'accompagnement) et des bureaux, tout en soignant l'esthétique architecturale et l'intégration urbaine.



*Moyen 3c : Participer à la mise en œuvre d'une organisation logistique et industrielle à l'échelle de l'Axe Seine*

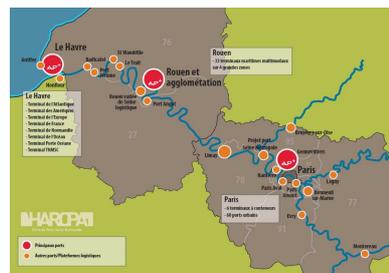
### Intervention

**Les Ports de Paris, de Rouen et du Havre ont récemment initié une démarche de rapprochement de leurs activités, qui s'est matérialisée par la création d'un Groupement d'Intérêt Economique, nommé HAROPA – Paris Seine Normandie.**

Ports de Paris s'engage ainsi, au côté des Ports de Rouen et du Havre, à développer une offre commerciale commune, qui contribuera à la valorisation des modèles logistiques durables sur l'axe Seine, et dont le Port de Gennevilliers constitue un maillon important, en tant que principale plateforme francilienne, sur la Seine, dans l'arrière-pensée des Ports de Rouen et du Havre.

### Principes mis / à mettre en œuvre

L'une des principales missions d'HAROPA sera de proposer aux entreprises et aux institutionnels des solutions d'implantation et de services intégrées, permettant la mise en place progressive de véritables filières logistiques et/ou industrielle à l'échelle de l'axe Seine.



*Moyen 3d : Accompagner la mise en œuvre de projets environnementaux innovants en lien avec les filières économiques du port*

### Intervention

**Ports de Paris s'engage à favoriser le développement de projets innovants**, présentant un intérêt en matière de respect de l'environnement et / ou de logistique durable.

Des projets d'envergure, comme l'implantation d'une centrale biomasse, dont le combustible serait acheminé par la voie d'eau, ou de logistique urbaine durable (par exemple, la livraison de produits palettisés par voie d'eau jusqu'aux ports urbains de Paris), ou encore de fret ferroviaire (chantier rail-route, cf. moyen 2d) seront ainsi accompagnés par les équipes de Ports de Paris pour favoriser leur réalisation.

### Principes mis / à mettre en œuvre

Ports de Paris s'engage également, de manière plus large, d'ériger en critère de choix parmi les candidats souhaitant s'implanter sur une parcelle du Port de Gennevilliers, le caractère innovant et durable des « business model » envisagés.



Port de Javel Bas – Barge de véhicules

*Moyen 3e : Régénérer et développer les entrepôts à destination de la logistique urbaine*

### Intervention

**Ports de Paris s'engage à accompagner les projets visant à mettre en place des dispositifs de distribution urbaine par la voie d'eau, via le réseau de port urbain, depuis le Port de Gennevilliers.**

Cet accompagnement pourra se traduire, notamment, par la réalisation d'investissement de réhabilitation ou de construction nouvelle de bâtiments logistiques, préférentiellement sur le môle 2-3, sous maîtrise d'ouvrage de Ports de Paris.

En complément, des investissements en matière d'équipement connexes nécessaires à la mise en place d'une telle logistique pourront être également réalisés sous maîtrise d'ouvrage de Ports de Paris (extension de quai, rampes ro-ro etc.).

### Principes mis / à mettre en œuvre



Source : Ports de Paris – Agence de Gennevilliers – Bâtiment C40

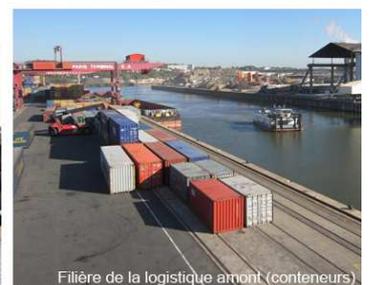
## Objectif 2

# Améliorer l'insertion urbaine, paysagère et environnementale de la plateforme multimodale de Gennevilliers

Action 4 : En établissant une stratégie environnementale

Action 5 : En régulant le trafic routier

Action 6 : En renforçant la qualité urbaine et paysagère des espaces



### Action 4 : En établissant une stratégie environnementale

#### Proposition

**Ports de Paris propose une stratégie environnementale globale et intégrée sur la plateforme multimodale de Gennevilliers.**

La société ainsi que les collectivités partenaires ont la volonté de plus en plus affirmée d'encadrer de façon vertueuse l'occupation de l'espace.

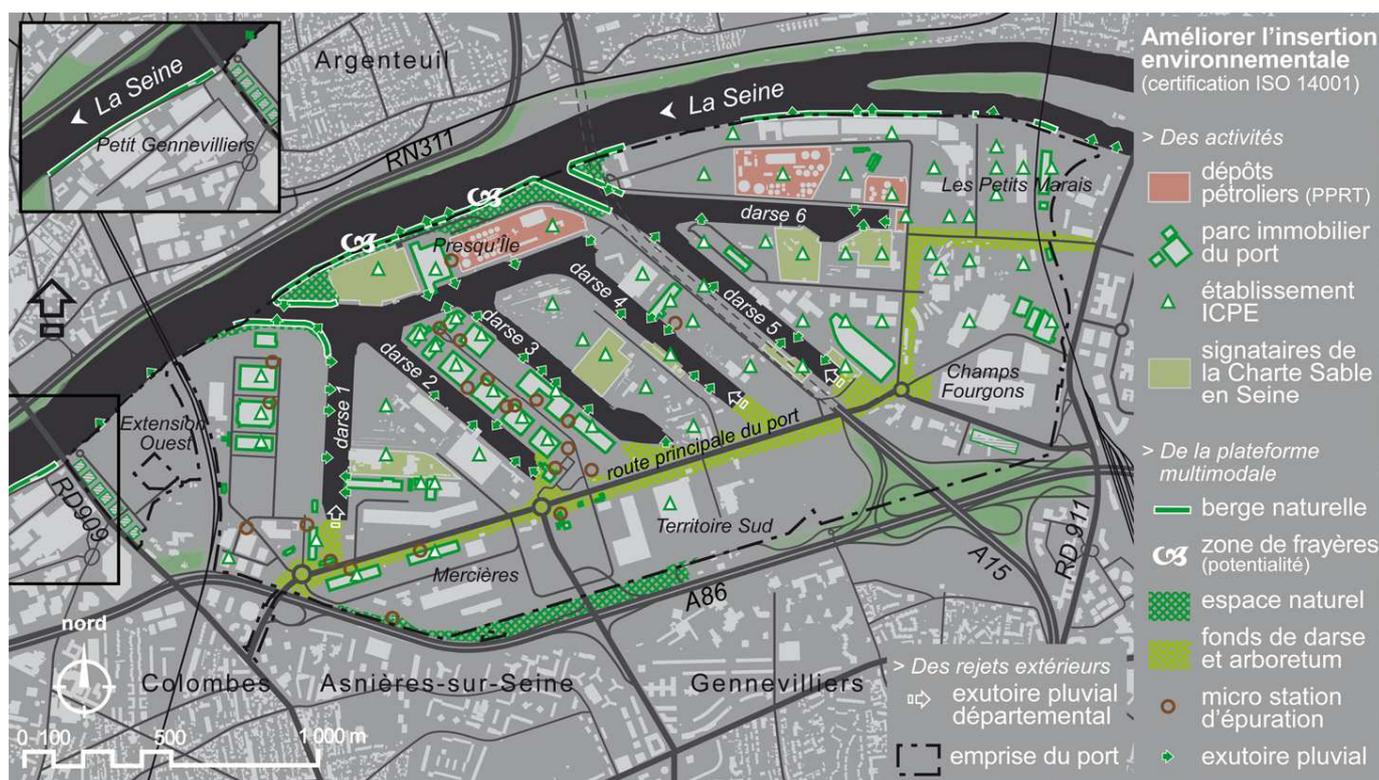
Par sa nature portuaire, la plateforme multimodale de Gennevilliers est déjà un acteur de la logistique durable via sa politique de développement du trafic fluvial. Ports de Paris souhaite, par ailleurs, inscrire son action en cohérence avec celles menées par ses différents partenaires. Dans l'aménagement de son territoire, Ports de Paris définira ainsi un niveau de performance environnemental qu'il imposera à ses amodiataires et qu'il mettra en œuvre dans la gestion pérenne du port, notamment sur les thématiques suivantes :

- performance du management environnemental ;
- réalisation d'aménagements, de bâtiments et d'outils industriels de haute qualité environnementale ;
- valorisation écologique des espaces et préservation de la biodiversité.

#### Moyens

- 4a. Mettre en place une démarche ISO 14001 sur le processus d'exploitation de la plateforme multimodale : réduction des impacts et risques environnementaux des activités sur les usagers du port et les populations riveraines, préservation de la biodiversité, etc.
- 4b. Optimiser le fonctionnement de l'assainissement sur la plateforme portuaire
- 4c. Mettre en place et animer un protocole visant à optimiser la connaissance et la prise en compte de la pollution des sols
- 4d. Réaliser en Seine des « hot spots » dédiés à la biodiversité
- 4e. Inciter à la réalisation de bâtiments et d'outils industriels de qualité architecturale et environnementale
- 4f. Concrétiser la démarche de progrès de La Charte Sable en Seine pour les entreprises de la filière BTP du port de Gennevilliers

#### Etablir une stratégie environnementale



*Moyen 4a : Mettre en place une démarche ISO 14001 sur le processus d'exploitation de la plateforme multimodale : réduction des impacts et risques environnementaux des activités sur les usagers du port et les populations riveraines, préservation de la biodiversité, etc.*

### Intervention

**Ports de Paris s'engage à mettre en œuvre une politique résolue de réduction des risques et nuisances sur le Port de Gennevilliers**, que ce soit dans son action quotidienne que dans le contrôle des activités de ses amodiataires.

Cette action se concrétisera par la mise en place d'une démarche visant à obtenir une certification ISO 14001 dans son processus d'exploitation.

### Principes mis / à mettre en œuvre



Dans le cadre des obligations d'amélioration continue fixées par la norme ISO, Ports de Paris a prévu des investissements en matière de préservation de la biodiversité, en matière d'optimisation

des dispositifs de prévention et de contrôle des installations classées au titre de la protection de l'environnement (ICPE), en matière de pollution visuelle, sonore, ou encore de qualité des eaux.

*Moyen 4b : Optimiser le fonctionnement de l'assainissement sur la plateforme portuaire*

### Intervention

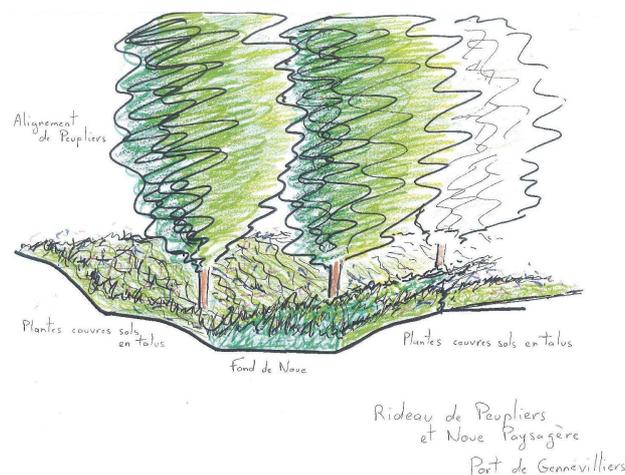
Le réseau d'assainissement du Port de Gennevilliers, que ce soit pour les eaux usées que pluviales, est intrinsèquement non-collectif. Cette spécificité s'explique par des raisons tout autant historiques que techniques ; en effet, les débits qui sont en jeu (très faibles en réalité rapportés à la surface du Port de Gennevilliers) ne justifient pas la réalisation d'investissements très importants qui seraient nécessaires pour assurer un raccordement.

**Ports de Paris s'engage à poursuivre résolument sa politique d'optimisation technique de ses installations d'assainissement**, par la réalisation d'investissements importants (mise en place de séparateurs, de noues, etc.) et la mise en œuvre de procédures de contrôle.

Ports de Paris s'engage en parallèle à solliciter ses partenaires pour clarifier le cadre réglementaire du dispositif d'assainissement de la plateforme multimodale de Gennevilliers, par exemple par la mise en place d'un Service Public d'Assainissement Non Collectif (SPANC), et par le dépôt d'un dossier complet visant à obtenir un arrêté d'autorisation de rejet, au titre de la Loi sur l'Eau.

### Principes mis / à mettre en œuvre

Les dispositifs techniques innovants sont utilisés afin d'optimiser le fonctionnement de l'assainissement collectif, dans un souci d'économie et d'efficacité. Les noues plantées constituent à cet égard une solution intéressante.



*Moyen 4c : Mettre en place et animer un protocole visant à optimiser la connaissance et la prise en compte de la pollution des sols*

### Intervention

La pollution des sols sur la plateforme de Gennevilliers constitue une problématique environnementale importante pour les clients qui y sont implantés ou l'envisagent. Ports de Paris a défini, dans le cadre de son système de management environnemental, un protocole de gestion de ces terres polluées à l'échelle de l'ensemble des Ports d'Ile-de-France. Cependant, l'expérience quotidienne des équipes de l'Agence portuaire de Gennevilliers montre que les clients sont peu informés ou conscients des risques, contraintes, ou dispositions contractuelles en la matière.

**Ports de Paris s'engage à améliorer la diffusion des connaissances techniques et des dispositions contractuelles vis-à-vis de ses clients** pour que chaque projet nouveau prenne dès l'origine en considération cette donnée environnementale.

### Principes mis / à mettre en œuvre

Ports de Paris s'engage en parallèle à poursuivre ses actions visant à augmenter la connaissance de son patrimoine, en matière de pollution des sols, et à mettre en œuvre les dispositions techniques optimisées pour en assurer le traitement dans les conditions les plus respectueuses de l'environnement.



*Mise en andain des terres souillées excavées – Route du Bassin n°6*

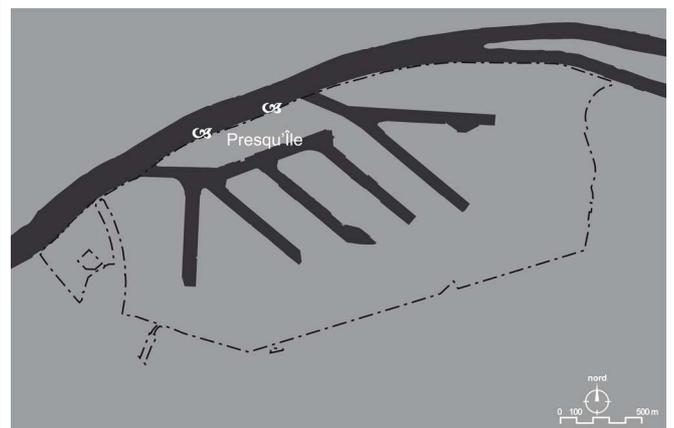
### Moyen 4d : Réaliser en Seine des « hot spots » dédiés à la biodiversité

#### Intervention

##### Ports de Paris s'engage à réaliser, en Seine, des aménagements dédiés à la biodiversité.

Dans le cadre d'une gestion globale des rives de Seine engagée avec la réalisation du nouveau terminal à conteneurs sur l'Extension Ouest, deux secteurs ont été identifiés sur la Presqu'île comme étant les plus adaptés pour contribuer à l'amélioration de la biodiversité et de la qualité écologique des milieux. A cet effet, Ports de Paris aménagera deux zones de frayères, l'une constituée d'une roselière et l'autre d'un haut-fond graveleux. Leur pérennité sera assurée par une localisation hors du chenal de navigation et par la prise en compte des contraintes de batillage.

Ces aménagements, complétés par la confirmation de la vocation écologique et paysagère des berges naturelles de la Seine permettent l'inscription de la plateforme multimodale de Gennevilliers dans son contexte environnemental (axe prioritaire du Système de management environnemental de Ports de Paris).



#### Conditions de mise en œuvre :

- Temporalité : les études, déjà engagées, seront finalisées à court terme. L'aménagement des plantations interviendront dans les années à venir.
- Opérationnalité : réservation de terrain puis travaux d'aménagement (terrassements, plantations).

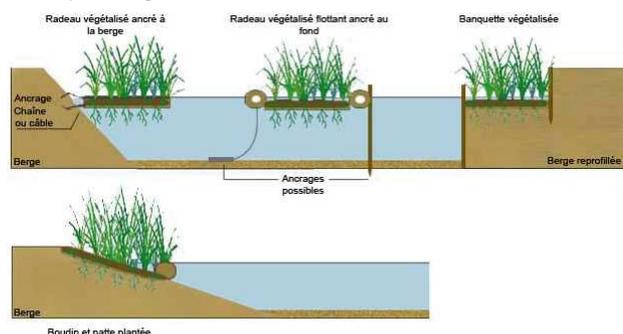
L'annexe n°3 du présent document détaille les dispositifs techniques envisagés à ce stade.

Nota : un « hot spot » est une zone géographique représentative de la biodiversité, présentant une grande richesse en espèces.

#### Principes mis / à mettre en œuvre

Deux systèmes de plantation des hélophytes sont étudiés afin d'améliorer l'habitat et l'accueil d'une faune diversifiée (oiseaux et insectes) en rive de Seine :

- **Plantation à même le sol.** Ce système se choisit en fonction de la nature du sol qui doit être terreux. Soit ce paramètre est déjà en place, auquel cas seules les espèces d'hélophytes sont à planter. Soit le sol est bétonné, auquel cas, un reprofilage de berge, puis un ajout de substrat doit être réalisé.
- **Plantation par un système de radeau ou de matelas.** Quatre modes de plantation d'hélophytes sur radeau ou matelas, sont possibles en fonction des caractéristiques des berges et des possibilités d'ancrage ou de reprofilage.



#### Référence extérieure

##### Aménagement écologique des berges, exemple du port de Bonneuil.

En 2003, confronté à l'érosion d'une berge de 600 mètres de long sur la plateforme multimodale de Bonneuil-sur-Marne, le Port Autonome de Paris a significativement investi pour son réaménagement sur les aspects paysagers et écologiques.

L'approche écologique de l'aménagement reposait sur des concepts expérimentaux associant génie civil et génie végétal, avec des actions comme l'installation de végétaux typiques des zones humides ou de plages de sable et de gravier favorisant l'abri et la reproduction des poissons. A l'issue de ces travaux, plusieurs études ont montré une amélioration sensible de la valeur écologique des berges.



Source : Port autonome de Paris, actualités n°52, 2009. Urban-Eco, 2011.

### Moyen 4e : Inciter à la réalisation de bâtiments et d'outils industriels de qualité architecturale et environnementale

#### Intervention

**Ports de Paris s'engage à valoriser la réalisation de bâtiments et d'outils industriels de qualité architecturale et environnementale.**

L'aménagement de sites industriels et logistiques suivant les principes de fonctionnalité, de confort d'usage et de qualité architecturale participent activement à l'image du port et à son insertion dans l'environnement.

En tirant parti de l'expérience menée par exemple avec la construction de la centrale à béton HQE du port de Tolbiac, Ports de Paris poursuivra l'incitation faite aux industriels pour la mise en œuvre d'outils et de bâtiments de qualité et dans les règles les plus exigeantes en termes de protection de l'environnement.



#### Principes mis / à mettre en œuvre

Les éléments de définition de la qualité architecturale et environnementale des bâtiments et outils industriels seront détaillés dans le cadre du cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales de la plateforme multimodale de Gennevilliers.

Le suivi d'application du cahier de prescriptions s'effectuera par un architecte-conseil référent qui sera désigné sur appel d'offre par Ports de Paris.

La qualité architecturale et environnementale des projets sera cependant appréciée plus en amont, au stade de l'analyse des candidatures pour le choix de l'amodataire. Elle constitue donc un critère de choix des projets des candidats souhaitant s'implanter sur le Port de Gennevilliers.

### Moyen 4f : Concrétiser la démarche de progrès de La Charte Sable en Seine pour les entreprises de la filière BTP du port de Gennevilliers

#### Intervention

**Ports de Paris s'engage à étendre le processus d'amélioration continue prévu par la Charte Sable en Seine.**

La Charte Sable en Seine, signée le 15 décembre 2008, vise à rendre compte des efforts entrepris par ses signataires pour préserver un environnement de qualité au bénéfice du plus grand nombre et permettre le maintien, sinon le développement, sur les emprises de Ports de Paris des activités des signataires de la Charte et par voie de conséquence au transport fluvial de marchandises.

Cette Charte institue une démarche de progrès portant sur l'évaluation périodique, objective et indépendante de l'état des installations portuaires et industrielles. Elle prévoit que Ports de Paris et les entreprises signataires s'engagent à faire réaliser, chacun à ses frais, un audit annuel de leurs installations selon la méthode d'audit définie, à mettre en œuvre les améliorations reconnues nécessaires et à communiquer sur les résultats observés.

Cette Charte est déjà en application sur de nombreux ports urbains d'Ile-de-France. Le présent document prévoit que le Port de Gennevilliers rentre dans le périmètre d'application.

#### Principes mis / à mettre en œuvre

**SABLE en SEINE**

LA PREUVE PAR L'EXEMPLE

Plus de 70 audits menés chaque année, 70 plans d'actions élaborés, 70 audits de mesure des progrès effectués.

**Les thèmes d'actions prioritaires :**

- 2010**
  - Lutte contre les tags
  - Lutte contre les dépôts sauvages
- 2011**
  - Végétalisation
- 2012**
  - Propreté de la voirie en sortie de site

**CLIP** : Amélioration de la concertation par la création des Comités Locaux d'Information Portuaires

[www.sableenseine.fr](http://www.sableenseine.fr)

Sur les ports urbains déjà concernés, des résultats sont déjà observables.

### Action 5 : En régulant le trafic routier

#### Proposition

**Ports de Paris établira les conditions techniques et administratives nécessaires à la régulation du trafic routier présent sur la plateforme multimodale de Gennevilliers.**

Une plateforme multimodale s'inscrit dans une chaîne logistique entre un marché émetteur et un marché receveur, les marchandises ne faisant que transiter suivant des délais très courts. La livraison du dernier kilomètre représente un enjeu économique important pour les filières du port, où le mode routier satisfait de nombreux opérateurs pour sa souplesse d'utilisation et son coût compétitif.

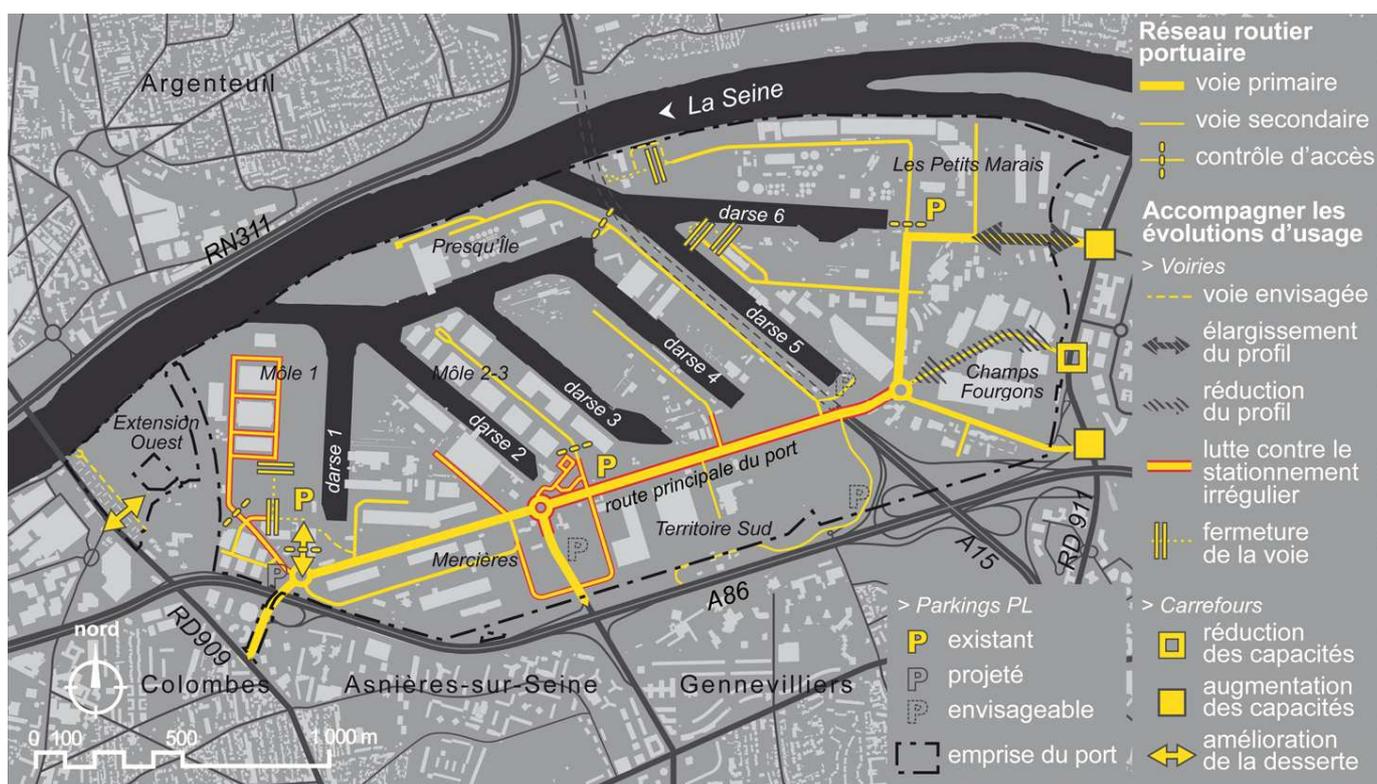
Tout en incitant au report modal des marchandises vers des transports alternatifs, cette importance prégnante du trafic routier s'accompagnera d'une gestion raisonnée par Ports de Paris de ses infrastructures viaires afin de :

- sécuriser les conditions de circulation et de stationnement des différents usagers suivant des aménagements spécifiques de voirie ;
- administrer en partenariat avec les institutions locales (Ville et Préfecture de Police) un droit de police sur les voiries portuaires.

#### Moyens

- 5a. Améliorer la sécurité des déplacements viaires.
- 5b. Réguler le stationnement poids-lourds sur la plateforme multimodale.
- 5c. Poursuivre les travaux de qualification des voiries.

#### Réguler le trafic routier



### Moyen 5a : Améliorer la sécurité des déplacements viaires

#### Intervention

Le Port de Gennevilliers est un nœud de communication essentiel pour les opérateurs économiques franciliens, et les infrastructures routières de la plateforme sont donc très sollicitées. L'intensité du trafic, et notamment la proportion très importante de poids-lourds, et la spécificité des lieux (proximité de la voie d'eau, voies ferrées portuaires et passages à niveaux, stationnement difficile, etc.), rendent nécessaires des initiatives résolues des équipes de Ports de Paris afin d'améliorer la sécurité des déplacements sur les infrastructures routières.

**Ports de Paris s'engage en conséquence à combiner des dispositifs techniques et réglementaires pour améliorer la sécurité des déplacements sur les routes du domaine public fluvial.** Ports de Paris travaillera avec les services techniques de Gennevilliers et de la Préfecture afin de valider les arrêtés de circulation qui constituent la base réglementaire à la constatation des infractions sur la plateforme. La Route Principale du Port deviendra prioritaire et des contrôles réguliers de la vitesse seront effectués, en lien avec les services de police, via des opérations inopinées ou l'implantation de radars automatiques et/ou pédagogiques.

En parallèle, Ports de Paris poursuivra sa politique d'investissement et de maintenance visant à conserver des infrastructures en bon état, bien entretenues, afin de limiter les risques d'accident. Des dispositifs techniques seront également mis en place afin d'assurer le respect des limitations de vitesse ainsi que de la réglementation en matière de stationnement dangereux.

#### Principes mis / à mettre en œuvre

D'un point de vue réglementaire, les axes routiers du Port de Gennevilliers sont des dépendances du domaine public fluvial, et n'appartiennent donc ni au réseau routier communal, départemental ou national. Néanmoins, ces voies sont ouvertes à la circulation



publique, et sont donc régies par les dispositions du Code de la Route. A ce titre, des arrêtés de circulation communaux et préfectoraux (sur les routes à grande circulation du port) sont nécessaires.

### Moyen 5b : Réguler le stationnement poids-lourds sur la plateforme multimodale

#### Intervention

**Ports de Paris s'engage à réaliser les travaux d'aménagement nécessaires ainsi que les démarches administratives adéquates, permettant de limiter le stationnement irrégulier, notamment de poids-lourds, sur la plateforme de Gennevilliers.**

Les voiries du port présentent quotidiennement un stationnement poids-lourds irrégulier sur un important linéaire. Il est source de nuisances en termes de sécurité des déplacements viaires (automobile, piéton, cycle) mais également ferroviaires car certains poids-lourds stationnent sur les passages à niveau. Cette situation est d'autant plus dommageable que les entreprises implantées sur le Port disposent pour la plupart et sur leur emprise des espaces nécessaires à l'accueil de leurs poids-lourds.

Pour enrayer cette situation, Ports de Paris programme un renforcement des actions d'aménagement afin de réguler ce stationnement irrégulier hors des voiries du port. Ports de Paris travaille également en partenariat avec les services de police, qui pourront s'appuyer sur les arrêtés de circulation pour réaliser les verbalisations adéquates.

#### Principes mis / à mettre en œuvre

La régulation du stationnement poids-lourds sur les voiries de la plateforme multimodale s'appuiera sur :

- Des aménagements routiers pour interdire l'accès des camions sur le terre-plein central et le bas côté des voies (Route Principale du Port, rue Alfred Suquet, etc.) ;
- La création de parkings dédiés aux poids-lourds comme ceux du Môle 1, des Petits Marais et du Môle 2-3 (2011). Un quatrième est projeté au Môle 1 en lien avec le terminal conteneurs. D'autres sont envisageables en fonction des besoins des opérateurs économiques du port, et seront proposés en amodiation aux clients du Port.



### Moyen 5c : Poursuivre les travaux de qualification des voiries

#### Intervention

**Ports de Paris s'engage à poursuivre les travaux de qualification des voiries de la plateforme multimodale de Gennevilliers.**

Dix-neuf kilomètres de voie irriguent le territoire portuaire. Ce réseau est hiérarchisé autour d'une voie primaire Est-ouest -correspondant à la Route Principale du Port, la Route du Bassin n°6 et le Chemin des Petits Marais- sur laquelle se connecte en peigne des voies secondaires pour la desserte des môles et des autres secteurs du port.

Cette infrastructure supporte un intense trafic poids-lourds qui nécessite pour Ports de Paris un entretien régulier des voiries. Inscrit dans un plan pluriannuel, ces travaux permettent une amélioration de la sécurité de chaque mode de déplacements et le paysagement des voies, en lien plus direct avec l'aménagement progressif de l'arboretum. Plusieurs circonstances prévalent à la mise en œuvre de travaux de qualification des voiries :

- entretien périodique des voies (renouvellement de la couche de roulement) ;
- amélioration des circulations en pleine voie et aux carrefours avec les axes départementaux ;
- restructuration de la desserte de secteurs en redéveloppement économique ;

#### Principes mis / à mettre en œuvre

L'évolution projetée des différents secteurs du port s'accompagnera :

- Môle 1, par une amélioration de la desserte du terminal à conteneurs suivant une restructuration de son accès et de son contrôle ;
- Extension Ouest, par l'amélioration de son accès, depuis la RD909, et par l'aménagement de cinq cent mètres de voie nouvelle pour desservir les futures activités ;
- Champs Fourgons / Petits Marais, par une hiérarchisation des voiries en lien avec les trafics de la RD911 suivant une évolution du profil des voies et des capacités des carrefours ; Ports de Paris travaille avec ses partenaires à la relance du projet d'implantation du giratoire sur le carrefour A86-RD911-Route principale du Port.
- Route Principale du Port / Route du Bassin n°6 / Chemin des Petits Marais, par le reprofilage des voies en cohérence avec l'aménagement de l'arboretum.



### Action 6 : En renforçant la qualité urbaine et paysagère des espaces

#### Proposition

**Ports de Paris renforcera la qualité urbaine et paysagère des espaces de la plateforme multimodale de Gennevilliers.**

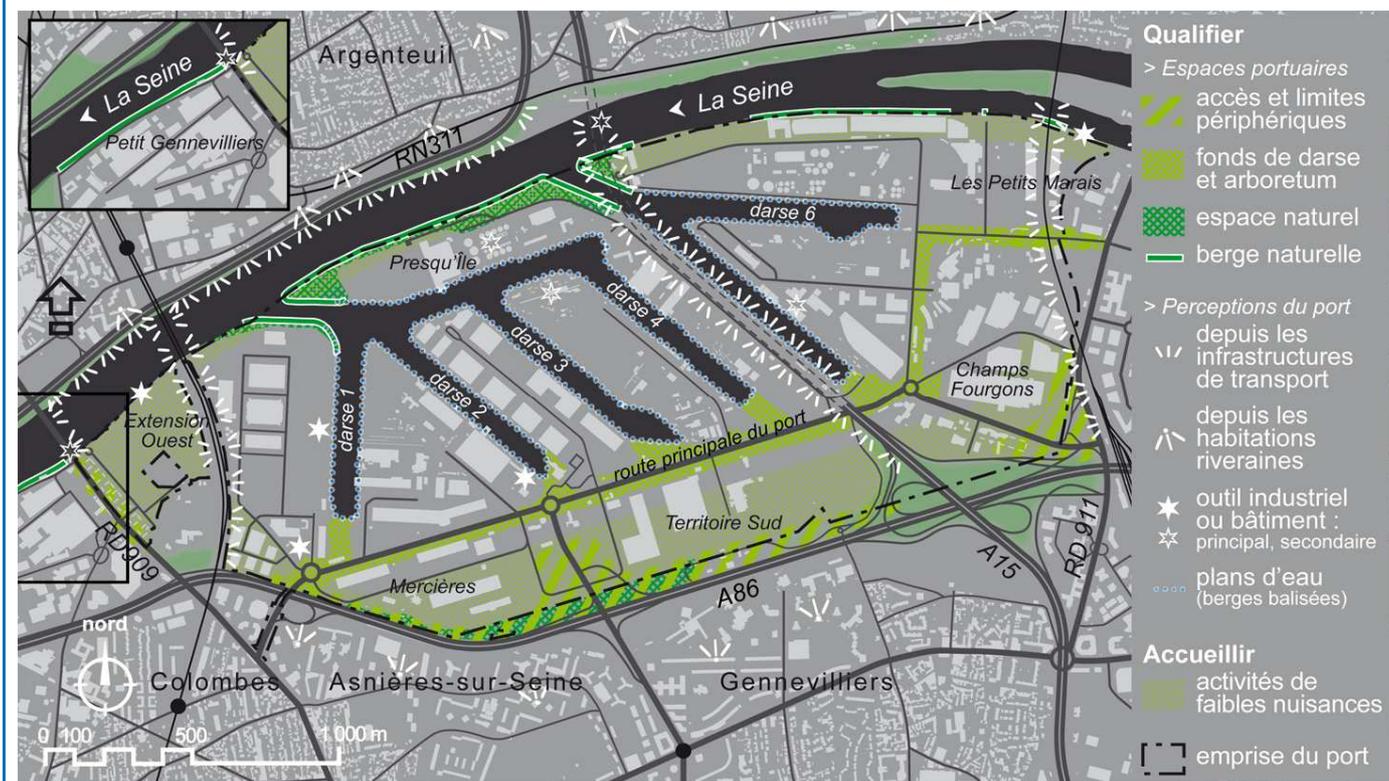
Paysage d'activités industrielles en lisière de la ville et de la Seine, la plateforme multimodale s'identifie comme une succession de darses et de môles où la faible importance des espaces bâtis contraste avec les tissus urbains limitrophes. L'accroissement démographique des communes riveraines au port et la tertiarisation des zones d'activités renforcent l'attente des collectivités locales et des usagers pour une qualification urbaine et paysagère de la plateforme.

L'intervention de Ports de Paris poursuivra la démarche de qualification engagée avec le Schéma d'Aménagement Portuaire d'Odile Decq (1997), en particulier par l'achèvement de l'arboretum et de l'ouverture des fonds de darse. Elle sera complétée par des aménagements paysagers et écologiques sur les limites périphériques (RD909, A86, RD911 et la Seine), par une mise en valeur des équipements portuaires et par une sectorisation des activités en périphérie compatible avec les usages riverains.

#### Moyens

- 6a. Proscrire l'implantation d'entreprises générant des nuisances importantes (bruit, poussières, etc.) aux abords de la plateforme portuaire.
- 6b. Participer à la qualification urbaine et paysagère des limites périphériques de la plateforme portuaire.
- 6c. Poursuivre la qualification paysagère des fonds de darse et de l'arboretum.
- 6d. Poursuivre la vocation écologique et paysagère des berges naturelles de la Seine.
- 6e. Elaborer un Plan lumière à l'échelle de la plateforme.

#### Renforcer la qualité urbaine et paysagère des espaces



*Moyen 6a : Proscrire l'implantation d'entreprises générant des nuisances importantes (bruit, poussières, etc.) aux abords de la plateforme portuaire*

### Intervention

**Ports de Paris s'engage à ne pas implanter de nouvelles entreprises susceptibles, par leur activité, de générer des nuisances, sur un zonage défini, situé en bordure de la plateforme.**

Sur cette zone, l'objectif est, à terme, que l'ensemble des riverains situés en périphérie soient protégés par une surface « tampon » constitués soit d'espaces naturels, soit de bâtiment logistique de qualité architecturale, soit encore d'activité ne générant pas de nuisances particulières.

### Principes mis / à mettre en œuvre

Les bords de Seine, l'extension Ouest du Port, et le territoire Sud font notamment partie de cette zone « protégée ». Ce dispositif est par ailleurs cohérent avec l'engagement de Ports de Paris (cf. moyen 8c) qui consiste à regrouper les activités vrac générant des nuisances en darse, c'est-à-dire dans la partie centrale du Port, la plus éloignée des riverains.



Source : Ports de Paris Vue depuis Epinay Gare vers MGF

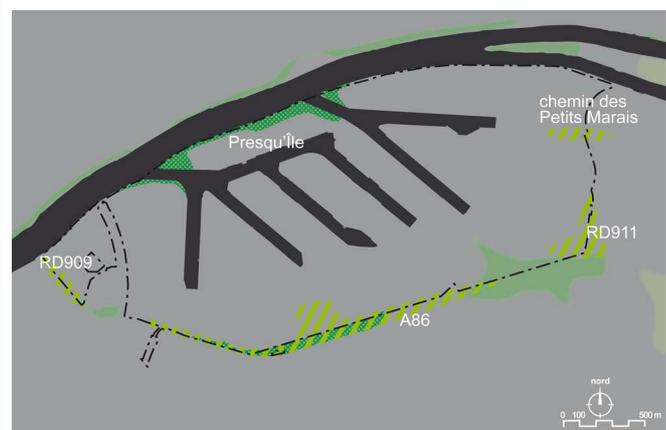
*Moyen 6b : Participer à la qualification urbaine et paysagère des limites périphériques de la plate-forme portuaire.*

### Intervention

**Ports de Paris interviendra avec ses partenaires dans la qualification urbaine et paysagère des limites périphériques de la plateforme portuaire.**

Les lisières de l'emprise portuaire, celles avec la Seine et les grandes infrastructures de transport sont des paysages quotidiennement perçus par des centaines de milliers de franciliens. Elles représentent la façade paysagère du port de Gennevilliers et participent activement à son image. A l'exception du bord de Seine, ces espaces sont encore peu qualifiés et donnent un sentiment de délaissement. Leurs gestions restent délicates car situés à la limite des zones d'intervention des différents acteurs du territoire.

Ports de Paris souhaite ouvrir un dialogue du projet avec les maîtres d'ouvrages concernés afin de définir les modalités de paysagement et d'entretien de ces lisières. Les perceptions sur le port s'organiseraient en séquences, modulées par la densité végétale et les vues sur les activités. Leur définition s'appuierait sur une dimension naturelle forte afin d'améliorer la valeur écologique de ces espaces en lien avec les milieux naturels extérieurs comme pour la lisière avec l'A86. Un traitement, à l'échelle locale, des entrées fluviales et routières du port, notamment à l'Est (RD911) et à l'Ouest (RD909) renforcera l'identification du seuil de la zone portuaire, tout en créant de véritables continuités d'espaces publics avec Les Louvresses et le Petit Gennevilliers.



### Conditions de mise en œuvre :

- Temporalité : les études de qualification des espaces pourraient menées à court terme, avec une mise en œuvre à moyen et long terme en fonction des conventions passées avec les collectivités locales (CG92, Ville de Gennevilliers, etc.) et les services de l'Etat
- Opérationnalité : mise en place de partenariat d'études, réalisation d'une mission d'études par infrastructures, travaux d'aménagement essentiellement de terrassement et de plantation en bordures d'infrastructures, travaux d'aménagement de type aménagement urbain ou de voirie concernant les entrées du port, travaux d'entretien.

### Principes mis / à mettre en œuvre

La qualification urbaine et paysagère des lisières du port devrait s'étudier distinctement pour chaque infrastructure en fonction du rapport qu'elles entretiennent avec le port :



- En bord de Seine, le lien s'entretient avec la ripisylve des deux rives et le rapport avec les superstructures portuaires (portiques, conteneurs) ;
- Le long de la RD909, RD911, et A86, le traitement des lisières s'adaptera au contexte urbain et portuaire traversé. Le caractère linéaire et large des espaces aux bords de l'A86 donne un fort potentiel pour un aménagement naturel de qualité ;
- Aux entrées du port, comme pour la RD19 et le Chemin des Petits Marais, les projets démontreront une notion du seuil dans l'accès à l'emprise portuaire.

### Références extérieures

#### Paysagement des infrastructures :



Au Japon, les espaces disposés sous une voie rapide ont reçu une qualification paysagère adaptée à un ensoleillement limité. Le choix de végétaux adapté à ce milieu a permis le développement d'un milieu écologique spécifique permettant un enrichissement de la biodiversité locale.

#### Paysagement des lisières :

Cimenterie Vicat (Montalieu) : l'outil industriel lourd s'inscrit dans un paysage rural où les franges sont traitées en bosquets ponctués de percées.



### Moyen 6c : Poursuivre la qualification paysagère des fonds de darse et de l'arboretum

#### Intervention

**Ports de Paris s'engage à poursuivre la qualification paysagère des fonds de darse du port et de l'arboretum.**

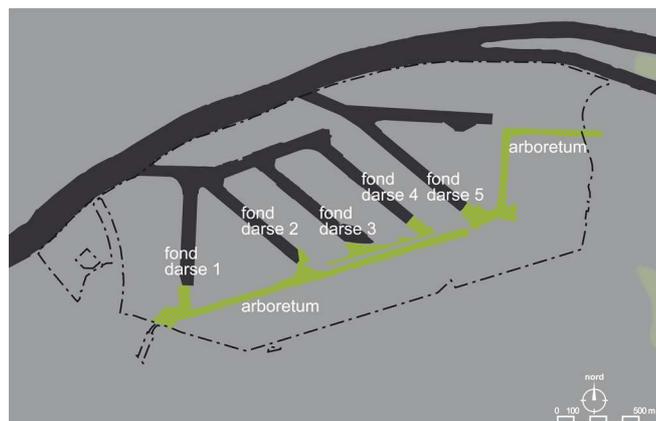


Le Schéma d'Aménagement et de Développement du port de Gennevilliers réalisé par le cabinet d'architecture Decq / Cornette (1997) préconisait la structuration de l'axe principal du port par

une coulée verte prenant la forme d'un arboretum et la création de "darses vertes", respirations d'espaces plantés en continuité des darses.

Ce projet fortement qualifiant pour le Port est largement engagé avec l'aménagement en 2011 de plus d'un tiers des 3 300 ml de l'arboretum et de quatre des cinq fonds de darse.

Dans cette dynamique, Ports de Paris mènera à son terme ces aménagements en améliorant par ailleurs leur valeur écologique et paysagère de ces espaces.

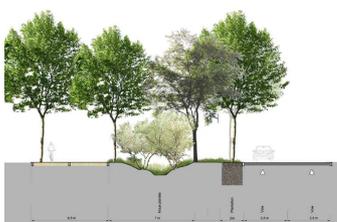


#### Conditions de mise en œuvre :

- Temporalité : le prolongement de l'arboretum ne peut être engagé que par tranches discontinues ; cependant la continuité de la trame cyclable devra assurée à court terme, y compris sur les sections non encore réalisées de l'arboretum. Concernant les darses vertes, les opportunités de renouvellement de convention ou d'activité seront utilisées dans le sens défini par le présent Schéma.
- Opérationnalité : réservation des terrains puis travaux d'aménagement (terrassements, VRD, plantations) ; conservation des servitudes d'implantation des installations en fond de darse

#### Principes mis / à mettre en œuvre

L'aménagement de l'arboretum et des darses vertes est un processus long car il ne peut être mené qu'au fur et à mesure de la libération des fonciers de leur activité économique.



Les éléments de définition de ces espaces (localisation, itinéraire, coupe de principes) définis en 1997 et inscrits depuis pour l'essentiel au PLU de la Ville de Gennevilliers seront poursuivis.

En complément, une gestion raisonnée des différents espaces végétalisés sera mis en œuvre. Elle visera pour les tailles à respecter les dates de moindre impact pour les oiseaux et pour les tontes à réaliser des tronçons d'une dizaine de mètres et en alternance pour permettre le refuge pour la faune.

*L'annexe n°4 du présent document détaille les dispositions techniques envisagées en la matière.*

#### Référence extérieure

##### Jardins portuaires et promenades littorales, exemple du Port de Tokyo.

Le développement des activités portuaires ont progressivement dépossédé les habitants de Tokyo de leur littoral. Afin d'améliorer leur cadre de vie, les autorités locales créèrent à partir des années 1970 un réseau de parcs maritimes.

Ces aménagements comprennent des parcs littoraux pour la restauration du littoral et des jardins portuaires pour l'amélioration du cadre de vie urbain et pour rendre le port plus proche. Des promenades plantées forment un réseau piétonnier et cyclable reliant les différents parcs et jardins.

Ces aménagements s'inscrivent dans une protection globale de l'environnement tout tenant compte de l'essor du port et de la ville.



Source : AUCAME, Le téléport de Tokyo, 2008.

### Moyen 6d: Poursuivre la vocation écologique et paysagère des berges naturelles de la Seine

#### Intervention

#### Ports de Paris s'engage à confirmer la vocation écologique et paysagère des berges naturelles de la Seine.

La plateforme multimodale de Gennevilliers dispose en Seine d'environ quatre kilomètres de rive. Les analyses environnementales menées sur ce linéaire ont identifié plusieurs secteurs de berges jouant un rôle écologique fort dans milieu alluvial de la Seine.

Hors de tout aménagement à destination d'activités industrielles, Ports de Paris maintiendra la vocation naturelle de ces espaces afin qu'il participe à la plus-value écologique de la plateforme multimodale. Ils feront l'objet d'une gestion sur le long terme incluant des actions spécifiques sur les habitats naturels afin de promouvoir des milieux typiques favorables à la faune et à la flore locale.

Par cette démarche environnementale intégrée, Ports de Paris assure un développement soutenable de la plateforme multimodale de Gennevilliers, tout en l'intégrant à l'échelle du corridor écologique de la Seine (objectif du Grenelle II).

Ports de Paris assurera également une insertion visuelle optimisée de la plateforme, conformément aux engagements détaillés dans le moyen 6b du présent document.



#### Conditions de mise en œuvre :

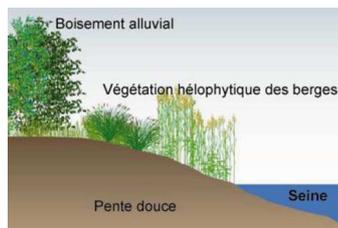
- Temporalité : les espaces de berges naturelles sont existants et leur entretien est programmé régulièrement par Ports de Paris. Cette action est menée en parallèle de la réalisation d'espaces spécialement dédiés (cf. moyen 4d)
- Opérationnalité : poursuite de la réservation de ces terrains pour une vocation écologique et paysagère. Travaux d'entretien des espaces.

L'annexe n°5 du présent document détaille les dispositions techniques envisagées en la matière.

#### Principes mis / à mettre en œuvre

Il s'agira de conforter le cordon de saulaie alluviale déjà en place et de le diversifier pour augmenter son potentiel d'accueil de la faune. La formation végétale atteinte serait une aulnaie-saulaie sur tout le linéaire déjà végétalisé et si possible dans ses continuités. La réalisation de plantations est envisagée de façon à compléter et diversifier le boisement existant par :

- Une sélection des individus à couper, tout en conservant certains vieux sujets ;
- Un plan de plantation fin d'aulnes, de frênes et de saules, avec des jeunes sujets protégés.



Cette revégétalisation pourra s'associer à une végétation hélophytique. De façon spontanée, une végétation herbacée de ce milieu s'installera progressivement.

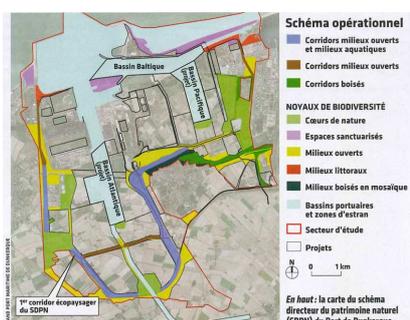
Dans la poursuite d'une gestion raisonnée des berges de Seine, les interventions seront limitées :

- Pour les roselières à un faucardage par tronçon tous les 3 ans ;
- Pour les saulaies alluviales à un recépage par tronçons tous les 10 à 15 ans.

#### Référence extérieure

#### Schéma directeur pour la biodiversité, exemple du Port de Dunkerque.

Dans le prolongement de l'inventaire de la bio-diversité que le Port de Dunkerque avait engagé, un Schéma Directeur de Patrimoine naturel fut rendu public en 2011.



Ce document d'orientation a désormais valeur de référence pour la prise en compte des milieux naturels dans les projets d'aménagement de la zone portuaire. Il

concerne 1 290 ha et s'articule autour de noyaux de biodiversité constitués soit de secteurs à forts enjeux qui seront préservés, soit de milieux dégradés qui seront restaurés. Des corridors écologiques permettront de créer un réseau entre ces secteurs mais aussi, plus largement, avec le territoire régional.

Moyen 6e : Elaborer un Plan lumière à l'échelle de la plateforme.

### Intervention

**Ports de Paris s'engage à élaborer un Plan lumière à l'échelle de la plateforme sur les principes d'un confort d'usage des activités et d'une valorisation des outils / bâtis portuaires tout en appliquant une gestion responsable de l'éclairage en bord de Seine.**

La plateforme multimodale de Gennevilliers fonctionne sur des plages horaires élargies nécessitant un éclairage adapté en début de soirée et au petit matin. Contrastant avec l'éclairage urbain traditionnel, la vision du port à ces instants apporte le sentiment d'une intense activité et impose le site dans le paysage de la Boucle Nord de la Seine.

Le caractère hétéroclite et vieillissant des éclairages réduit la sécurité des activités et génère une pollution lumineuse sur les milieux naturels. Ils n'embellissent qu'à de rares occasions (bâtiment A3, silos des Grands Moulins de Paris) le paysage portuaire nocturne alors que ce dernier est un vecteur important de l'image du port auprès des riverains.

Ports de Paris souhaite remédier à cette situation en engageant la réalisation d'un Plan lumière à l'échelle de la plateforme multimodale en concertation avec les entreprises du port et les collectivités locales. Son élaboration permettra l'établissement de normes et de modes d'éclairage des différents espaces dans une logique d'efficacité et de respect de l'environnement.



### Conditions de mise en œuvre :

- Temporalité : l'élaboration du Plan lumière pourra intervenir à court terme, avec une application progressive sur les espaces publics et ceux amodiés à moyen et long terme.
- Opérationnalité : prescriptions techniques dans le cahier des charges des amodiataires avec un engagement contractuel à lutter contre la pollution lumineuse, opération d'aménagement de Ports de Paris sur l'éclairage des chaussées, "des lieux de convivialité", des arrêts de bus, puis à plus long terme des darses vertes et des quais.

*L'annexe n°6 du présent document détaille l'avancée des réflexions techniques en la matière.*

### Principes mis / à mettre en œuvre

Le Plan lumière devra préalablement mesurer la pollution lumineuse (échelle de Bortle) sur l'emprise portuaire. Puis il devra répondre à la spécificité et à la variété des espaces portuaires en apportant :

- Confort d'usage dans la pratique des espaces et dans leur sécurité ;
- Identification raisonnée et sobre des activités industrielles (gestion des enseignes, etc.) ;
- Interprétation lumineuse des outils portuaires afin qu'ils participent à l'embellissement de l'espace portuaire ;
- Réduction des nuisances sur les espaces naturels (bord de Seine en particulier) et urbains en interdisant d'éclairer le ciel, et en minimisant les sources et les éblouissements.



Les prescriptions et recommandations de ce document seront déclinées en fonction des besoins en éclairage des différents types d'espaces publics et d'espaces amodiés (voiries, parkings, bâtiments, terre-pleins, faisceaux ferroviaires, etc.).

### Références extérieures

L'embellissement de sites industriels et le renouvellement de leur image auprès des populations passent régulièrement par la mise en œuvre d'un Plan lumière.



Ainsi, les travaux de Yann Kersalé à Saint-Nazaire ont transformé durablement l'image du port et de sa base sous-marine dans un lien ville-port renouvelé.

D'autres exemples comme la réhabilitation des docks du port de Duisburg ou l'illumination du gazomètre d'Oberhausen montrent la diversité des interventions lumineuses possible sur un patrimoine industriel existant.

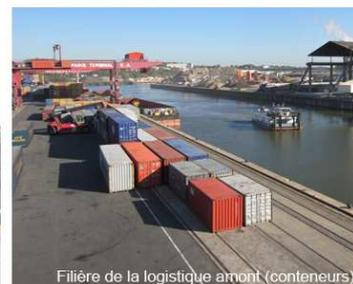
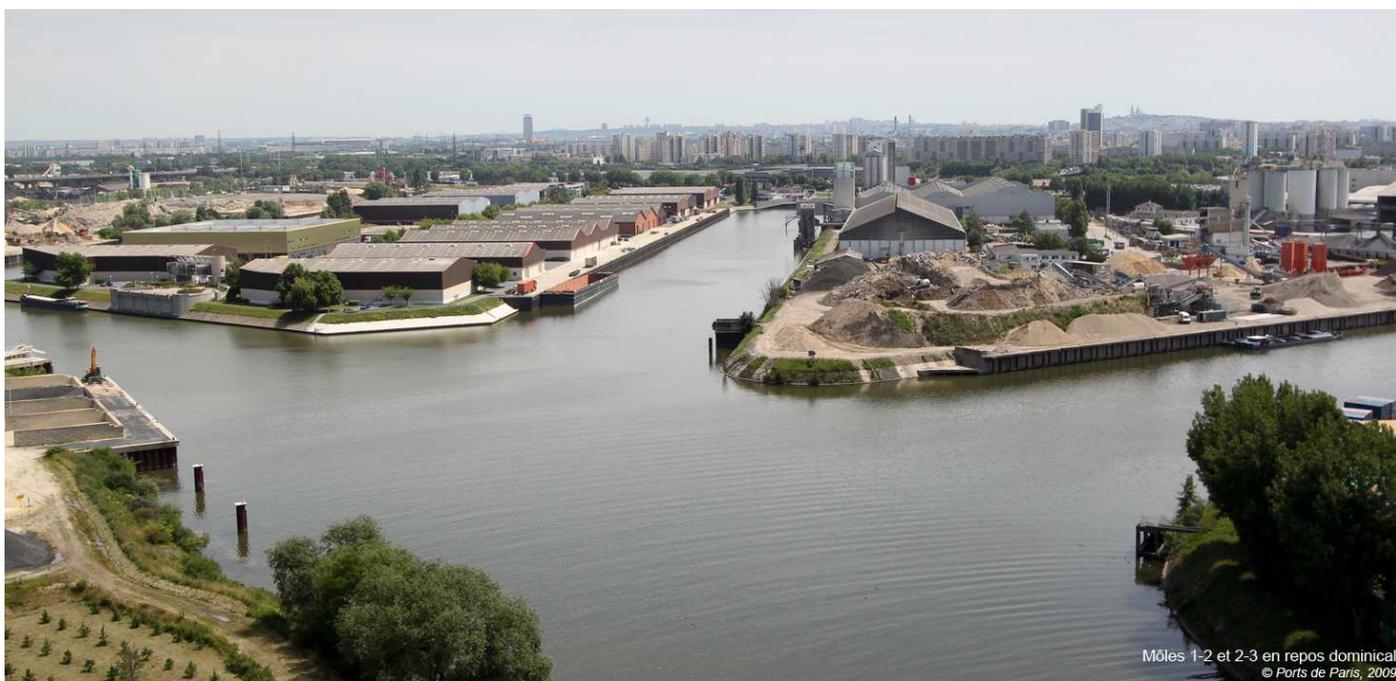


## Objectif 3

Adapter l'organisation spatiale de la plateforme multimodale de Gennevilliers aux nouvelles exigences économiques et environnementales

Action 7 : En déployant et densifiant les espaces d'activités

Action 8 : En sectorisant préférentiellement les activités



### Action 7 : En déployant et densifiant les espaces d'activités

#### Proposition

**Ports de Paris poursuivra le redéploiement des espaces d'activités afin d'assurer une densification économique de la plateforme multimodale de Gennevilliers.**

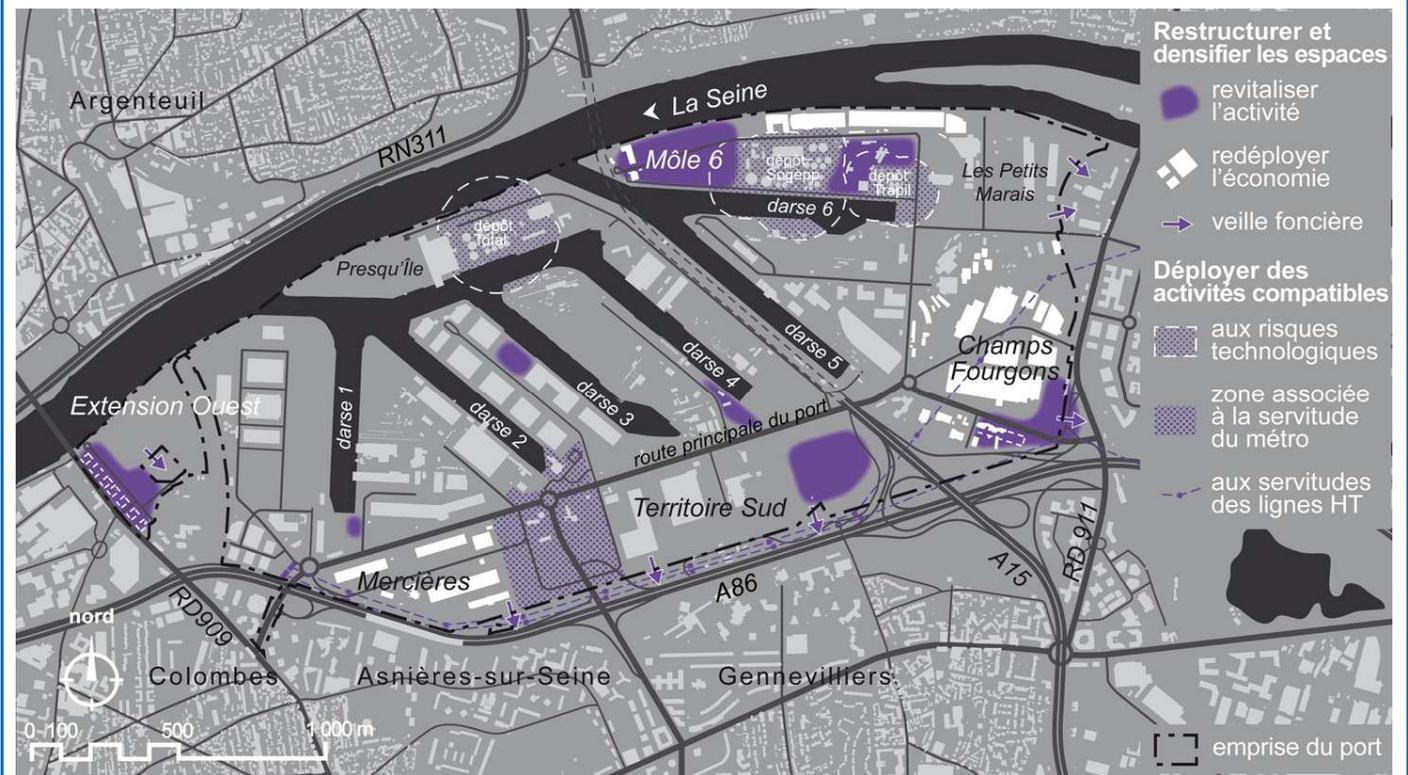
Avec ses quatre cent hectares, la plateforme multimodale de Gennevilliers est le territoire d'activités le plus important des Hauts-de-Seine. Elle inscrit son développement dans un contexte contraint, à la fois par l'absence de réelle extension de ses espaces à vocation d'activités et par un accroissement de la demande foncière des industriels afin d'absorber l'essor de leurs activités et d'accueillir de nouvelles filières (D3E, bois, etc.). Cette situation oriente nécessairement l'aménagement de la plateforme vers une densification économique de ses espaces.

Dans le prolongement de la dynamique enclenchée par le réaménagement des Petits Marais et de l'Extension Ouest, Ports de Paris encouragera une régénération du tissu industriel par la réaffectation économique de certains secteurs du port. Parallèlement, il mobilisera les espaces impactés par des servitudes en les affectant avec des activités compatibles.

#### Moyens

- 7a. Poursuivre le confortement des emprises foncières à l'Est et au Sud du port pour accompagner le développement des activités industrielles et logistiques.
- 7b. Investir pour maintenir des activités économiques en périphérie des dépôts pétroliers (Môle 6 et Presqu'île).
- 7c. Planter des activités provisoires sur la zone associée à la servitude du métro.
- 7d. Restructurer les zones d'activités économiques les plus anciennes, notamment les secteurs des Mercières, Champs Fourgons et du Môle 6 Nord.
- 7e. Revitaliser les activités industrielles sur l'Extension Ouest, le Territoire Sud et le Môle 6 Ouest.
- 7f. Favoriser les synergies et les complémentarités dans l'implantation des entreprises, suivant une logique de « cluster ».

#### Déployer et densifier les espaces d'activités



### Moyen 7a : Poursuivre le confortement des emprises foncières à l'Est et au Sud du port pour accompagner le développement des activités industrielles et logistiques

#### Intervention

**Ports de Paris s'engage à poursuivre le confortement des emprises foncières à l'Est et au Sud du port pour accompagner le développement des activités industrielles et logistiques.**

La plateforme multimodale de Gennevilliers se localisait à l'origine dans un vaste territoire agricole qui, avec le développement de la métropole, s'est progressivement urbanisé. Le renouvellement du tissu industriel en périphérie du port ces vingt dernières années et la constitution d'un important réseau infrastructurel ont généré des délaissés fonciers. Envahis par une végétation de friches, ils déprécient l'image du port par leur positionnement en frontière avec l'emprise portuaire.



Ports de Paris souhaite résorber la présence de ces délaissés afin de permettre l'amélioration paysagère et fonctionnelle du lien ville-port et d'assurer le redéploiement économique des secteurs limitrophes.

#### Principes mis / à mettre en œuvre

Plusieurs espaces en périphérie de la plateforme multimodale de Gennevilliers présentent une pertinence paysagère pour l'amélioration du lien ville-port et/ou une pertinence économique pour le développement des activités industrielles et logistiques associées au port :

- A l'Est des Petits Marais, l'emprise désaffectée de la voie ferrée F améliorerait la fonctionnalité de la parcelle contigüe;
- Au Sud-est des Champs Fourgons, la simplification du réseau viaire à la hauteur du carrefour entre la Route Principale du Port / RD911 / A86, compléterait le redéploiement économique de ce secteur par l'aménagement d'un lien ville-port de qualité ;
- Entre le faisceau ferrée Sud et l'A86, le paysagement de cette bande de terre participerait activement à la qualification de l'image du port ;
- Sur l'Extension Ouest, l'optimisation programmée par EDF du transformateur électrique *Fallou* permettrait d'augmenter les capacités de traitement du terminal à conteneur par la réaffectation au sein du port de cette enclave foncière.

### Moyen 7b : Investir pour maintenir des activités économiques en périphérie des dépôts pétroliers (Môle 6 et Presqu'île)

#### Intervention

**Ports de Paris s'engage à réaliser les investissements nécessaires pour maintenir des activités économiques en périphérie des dépôts pétroliers.**

La présence de stockages d'hydrocarbures sur le Môle 6 et la Presqu'île s'inscrit dès l'origine sur le port de Gennevilliers. Ravitaillant un tiers des stations-services franciliennes, cette activité pétrolière est indispensable à la vie de la métropole. Le renforcement des règles de sécurité a entraîné la mise en place de Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) par les services de l'Etat. L'édiction de différentes contraintes et servitudes au-delà de l'emprise des dépôts a introduit sur ces espaces des conditions d'occupation très restrictives en termes de typologie d'activités possibles.

Ports de Paris participera aux démarches visant à maintenir et renouveler l'implantation des activités inscrites dans les périmètres d'aléas appartenant aux filières économiques dont l'exploitation répond aux règles de prévention des risques.

#### Principes mis / à mettre en œuvre



Les espaces limitrophes aux dépôts pétroliers présentent des opportunités, notamment en termes de développement du trafic fluvial, que Ports de Paris souhaite exploiter. Le

renouvellement des amodiations en périphérie des dépôts permettra une sélection d'activités dont les produits, les modes d'exploitation et la densité d'emplois seront compatibles avec les règles édictées par les PPRT.

Ports de Paris équipera le cas échéant les quais d'ouvrages fluviaux de transbordement nécessaires au fonctionnement de ces nouvelles activités, conformément aux engagements du présent document, mais également afin de bénéficier des dispositions spécifiques de la réglementation relatives aux activités participant au *service portuaire*.

Il est à noter que la localisation des dépôts pétroliers sur la Presqu'île (Total) et sur le Môle 6 (Sogep et Trapil) n'impactent pas les habitations riveraines au port.

### Moyen 7c : Implanter des activités provisoires sur la zone associée à la servitude du métro

#### Intervention

**Ports de Paris s'engage à accompagner l'implantation d'activités provisoires sur la zone associée à la servitude du métro.**

Initié par le Schéma d'Aménagement et de Développement du port de Gennevilliers (1997), un pôle de services intitulé "Centre de Vie" a été aménagé en fond de Darse 2 par Ports de Paris.

Afin de permettre l'implantation de ces activités, et également d'anticiper l'arrivée du terminus de la ligne 13 du métro, le Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Gennevilliers introduisit un zonage dédié (15 ha) englobant ce fond de darse et les espaces de part et d'autre du Boulevard Intercommunal. Arrivée à maturité en terme économique, l'occupation spatiale de ce pôle fut finalement optimisée sur un tiers de la surface dévolue réglementairement.

Ports de Paris souhaite cependant optimiser l'occupation de cette réserve foncière prévue au PLU par l'implantation d'activités industrielles et logistiques légères et nécessairement transitoire sur ces espaces dans une démarche de valorisation du lien ville-port au droit du Boulevard Intercommunal et de densification des espaces en termes d'activités.

#### Principes mis / à mettre en œuvre

La réaffectation à des fins industrielles et logistiques des espaces de part et d'autre du Boulevard Intercommunal s'inscrit dans les réflexions suivantes :

- Résorber les espaces de friche à l'entrée du port en leur donnant une vocation économique compatible avec les activités riveraines sans induire de contraintes supplémentaires pour l'arrivée du terminus de la ligne 13 du métro ;
- Assurer à moyen terme le redéploiement économique du secteur des Mercières et la constitution d'un lien ville-port de qualité au droit du Boulevard Intercommunal ;
- Etudier les conditions de création d'un chantier rail / route concomitant aux activités de logistique urbaine et de conteneurisation des déchets valorisables.



### Moyen 7d : Restructurer les zones d'activités économiques les plus anciennes, notamment les secteurs des Mercières, Champs Fourgons et du Môle 6 Nord

#### Intervention

Ports de Paris s'est engagé, notamment au travers du Schéma d'Aménagement et de Développement de 1997, à engager des opérations structurantes de réaménagement à l'échelle d'un secteur entier du Port, lorsque des opportunités de libération de terrains, en fin de convention, se faisaient jour. Le secteur des Petits Marais a ainsi fait l'objet d'une vaste restructuration, d'une part des activités occupantes, mais également des infrastructures et espaces publics.

**Ports de Paris s'engage à poursuivre cette démarche sur les secteurs qui présenteront dans les dix à quinze ans à venir ces mêmes opportunités.** Les réaménagements permettront à Ports de Paris de poursuivre la démarche de densification, d'implantation d'activités respectueuses de l'environnement, et d'encouragement au report modal, rendue d'autant plus nécessaires que les installations actuelles sur les secteurs identifiés sont souvent dégradées et/ou mal entretenues.

Cette politique de restructuration permettra par ailleurs de développer l'offre d'emploi du secteur d'activité portuaire, qui correspond aux besoins d'emploi des communes riveraines.

#### Principes mis / à mettre en œuvre

Les réaménagements envisagés devront être menés en cohérence avec les différents objectifs présentés dans le présent document. C'est ainsi que le réaménagement :

- du secteur des Mercières devra être orienté vers l'implantation d'entrepôts logistiques, en lien avec le terminal conteneur ;
- celui des Champs-Fourgons devra être défini en intégrant les études architecturales et paysagères qui seront menées sur le fonctionnement des interfaces entre la ville et le port, mais aussi les études techniques liées aux fonctionnements de voiries du secteur.
- Le réaménagement du Nord du Môle 6 devra être conçu en intégrant les nécessités en matière d'intégration paysagère, de préservation des berges naturelles, et devra par ailleurs prendre en compte la prescription des nouvelles installations d'activités pouvant générer des nuisances.



### Moyen 7e : Revitaliser les activités industrielles sur l'extension Ouest, le Territoire Sud et le Môle 6 Ouest

#### Intervention

Ces espaces, anciennement occupés respectivement par EDF, Total et la CAT, représentent les principales opportunités foncières du Port de Gennevilliers pour l'implantation de nouvelles activités industrielles et logistiques, dans une logique de densification et optimisation des surfaces. Il s'agit en effet des dernières surfaces d'envergure actuellement disponibles sur le Port de Gennevilliers, et sur lesquels une forte demande d'entreprises est constatée.

**Ports de Paris s'engage à retenir, sur ces terrains et sur ceux qui se libèreraient à l'avenir, les candidatures dont les projets rejoignent les critères et objectifs définis dans le présent document**, notamment l'utilisation de la voie fluviale ou du fret ferroviaire, l'utilisation de technologies et dispositifs logistiques respectueux de l'environnement, un projet architectural et paysager de qualité, la densification optimisée des surfaces, le caractère innovant du projet, l'intégration dans un « cluster » d'activités du Port de Gennevilliers, etc.

#### Principes mis / à mettre en œuvre



Ports de Paris s'engage également à poursuivre cette politique dans le temps, notamment à l'occasion de renouvellement ultérieur de conventions et libérations de terrains.

### Moyen 7f : Favoriser les synergies et les complémentarités dans les implantations d'entreprises, suivant une logique de « cluster »

#### Intervention

Au gré des nouvelles implantations d'entreprises, mais également à des développements et extensions d'entreprises déjà présentes sur la plateforme de Gennevilliers, un certain nombre de filières économiques se sont structurées, constituant des « clusters » présentant un intérêt certain dans l'attractivité et la vitalité économique du Port de Gennevilliers.

**Ports de Paris s'engage à faciliter la poursuite de ce développement de cluster, notamment en érigeant ce paramètre comme critère de choix d'un candidat pour une implantation sur le site.** Cette politique vise ainsi à pérenniser les activités industrielles et logistiques appartenant à cette catégorie, car elles contribuent de manière essentielle à l'approvisionnement et au transit à destination ou en provenance des territoires franciliens.

#### Principes mis / à mettre en œuvre



La filière automobile, historiquement présente sur le site, a évolué vers la logistique et la commercialisation des pièces détachées. Le secteur de la construction et du bâtiment s'est également progressivement structuré sur le Port de Gennevilliers, et l'offre disponible sur site est actuellement très complète. La filière de gestion et d'évacuation des déchets connaît une croissance très importante et s'implante durablement sur la plateforme.

### Action 8 : En sectorisant préférentiellement les activités

#### Proposition

**Ports de Paris optimisera la répartition spatiale des activités industrielles sur la plateforme multimodale de Gennevilliers en fonction du potentiel de trafic fluvial généré et du moindre impact sur les populations riveraines.**

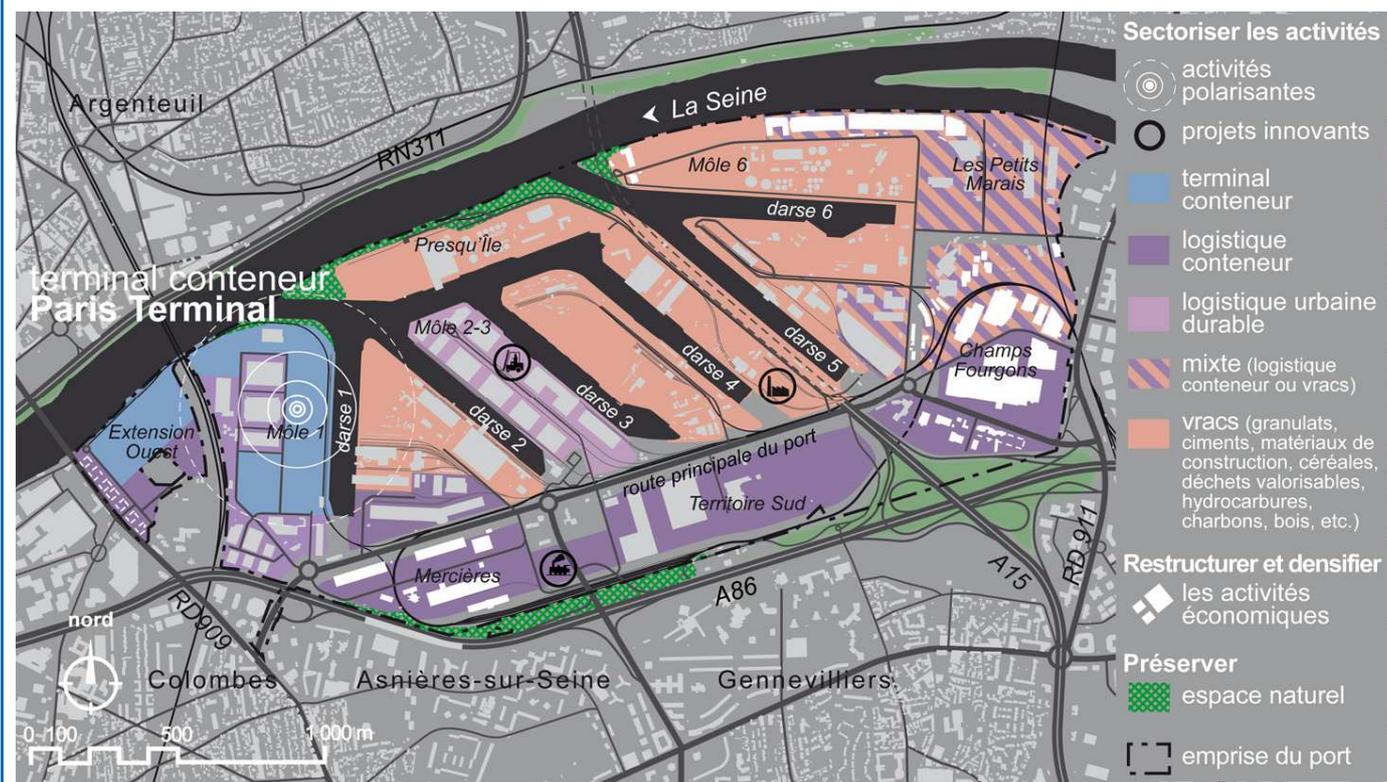
Territoire contraint par la géographie de ses réseaux, la localisation d'un industriel sur un espace portuaire doit répondre à un équilibre entre une haute densité d'occupation des espaces et un emploi optimal des différents moyens de desserte (fleuve, rail, route, oléoduc). La compatibilité de cette activité, en termes d'insertion avec les tissus urbains périphériques, complète l'éligibilité d'une activité sur un ou l'autre des espaces de la plateforme multimodale.

Ports de Paris poursuivra en adaptant la démarche d'homogénéisation des môles engagée avec le Schéma d'Aménagement et de Développement (1997). La localisation des nouveaux industriels sur la plateforme multimodale de Gennevilliers s'appuiera sur des critères d'utilisation des modes fluviaux et ferroviaires et d'insertion urbaine des activités. L'émergence des activités des produits palettisés et de la logistique urbaine durable accompagneront également la densification de l'occupation des espaces et l'augmentation des flux.

#### Moyens

- 8a. Accueillir des activités de logistique en lien avec le terminal conteneur sur l'Extension Ouest, le Môle 1, le Territoire Sud et les Champs Fourgons.
- 8b. Favoriser l'implantation d'activités de logistique urbaine sur le Môle 2-3.
- 8c. Poursuivre le regroupement des activités de vrac sur les môles.

#### Sectoriser préférentiellement les activités



*Moyen 8a : Accueillir des activités de logistique en lien avec le terminal conteneur sur l'Extension Ouest, le Môle 1, le Territoire Sud, les Mercières et les Champs Fourgons*

### Intervention

**Ports de Paris s'engage à poursuivre l'accueil d'activités logistiques en lien avec le terminal conteneur sur l'Extension Ouest, le Môle 1, les Mercières, le Territoire Sud et les Champs Fourgons.**

La filière de logistique amont / conteneur sur le port de Gennevilliers connaît une croissance soutenue et pérenne de son trafic (croissance supérieure à 10%/an depuis plus de 5 ans). L'aménagement en cours de l'Extension Ouest permet d'assurer le doublement des capacités du terminal conteneur afin de satisfaire les besoins actuels et futurs des opérateurs. Ports de Paris a pour objectif d'inciter les opérateurs de la logistique amont à rapprocher géographiquement leurs entrepôts du terminal conteneur, afin de réduire les besoins en déplacements, et à cet effet, de favoriser l'implantation de ces entrepôts sur le territoire même du Port.

Ports de Paris mobilisera ainsi les secteurs de l'Extension Ouest, du Môle 1, du Territoire Sud, des Mercières et des Champs Fourgons pour accueillir les activités de dépotage / empotage des conteneurs fluviaux.

### Principes mis / à mettre en œuvre

Le développement de l'accueil d'activités de logistique conteneur sur la plateforme multimodale de Gennevilliers s'inscrit sur le long terme suivant plusieurs dynamiques :

- Confortement des activités logistiques du Môle 1 par une amélioration de sa desserte et de son contrôle d'accès ;
- Aménagement de la façade urbaine (RD909) de l'Extension Ouest par la création d'entrepôts suivant un lien ville-port renforcée ;
- Redéploiement économique des Mercières et des Champs Fourgons par régénération des entrepôts existants et restructuration de leur desserte viaire.
- Densification des terrains du Territoire Sud, par l'implantation de bâtiments logistiques dédiés au dépotage / empotage de conteneurs.



*Moyen 8b : Favoriser l'implantation d'activités de logistique urbaine sur le Môle 2-3*

### Intervention

**Ports de Paris s'engage à favoriser l'implantation d'activités de logistique urbaine sur le Môle 2-3.**

Le positionnement stratégique de la plateforme multimodale de Gennevilliers en lisière de la zone dense métropolitaine (marché récepteur) et au carrefour des infrastructures de transport permet d'envisager la création d'une chaîne logistique de distribution urbaine utilisant la voie d'eau et les infrastructures portuaires du fleuve et des canaux. Cela nécessitera l'émergence de solutions innovantes pour la desserte du cœur de la métropole, en faisant transiter les marchandises par la voie fluviale et le réseau de ports urbains comme les anciens magasins généraux d'Austerlitz.



De par sa configuration et la typologie des entrepôts présents, Ports de Paris favorisera l'implantation d'activités de logistique urbaine sur le Môle 2-3.

### Principes mis / à mettre en œuvre

Le Môle 2-3 offre les conditions optimales pour la mise en place de dispositifs de logistique urbaine durable :

- Typologie d'entrepôts permettant la réception et le reconditionnement des marchandises conteneurisées à destination de la métropole ;
- Emprise foncier encore mobilisable pour la mise en œuvre d'un projet innovant en lien avec la logistique urbaine (hôtel logistique par exemple) ;
- Quai droit en darse 2 offrant une grande latitude dans la modalité de transbordement et le type de marchandises transbordées (palettes, etc.) ;
- Berges en darse 3 pouvant accueillir de nouveaux ouvrages de transbordement en fonction des besoins avérés des opérations logistiques ;
- Possibilité de contrôler l'accès routier du môle et d'assurer la sécurité des marchandises.
- Desserte ferroviaire complète

*L'annexe n°7 du présent document détaille les éléments techniques support de cette politique.*

### Moyen 8c : Poursuivre le regroupement des activités vrac sur les môles

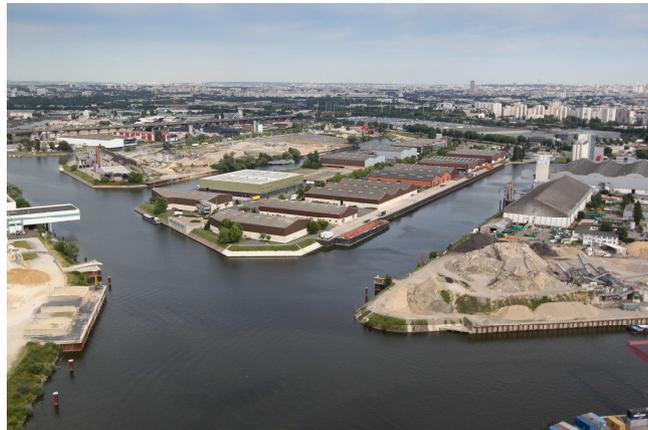
#### Intervention

Les activités de vrac sont les activités naturelles et historiques des ports fluviaux, et constituent encore maintenant une part significative du trafic fluvial. L'objectif de développement du trafic fluvial incite donc le Port de Gennevilliers à assurer une pérennisation de leurs implantations.

Pour autant, les activités de vrac font partie des activités qui génèrent le plus souvent des nuisances, soit visuelles, soit sonores. Elles sont également à l'origine de risques et relèvent le plus souvent de la législation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Afin de concilier les deux objectifs de pérennisation des trafics fluviaux et de limitation des risques et nuisances pour les riverains, **Ports de Paris s'engage à privilégier l'implantation de ces activités au cœur de la plateforme, sur les terrains en darse, et notamment sur les môles et les sections sud des presqu'îles orientées sur les chenaux.**

#### Principes mis / à mettre en œuvre



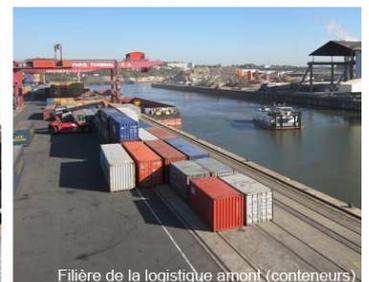
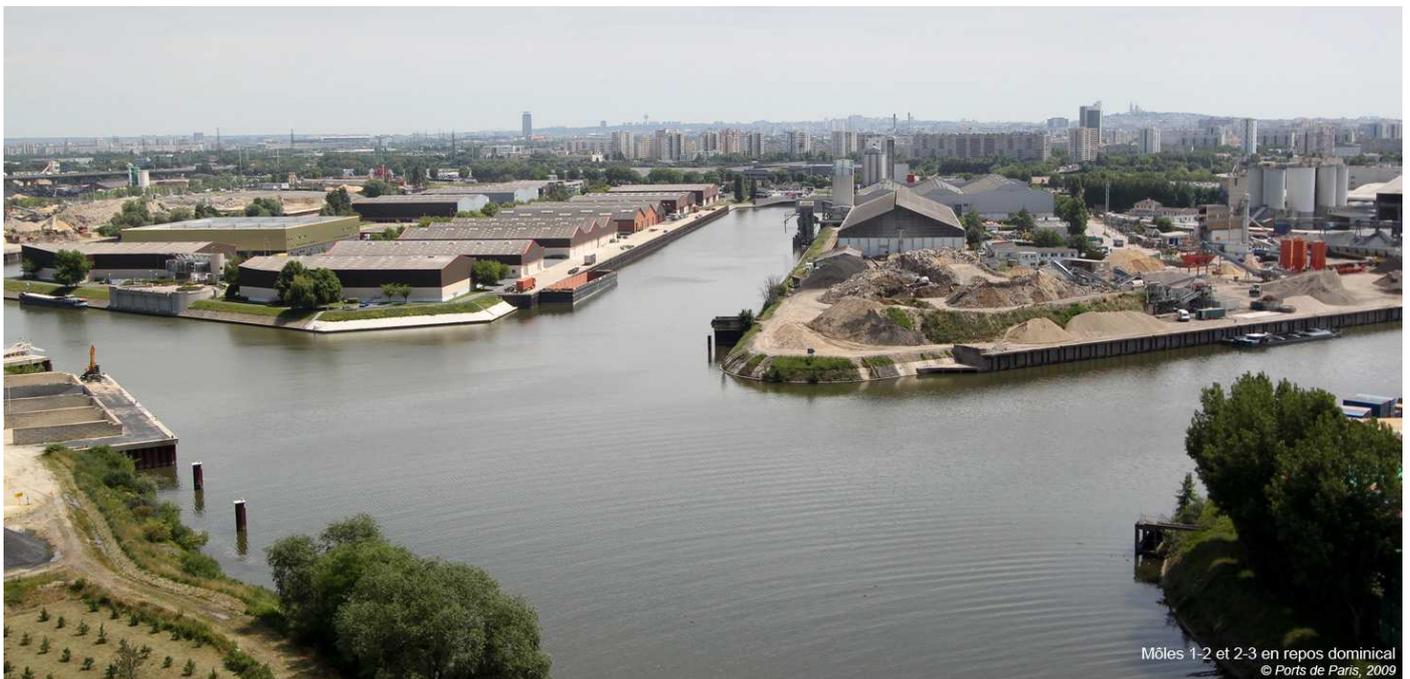
Le regroupement déjà engagé par le Schéma d'Aménagement et de Développement (1997) est déjà largement réalisé ; il s'agit d'en finaliser le processus dans les années à venir.

## Objectif 4

# Assurer une meilleure qualité de service aux acteurs économiques et usagers du port

Action 9 : En améliorant le déplacement des usagers du port

Action 10 : En confortant les services aux entreprises et aux usagers



### Action 9 : En améliorant le déplacement des usagers du port

#### Proposition

**Ports de Paris poursuivra avec ses partenaires industriels et institutionnels l'amélioration des conditions de déplacement des usagers du port sur la plateforme multimodale de Gennevilliers.**

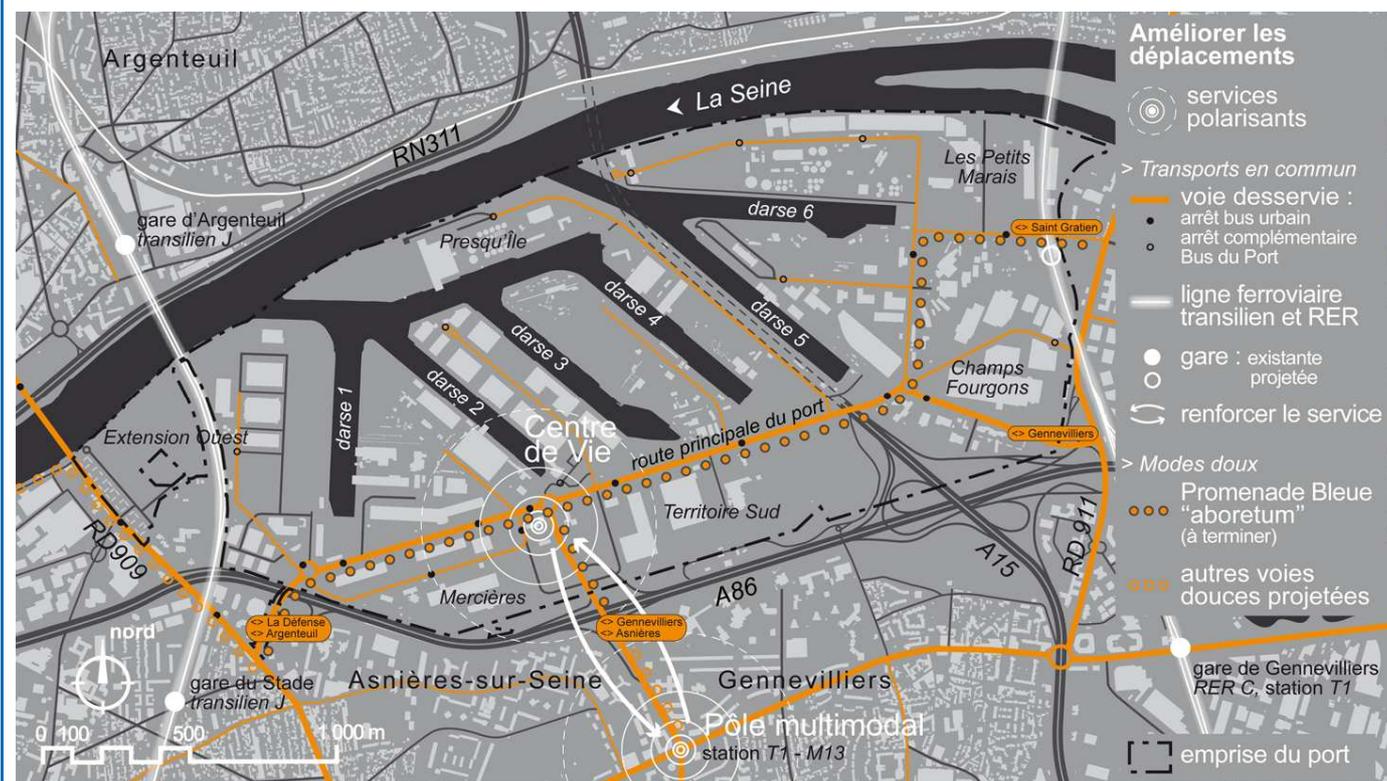
Depuis deux décennies, le développement économique des industriels du port a pour corollaire une augmentation régulière du nombre d'emplois sur la plateforme. L'affirmation d'une stratégie globale de déplacements apporte une alternative crédible à l'utilisation des véhicules particuliers. La coordination à l'échelle du macro-territoire permet d'intervenir sur l'aménagement des espaces (itinéraire, mobilier, etc.) et sur la fourniture d'une offre publique en transport.

Suivant les principes définis par Ports de Paris, la Communauté Portuaire et les collectivités locales, l'objectif est d'améliorer l'offre de transports en fonction des nouvelles polarités multimodales (terminus des Courtilles, gares RER ou Transilien) et d'achever les itinéraires modes doux desservant la plateforme multimodale.

#### Moyens

- 9a. Améliorer le cadencement des lignes de bus avec les pôles multimodaux limitrophes au port.
- 9b. Aménager des itinéraires "modes doux" Est-Ouest ("Promenade Bleue") et Nord-sud (du Centre de vie au pôle multimodal des Courtilles).
- 9c. Accompagner la création d'une nouvelle gare du RER C à la frontière Est du port.

### Améliorer le déplacement des usagers du port



### Moyen 9a : Améliorer le cadencement des lignes de bus avec les pôles multimodaux limitrophes du port

#### Intervention

Plusieurs pôles importants de transport en commun sont situés en périphérie du Port de Gennevilliers. La desserte de la plateforme depuis ces différents pôles s'effectue grâce à plusieurs lignes de bus régulières RATP, dont le fonctionnement est susceptible d'évoluer dans le cadre de la mise en service et de l'extension de la ligne de tramway T1.

Par ailleurs, Ports de Paris finance avec le STIF un service de transport en commun spécifique, « le Bus du Port », qui permet de desservir au plus près les entreprises implantées sur le Port, en correspondance avec les lignes régulières, notamment au niveau du Centre de Vie. Pour autant, la desserte du Centre de Vie depuis les différents pôles multimodaux gagnerait à être complétée à court terme.

Ports de Paris s'engage à poursuivre le financement du service « Bus du Port », de travailler avec ses partenaires RATP et STIF et ses clients pour en optimiser le fonctionnement. Par ailleurs, Ports de Paris s'engage à accompagner la RATP dans ses démarches visant à augmenter la desserte en ligne régulière du Port et notamment de son Centre de Vie, par exemple en réalisant les aménagements permettant d'accueillir le terminus de la branche courte de la ligne de bus n°238.

#### Principes mis / à mettre en œuvre



Le bus du Port et les lignes régulières permettent de se rendre notamment à la gare de Gennevilliers sur le RER C, au terminus de la branche Ouest du métro 13 (les Courtilles), qui constituera également

le terminus du tramway en provenance de Saint-Denis, et à la gare Transilien du Stade à Colombes.

### Moyen 9b : Aménager des itinéraires "modes doux" Est-ouest et Nord-sud

#### Intervention

**Ports de Paris s'engage à poursuivre l'aménagement d'itinéraires modes doux suivant un réseau structurant Est-ouest et Nord-sud.**

La plateforme multimodale de Gennevilliers est un territoire étendu et plat incitant aux déplacements cycles. Cependant, l'intense trafic poids-lourds présent sur ses voiries contrarie la sécurité des cycles et piétons, d'où la proposition émise par le SAD



(1997) de réaliser des itinéraires dédiés aux modes doux. Cette action s'est concrétisée par l'aménagement de l'arboretum et le reprofilage de la Route principale du port.

Ports de Paris souhaite poursuivre la promotion des déplacements alternatifs à l'automobile en finalisant les travaux d'aménagement de l'arboretum (axe Est-ouest) et en améliorant les liaisons douces entre le Centre de Vie et le pôle multimodal des Courtilles (axe Nord-sud). Cette dernière liaison constitue un projet d'envergure, qui doit être étudié conjointement avec les partenaires de Ports de Paris, dans le cadre des travaux sur les interfaces entre la Ville et le Port.

#### Principes mis / à mettre en œuvre



L'arboretum correspond au tracé portuaire de la "Promenade bleue de la Seine et de ses îles" du Conseil Général des Hauts-de-Seine. Défini dans son profil par Odile Decq et Benoît Cornette, elle

comprend un espace partagé cycle / piéton protégé de la circulation automobile par des espaces verts. Le tiers de sa longueur est réalisée suivant un axe Est-ouest en parallèle à la Route principale du port, la Route du Bassin n°6 et le Chemin des Petits Marais. Son aménagement sera finalisé par Ports de Paris au fur et à mesure de la libération du foncier par les entreprises du port.

La constitution de la branche Nord-sud a vocation à se réaliser sur l'emprise du Boulevard Intercommunal via un reprofilage de cet axe. Elle représente une longueur d'environ 330 m sur l'emprise portuaire et 600 m entre l'échangeur A86 / RD19 et le pôle multimodal des Courtilles. Une partie de cette section est déjà en projet dans le cadre du réaménagement du quartier des Courtilles / Coubertin sur Asnières et Gennevilliers.

### Moyen 9c : Accompagner la création d'une nouvelle gare du RER C à la frontière Est du port

#### Intervention

**Ports de Paris s'engage à accompagner les démarches de ses partenaires visant à l'implantation d'une nouvelle gare du RER C à la frontière Nord-est du port.**

L'éloignement relatif des pôles multimodaux (gares RER / transilien, stations T1 / M13) avec l'emprise du port de Gennevilliers nécessite l'utilisation complémentaire d'un à deux bus urbains afin qu'un usager du port rejoigne son lieu de travail. Cette configuration génère de l'attente entre les correspondances et limite la compétitivité des transports en commun par rapport à l'automobile, bien que le Bus du Port enregistre une fréquentation mensuelle de 6 000 voyages (2010).

Ports de Paris souhaite faciliter l'accès aux transports en commun des usagers de la plateforme multimodale dans une démarche volontariste de réduction des déplacements automobiles. Pour cela, la création d'une nouvelle halte ferroviaire commune au port et au parc d'activités des Louvresses sur la ligne du RER C en frontière Nord-est du port n'apparaît pas inadaptée. Cette géographie assurerait une connexion directe au Chemin des Petits Marais, axe principal du port avec son cheminement modes doux Est-ouest et sa desserte intérieure par le Bus du Port.

#### Principes mis / à mettre en œuvre

La mise en œuvre de cette nouvelle halte, identifiée dans les documents d'urbanisme de la Ville de Gennevilliers, doit être engagée en partenariat entre Ports de Paris, les collectivités locales et les organismes régulateurs des transports en commun francilien.

La configuration spatiale des quais, des accès viaires à la gare et des services connexes devra répondre à une optimisation de l'occupation foncière. Il est primordiale pour Ports de Paris de conserver l'intégrité foncière des espaces à l'Ouest de la voie ferrée et au Nord du Chemin des Petits Marais afin d'en poursuivre le redéploiement économique.

Ce nouvel équipement donnerait également la possibilité de relocaliser l'offre en restauration disposée le long de la RD911 à proximité de l'échangeur avec l'A86. La libération de ce foncier permettrait l'aménagement par Ports de Paris d'un nouveau lien ville-port entre le secteur des Champs Fourgons et la RD911.

### Action 10 : En confortant les services aux entreprises et aux usagers

#### Proposition

**Ports de Paris confortera les services aux entreprises et aux usagers de la plateforme multimodale de Gennevilliers.**

Deux évolutions économique et sociétale sont à l'œuvre. D'une part, au sein des entreprises, la tendance est à l'externalisation progressive des services aux employés. D'autre part, les salariés attendent de plus en plus sur leurs lieux de travail de nouveaux services à la personne.

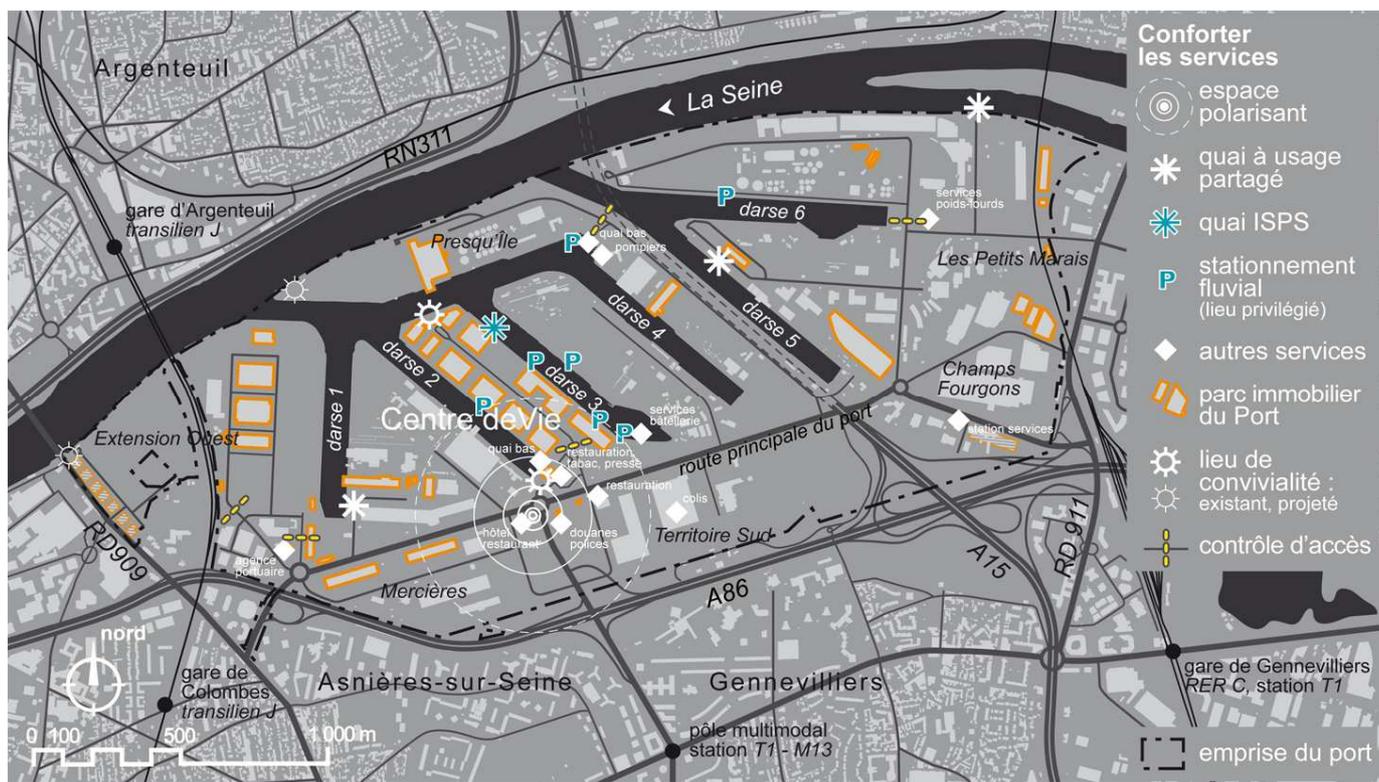
Ces deux dynamiques incitent Ports de Paris à proposer aux entreprises et aux salariés des services mutualisés (restauration, banque, etc.).

Avec le Schéma d'Aménagement et de Développement (1997), le port de Gennevilliers a commencé à développer une politique de services. Il s'engage dans le présent document à poursuivre cette dynamique qui permettra d'accueillir l'évolution des demandes de ces entreprises et usagers, notamment par l'accueil de plusieurs pôles de service : Centre de Vie (fond de Darse 2), "services d'accueil des bateliers" (fond de Darse 3) et "services poids-lourds" (Petit Marais). Le confortement de ces pôles permettra d'accompagner l'évolution des demandes et de développer l'offre en services dans ses dimensions qualitatives et typologiques.

#### Moyens

- 10a. Etudier l'opportunité d'un renforcement et d'une diversification des services proposés sur le Centre de Vie du port.
- 10b. Améliorer le service d'accueil des bateliers et poursuivre la mise à disposition de zones de stationnement fluvial en darse.
- 10c. Conforter le pôle service pour les poids-lourds liés directement à l'activité sur le port.
- 10d. Valoriser les lieux de convivialité existants et programmés.
- 10e. Accompagner les démarches de mutualisation des services inter- entreprises.
- 10f. Etudier l'opportunité pour le développement d'une offre de services complémentaires dans le parc immobilier du Port.

#### Conforter les services aux entreprises et aux usagers



*Moyen 10a : Etudier l'opportunité d'un renforcement et d'une diversification des services proposés sur le Centre de Vie du port*

### Intervention

Le Centre de Vie du Port de Gennevilliers concentre un nombre important de services pour les clients et usagers de la plateforme, en matière d'hôtellerie, de restauration, mais aussi par la présence des services publics des douanes, de la poste, ou de la police, ou encore par la présence d'un bureau de tabac. Ces services ont prouvé leur utilité depuis leur mise en place, et Ports de Paris s'engage à assurer la continuité de leur disponibilité sur le Centre de Vie.

**Ports de Paris s'engage également à lancer des études visant à apprécier l'opportunité d'un renforcement ou d'une diversification des services.**

### Principes mis / à mettre en œuvre



Ces études, qui seront menées en lien avec la Communauté Portuaire, devront à la fois évaluer la demande effective de services complémentaires, mais aussi leur faisabilité technique et financière.

*Moyen 10b : Améliorer le service d'accueil des bateliers et poursuivre la mise à disposition de zones de stationnement fluvial en darse.*

### Intervention

Ports de Paris a mis en place très récemment, en fond de darse n°3, un pôle de service pour bateliers. Le cas échéant, **Ports de Paris s'engage à proposer des dispositifs complémentaires afin d'optimiser la qualité de service.**

Ports de Paris s'engage également à mener une démarche de clarification des conditions de stationnement des bateaux au sein du Port, en tenant compte, d'une part des contraintes (notamment les risques technologiques issus des terminaux pétroliers), tout en poursuivant l'objectif de regroupement des stationnements en darse, et ce afin de limiter les stationnements en Seine.

Le présent document identifie des espaces privilégiés, l'un d'eux au Nord de la darse n°6 sera soumis à des contraintes spécifiques aux Plans de Prévention des Risques Technologiques (pas de présence humaine à demeure).

### Principes mis / à mettre en œuvre



L'efficacité des services actuels doit être évaluée, notamment avec des échanges avec les représentants des bateliers.

*Moyen 10c: Conforter le pôle service pour les poids-lourds liés directement à l'activité sur le port*

### Intervention

**Ports de Paris accompagne la mise en place d'un pôle de service pour les poids-lourds liés à l'activité du Port**, rendu nécessaire par l'importance des trafics camions sur la plateforme multimodale de Gennevilliers.

Ports de Paris s'engage à conforter cette implantation, afin de pérenniser ce service qui présente une grande utilité pour les entreprises présentes sur le port.

### Principes mis / à mettre en œuvre



Ports de Paris accompagne depuis l'origine l'implantation de ce service aux poids-lourds et continuera cette politique afin d'assurer la continuité de ce service à ses clients.

Moyen 10d : Valoriser les lieux de convivialité existants et programmées.

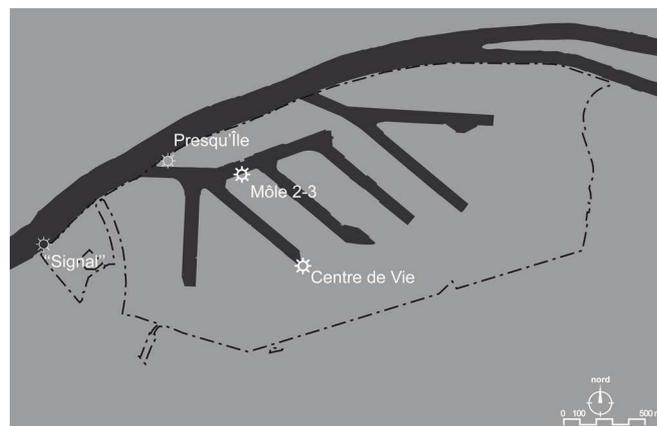
### Intervention

**Ports de Paris s'engage à valoriser certains espaces publics en "lieux de convivialité" et à programmer la réalisation de nouveaux.**

La plateforme multimodale de Gennevilliers est un espace étendu à la géographie en peigne qui contraint les déplacements, en particulier piétonnier, d'un point à un autre. Sur ce site, des milliers de salariés travaillent, souvent en horaires décalés et avec des pauses déjeuners trop limitées dans le temps pour leur permettre de se rendre au Centre de Vie. Cette situation réduit la possibilité des actifs de se retrouver en-dehors de l'entreprise et avec ceux des autres entreprises, un élément devenu essentiel dans la qualité de vie des salariés.



Ports de Paris souhaite développer sur le port le principe des « lieux de convivialité » afin d'apporter un service complémentaire à ses usagers et de participer à la communication sur les activités du port à leur intention mais également à celle de ces visiteurs.



### Conditions de mise en œuvre :

- Temporalité : définir à court terme le principe général des lieux de convivialité et leur répartition sur le territoire du port. Mettre en œuvre leur réalisation à moyen et long terme.
- Opérationnalité : partenariat d'études Ports de Paris + entreprises pour identifier les besoins et attentes des usagers, travaux d'équipements et d'entretien.

### Principes mis / à mettre en œuvre

L'enjeu est d'améliorer la qualité d'accueil des usagers du port et des personnes venues découvrir ce territoire.

L'aménagement des lieux de convivialité se fera sur le principe d'assurer à ces utilisateurs :

- Un espace de restauration extérieure par l'installation de bancs et de tables de pique-nique ;
- Un espace de détente aménagé sous la forme d'un jardin et disposant d'assises ;
- Un point d'observation et de découverte des activités du port et de l'écosystème local assorti de matériel d'interprétation (table d'orientation, panneaux d'information, etc.) ;
- Eventuellement un lieu de "petit évènementiel" organisé autour d'un local ou d'un kiosque.

Leur localisation tirera parti à la fois de la proximité des emplois, de l'accessibilité par modes doux et par le Bus du Port, et de vues exceptionnelles sur le port. Les espaces publics en fond de darse 2 et en bout du môle 2-3 précédemment aménagés seront requalifiés suivant le principe des lieux de convivialité.

De manière plus diffuse sur la plateforme multimodale, les principaux arrêts de bus seront rendus plus confortables par l'installation d'assises, d'abris contre les intempéries, d'un éclairage spécifique, etc.

### Références extérieures

Parc de la Villette, Trois Folies.  
Bernard Tschumi, 1993.



Jardin des traces, sur un site de hauts-fourneaux, Uckange.



### Moyen 10e : Accompagner les démarches de mutualisation des services inter-entreprises

#### Intervention

Ports de Paris a participé à la création de la Communauté Portuaire de Gennevilliers, association regroupant de nombreuses entreprises implantées sur la plateforme multimodale. Cette association est un précieux interlocuteur pour les gestionnaires de la plateforme, puisqu'il constitue un partenaire légitime et représentatif des clients. A ce titre, la Communauté Portuaire est représentée au sein de l'Instance Permanente de Concertation.

**Ports de Paris s'engage à participer à ces réflexions communes, et à accompagner les projets qui émergeraient suite à ces travaux communs.**

#### Principes mis / à mettre en œuvre



La Communauté Portuaire constitue pour les entreprises du port l'instance privilégiée pour travailler à la mise en place de démarches de mutualisation de services ou de prestations pour lesquelles un besoin commun est exprimé. La sécurisation des sites privés par exemple a été identifiée comme un axe de travail commun des entreprises du Port.

### Moyen 10f : Etudier l'opportunité d'une offre de services complémentaires dans le parc immobilier du port

#### Intervention

Ports de Paris possède environ 170 000m<sup>2</sup> d'entrepôts et bureaux sur le Port de Gennevilliers, qui constitue un patrimoine bâti important, et une offre immobilière significative pour les clients souhaitant installer leurs activités dans la proche banlieue Ouest-francilienne.

La diversité de l'offre (la taille des cellules variant d'une centaine de m<sup>2</sup> à plus d'un hectare), et donc la diversité des clients et de leurs activités, incitent Ports de Paris à engager une réflexion sur la nature des services souhaités par les entreprises en matière de gestion et d'entretien de ce patrimoine bâti.

**Ports de Paris s'engage ainsi à travailler au développement d'une offre différenciée de service, modulable, et laissé au choix du client-locataire, afin de mieux s'adapter aux spécificités de chaque activité.**

#### Principes mis / à mettre en œuvre

Par exemple, une offre de base pourrait être



identifiée, correspondant aux prestations habituelles d'un gestionnaire de patrimoine bâti, offre à laquelle des prestations supplémentaires pourraient être proposées.

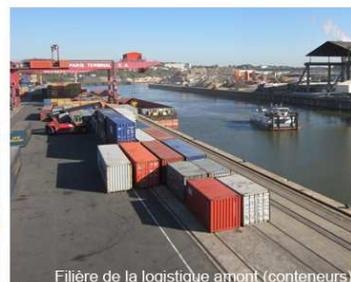
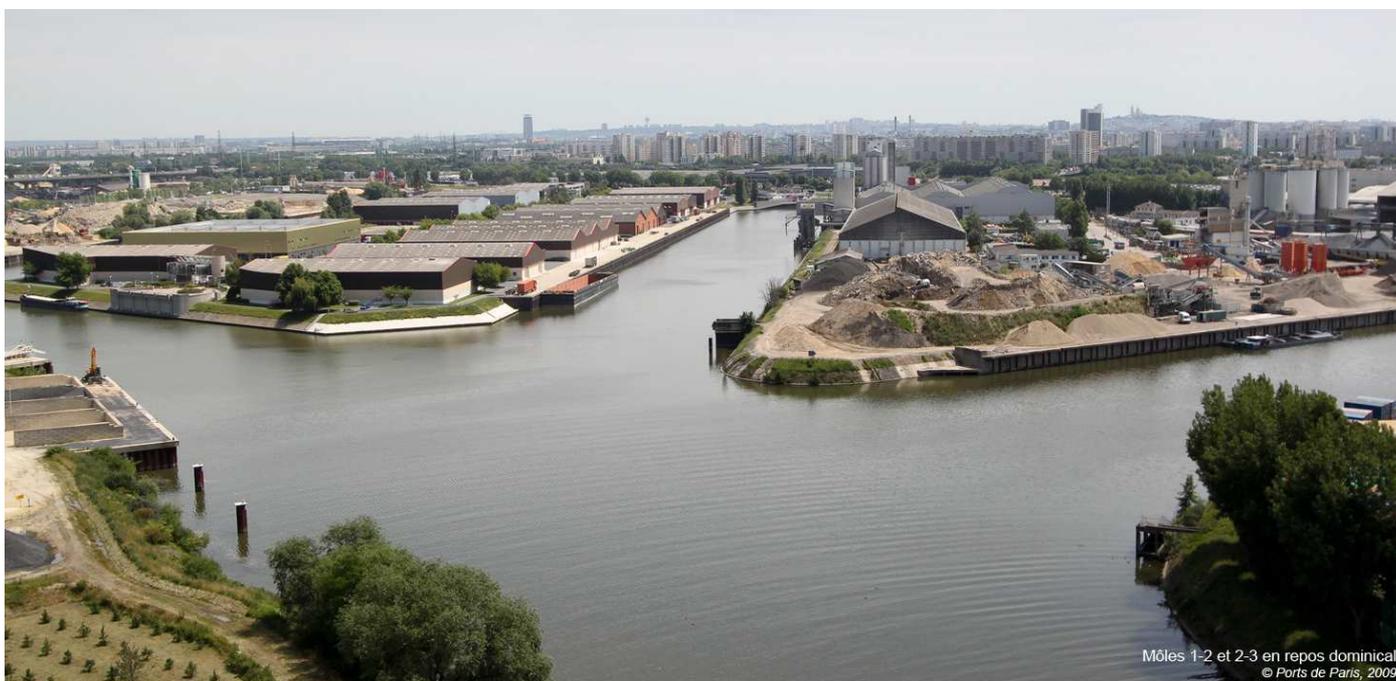
## Objectif 5

### Qualifier l'image du port et le savoir portuaire

Action 11 : En améliorant l'identité de l'espace portuaire

Action 12 : En promouvant le rôle du port et de ses activités

Action 13 : En aménageant les interfaces ville-port



### Action 11 : En améliorant l'identité de l'espace portuaire

#### Proposition

**Ports de Paris veillera à l'amélioration de l'identité des espaces portuaires à travers les actions entreprises dans le SODD.**

La valorisation urbaine des espaces limitrophes à la plateforme multimodale de Gennevilliers tend à marginaliser ce territoire d'activités, bien qu'indispensable au fonctionnement de la métropole. La fragile image qu'il constitue n'est pas à même de porter en elle-même la dynamique nécessaire à la valorisation économique d'un territoire d'une telle importance stratégique.

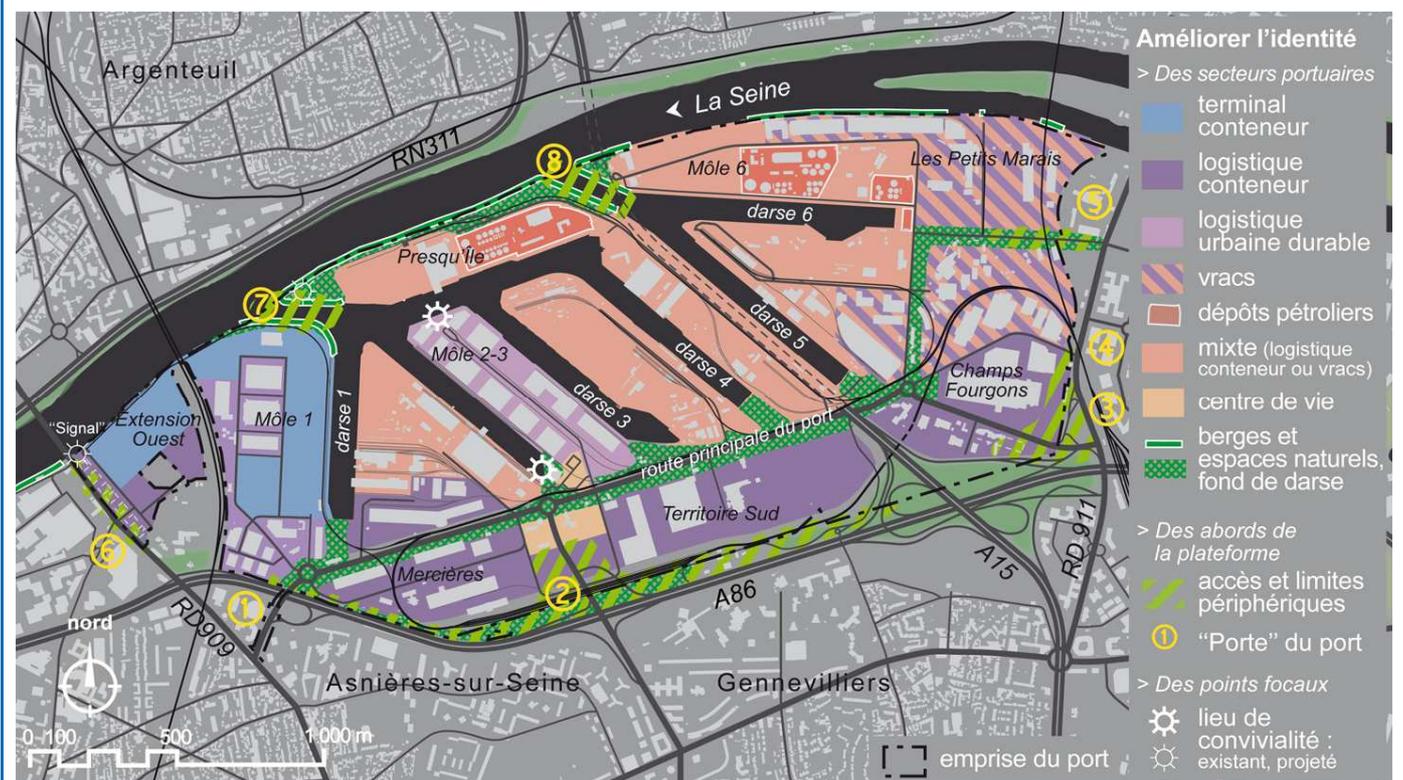
Pour Ports de Paris, *Changer l'image du port* ira au-delà du geste symbolique mais concourra à sa légitimation au sein de la métropole.

Chaque secteur portuaire, indispensable au bon fonctionnement de l'ensemble de la plateforme et porteur d'une identité propre, doit voir son rôle spécifique précisé et pérennisé, suivant les objectifs définis dans le présent document.

#### Moyens

- 11a. Actualiser le cahier de prescriptions architecturales, paysagères et environnementales, et en assurer le suivi par la désignation d'un architecte-conseil référent
- 11b. Etudier l'élaboration d'un schéma directeur "de jalonnement" sur la plateforme multimodale.
- 11c. Etudier la qualification et la dénomination spécifique de chaque accès à l'espace portuaire.
- 11d. Etudier la mise en place d'un "signal" pouvant également jouer un rôle de belvédère sur les activités du port.

#### Améliorer l'identité de l'espace portuaire



*Moyen 11a : Actualiser le cahier de prescriptions architecturales, paysagères et environnementales, et en assurer le suivi par la désignation d'un architecte-conseil référent.*

### Intervention

**Ports de Paris s'engage à mener une actualisation du cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales du précédent SAD et à assurer le suivi de son application par la désignation d'un architecte-conseil référent.**

A l'issue de la rédaction du Schéma d'Aménagement et de Développement du port de Gennevilliers (1997), Odile Decq et Benoît Cornette ont décliné pour chaque secteur du port des orientations d'aménagement dans le cadre de six cahiers de prescriptions architecturales et paysagères. Appliquées avec justesse depuis une décennie, ces prescriptions ont permis l'émergence d'un paysage industriel et logistique d'une plus grande qualité esthétique et fonctionnelle.

L'élaboration du Schéma d'Orientation et Développement Durable du port de Gennevilliers introduit de nouvelles notions en termes d'aménagement de la plateforme multimodale en particulier d'ordre environnemental qui nécessitent une actualisation du précédent cahier de prescriptions. Le suivi de l'application de nouveau cahier de prescriptions s'effectuera par un architecte-conseil référent qui sera désigné sur appel d'offre par Ports de Paris.



### Conditions de mise en œuvre :

- Temporalité : l'actualisation du cahier des prescriptions sera effectuée à court terme ainsi que la désignation de l'architecte-conseil référent. L'application du document se fera sur le moyen et long terme.
- Opérationnalité : études de définition, désignation d'un architecte-conseil pour le suivi de la mise en œuvre du cahier de prescriptions, conseil des entreprises dans leur aménagement projeté.

### Principes mis / à mettre en œuvre

L'activité industrielle est parfois mal acceptée quand elle est incomprise. Par le passé, l'idée communément répandue était de la soustraire aux regards. Cette attitude est aujourd'hui largement en recul au profit d'une exposition assumée des installations sublimes par leur architecture, leur insertion dans le paysage ou encore leur éclairage.

Les prescriptions d'aménagement seront détaillées suivants trois volets :

- Architectural par l'incitation à la réalisation de « bâtiments verts » répondant aux principes de confort d'usage d'unité architecturale, d'optimum environnementaux, de sécurité des salariés et des riverains, de qualification des paysages suivant l'application d'un Plan lumière, etc. ;
- Paysager par l'incitation à la mise en œuvre d'une gestion paysagère des terre-pleins afin « de donner à voir le processus industriel » dans la manière de stocker les pondéreux, d'organiser les stationnement d'engins, etc...
- Environnemental suivant le principe d'un « bail vert » exigeant le respect de l'environnement dans l'aménagement du site, son exploitation et son démantèlement.

### Références extérieures



Halde Rheinelbe, Gelsenkirchen, Allemagne.



Robert Smithson / *Asphalt Rundown* / Rom 1969

© Robert Smithson

### Moyen 11b : Etudier l'élaboration d'un schéma directeur "de jalonnement" sur la plateforme multimodale

#### Intervention

**Ports de Paris s'engage à étudier l'opportunité de mettre en place un schéma directeur "de jalonnement" pour améliorer la desserte routière du port et renforcer l'identité portuaire de ces espaces.**

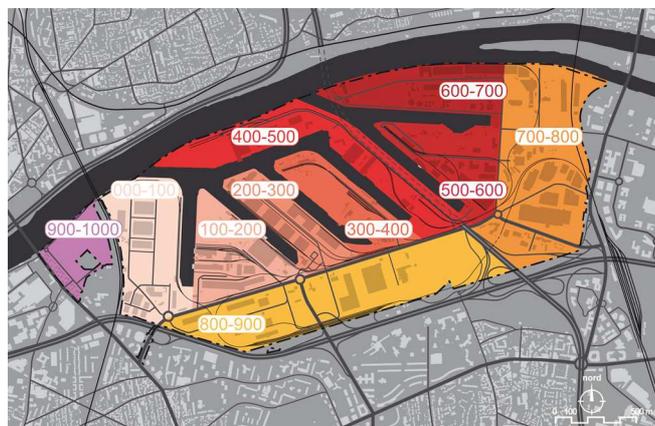
Afin d'améliorer l'insertion environnementale et urbaine des échanges routiers entre la plateforme multimodale et la métropole, la mise en place d'une signalisation numérique dans le cadre d'un Schéma directeur de jalonnement permettrait :

- d'assurer une meilleure fluidité des déplacements sur l'espace portuaire par une facilitation du repérage des entreprises ;
- d'éviter l'égarement des poids-lourds sur les espaces urbains limitrophes au port.

Les dénominations issues de ce Schéma serviraient par ailleurs à améliorer :

- le référencement administratif des amodiations sur l'espace portuaire grâce à un numéro à trois ou quatre chiffres ;
- l'identité portuaire de l'ensemble de la plateforme multimodale en introduisant par exemple la référence "Port de Gennevilliers".

Ce dispositif a fait ses preuves dans les grands ports comme Anvers ou Rotterdam. Il est mis en œuvre progressivement en France comme au Havre.



(Exemple de solution de jalonnements envisageable)

#### Conditions de mise en œuvre :

- Temporalité : l'étude du Schéma directeur peut s'engager à court terme, avec une mise en œuvre à moyen terme.
- Opérationnalité : l'élaboration du Schéma doit s'appuyer sur une concertation avec Ports de Paris, ses partenaires (collectivités locales, entreprises) et certaines directions (DSCR, CETE, DIR Île-de-France). L'application se traduira dans la signalétique de l'espace portuaire, le fléchage sur les voiries autoroutières, nationales et départements, et la refonte des adresses portales des entreprises implantées sur la plateforme multimodale.

L'annexe n°8 du présent document détaille les éléments fonctionnels envisageables en la matière.

#### Principes mis / à mettre en œuvre

Ports de Paris pourra s'inspirer de réalisations étrangères ou nationales pour définir le propre Schéma directeur de la plateforme multimodale de Gennevilliers.

Sur le principe, il serait ajouté en complément de l'adresse postale habituelle d'un établissement :

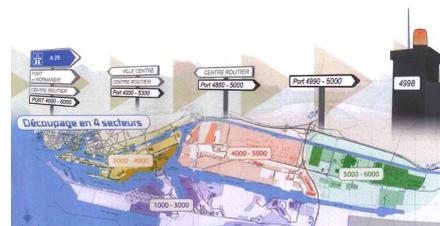
- La référence "Port de Gennevilliers"
- Accompagnée d'un numéro à trois ou quatre chiffres
- Correspondant à une localisation précise dans un des dix secteurs géographiques du port auxquels sont attribués des pavés numérique. Exemple :
  - môle 1 : 000-100
  - môle 1-2 : 100-200
  - môle 2-3 : 200-300
  - môle central : 300-400
  - môle 4-5 / presqu'île : 400-500
  - môle 5-6 : 500-600
  - môle 6 : 600-700
  - Petits Marais / Champs Fourgons : 700-800
  - Territoire Sud : 800-900
  - Extension Ouest : 900-1000

#### Référence extérieure

##### Plan de jalonnement poids-lourds de la zone industrielle portuaire, Port du Havre.

En réponse à la demande des acteurs du territoire (Elus, industriels, transporteurs, etc.) et en association avec eux, la Direction du Développement du port a élaboré un schéma directeur dit "de jalonnement" sur l'ensemble du domaine portuaire havrais.

Lancée fin 2009, sa mise en œuvre a répondu à un objectif fort d'amélioration de la desserte routière du port et d'identification des établissements industriels sous la référence "Port du Havre". Le territoire portuaire est désormais divisé en quatre secteurs sur lesquels une numérotation à quatre chiffres est attribué. Cette signalétique est reportée sur les axes autoroutiers et les voiries intérieures du port.



Source : FNAU, Innovation Ville-Port pour des intégrés, 2011.

Moyen 11c : Etudier la qualification et la dénomination spécifique de chaque secteur de l'espace portuaire

### Intervention

**Ports de Paris s'engage à étudier la qualification et la dénomination spécifique de chaque secteur de l'espace portuaire.**

L'aménagement de la plateforme multimodale s'est étalé sur la majeure partie du 20<sup>ème</sup> siècle ; les différents secteurs progressivement aménagés ont à cette occasion acquis une dénomination qui renvoie à une fonctionnalité portuaire (darse n°1, môle 1-2, Route Principale du Port, etc.) ou à sa géographie administrative (Extension Ouest, Territoire Sud, etc.). Seule la partie Est du territoire portuaire a gardé une dénomination historique (Petits Marais ou Champs Fourgons).

Les activités portuaires sont encore peu identifiées sur la plateforme à quelques exceptions près (Route du Port Charbonnier par exemple), alors que les activités spécifiques de chaque secteur ont prouvé leur utilité dans le fonctionnement général de celle-ci.

Chaque secteur s'est en effet spécialisé dans certaines activités industrielles et/ou logistiques. C'est ainsi que les môles se concentrent par exemple sur les activités de pondéreux, le Territoire Sud sur des activités logistiques, etc...

Ports de Paris souhaite ainsi redéfinir la qualification et la dénomination de ces espaces et de ces accès dans une démarche de valorisation de l'identité portuaire du port de Gennevilliers, en cohérence avec la destination privilégiée des différents secteurs.

### Principes mis / à mettre en œuvre



La dénomination des espaces portuaires devrait s'appuyer sur un vocabulaire porteur d'image et d'identité.

Ces dénominations pourront faire références :

- Aux activités industrielles, logistiques et portuaires présentes sur le port ;
- Aux spécificités du secteur, et à son rôle dans le fonctionnement général de la plateforme (par exemple, le Territoire Sud, dont la vocation privilégiée et naturelle est l'implantation d'entrepôt pour la logistique des conteneurs maritimes)
- Au passé naturel ou historique d'un secteur préférentiellement à sa géographie administrative : l'Extension Ouest correspond au "Pré aux ronces" ; la section Ouest du Territoire Sud correspond au secteur des Mercières
- Aux acteurs institutionnels ou privés de l'aménagement de la plateforme dans le même esprit que "la rue Fulgence Bienvenue".

Ces dénominations permettront de conforter le principe de destination privilégiée, par secteur, des activités industrielles et logistiques, suivant la logique définie dans l'action n°8, et d'affirmer l'utilité de chacun des secteurs dans le fonctionnement général de la plateforme.

Moyen 11d : Etudier la mise en place d'un "signal" pouvant également jouer un rôle de belvédère sur les activités du port.

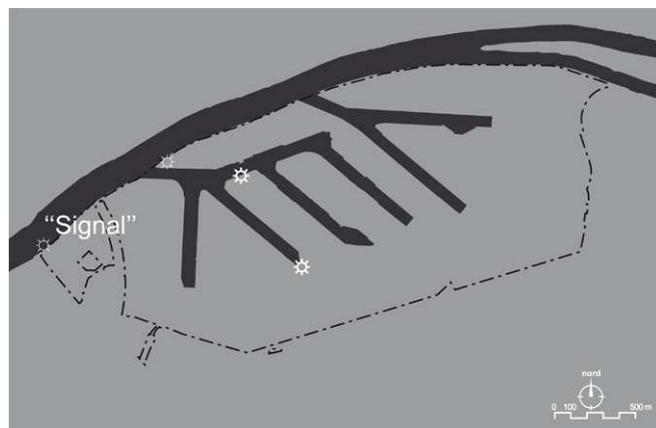
### Intervention

**Ports de Paris s'engage à étudier la mise en place d'un "signal" sur la plateforme multimodale pour jouer le rôle de belvédère sur les activités du port.**

La plateforme multimodale de Gennevilliers est inscrite dans un paysage de fond de vallée. Les seuls éléments émergents et permettant son identification depuis les lointains correspondent aux silos des Grands Moulins de Paris (28 m de haut) et au viaduc de l'A15 (49,50 m de haut). Ils restent cependant insuffisants pour générer une attractivité symbolique qui participerait activement à l'identité du port de Gennevilliers, de ses entreprises et de ses usagers.

Ports de Paris souhaite étudier l'opportunité de la mise en place d'un "signal" qui jouerait :

- un rôle symbolique de repère du port dans son environnement, cela sous la forme d'une émergence architecturale ;
- un rôle de belvédère sur les activités portuaires dans une démarche de sensibilisation du public à la fonction métropolitaine du transport fluvial et des activités portuaires localisées à Gennevilliers ;
- un rôle d'espace de convivialité, tel que prévu par ailleurs dans le SODD.



### Conditions de mise en œuvre :

- Temporalité : les études d'opportunité pourraient être lancées à moyen terme avec une réalisation à moyen terme, une fois le projet défini en lien avec les partenaires.
- Opérationnalité : études d'opportunités techniques, financières et de gestion, concours d'architecture, travaux d'aménagement.

### Principes mis / à mettre en œuvre

La localisation sur l'espace portuaire du "signal" doit répondre à des impératifs de desserte du site par les transports en commun, de perceptions des activités portuaires -en particulier celles liées aux conteneurs-, d'imbrication avec le parcours des visites du port et d'interface entre la ville et le Port. Le présent Schéma retient comme lieux privilégiés la frontière Nord-ouest du port, espace de rencontre entre la Seine, le terminal conteneur, le front urbain bâti projeté le long de la RD909 et le pont d'Argenteuil.

La formalisation architecturale d'un tel projet pourrait s'inscrire suivant :

- Une intervention artistique avec la réalisation d'un belvédère (exemple de la Tour observatoire à Saint-Etienne) ;
- Un projet architectural portant des ambitions immobilières comme l'accueil du public venant découvrir le port (exemple du projet de tour du Centre d'interprétation consacré à la mer au Havre).

Au-delà du signal que pourrait porter une telle intervention, elle apporterait, selon sa nature, un élément d'attractivité certain vis à vis de publics ne fréquentant pas le site et participerait largement à faire connaître le port de Gennevilliers aux franciliens.

### Références extérieures



La Tour observatoire de la Cité du design de Saint-Étienne est érigée sur le site de l'ancienne Manufacture Royale d'Armes. Par ces 31 m de haut, elle offre un panorama exceptionnel à 360 degrés sur la ville.



Le centre commercial Evry 2 a installé une attraction sous la forme d'un ballon captif "aérophare" permettant de monter à 60 m et d'apprécier le panorama tout autour.



Depuis le milieu des années 1990, un belvédère est aménagé sur le port de Gennevilliers. De taille modeste et localisé au bout du Môle 2-3, il permet d'avoir une vision sur le chenal d'entrée Ouest et les activités implantées le long du chenal longitudinal.

### Action 12 : En promouvant le rôle du port et de ses activités

#### Proposition

**Ports de Paris mobilisera ses partenaires institutionnels et industriels pour promouvoir conjointement le rôle du port et de ses activités auprès des franciliens et des acteurs du territoire.**

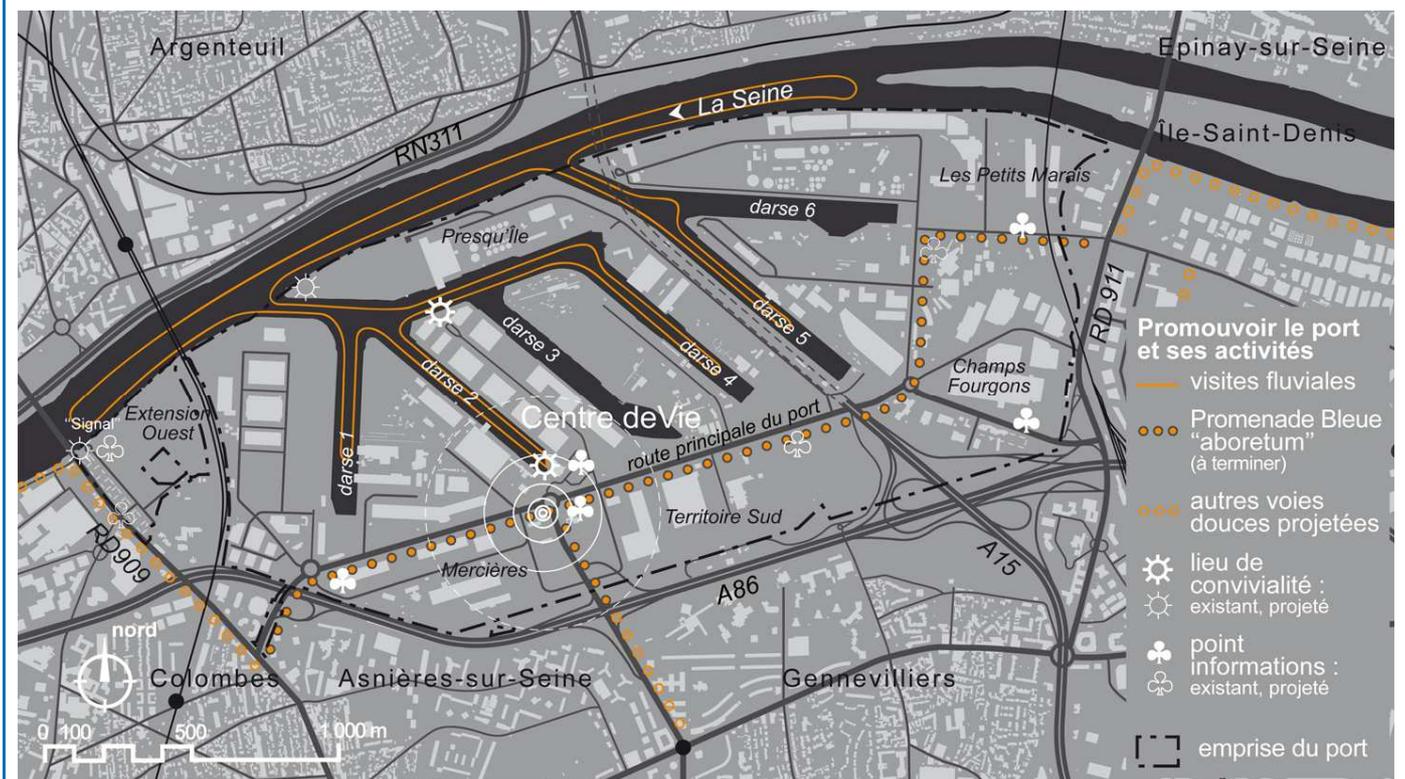
Le mouvement de tertiarisation des emplois a estompé la "culture industrielle" dans la société. Le manque de valorisation du port et de ses activités entretient un déficit d'image auprès des populations riveraines et des acteurs institutionnels. Ils déprécient, à tort, le rôle prédominant que la plateforme multimodale de Gennevilliers joue dans le quotidien des franciliens.

Ports de Paris poursuivra la construction d'une communication sur le rôle du port et de ses activités. Elle se matérialisera par des actions d'accompagnement pédagogique des publics, en particulier scolaire, sur l'espace portuaire et par la diffusion matérielle et immatérielle d'une information vulgarisée sur le port et ses fonctions.

#### Moyens

- 12a. Renforcer la fréquence des visites du port et de ses entreprises à destination des partenaires et du public.
- 12b. Développer les visites de la plateforme multimodale à l'intention des scolaires de chaque classe d'âge des collectivités riveraines.
- 12c. Poursuivre le jalonnement d'informations pédagogiques sur le rôle du port et de ses activités dans le fonctionnement de la métropole dans les espaces publics
- 12d. Travailler avec les partenaires pour faire connaître l'activité des entreprises implantées sur le réseau portuaire et valoriser les emplois qu'elles proposent sur la plateforme.

#### Promouvoir le rôle du port et de ses activités



*Moyen 12a : Renforcer la fréquence des visites du port et de ses entreprises à destination des partenaires et du public*

### Intervention

**Ports de Paris s'engage à renforcer, en lien avec ses partenaires, la fréquence des visites du port et de ces entreprises.**

Par ses quatre cent hectares et ses milliers d'emplois industriels, la plateforme multimodale de Gennevilliers éveille la curiosité de ses riverains et de certains publics (scolaires, retraités, etc.) intéressés par un tourisme « industriel ». L'offre jusqu'à récemment se limitait à quelques entreprises du port qui réalisaient des journées portes ouvertes au cours desquelles elles communiquaient sur leurs activités et leurs rôles dans la vie quotidienne des franciliens.



Depuis avril 2010, Ports de Paris en partenariat avec la Maison du tourisme de Gennevilliers a mis en place des visites guidées fluviales à l'intérieur des darses du port. Elles permettent

d'embrasser l'ensemble des activités présentes suivant un regard inédit –depuis l'eau– tout en conciliant les obligations de sûreté et de sécurité des déplacements sur le port.

Devant le vif intérêt rencontré (12 000 visiteurs en 2011), Ports de Paris souhaite développer ce mode de sensibilisation des publics au rôle du transport fluvial et des activités portuaires dans le développement durable de la métropole.

### Principes mis / à mettre en œuvre



Le développement des visites sur la plateforme multimodale doit s'envisager sous la forme d'un partenariat renforcé entre Ports de Paris, la Maison du tourisme de Gennevilliers, les

entreprises du port et éventuellement d'autres comités départementaux du tourisme intéressées par cette démarche de communication et d'information.

L'approche programmatique s'inscrirait par :

- Inventorier, parmi les acteurs présents sur le port, ceux qui sont prêts à accueillir du public, régulièrement ou ponctuellement ;
- Les intégrer dans le cadre de produits de visites combinées, cohérentes et diversifiées ;
- Développer des supports d'information complémentaires au discours de l'accompagnateur des visites en bateau.

### Moyen 12b : Développer les visites de la plateforme multimodale à l'intention des scolaires des collectivités riveraines

#### Intervention

**Ports de Paris s'engage à développer les visites de la plateforme multimodale de Gennevilliers à l'intention des scolaires des collectivités locales riveraines.**

La communication en direction de la jeunesse sur les enjeux des activités portuaires et des trafics fluviaux favorise l'éveil très précoce de sa sensibilité sur les questions de développement durable. Cela permet de mieux faire comprendre à ceux qui demain seront les adultes habitant une ville portuaire, ce qu'est un port dans ses spécificités et ses besoins, mais aussi les métiers qu'ils pourraient occuper.

L'outil industriel et logistique de la plateforme multimodale de Gennevilliers présente une grande force pédagogique car ce sont des activités "qui se voient" et qui touchent au quotidien des jeunes franciliens. L'intérêt de les sensibiliser est aussi d'éveiller leur connaissance sur le territoire qu'ils perçoivent depuis chez eux ou qu'ils habitent.

Ports de Paris souhaite renforcer ses outils de communication à l'intention des scolaires pour élever leur connaissance des activités portuaires et les enjeux de leur développement, et pour contribuer à accroître le soutien local à la plateforme multimodale de Gennevilliers. Les actions complémentaires par le jalonnement d'informations pédagogiques sur le rôle du port et de ces activités, la mise en place d'un "signal" ou encore le renforcement des visites et de ses entreprises contribueront également à cette dynamique de communication.

#### Principes mis / à mettre en œuvre

##### Modalités opérationnelles

- Définition d'une politique d'accueil, intégration sur le site internet de Ports de Paris, etc.
- Elaboration de modules pédagogiques en relation avec diverses classes d'âge à l'usage des élèves et du corps enseignant (appui possible du Centre National de Documentation Pédagogique ou du Centre Régional de Documentation Pédagogique) ;
- Connaissance des meilleures pratiques et expériences en termes de communication à partir par exemple de la plateforme d'échange (Port Center Network) de l'AIVP.

##### Expérience extérieure

Le Port de Rotterdam, par l'intermédiaire de son Centre d'information, a élaboré un programme éducatif de sensibilisation au monde portuaire à l'intention des collégiens.



Soutenu dans son élaboration par des partenaires locaux, ce programme présente des modules d'enseignement numérique et interactifs sur les activités du port et les emplois portuaires.

Il offre également la possibilité d'excursions sur le port ou d'assister à des formations particulières.

Durant l'année 2010-2011, les élèves de 28 établissements scolaires ont suivi une formation particulière ou ont pris part à des excursions. Plus de 8 000 jeunes de 12 à 14 ans ont ainsi découvert le port, ses activités et ses emplois.

*Moyen 12c : Poursuivre le jalonnement d'informations pédagogiques sur le rôle du port et de ses activités dans le fonctionnement de la métropole dans les espaces publics*

### Intervention

**Ports de Paris s'engage à poursuivre sur ses espaces publics le jalonnement d'informations pédagogiques sur le rôle du port et de ses activités dans le fonctionnement de la métropole.**

La plateforme multimodale de Gennevilliers accueille de nombreuses activités industrielles et de logistiques en lien direct avec le fonctionnement économique de la métropole. Ces activités sont pour l'essentiel visibles depuis les espaces publics du port et permettent à chacun de « voir l'Homme au travail ». Cette singularité par rapport aux emplois du tertiaire masqués derrière les immeubles de bureaux est un support pédagogique remarquable auprès des populations et des riverains du port.

Ports de Paris souhaite que le rôle du port et de ses activités soient expliqués au plus grand nombre afin d'attirer leur attention sur l'importance de ce territoire dans la vie quotidienne des franciliens et dans le développement durable de la métropole.

### Principes mis / à mettre en œuvre

Le jalonnement d'informations pédagogiques doit s'inscrire sur les espaces publics du port afin de concilier les problématiques de sureté et de sécurité des activités industrielles.

Ports de Paris a déjà procédé à l'installation de panneaux d'informations à caractère culturel et pédagogique en lien avec les aménagements de l'arboretum et des lieux de convivialité. Ce dispositif peut se compléter par le recours aux technologies embarquées (PDA, GPS, etc.) comme aide à la mobilité et à l'information sur les activités du port.



L'identification et la localisation de chaque acteur de la vie économique du port est importante afin d'assurer aux usagers du port des déplacements efficaces. A cet effet,

Ports de Paris a aménagé des points d'informations aux entrées routières du port. L'harmonisation de la signalisation directionnelle pourra à moyen terme améliorer encore le confort des déplacements.

*Moyen 12d : Travailler avec les partenaires pour faire connaître l'activité des entreprises implantées sur le réseau portuaire et valoriser les emplois qu'elles proposent sur la plateforme*

### Intervention

Le Port de Gennevilliers accueille plus de 270 entreprises, qui représentent environ 8 000 emplois. Ces entreprises, génératrices de création de richesse et de ressources pour la collectivité, sont peu connues, et rencontrent dans certain cas des difficultés dans leur recrutement.

**Ports de Paris s'engage ainsi à proposer à ses partenaires des initiatives visant à accroître la connaissance des activités économiques sur le Port de Gennevilliers**, du tissu industriel et logistique sur le réseau portuaire en Ile-de-France et sur l'axe Seine, et les opportunités en termes d'offres d'emplois pour la population locale. L'organisation de Comités Locaux d'Information Portuaire (CLIP) permettra ainsi, en tant que réunions publiques, de développer les échanges entre le Ports de Paris et population riveraine.

### Principes mis / à mettre en œuvre



La proximité de bassins d'emplois important incite le Port de Gennevilliers à développer une politique d'information et de communication pour faire connaître les atouts économiques du Port et des activités qui y sont implantées.



**Action 13 : En aménageant les interfaces ville-port**

**Proposition**

**Ports de Paris participera, en partenariat avec les collectivités locales dans le cadre de l'Instance permanente de concertation, à l'aménagement des interfaces ville-port de la plateforme multimodale de Gennevilliers.**

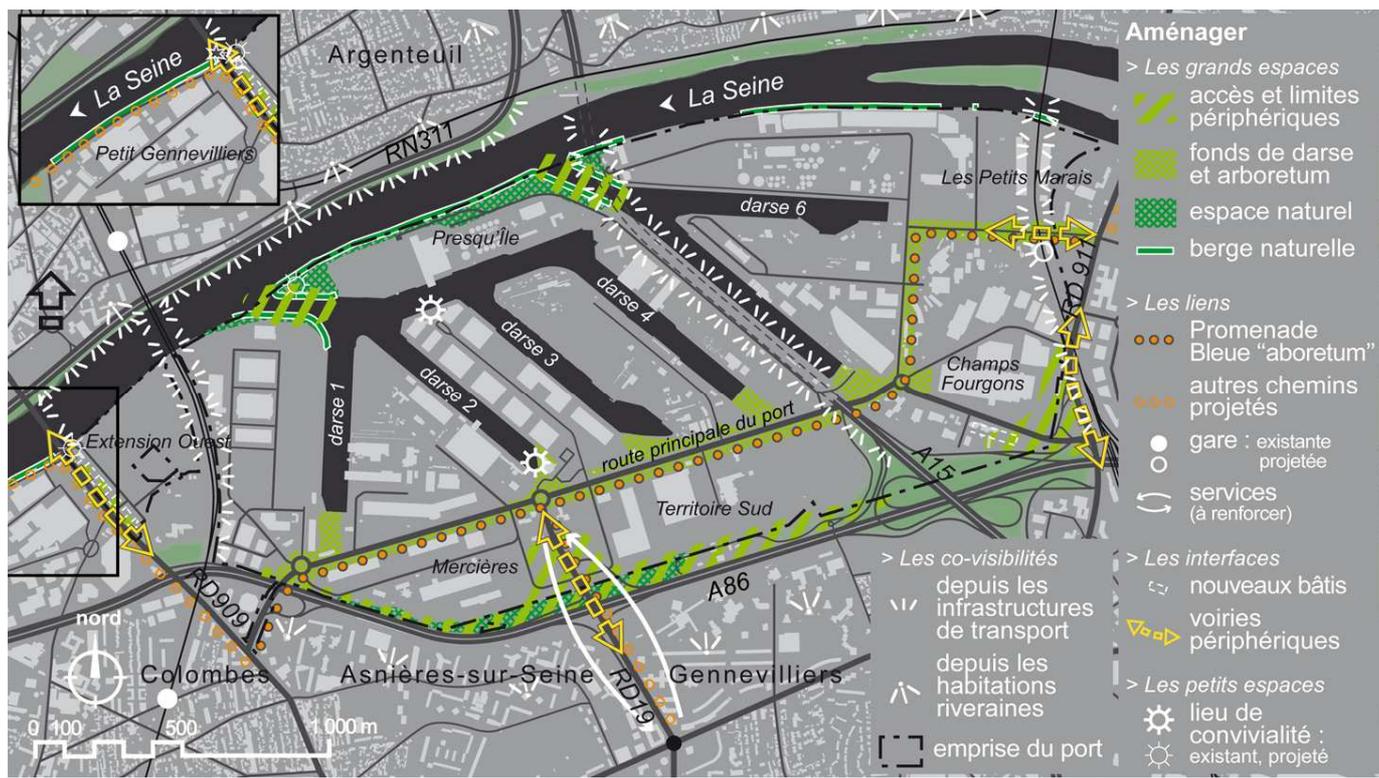
L'inscription du port dans le paysage urbain et son insertion dans la "vie de la Cité" en tant que cœur économique impliquent une qualification de ces lisières, à la fois comme un espace de représentation, vu depuis les infrastructures de transport, et comme espace de déambulations lorsqu'une voirie urbaine longe ou pénètre l'entité portuaire.

Les routes RD19, RD909 et RD911, les voies ferrées du RER et du Transilien, mais également le fleuve forment les seuils d'entrée sur l'emprise portuaire. L'intervention de Ports de Paris en partenariat avec les collectivités locales veillera à traiter qualitativement ces lisières et la façon dont on les perçoit. Pour les voiries, l'organisation des continuités d'espaces publics, suivant les différents modes de déplacement, l'affichage d'un "esthétisme" dans le traitement des espaces, et l'organisation de vues sur les activités économiques constitueront les principaux points d'identité de cette interface pédestre.

**Moyens**

- 13a. Participer à la requalification des voiries et des espaces périphériques au port pour favoriser l'insertion urbaine des activités portuaires.
- 13b. Poursuivre l'aménagement de transparences visuelles sur les activités de la plateforme multimodale depuis les infrastructures de transport et les habitations riveraines.

**Aménager les interfaces ville-port**



**Moyen 13a : Participer à la requalification des voiries périphériques au port en lien avec l'insertion urbaine des activités portuaires.**

### Intervention

**Ports de Paris s'engage à étudier et à proposer à ses partenaires les modalités de requalification des « entrées » à la plateforme multimodale.**

L'emprise portuaire est irriguée par le Sud et délimitée sur ses marges Est et Ouest par des voiries urbaines qui jouent un rôle structurant dans la desserte locale des communes d'Argenteuil / Colombes (RD909), d'Asnières / Gennevilliers (RD19) et d'Épinay / Gennevilliers (RD911/Chemin des Petits Marais, et RD911/Route Principale du Port). La faible qualification paysagère de ces voies combinée par des profils dédiés principalement à l'automobile dégradent l'image du port et limitent la pratique des modes doux dans sa desserte.

Ports de Paris souhaite travailler conjointement avec ses partenaires pour requalifier ces « entrées de port » en tirant parti de la synergie engendrée par le redéploiement économique des territoires limitrophes comme les Champs Fourgons (RD911), les Petits Marais, l'Extension Ouest (RD909) et le secteur des Mercières. Des réflexions doivent être également menées sur le développement des activités économiques dans la zone associée à la servitude du métro et son accès depuis Asnières/Gennevilliers (RD19 et échangeur avec l'A86). Le renouvellement des bâtis d'activité en lien avec les typologies de la logistique conteneurs permettra d'apporter plus d'urbanité à ces accès sur leur frange portuaire. Cette amélioration devra s'inscrire également dans les conditions d'accès cycles et piétons à la plateforme multimodale.



### Conditions de mise en œuvre :

- **Temporalité** : l'aménagement du Chemin des Petits Marais doit pouvoir être mené à court terme, dans le cadre d'une opération de démolition de l'ouvrage ferroviaire à l'extrême Est du Port, qui a débuté en lien avec la commune. Les études d'aménagement du front urbain le long de la RD909 ont débuté ; les études sur les autres entrées de Port devront être lancées à court terme, pour une mise en œuvre échelonnée après concertation avec les partenaires.
- **Opérationnalité** : réservation d'emprise, concertation avec les partenaires dans le cadre de l'Instance permanente de concertation, groupes de travail ad hoc sera proposé sur cette thématique, travaux d'aménagement.

### Principes mis / à mettre en œuvre

La requalification des entrées de port (notamment depuis les RD 909, RD 911, RD19, ou A86) doit restituer dans leurs profils et leurs aménagements les contextes à la fois urbains et portuaires des territoires traversés.

Afin de satisfaire une fonctionnalité de qualité, tout en donnant aux voiries une identité forte, leur aménagement s'appuiera sur certains principes :

- Aménager des continuités d'espaces publics en marquant les seuils de la plateforme portuaire ;
- Maintenir les gabarits apportant une urbanité à la voirie (rapport seuils de bâtiment / largeur de trottoirs / plantation d'arbres à grand développement notamment) ;
- Offrir aux usagers du port des accès piétons / cycles confortables et sécurisés depuis les tissus urbains limitrophes ;
- Indiquer ou suggérer au public la présence des activités portuaires dès les voiries alentours.

### Référence extérieure

#### **Boulevard du tertiaire portuaire et de transition ville-port dans Stadshavens, port de Rotterdam.**

Dans le cadre d'un vaste programme de renouvellement urbain et portuaire, un "boulevard maritime" est en cours de développement pour concentrer des activités de logistique, de tertiaire et de services portuaires, et d'assurer une transition douce entre l'espace portuaire et l'espace urbain.



Le "boulevard maritime" se développe le long d'une artère existante qui est agrandie et paysagée. Cette stratégie de réorganisation des activités s'appuie sur le rachat du terrain non liées au port pour les réaffecter à des activités portuaires.

Source : FNAU, *Innovation Ville-Port : pour des projets intégrés*, 2011.

*Moyen 13b : Poursuivre l'aménagement de transparences visuelles sur les activités de la plateforme multimodale depuis les infrastructures de transport et les habitations riveraines.*

### Intervention

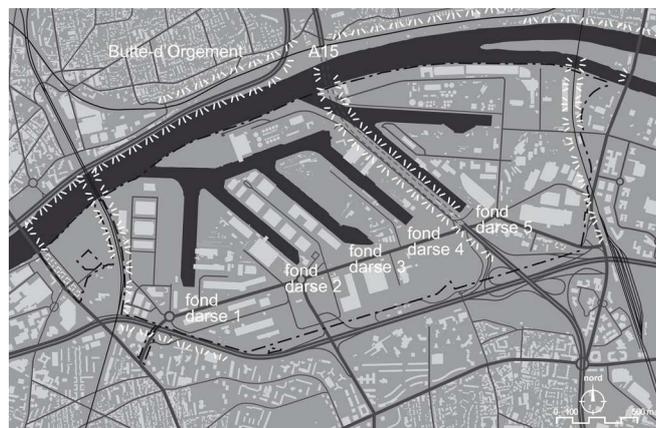
**Ports de Paris s'engage à améliorer la qualité visuelle du port et de ses activités depuis les infrastructures de transport et les habitations riveraines.**

Par sa taille et sa géographie, la plateforme multimodale de Gennevilliers est largement perçue depuis les territoires urbains limitrophes. C'est notamment le cas pour les habitants des coteaux de la Butte-d'Orgement où le port se trouve au premier plan. C'est également vrai pour les franciliens du Val-d'Oise usagers des transports (autoroutes et voies ferrées) qui aperçoivent le port chaque jour dans leur trajet domicile-travail.



Au sein de l'emprise portuaire, l'aménagement des darses vertes depuis 1997 le long de la Route principale du port participe activement à la perception des activités portuaires par les automobilistes et doit pouvoir être poursuivi.

Ports de Paris continuera à intervenir dans son action quotidienne, à améliorer l'insertion visuelle de la plateforme depuis les principaux points de vue.



### Conditions de mise en œuvre :

- **Temporalité** : l'aménagement des darses vertes se poursuit au fur et à mesure des renouvellements des conventions d'amodiation. La mise en application d'un nouveau cahier des prescriptions architecturales et paysagères permettra également, au fur et à mesure des nouvelles implantations, de répondre à ces différents objectifs ;
- **Opérationnalité** : Instance Permanente de Concertation, travaux d'aménagement ou ses négociations dans le cadre de l'élaboration de projets d'aménagement.

### Principes mis / à mettre en œuvre

L'amélioration des perceptions du port doit s'organiser sur plusieurs plans :

- Soigner le traitement visuel des bâtiments et des espaces extérieurs sur la plateforme multimodale par l'application d'un cahier des charges des amodiataires sensibilisé à ces questions ;
- Finaliser l'aménagement des darses vertes le long de la route principale du port afin de rapprocher au plus près les franciliens des activités portuaires ;
- Identifier depuis les axes de transport (RER, TER, A15) des séquences de perception du port qui pourraient être mises en scène, comme la vue du terminal conteneur depuis le TER ;
- Rendre lisible l'activité portuaire dans sa dimension métropolitaine par des dispositifs signalétiques.
- Plan lumière

### Référence extérieure

**Valorisation urbaine des vues sur le port et la rade de Marseille, EPA Euroméditerranée.**

Le dégagement des vues sur le port et la rade s'est traduit dans le cadre du Plan Guide de l'Extension d'Euroméditerranée par la création d'une corniche littorale piétonne surplombant le port.

Cette infrastructure imaginée par la reconfiguration d'un viaduc autoroutier permettra de faire redécouvrir et mieux connaître l'activité portuaire aux habitants et visiteurs grâce à de nouvelles vues sur le port.

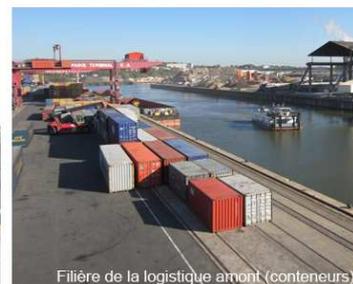
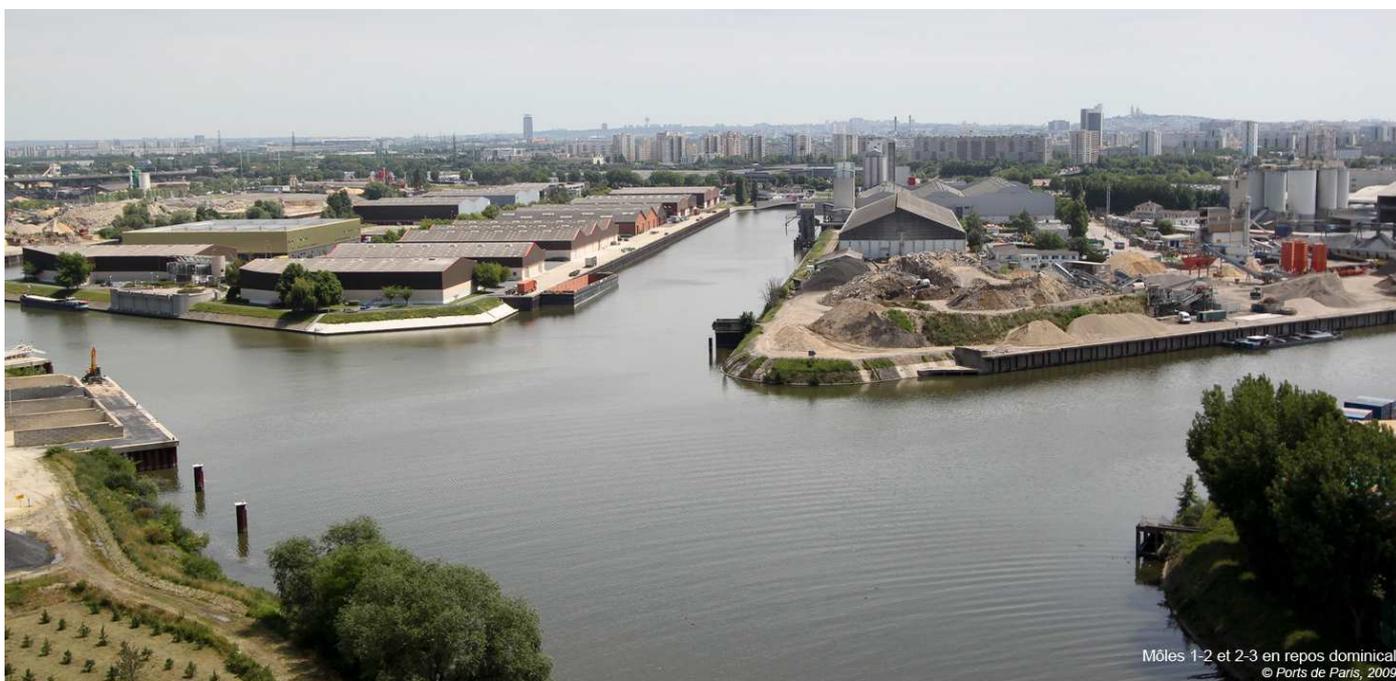


Source : FNAU, Innovation Ville-Port : pour des projets intégrés, 2011.

## Objectif 6

# Organiser le suivi opérationnel du SODD entre Ports de Paris et ses partenaires

## Action 14 : En instituant l'Instance permanente de concertation



### Action 14 : En instituant l'Instance permanente de concertation

#### Proposition

**Ports de Paris mettra en œuvre une Instance permanente de concertation afin d'associer ses partenaires au suivi opérationnel du Schéma d'Orientation et Développement Durable (SODD).**

Sous la gouvernance de Ports de Paris, le développement économique de la plateforme multimodale de Gennevilliers s'appuie sur une transversalité des actions en lien direct avec les acteurs publics et privés du territoire. La pérennisation de la démarche de projet entre Ports de Paris et ses partenaires depuis le Schéma d'Aménagement Portuaire (1997), rend opportun la mise en place d'une Instance Permanente de Concertation.

Dans le cadre de l'élaboration du SODD, Ports de Paris a proposé au Comité de Suivi un cadre général pour l'institution d'une Instance Permanente de Concertation. Cette instance participera au suivi opérationnel du SODD, à l'évaluation de ses actions et à la définition des évolutions souhaitables du document.

#### Moyens

- 14a. Mettre en place une Instance Permanente de Concertation assurant la poursuite du dialogue entre Ports de Paris et ses partenaires.
- 14b. Elaborer un dispositif d'évaluation de l'avancée des actions prévues dans le SODD.
- 14c. Intégrer les objectifs du SODD dans le cadre de la mise en place de la démarche de certification ISO 14001 de la plateforme

#### Liste des membres du Comité de Suivi

Pour inscrire la démarche de concertation dans une configuration proche de celle mise en œuvre lors du Grenelle de l'Environnement, les participants de l'Instance Permanente de Concertation concerneront les acteurs de la sphère privée, de la sphère publique et de la sphère institutionnelle et associative. Ils seront représentés sur une base identitaire de cinq collègues :

##### Ports de Paris

- Direction Générale
- Agence de Gennevilliers

##### Collectivités locales

- Ville de Gennevilliers
- Ville d'Epinay-sur-Seine
- Ville d'Argenteuil
- Ville de Colombes
- Ville de l'Île-Saint-Denis
- Ville d'Asnières-sur-Seine
- Plaine Commune
- Communauté d'agglomération d'Argenteuil-Bezons
- Conseil Général des Hauts-de-Seine
- Conseil Régional d'Île-de-France

##### Acteurs économiques

- Communauté Portuaire de Gennevilliers
- Grand Port Maritime de Rouen
- Grand Port Maritime du Havre
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCIP)
- Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF)
- Chambre National de La Batellerie Artisanale

##### Acteurs institutionnels

- Préfecture des Hauts-de-Seine
- Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie (DRIEE)
- Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA)
- Voie Navigable de France (VNF)
- Réseau Ferré de France (RFF)

##### ONG

- La Seine en Partage
- France Nature Environnement.

*Moyen 14a : Mettre en place une Instance Permanente de Concertation assurant la poursuite du dialogue entre Ports de Paris et ses partenaires*

### Intervention

**Ports de Paris s'engage à mettre en place une Instance Permanente de Concertation (IPC) poursuivant le dialogue engagé avec ses partenaires.**

Initiée dans la cadre de l'élaboration du Schéma d'Orientation et Développement Durable (SODD) du port de Gennevilliers, la concertation engagée entre Ports de Paris et ses partenaires se concrétisera par la mise en place d'une l'Instance Permanente de Concertation qui assurera le suivi opérationnel du Schéma.

### Objectifs soutenus par l'Instance Permanente de Concertation

L'Instance Permanente de Concertation constituera un lieu formel d'écoute, d'échange et d'information. Elle permettra l'organisation, le maintien et l'enrichissement d'un dialogue institutionnel régulier et de qualité avec les acteurs et partenaires principaux du port.

L'Instance suivra la mise en œuvre des actions prévues au SODD, en mettant en place des groupes de travail thématiques (comme l'aménagement à l'interface ville-port) avec les partenaires intéressés ou ayant à intervenir ultérieurement dans les phases opérationnelles.

L'Instance préparera la restitution des actions menées, leur validation et leur diffusion dans le cadre d'une communication portuaire cohérente avec le calendrier d'action des collectivités. Elle identifiera également les grandes évolutions du SODD qui seront à prendre en compte dans sa réactualisation, via une procédure de modification voire de révision.

### Modalités de concertation

Le dialogue au sein d'Instance Permanente de Concertation s'organisera en deux étapes :

- Des réunions techniques de travail avec les partenaires institutionnels qui s'inscriront dans la poursuite des travaux du Comité de suivi ;
- Des réunions ouvertes au public d'information et d'échange avec la population riveraine dans le cadre d'un Comité Local d'Information Portuaire (CLIP). Ils traiteront des sujets les plus variés, organisés en partenariat avec les collectivités locales concernées. Ce type de comité est déjà organisé sur d'autres ports franciliens.

### Modalités opérationnelles

L'Instance permanente de concertation sera la continuation du Comité de suivi regroupé une première fois en septembre 2011, et une seconde fois en mars 2012. Elle se composera des mêmes partenaires qui désigneront en leur sein une personne référente pour les représenter. Ports de Paris assurera la présidence, l'animation et la logistique de cette Instance.

L'Instance Permanente de Concertation désignera en son sein les participants aux groupes de travail thématiques, par exemple les aménagements envisagés aux interfaces Villes/Port, présentation des emplois et métiers du Port, insertion paysagère de la plateforme, etc... Elle effectuera la coordination éventuellement nécessaire entre les différents groupes de travail sur les sujets en interface.

L'Instance Permanente de Concertation se réunira à un rythme annuel, et à chaque fois que Ports de Paris le juge nécessaire.

### Moyen 14b : Mise en place d'un dispositif d'évaluation de l'avancée des actions prévues dans le Schéma d'Orientation et Développement Durable du port de Gennevilliers

#### Intervention

**Ports de Paris assurera l'évaluation de l'avancée des actions prévues dans le SODD en relation avec ses partenaires de l'Instance permanente de concertation.**

Les actions seront évaluées au regard d'un objectif d'amélioration continue des engagements pris dans le cadre du SODD.

Les évaluations seront menées périodiquement, suivant une fréquence annuelle par l'Instance permanente de concertation. Les quatorze actions menées au titre du SODD seront appréciées en fonction de leur mise en application et des résultats apportés. Pour chaque action, des indicateurs de performance (voir ci-dessous) sont mis en place dès l'élaboration du Schéma. Le cas échéant, une analyse de la pertinence des indicateurs sera effectuée par l'Instance Permanente de Concertation.

| Actions  | Indicateurs  |
|--|--|
| <i>Action 1 : En développant le trafic fluvial</i>                           | Nombre de terrains desservis par la voie d'eau générant un trafic fluvial rapporté au nombre total de terrains desservis par la voie d'eau.<br>Trafic fluvial cumulé annuel.<br>Bilan d'activité concernant le mode fluvial.   |
| <i>Action 2 : En encourageant le trafic ferroviaire portuaire</i>            | Bilan d'activité concernant le mode ferroviaire (y compris les investissements réalisés).<br>Trafic ferroviaire cumulé annuel.   |
| <i>Action 3 : En accompagnant les chaînes logistiques durables intégrées</i> | Nombre de projets / de mise en œuvre d'opérations logistiques travaillant en lien entre le port de Gennevilliers et les autres ports urbains franciliens, en lien avec l'Axe Seine ou possédant des caractéristiques environnementales innovantes.                                   |
| <i>Action 4 : En établissant une stratégie environnementale</i>              | Nombre d'opérations étudiées / mises en œuvre dont la réalisation et/ou l'exploitation répond à une innovation écologique ou à une amélioration de la biodiversité des milieux.<br>Surface totale d'espaces naturels rapportée à la surface d'espaces aménagés pour la biodiversité. |
| <i>Action 5 : En régulant les trafics routiers</i>                           | Trafic routier annuel constaté.<br>Bilan d'activité concernant le mode routier -circulation, stationnement, etc.- (y compris les investissements réalisés).  |
| <i>Action 6 : En renforçant la qualité urbaine et paysagère des espaces</i>  | Nombre de projets présentés aux partenaires / mis en œuvre pour la qualification urbaine et paysagère des limites périphériques de la plateforme portuaire.<br>Bilan d'activité concernant les nouvelles implantations (nombre de PC, d'ICPE, etc.).                                 |
| <i>Action 7 : En redéployant et densifiant les espaces d'activités</i>       | Bilan d'activité concernant les nouvelles implantations économiques (secteur par secteur).<br>Evolution annuelle des surfaces portuaires et de la répartition par nature et par affectation de ces terrains.   |
| <i>Action 8 : En sectorisant préférentiellement les activités</i>            | Bilan d'activité concernant les nouvelles implantations économiques (secteur par secteur).   |
| <i>Action 9 : En améliorant les déplacements des usagers du port</i>         | Bilan d'activité concernant les transports en commun et les modes doux (y compris les investissements réalisés).   |
| <i>Action 10 : En confortant les services aux entreprises et aux usagers</i> | Nombre de projets / de mise en œuvre de nouveaux services aux entreprises et aux usagers.<br>Taux de satisfaction des usagers du Débarcadère.  |
| <i>Action 11 : En améliorant l'identité de l'espace portuaire</i>            | Nombre de projets / de mise en œuvre d'opérations participant à l'amélioration de l'identité portuaire (secteur par secteur).  |
| <i>Action 12 : En promouvant le rôle du port et de ses activités</i>         | Nombre de visites par catégorie de visiteurs (institutionnels, scolaires, riverains, etc.)   |
| <i>Action 13 : En aménageant les interfaces ville-port</i>                   | Nombre de projets / de mise en œuvre d'opérations participant à l'amélioration de l'interface ville-port (secteur par secteur).  |
| <i>Action 14 : En instituant l'Instance permanente de concertation</i>       | Bilan des échanges entre Ports de Paris et ses partenaires institutionnels.  |

### *Moyen 14c : Intégrer les objectifs du SODD dans le cadre de la mise en place de la démarche de certification ISO 14001 de la plateforme*

#### Intervention

##### **Ports de Paris s'engage à intégrer les objectifs du SODD dans le cadre de la mise en place de la démarche de certification ISO 14001 de la plateforme multimodale de Gennevilliers.**

Les actions du Schéma d'Orientation et Développement Durable (SODD) du port de Gennevilliers seront évaluées au regard d'un objectif d'amélioration continue. Leur évaluation se fera par Ports de Paris en relation avec l'Instance Permanente de Concertation.

Elle portera sur les résultats des quatorze actions menées au titre du SODD au fur et à mesure de leur mise en application. L'évaluation s'effectuera suivant les dispositions prévues par la norme ISO 14001. C'est ainsi que les objectifs du SODD ainsi que les principaux engagements de Ports de Paris seront inclus dans le périmètre de la certification ISO14001.

L'évaluation portera ainsi autant sur le volet management de la préparation et de la mise en œuvre des actions, que sur l'analyse des résultats des actions réalisées. L'évaluation portera également sur la qualité de la communication faite autour de la mise en œuvre du SODD. A ce titre, il sera notamment conformément aux principes de reporting suivant :

- Processus de rédaction des rapports : transparence, dialogue avec parties prenantes, auditabilité ;
- Périmètre du rapport : exhaustivité, précision du contexte ;
- Garantie de fiabilité des données ;
- Accès libre au rapport.

Une analyse périodique de la pertinence des indicateurs sera effectuée par l'Instance permanente de concertation.

Par ailleurs, et pour compléter l'engagement « 4a » relatif à la mise en place de la certification ISO 14001, Ports de Paris s'engage à diffuser régulièrement à cette même Instance le produit des audits réalisés et les réponses apportées en cas de non conformités constatées.



### Schéma d'Orientation et Développement Durable du port de Gennevilliers Synthèse graphique

#### Restitution des actions

1 > Développer le trafic fluvial

2 > Encourager le trafic ferroviaire portuaire

3 > Accompagner les chaînes logistiques durables intégrées

4 > Etablir une stratégie environnementale

5 > Réguler le trafic routier

6 > Renforcer la qualité urbaine et paysagère des espaces

7 > Déployer et densifier les espaces d'activités

8 > Sectoriser préférentiellement les activités

9 > Améliorer le déplacement des usagers du port

10 > Conforter les services aux entreprises et aux usagers

11 > Améliorer l'identité de l'espace portuaire

12 > Promouvoir le rôle du port et de ses activités

13 > Aménager les interfaces ville-port

14 > Instaurer l'Instance permanente de concertation

#### Plan général

**Mode fluvial**

- Activités utilisant la voie d'eau
- Ports fluviaux
- Optimiser
- Environnement

**Mode routier**

- Activités utilisant la voie d'eau
- Optimiser
- Environnement

**Vocation des espaces**

- Services
- Améliorer les déplacements
- Préserver le port et ses activités
- Qualifier

Elaboré par : atelier 9 / Marseille Architecture Partenaires, Softloft Management, ITEM Etudes & Conseil, Paule Green, CNPP, Urban Eco

Présenté par : Ports de Paris

Validé par : Ports de Paris

11 04 2012