

Schéma d'Aménagement et Développement Durable du port de Bonneuil-sur-Marne
Phase propositions



MANDATAIRE

'urbicus'

3 rue Edme Frémy
78 000 Versailles
Tel: 01.39.53.14.35 - Fax: 01.39.49.46.23
Mail: axp@urbicus.fr
Site internet: www.urbicus.fr
Jean-Marc GAULIER
Tanja Aubourg, chef de projet

COTRAITANTS

SAFEGE

Parc de l'île – 15/27 rue du Port,
92 022 Nanterre Cedex
Tel : 01.46.14.71.00 – Fax : 01.47.24.77.88
Jean-Charles Palacios, directeur de projet
Edouard Rosier, ingénieur de projet

INDDIGO

40 rue de l'Echiquier,
75 010 Paris
Tél : 01.42.46.29.00 – Fax : 01.45.23.49.01
Bernard Allagnat, directeur d'agence Nantes
Samuel Guy, chef de projet environnementaliste
Stéphanie Gaucher, chargée d'étude

CATRAM

60 boulevard de Sébastopol,
75 003 Paris
Tel: 01.42.78.28.30
Edmée Russac, directeur de projet
Nathanaël Berger, chargé d'étude

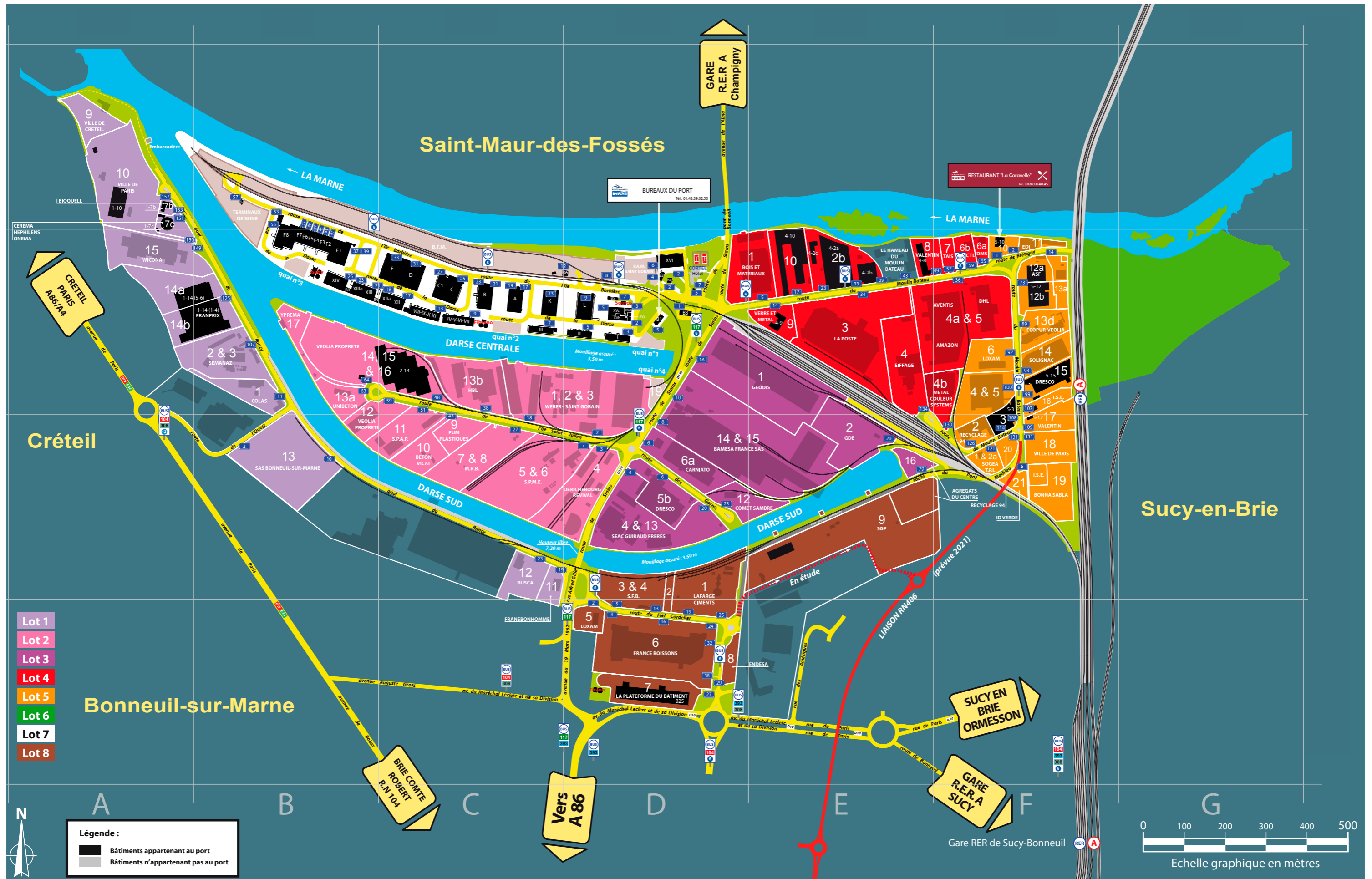
ON

36 Boulevard de Picpus,
75 012 Paris
Tel : 09.50.70.19.94 – Fax : 01.40.38.19.94
Vincent Thiesson, directeur de projet
Rachid Adda-Brahim, chargé d'étude

Sommaire

Introduction à la mise à jour du SADD	7		
Rappel des évolutions advenues depuis le précédent SADD	8		
Une nouvelle approche pour enrichir l'élaboration du SADD	9		
Rappel des enjeux identifiés lors de la révision du diagnostic	10		
Synthèse des enjeux identifiés dans le diagnostic par axes de développement	11		
Axe 1 : Le port de Bonneuil, hub multimodal, acteur de l'économie circulaire	13	Axe 3 : Un port observatoire et laboratoire de la biodiversité et du développement durable	47
1-1 Pour une multimodalité confortée	14	3-1 Pour une empreinte écologique du port améliorée	48
1-1-1 Renforcer le transport fluvial	14	3-1-1 Améliorer la connaissance des impacts industriels et nuisances diverses	48
1-1-2 Consolider le transport ferroviaire	14	3-1-2 Améliorer la desserte énergétique et le recours aux énergies renouvelables	48
1-1-3 Développer l'intermodalité fer-fleuve	14	3-1-3 Améliorer la performance environnementale des bâtiments et de leur enveloppe	50
1-2 Pour un port compétitif et durable	16	3-1-4 S'adapter aux effets du changement climatique en travaillant sur le confort bioclimatique des espaces extérieurs en luttant contre le phénomène d'îlots de chaleur	50
1-2-1 Mettre en place une stratégie spatiale durable	16	3-1-5 Maîtriser les consommations et limiter les émissions de GES et de CO ₂ .	50
1-2-2 Étendre le domaine portuaire	16	3-2 Pour des enjeux de développement durable déclinés au sein des projets	52
1-2-3 Soutenir les entreprises dans leur développement économique et leur acceptabilité dans un territoire urbain	16	3-2-1 Maîtriser la gestion de l'eau pluviale et le risque d'inondation	52
1-3 Pour un niveau de service amélioré	18	3-2-2 Réduire et optimiser les déchets	54
1-3-1 Développer les services aux marinières	18	3-2-3 Définir la stratégie de gestion du dragage	54
1-3-2 Développer les services aux routiers	18	3-2-4 Favoriser les milieux et les continuités écologiques au sein du port	56
1-3-3 Valoriser les services existants	18	3-3 Pour un projet laboratoire à échelle régionale : le Bec de Canard	58
1-4 Pour un meilleur accès au port	20	Conforter et pérenniser la réserve de biodiversité	58
1-4-1 Améliorer la desserte routière du port pour optimiser les temps de parcours	20	Participer à la gestion des crues sur le territoire	58
1-4-2 Aménager des maillages continus pour les modes actifs	20	Ouvrir le site au public avec une visée pédagogique	58
1-4-3 Proposer des services à la mobilité pour limiter l'usage de la voiture individuelle	20		
 		Les observatoires	61
Axe 2 : De la zone d'activités au territoire portuaire	23	4-1 Pour une meilleure connaissance du port	62
2-1 Pour un port intégré au territoire urbain	24	4-1-1 Mettre en place un observatoire de l'économie et des entreprises	62
2-1-1 Penser le port comme un quartier de la ville	24	4-1-2 Mettre en place un observatoire de la transition énergétique	62
2-1-2 Développer l'accueil du public sur le port	24	4-1-3 Mettre en place un observatoire de l'eau et du sol	63
2-1-3 Communiquer sur les projets qui visent à intégrer le port à la ville	24	4-1-4 Mettre en place un observatoire de la biodiversité	63
2-1-4 Mettre en place un observatoire de la qualité paysagère du port	24	4-1-5 Mettre en place un observatoire de l'air	63
2-2 Pour une cohérence des interventions sur le paysage portuaire	26	4-1-6 Mettre en place un observatoire du paysage	63
2-2-1 Développer et pérenniser un paysage fluvial et portuaire	26	4-2 Pour une diffusion efficace des informations issues des observatoires	64
2-2-2 Penser le paysage nocturne comme vecteur d'intégration	28	4-2-1 Mettre en place des lieux et des outils de diffusion des informations au public	64
2-2-3 Mettre à jour le CPRAPE en cohérence avec les ambitions du SADD	30		
2-3 Pour le développement de quartiers portuaires :			
4 secteurs de projet porteurs d'enjeux d'intégration	32		
2-3-1 Une nouvelle entrée par la RN 406 : désenclaver et valoriser le port	34	Conclusion	67
2-3-2 Le grand mail portuaire : valoriser la traversée principale du port	38		
2-3-3 Le quai du Rancy : Donner à voir le port	42		

Plan d'implantation des amodiataires sur le port de Bonneuil - situation au 20/12/2018



Préambule

Le Schéma d'Aménagement et de Développement Durable ou SADD est un schéma d'aménagement ayant pour objectif la planification et la mise en cohérence des interventions de Ports de Paris à venir à l'horizon des dix ou quinze prochaines années sur le port de Bonneuil-sur-Marne. Il prend en compte les exigences du développement durable ainsi que les évolutions du territoire, c'est à dire les éventuelles acquisitions foncières, l'évolution des parcelles amodiabiles et le prolongement de la RN406 actuellement prévu en 2022. Il a été approuvé par le Conseil d'Administration de HAROPA Port de Paris le 28 novembre 2018.

Il s'agit d'un document opérationnel, un guide, qui sert de référence pour les aménageurs du Port de Bonneuil et qui est établi sur la base d'un diagnostic territorial partagé réalisé en 2015/2016. Ce dernier a permis d'identifier les enjeux en matière d'aménagement, de développement durable et développement économique à l'échelle de l'axe Seine, de la région Île-de-France, du département du Val-de-Marne (94), de l'établissement public territorial Grand Paris Sud-Est Avenir (T11), de la boucle de la Marne et de la zone portuaire de Bonneuil.

Ce SADD répond aux différents enjeux énoncés par le diagnostic en établissant :

- des objectifs stratégiques,
- des propositions d'actions à mener par Ports de Paris à court et à moyen termes,
- les illustrations des propositions d'aménagement émises en tant qu'intentions correspondant à la philosophie du SADD, les modalités précises d'exécution restant bien entendu à définir au gré des différents projets.

Un suivi des actions mises en œuvre sera réalisé afin de développer le programme des grands projets de manière lisible vis-à-vis des attentes économiques, environnementales et sociales du territoire.

Ce document synthétise la réflexion menée

- d'une part, par le groupement Urbicus, architectes et paysagistes conseil Seine Amont
- d'autre part, par les participants à la démarche de concertation menée par Ports de Paris selon les deux thématiques suivantes :
« Mise à jour du Schéma d'Aménagement de Développement Durable »,
« Mieux connaître et faire connaître le Port ».

Ce Schéma d'Aménagement et de Développement Durable servira à Ports de Paris ainsi qu'aux différents acteurs du territoire (collectivités, entreprises amodiataires, chambre de commerce et d'industrie...) de ligne directrice pour le développement du port.

Un Cahier de prescriptions et de recommandations architecturales, paysagères et environnementales sera élaboré en reprenant les principes du SADD.

Ce document fixera les règles et les principes d'installation à l'intérieur des différentes parcelles du port pour les entreprises amodiataires et sur les espaces publics gérés par Ports de Paris.



Introduction à la mise à jour du SADD

Pourquoi mettre à jour le SADD ?

Rappel des évolutions advenues depuis le précédent SADD

Projet stratégique 2015-2020 HAROPA-Ports de Paris

Ports de Paris a lancé en 2010 une démarche stratégique pour inscrire l'établissement public dans une logique de développement affichant des objectifs ambitieux à la fois en termes d'investissement et de chiffre d'affaires, mais visant aussi à réaffirmer son rôle de soutien à la logistique durable.

Cette démarche positionne Ports de Paris comme un aménageur mobilisé sur le dialogue avec les territoires et la performance environnementale.

Ces dernières années, l'émergence du système portuaire HAROPA (constitué en 2012 avec les grands ports maritimes du Havre et de Rouen) et la crise multiforme qui a pu toucher ses territoires d'intervention ont conduit Ports de Paris à compléter et enrichir sa démarche stratégique de développement.

Un nouveau projet stratégique couvre la période 2015-2020 pour Ports de Paris dans un calendrier compatible avec la révision parallèle des projets de développement des ports du Havre et de Rouen tout en s'inscrivant dans les orientations communes résultant du travail prospectif HAROPA 2030 réalisé en 2013.

Source : *Projet stratégique 2015-2020 HAROPA Ports de Paris*
<http://www.haropaports.com/fr/paris/nous-connaître/projet-strategique-2015-2020>

La mise à jour du SADD du port de Bonneuil-sur-Marne s'inscrit ainsi dans le nouveau projet stratégique de Ports de Paris.

Projet d'entreprise de Ports de Paris

Ports de Paris est également doté d'un projet stratégique interne à l'établissement, déclinaison du projet stratégique partagé au sein du groupement HAROPA. Le projet d'entreprise fixe les objectifs à atteindre par l'établissement dans un contexte de renouvellement des modèles économiques et des modes de gouvernance afin de contribuer à la transition énergétique et au développement d'une logistique durable dans le cadre de sa mission de service public.

11 axes séquentent le projet d'entreprise. Ils regroupent chacun des actions, des pilotes, et des indicateurs.

- 4 axes s'adressent particulièrement au développement des activités économiques et concernent l'accompagnement des filières stratégiques pour le développement du transport fluvial, l'amélioration de l'offre de services multimodaux, la dynamisation de la politique commerciale et le renforcement de la dynamique de travail entre le port et le GIE HAROPA.

- 4 axes sont liés à l'aménagement des ports et à la Responsabilité Sociétale et Environnementale (RSE), ceux-ci concernent le pilotage de la politique d'investissement, l'optimisation et la rationalisation de l'usage des

ports, l'organisation du dialogue avec les territoires et le déploiement de la politique RSE de Ports de Paris.

- 3 axes sont liés aux ressources humaines et au pilotage et visent à faire du Port un employeur exemplaire, à consolider la gestion et à améliorer le pilotage et la gouvernance.

Perspective de la certification ISO 14001

Ports de Paris a reçu en 2013 la certification ISO 14001 pour sa politique environnementale. C'est la reconnaissance d'une organisation efficace visant l'amélioration continue de la performance environnementale :

« le système de management environnemental mis en place par Ports de Paris témoigne d'une réelle volonté d'inclure la maîtrise des atteintes et des nuisances vis-à-vis de l'environnement » (Ecocert Environnement). La certification porte actuellement sur deux processus : la création de port pour Port Seine Métropole Ouest (Yvelines) et l'exploitation pour la plateforme multimodale de Gennevilliers (Hauts-de-Seine). Pour Bonneuil-sur-Marne, la mise en place de la certification concernant l'exploitation est à l'étude, permettant de sanctionner à la fois la conformité réglementaire du site et la volonté d'intégrer le port dans son contexte socio-économique et environnemental. La certification est accordée à la suite d'un audit initial portant sur une année d'exploitation. L'audit doit ensuite être renouvelé tous les ans, nécessitant un important travail administratif.

Rappels du précédent SADD

Dans le cadre du SADD du port de Bonneuil 2007-2020, deux axes de travail avaient été identifiés et se déclinaient en un plan d'actions présentant 6 objectifs.

Axe 1 : Constituer un pôle logistique attractif et efficace

Objectif 1 : renforcer la multimodalité

Développer l'offre fluviale
Préserver le potentiel ferroviaire

Objectif 2 : accroître l'attractivité du site

Améliorer l'accès routier
Améliorer la circulation interne
Renforcer la sécurité des usagers du Port
Harmoniser et dynamiser la signalétique
Optimiser l'éclairage
Compléter les services aux entreprises

Objectif 3 : optimiser l'occupation de l'espace

Densifier et rationaliser l'occupation des parcelles
Regrouper les activités par filières

Axe 2 : Intégrer le port dans son environnement urbain et naturel

Objectif 4 : la qualité paysagère, vecteur d'intégration

Mettre en valeur le paysage portuaire
Diffuser dans le port le paysage de la Marne

Objectif 5 : prévenir et réduire les impacts environnementaux

Améliorer la gestion de l'eau
Réduire les dépenses d'énergie
Favoriser les échanges commerciaux entre les entreprises du port
Optimiser l'entretien des espaces verts
Contribuer à la biodiversité locale

Objectif 6 : renforcer les relations Ville - Port

Favoriser la découverte du site portuaire
Assurer une transition douce entre les quartiers riverains et le port

Bilan du précédent SADD

Les objectifs généraux du précédent SADD restent d'actualité, mais les plans d'actions nécessitent d'être réajustés au regard des évolutions réglementaires, des préoccupations actuelles et des projets en cours ou à venir.

Une étude de contexte des acteurs du port, réalisée en 2014, a montré que les objectifs de l'axe 2 n'étaient pas complètement atteints, ce qui motive la démarche de concertation menée par Ports de Paris depuis 2015 et la refonte du SADD.

Le nouveau SADD a donc pour objectif prioritaire une meilleure intégration du port dans son environnement urbain et naturel tout en maintenant une volonté de croissance des activités portuaires.

Afin d'atteindre ce but, le SADD propose des actions impliquant l'ensemble des acteurs du territoire et identifie les outils qui permettent la mise en œuvre de ces actions.

Une nouvelle approche pour enrichir l'élaboration du SADD

La mise à jour du SADD a été lancée de façon concomitante avec la démarche de concertation continue. Le diagnostic a été soumis à cette concertation lors d'ateliers entre 2015 et 2017. Des points d'avancement sur l'établissement du document ont été présentés régulièrement. Les objectifs seront également diffusés et les propositions d'aménagement sur les secteurs d'aménagement mis en travail en ateliers. Ce travail concerté a permis l'enrichissement tout au long de l'établissement du document.

Une approche partagée

En 2014, Ports de Paris a lancé une étude de contexte permettant une analyse des enjeux de concertation et d'information locaux du port de Bonneuil-sur-Marne.

Celle-ci a permis d'identifier deux axes de travail pour la première étape de la démarche de concertation engagée par Ports de Paris :

1/ Mieux connaître et faire connaître le Port.

L'objectif est d'améliorer les rapports avec le territoire :

- En recréant un lien avec le territoire et en partageant des informations sur le suivi des actions menées et les ambitions du port,
- En faisant preuve de plus de transparence et de communication.

→ Cet axe de travail a fait l'objet de 3 ateliers qui ont soutenu notamment l'organisation du centenaire du port de Bonneuil en 2016.

2/ Co-construire la mise à jour du Schéma d'Aménagement Durable (SADD).

L'objectif est d'améliorer l'ouverture du port sur le territoire :

- En partageant un projet commun avec le territoire,
- En trouvant une meilleure adéquation entre le développement des activités portuaires et les attentes des acteurs locaux.

→ La première étape de cette démarche a été la mise à jour du diagnostic du SADD. L'objectif des 3 ateliers réalisés était de :

- Recueillir les remarques et attentes des usagers du port et des riverains,
- Mettre à jour et compléter le diagnostic du précédent SADD,
- Identifier les enjeux liés aux thèmes clés du SADD,
- Esquisser les objectifs du nouveau SADD.

Une approche thématique

3 thèmes clés ont été identifiés lors des ateliers «Mise à jour du diagnostic du SADD» : développement économique, insertion urbaine et lien social, environnement et biodiversité.

C'est autour des trois thèmes que s'est organisé le diagnostic révisé et que se déclinent les axes de développement du présent document.

Développement économique

→ Axe 1 : Le port de Bonneuil, hub multimodal, acteur de l'économie circulaire

- Pour une multimodalité confortée
- Pour un port compétitif et durable
- Pour un niveau de services amélioré
- Pour un meilleur accès au port

Insertion urbaine et lien social

→ Axe 2 : De la zone d'activité au territoire portuaire

- Pour un port intégré au territoire
- Pour une cohérence des interventions sur le paysage portuaire
- Le développement de quartiers portuaires : 3 secteurs de projets porteurs d'enjeux d'intégration

Environnement et biodiversité

→ Axe 3 : Un port observatoire et laboratoire de la biodiversité et du développement durable

- Pour une empreinte écologique du port améliorée
- Pour des enjeux de développement durable déclinés au sein des projets
- Pour un projet laboratoire à échelle régionale : le Bec de Canard

Synthèse des conclusions du diagnostic

Rappel des enjeux identifiés lors de la révision du diagnostic

Deux enjeux principaux identifiés pour le nouveau SADD

À travers le diagnostic réalisé en 2015 / 2016 par le groupement «architectes conseil Seine Amont» et enrichi par les ateliers de concertation, deux enjeux principaux, englobant de nombreux sujets, ont été identifiés comme étant primordiaux à traiter. Ils sont ainsi le fil rouge de l'élaboration du nouveau Schéma d'Aménagement et de Développement Durable du port.

Ces enjeux sont les suivants:

1- Améliorer l'intégration urbaine du port en engageant conjointement et progressivement des grands projets d'aménagement avec les différents acteurs et partenaires du port (élus, associations, riverains, entreprises...).

Il est en effet apparu au fil du diagnostic que le port constituait une entité autonome coupée spatialement de la ville.

Pour favoriser l'acceptation du port par ses riverains et son intégration à la trame urbaine des villes alentours, il s'agira :

- de continuer la dynamique lancée par les projets issus des préconisations du SADD 2007 concernant le réaménagement des voies de circulation internes au port ou le traversant (route des Gorres, de l'île Saint-Julien ou encore du Fief Cordelier.)
- d'effectuer un travail sur l'application de grands principes paysagers aux circulations et espaces publics à restructurer en y intégrant les problématiques écologiques.

Ainsi, la création de points de vue sur les berges, l'ouverture sur la Marne ainsi que la déclinaison à travers le site d'un vocabulaire paysager propre à ce territoire fluvial sont autant de points à décliner dans ce SADD.

Cela de façon à améliorer le confort d'usage et les qualités spatiales du port et à lui permettre de s'ouvrir sur son environnement proche.

2- Améliorer l'intégration du port à son environnement social en favorisant la diffusion de l'information et en valorisant ce qu'apporte le port au territoire.

Le second constat du diagnostic est que le port apparaît comme replié sur lui-même, se développant en autarcie vis-à-vis de son environnement social. Il s'agira dans ce SADD de proposer des pistes d'actions en faveur du développement d'un dialogue continu entre les différents acteurs du site que sont Ports de Paris et ses partenaires, les entreprises, les élus, les associations et les habitants.

Cela passe par la mise en place d'une meilleure communication et le développement d'une plus grande transparence quant aux activités économiques et industrielles des entreprises et l'impact environnemental des activités en place, notamment via la démarche de concertation continue.

4 grands projets pour le développement de la ville-port

Afin de répondre aux enjeux d'insertion du port à son environnement urbain et social il est proposé dans ce nouveau SADD des actions favorisant non plus l'intégration d'un grand ensemble industriel, mais un véritable dialogue entre le port et le territoire (en proposant des services pour les habitants, des lieux de loisirs) afin que de nouveaux quartiers se créent et s'intègrent parfaitement à la ville de Bonneuil et plus largement au territoire.

Quatre grands secteurs d'aménagement ont été identifiés lors de l'élaboration du diagnostic. Ils recoupent les thèmes transversaux de l'insertion urbaine, du lien social, de l'environnement, de la biodiversité et du développement économique. Ces secteurs sont présentés dans ce SADD car ils illustrent bien les actions qui peuvent être réalisées afin que le port s'intègre mieux à son territoire.

Ces secteurs de projets sont :

- La nouvelle connexion entre le port et la RN 406
- Le grand mail portuaire le long de la RD130 et l'entrée du lot 7
- La promenade du quai du Rancy
- Le Bec de Canard

Des observatoires, pour une meilleure connaissance du port

En parallèle de différents suivis mis en place par Ports de Paris avec ses prestataires comme notamment le suivi des populations faune/flore du Bec de Canard, des pratiques d'observations sont menées indépendamment et de façon régulière sur le port par des associations locales.

Dans une démarche de valorisation de ces pratiques déjà en place et dans le but de développer une communication pédagogique et transparente, des observatoires thématiques pourront être mis en place parallèlement aux grands projets d'aménagement.

La Maison du Port, qui a fait l'objet de réflexions dans le cadre de la concertation, a été proposée comme un point de relais physique pour la diffusion des informations recueillies par ces observatoires.

Différents thèmes pour ces observatoires (suivi de l'ensemble des impacts liés à l'activité du port et de l'avancement des actions du SADD) ainsi que des modalités de recueil de l'information et d'animation, sont définis au travers du présent document.

Synthèse des enjeux identifiés dans le diagnostic par axes de développement

Développement économique

• Contexte économique

- Affirmer le port de Bonneuil comme porte d'entrée majeure du sud est parisien pour le réseau HAROPA.
- Adapter les services pour soutenir la logistique territoriale.
- Développer le foncier / prendre des parts de marché au transport routier.

• Multimodalité

- Favoriser le report modal pour améliorer l'axe de transit et les flux de marchandises nord/sud et vers le Havre.
- Développer le trafic fluvial.
- Développer le trafic ferroviaire.

• Développement des activités du port

- Favoriser les échanges inter-entreprises.
- Densifier des parcelles amodiées.
- Mutualiser des espaces.

• Équipements et services

- Identifier et rendre visibles les équipements et services pour favoriser leur utilisation (réorganisation du carrefour face au service de restauration de la Caravelle, identification des Quais à Usage Partagé...)
- Créer la Maison du Port dans le bâtiment "Verre et métal" en rapprochement avec CAP Bonneuil.
- Développer l'offre de service (création de Quais à Usage Partagé, arrêts pour mariniers, parc de stationnement poids lourds...).

• Économie circulaire : économie des ressources

- Optimiser les flux entrants et sortants.
- Valorisation des déchets (compostage - recyclage - production d'énergie - mutualisation et synergies).
- Production énergie propre (solaire - photovoltaïque).
- Réemploi de la ressource en eau (arrosage...).

Insertion urbaine du port et lien social

• Le contexte urbain

- Caractériser le port comme faisant partie intégrante de la ville et valoriser l'histoire du site pour renforcer l'identité du lieu et pour s'éloigner de l'aspect artificiel des zones d'activités. Le découpage du port en lots numérotés nuit à la perception du port en tant que quartier de la ville.
- Rechercher une cohérence d'ensemble en tenant compte des projets limitrophes du port, en impliquant l'ensemble des acteurs autour de grands projets communs et en veillant à ne pas se restreindre aux limites administratives du port pour la définition de ses projets d'aménagement.

• La mobilité urbaine

- Faciliter les modes doux et actifs pour les déplacements domicile-travail en améliorant la desserte du port depuis le réseau de transports en commun.
- Favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

• Les espaces paysagers du port

- Intégrer une vision globale du port à travers la mise en place d'une armature paysagère.
- Développer le plan de gestion à l'échelle de la zone d'activités portuaire.
- Mettre en valeur le paysage portuaire par le développement d'une palette végétale identitaire des bords de Marne, de points de vue sur les éléments remarquables du port et par la mise en avant de la présence de la Marne.

• Le paysage architectural

- Minimiser l'impact négatif de certaines constructions sur le paysage du port et sur les berges de la Marne.
- Contribuer via le futur cahier des prescriptions à une architecture responsable et valorisant le site.

• Approche nocturne

- Mise en valeur d'éléments identitaires du port.
- Préserver une trame noire.
- Accompagner les différentes typologies d'usage, hiérarchiser et mettre en sécurité les espaces du port.

• Lien social

- Améliorer la perception du port par son environnement local en le faisant mieux connaître et en impliquant l'ensemble des acteurs locaux dans son processus d'évolution.
- Favoriser l'ouverture et les liens entre la ville et le port en créant des événements pouvant marquer ce lien.

Environnement et biodiversité

• Lié au cadre réglementaire

- Maîtriser l'impact des activités du port et de son développement en réponse aux enjeux posés par les documents urbanistiques (PPRI, PLU).
- Mieux communiquer le suivi des Installations Classées opéré par les services de l'État (DRIEE).

Gestion des impacts et mesures compensatoires

- Contrôler l'effet du cumul des impacts de la zone d'activités par des approches globales (étude sur la qualité de l'air, suivi des odeurs, comptage des trafics, etc.),
- Maîtriser le risque de pollution des sols par le suivi de la qualité de l'eau de la nappe,
- Maîtriser le risque de pollution accidentelle des eaux de surface,
- Sensibiliser les entreprises sur la gestion de leurs impacts via les Instances Permanentes de Concertation (IPC) et les réunions clients semestrielles.

• Gestion des espaces verts

- Préserver, conforter et améliorer les continuités écologiques.
- Étendre la gestion différenciée à l'échelle du port.
- Développer les interactions entre la ville et la Marne

• Gestion de l'eau

- Préserver la qualité de l'eau.
- Prendre en compte le risque d'inondation lié aux crues de la Marne et lutter contre les pollutions.
- Sensibiliser à l'économie de la ressource.

• Gestion des déchets

- Optimiser la collecte en travaillant sur le positionnement des aires de tri et de stockage.
- Sensibiliser au tri des déchets.
- Continuer à assurer une traçabilité du traitement des déchets dangereux.
- Anticiper et rationaliser la production des déchets en phase chantier.

• Énergie

- Diminuer les îlots de chaleur et multiplier les îlots de fraîcheur.
- Favoriser et s'inspirer des principes de construction bioclimatiques.
- Quantifier les besoins énergétiques.
- Sensibiliser les consommateurs.

Suivi et communication des actions du SADD

→ Mettre en place des observatoires thématiques

- Observatoire de l'économie et des entreprises
- Observatoire de la biodiversité
- Observatoire de l'air
- Observatoire de l'eau
- Observatoire du paysage
- ...

Axe 1 : Le port de Bonneuil, hub multimodal, acteur de l'économie circulaire

Axe 1 : Le port de Bonneuil, hub multimodal, acteur de l'économie circulaire

1-1 Pour une multimodalité confortée

Objectifs stratégiques

La proximité du port de Bonneuil avec le tissu logistique, industriel et de distribution du sud-est parisien en fait un hub trimodal incontournable dans ce secteur francilien.

Par ailleurs, le port de Bonneuil représente une opportunité pour le développement des hinterlands des ports du Havre et de Rouen. Dans la continuité de l'axe Seine, il est intégré aux 2 corridors multimodaux des réseaux trans-européens de transport (RTE-T) : le corridor Atlantique et le corridor Mer du Nord-Méditerranée grâce à sa connexion au réseau ferroviaire national. A long terme, avec l'augmentation du prix des énergies fossiles, le coût de la nécessaire rupture de charge liée au transbordement de la voie d'eau sur le fer pourra devenir marginal comparé à un transport tout route. Il est donc impératif d'anticiper cette évolution en créant les conditions idéales pour le report modal.

Cette dynamique pour le port de Bonneuil s'opérera dans la continuité des objectifs stratégiques définis pour Haropa : le soutien au transport fluvial, la redynamisation du transport fluvial de conteneurs, le confortement de l'offre ferroviaire et la participation au financement de la desserte routière des ports (prise en charge de la RN 406 qui dessert le port de Bonneuil par le Territoire, le Port et le département du Val de Marne de près de 30 M€ sur un coût total de 83 M€, valeur 2014).

Si l'activité ferroviaire a connu une forte croissance entre 2007 et 2013, passant de moins de 150 000 tonnes à près d'un million, la tendance s'est retournée ces dernières années. Tandis que le trafic fluvial, qui n'avait cessé de s'éroder jusqu'en 2014, affiche une timide reprise. Les modes alternatifs à la route doivent donc faire l'objet d'actions de renforcement et de consolidation pour pouvoir participer pleinement aux politiques en faveur du développement durable et conforter le port dans son rôle de hub trimodal.

L'optimisation de l'occupation du foncier portuaire, et particulièrement bord à voie d'eau, est un enjeu majeur pour le territoire. La mise à disposition de ces espaces doit se faire en priorité vers les entreprises en mesure d'utiliser les transports multimodaux et qui représentent autant d'opportunités de transfert modal route <-> fleuve/fer, avec les bénéfices directs et indirects que cela représente aux différentes échelles géographiques (locale et nationale), notamment en termes de hausse des trafics fluviaux/ferroviaires, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de désaturation des réseaux routiers franciliens.

La totalité des parcelles ayant un accès direct à la voie d'eau sur la darse centrale ou sur la darse sud a recours à la voie d'eau. Les Quais à Usage Partagé et terminaux ferrés ou fluviaux doivent permettre d'intéresser un plus grand nombre de parcelles aux modes de transport massifiés.

Le développement des trafics fluviaux doit passer par une intensification des activités et une spécialisation du foncier. Cet objectif pourra être poursuivi dans le cadre d'une dynamique de fond, menée au fur et à mesure des renouvellements de conventions et des implantations de nouveaux occupants et par une concertation et une incitation permanente avec les occupants actuels.

Actions et préconisations possibles à moyen et court terme

1-1-1 Renforcer le transport fluvial

QUP

- Mettre en place de nouveaux QUP pour compléter l'offre existante (QUP 4 au sud-est de la darse centrale, QUP 5 sur les ex-terrains STAC) et améliorer leur visibilité en renforçant la signalisation.



- Inciter les entreprises à utiliser le transport fluvial ou le transport ferroviaire en aménageant des accès directs à la voie d'eau ou en développant des services de type conteneurs ou logistique urbaine associés à des engagements contractuels via les conventions d'amodiation.

1-1-2 Consolider le transport ferroviaire



- Maintenir la possibilité de la création d'un second embranchement sur le réseau ferré national pour permettre l'entrée et la sortie de trains en simultané.
L'étude technique est à lancer dès que le trafic de 1 million de tonnes/an est atteint. La RN406 prolongée qui passera en pont route au-dessus de cet embranchement permettra la réalisation à terme de cette infrastructure.

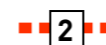


- Maintenir la possibilité à moyen ou long terme de remise en service de voies ferrées existantes non utilisées actuellement



- Améliorer la traversée des trains aux passages à niveau, notamment au carrefour RD130 en envisageant la création d'un pont routier ou autre choix technique à étudier.

1-1-3 Développer l'intermodalité fer-fleuve

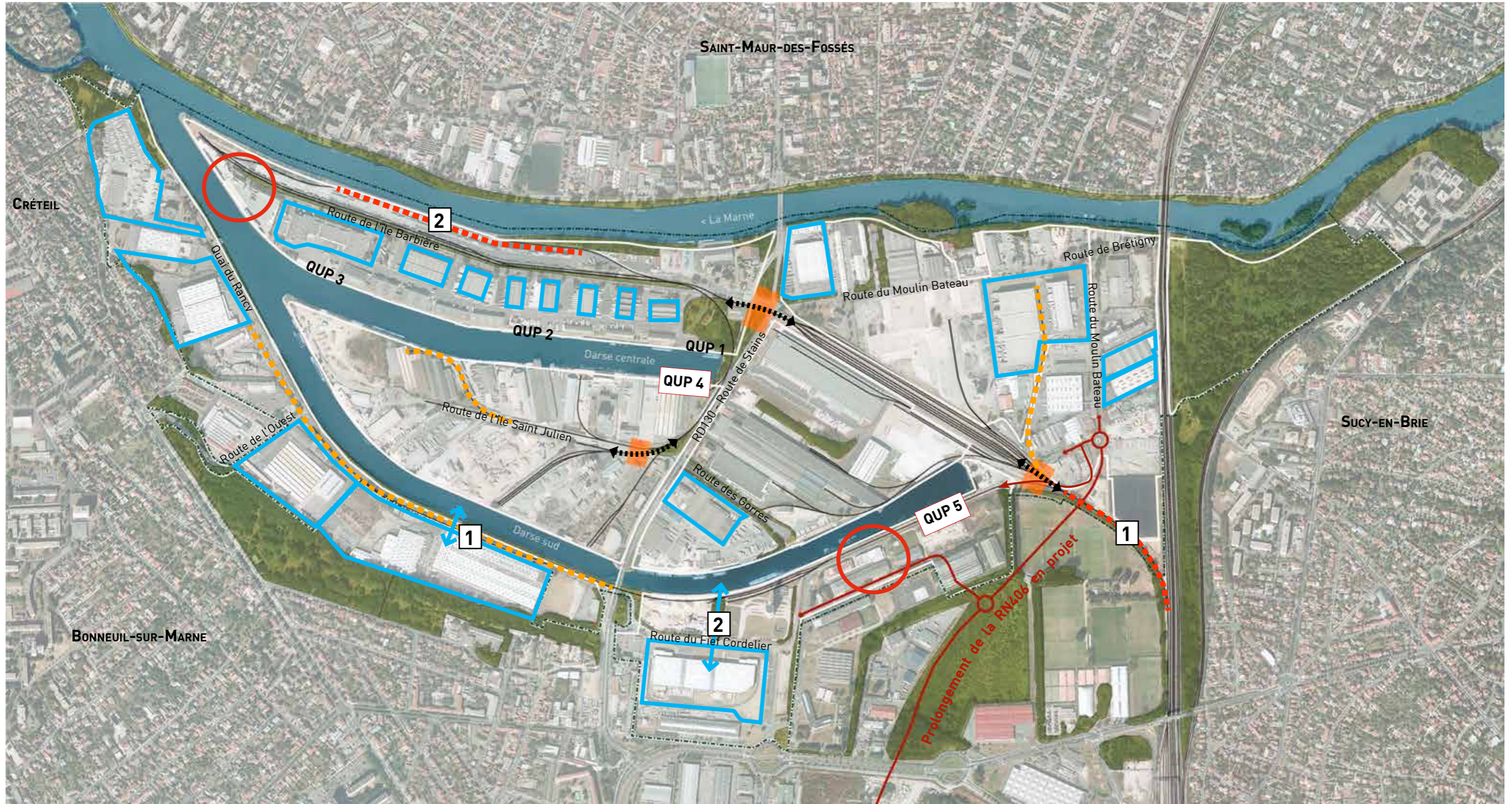


- Équiper d'une 3^{ème} voie le terminal ferré/fluvial.



- Maintenir sur le port la capacité de l'offre du terminal conteneur pour la desserte urbaine ou internationale et encourager le fonctionnement trimodal :
 - Encourager l'utilisation de la connexion entre le terminal conteneur ferré et le terminal conteneur fluvial du lot 7 (déplacement des bureaux, pose d'un portique).
 - Maintenir la possibilité d'une extension du terminal conteneur sur les ex-terrains STAC - lot 8, après départ de la SGP et des premiers amodiataires.

Pour une multimodalité confortée



- QUP Quai à usage partagé à créer
- Entreprises à inciter à l'usage de la voie d'eau
- 1 Portique à préserver pour l'usage de la voie d'eau
- 2 Fenêtre fluviale logistique à préserver
- 1 Doublement de l'embranchement ferroviaire
- Maintien de la possibilité de remise en service de la voie ferrée
- Traversée des trains à améliorer
- Fonctionnement trimodal à promouvoir
- 2 3e voie terminal ferré/fluvial
- Limite du domaine portuaire - foncier PdP

Axe 1 : Le port de Bonneuil, hub multimodal, acteur de l'économie circulaire

1-2 Pour un port compétitif et durable

Objectifs stratégiques

Un port moderne et pérenne doit être conçu et aménagé pour être porteur de développement économique pour son territoire, être acceptable pour les citoyens et être un modèle pour l'environnement.

Le port de Bonneuil fait partie d'un territoire logistique dense « Seine Amont - Nord Essonne » au service du sud et de l'est de l'Île-de-France. Les potentiels de développement de zones d'activités y sont peu nombreux et très convoités. La perspective d'ouverture du nouveau canal Seine-nord Europe devrait encore accroître les besoins et la demande. Les potentiels d'extension doivent donc faire l'objet de préservation et de mise en valeur.

Par ailleurs, l'optimisation des espaces existants est primordiale pour que le port se positionne comme un acteur créateur de valeur économique, en favorisant l'implantation et le développement de nouvelles entreprises et en étant facteur d'attractivité et de compétitivité pour les territoires par l'image donnée dans le monde économique (connexion aux réseaux européens, mutualisation des services et économie circulaire, solutions de transport diversifiées, etc.).

Le développement économique induit est créateur d'emplois directs et indirects, souvent non délocalisables, dans des filières aux technologies ou aux logistiques parfois innovantes (économie circulaire, distribution urbaine, etc.).

Actions et préconisations possibles à moyen et court terme

1-2-1 Mettre en place une stratégie spatiale durable

- Poursuivre le regroupement sur le port par filières d'activités, pour :
 - favoriser les échanges ou mises en commun de services entre amodiataires d'un même secteur d'activité ou dont les activités sont complémentaires et favoriser ainsi des économies d'espace et la mise en place d'une économie circulaire;
 - éloigner des zones habitées les activités à fortes nuisances, notamment en rassemblant les activités BTP et éco-industries les plus lourdes au centre du port ou le long de la voie ferrée du RER A et non en voisinage avec les environs urbanisés.
- Densifier et rationaliser l'occupation des parcelles en :
 - aidant les amodiataires à rationaliser et densifier l'occupation de leur parcelle à l'occasion d'une réhabilitation ou d'une extension de leurs installations (intervention de l'architecte conseil), la majorité d'entre eux n'utilisant qu'une partie des droits à construire établis par le Plan Local d'Urbanisme ;
 - améliorant le découpage parcellaire de certains secteurs : remembrement de parcelles libérées de leur usage ferroviaire de desserte en wagon isolé (lot 5).
- Mettre en place un observatoire de l'écologie industrielle, animé par Cap Bonneuil, les membres de l'IPC et Ports de Paris.

1-2-2 Étendre le domaine portuaire

1

- Prospecter et étudier le potentiel d'extension du port aux abords de la nouvelle entrée par la RN 406. Dans leur partie nord, ces parcelles sont actuellement en zone N et Ne (parcs ayant vocation à recevoir des constructions ou aménagements d'intérêt général liés à un usage sportif ou culturel) au PLU de Sucy-en-Brie. Une modification du PLU serait alors à envisager en concertation avec les acteurs locaux. Le projet d'extension intégrera des aménagements permettant de préserver les fonctionnalités écologiques du site et de reconstituer l'offre actuelle d'équipement sportifs.

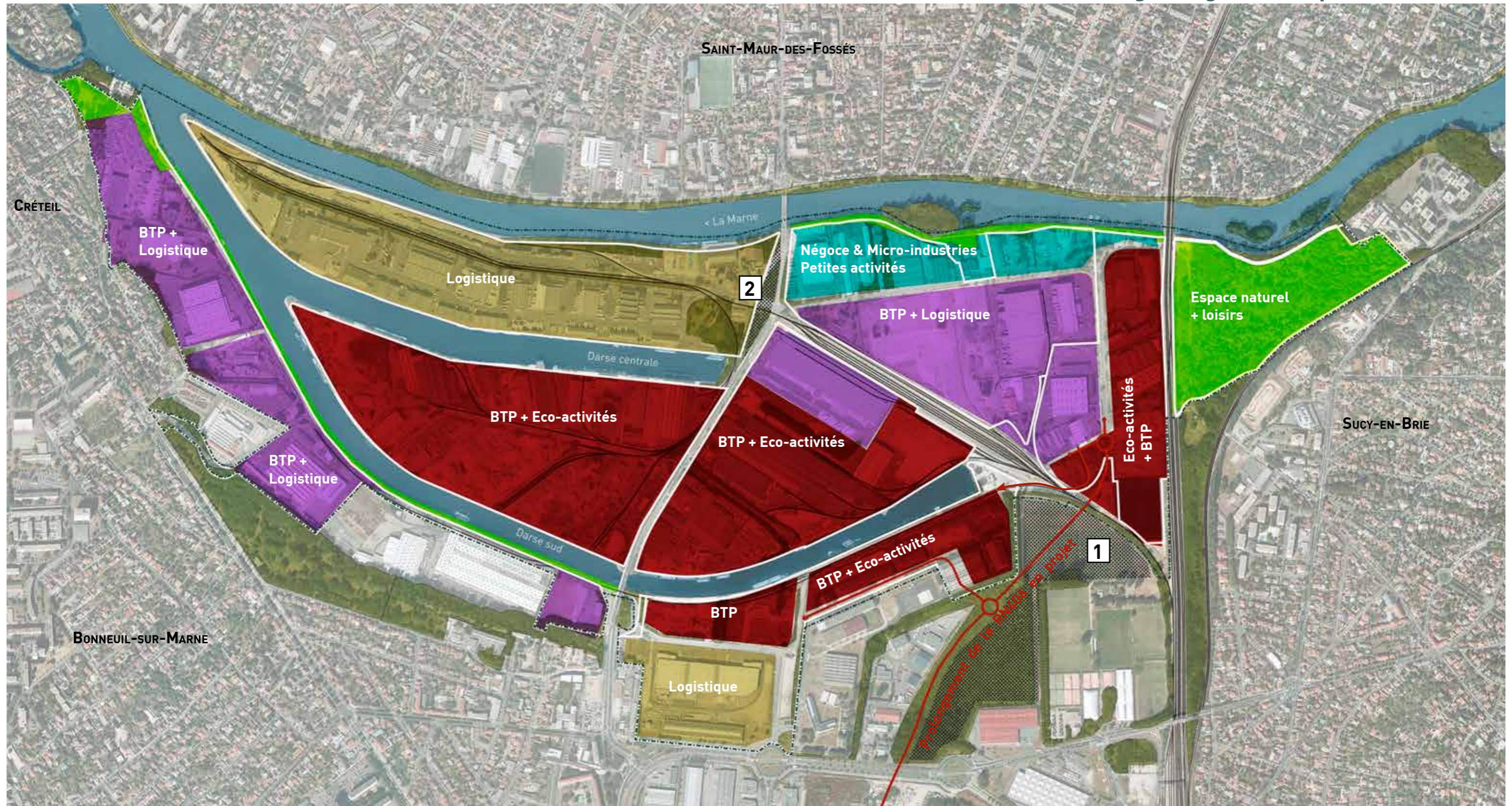
2



- Étudier le potentiel d'extension du domaine portuaire au niveau de l'entrée du lot 7 dans le cadre de la réorganisation du carrefour route de Stains / route du Moulin Bateau en concertation avec le CD94 et GPSEA.

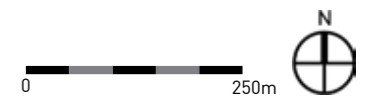
1-2-3 Soutenir les entreprises dans leur développement économique et leur acceptabilité dans un territoire urbain

- Poursuivre l'organisation des bourses de stages et des journées de job dating en collaboration avec Cap Bonneuil, la ville et les diverses structures locales chargées de la recherche d'emploi et de la formation.
- Promouvoir avec Cap Bonneuil, la Cité des Métiers et Pôle Emploi la formation des métiers liés à l'activité du port et organiser avec le Comité Départemental du Tourisme 94 des visites grand public d'entreprises présentes sur le port.
- Faciliter les actions de formations groupées via Cap Bonneuil.
- Définir un observatoire économique avec la Chambre de Commerce et Industrie (CCI 94), Cap Bonneuil, GPSEA et Ports de Paris.

Stratégie d'organisation spatiale des activités



-  Potentiel d'extension du domaine portuaire à étudier
-  Limite du domaine portuaire - foncier PdP



Axe 1 : Le port de Bonneuil, hub multimodal, acteur de l'économie circulaire

1-3 Pour un niveau de service amélioré

Objectifs stratégiques

Le port offre à ses clients amodiataires un certain nombre de services à travers les infrastructures et les équipements mis à disposition, en adéquation avec leurs besoins spécifiques (aires d'accueil marinières, service de restauration La Caravelle, station service GNC...).

D'autres types d'utilisateurs, visiteurs réguliers ou ponctuels, tels que les marinières et les routiers, ont également besoin de services spécifiques. En effet, la circulation des véhicules lourds et leur stationnement sont souvent vécus comme des nuisances, a fortiori quand rien n'est prévu pour, et qu'ils stationnent sur des espaces non adaptés. Laisser aux amodiataires la responsabilité d'organiser l'accès des transporteurs à l'intérieur de leur parcelle présente des limites, en particulier quand le routier arrive en dehors des heures d'ouverture de la société. Il doit pouvoir trouver des services lui permettant de mettre à profit ces temps d'attente pour utiliser des prestations diverses pour lui-même ou pour son véhicule et stationner en toute sécurité pour lui et pour les autres usagers.

C'est également valable pour les marinières qui viennent charger ou décharger. Les équipements actuels sont insuffisants et il manque des postes d'attente, le quai où ils se rendent n'étant pas toujours immédiatement disponible.

Le port constitue aussi un refuge en cas de crue pour les bateaux qui doivent pouvoir y trouver des amarrages efficaces jusqu'aux plus hautes eaux connues.




Un règlement d'exploitation du port doit permettre de cadrer les procédures tant pour les amodiataires que pour les visiteurs occasionnels à travers des prescriptions facilement applicables et adaptées à chacun.

La signalétique actuelle pour l'orientation vers les clients, par couleur et numéro de lot, est pour les routiers tant français qu'étrangers plutôt bien conçue. Elle doit être complétée par les informations concernant les équipements de services. Elle doit également faire l'objet d'une diffusion et de communication ciblée engageant les transporteurs à respecter les aires (dépôt des déchets, utilisation des sanitaires, nettoyage des véhicules, ...) de façon à libérer le reste du port des stationnements sauvages et autres nuisances.



Une station services pour les véhicules fonctionnant au gaz comprimé a été installée en 2016. Celle-ci sera étendue et complétée par une offre au gaz liquéfié.

Actions et préconisations possibles à moyen et court terme



1-3-1 Développer les services aux marinières

-  • Améliorer l'aménagement des aires d'accueil et de repos à destination des marinières : ces zones doivent être équipées de bornes de distribution d'eau et d'électricité, d'une cuve destinée aux huiles usagées et d'aires de tri et de stockage des déchets, en particulier des bacs étanches pour la collecte des batteries et autres déchets dangereux.
-  • Aménager un arrêt minute marinières (construction d'une estacade).
-  • Créer des zones de refuge pour marinières en cas de crue centennale.

1-3-2 Développer les services aux routiers

-  • Aménager sur la parcelle 12b du lot 5 du stationnement poids lourds proposant des services adaptés : sanitaires, aire de pique-nique, point de collecte des déchets. La localisation retenue est à proximité de services existants : une aire de lavage poids-lourds (Amodiataire Champ Torcy Lavage, parcelle 6b lot 4) et le service de restauration de la Caravelle. Elle permet en outre de limiter ses impacts sur le voisinage et de le rendre directement accessible depuis la future RN 406.
-  • Aménager un arrêt minute / information PL au niveau du nouvel accès par la RN 406.

1-3-3 Valoriser les services existants

-  • Améliorer la visibilité et l'attractivité du restaurant La Caravelle, service de restauration existant, en réaménageant le carrefour Route du Moulin Bateau / Route de Brétigny. Avec la création de la nouvelle entrée par la RN406, ce service se situera dans le prolongement d'un nouvel axe stratégique.
-  • Faciliter l'installation d'un service de conciergerie ou autres services dans la Maison du Port.

Pour un niveau de service amélioré



- Aire de repos des marinières à aménager et/ou à équiper d'une aire de stockage des déchets
- Arrêt minute marinières à aménager
- Refuge en cas de crue centennale pour marinières à créer

- Stationnement PL - emplacement en projet
- Arrêt Minute/information PL à créer pour compléter l'offre existante
- Offre existante
- La Caravelle / service de restauration existant

- Aire de lavage PL existante
- Station service GNC (existante) puis GNL
- Maison du port : conciergerie et autres services
- Limite du domaine portuaire - foncier PdP



Axe 1 : Le port de Bonneuil, hub multimodal, acteur de l'économie circulaire

1-4 Pour un meilleur accès au port

Objectifs stratégiques

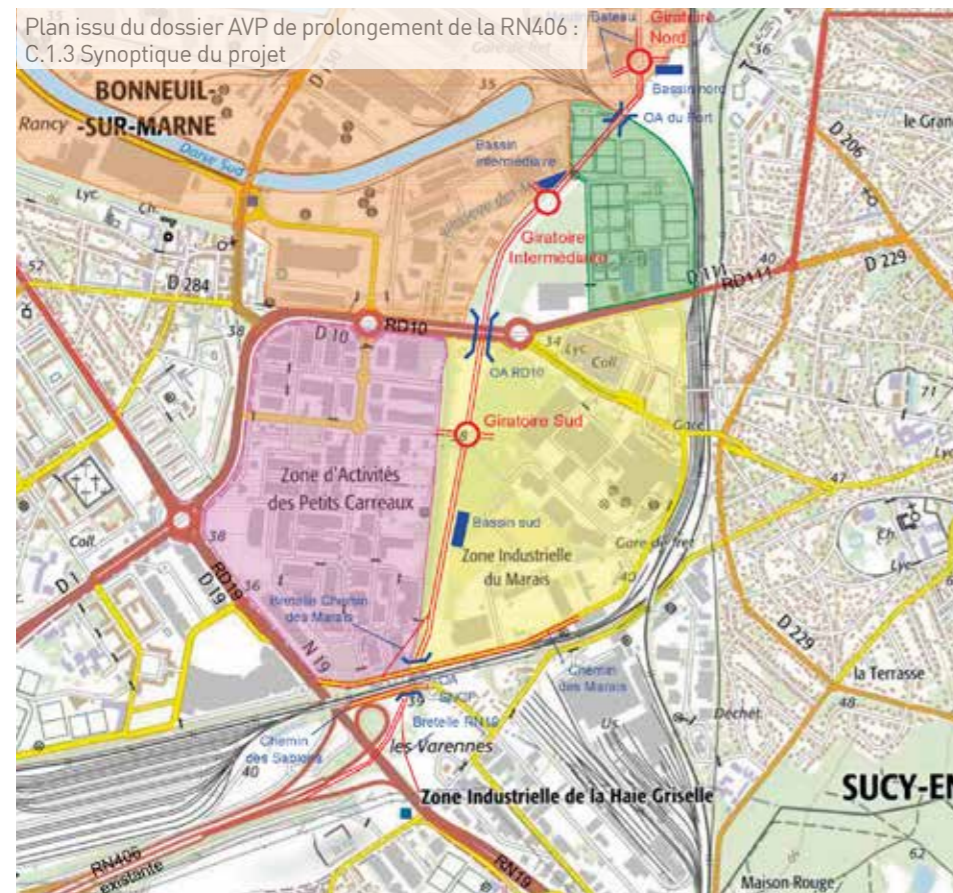
Quotidiennement, le port de Bonneuil est traversé par des flux routiers importants entraînant congestion, pollutions et nuisances sonores. Si certains flux sont directement liés aux activités, d'autres résultent de la présence de la route de Stains, car elle est l'un des rares points de franchissement Nord/Sud de la Marne.

Le développement de l'utilisation des modes alternatifs à la voiture individuelle est un enjeu majeur pour résorber les problématiques de congestion automobile engendrées par ce trafic.

Cela est d'autant plus stratégique que le port a des atouts importants pour le développement des modes doux et plus précisément de la marche et du vélo :

- Une topographie non contraignante,
- Une proximité des transports en commun lourds (RER A, métro 8),
- Des largeurs de voiries suffisantes pour proposer des aménagements confortables et qualitatifs.

Pour favoriser un report modal pour les usages du quotidien (flux domicile-travail, pause méridienne), le port doit se doter d'un maillage continu pour les modes actifs et proposer des services à la mobilité en complément des aménagements. En effet, ces derniers incitent à l'usage des modes alternatifs



Actions et préconisations possibles à moyen et court terme

1-4-1 Améliorer la desserte routière du port pour optimiser les temps de parcours

- 1** • Poursuivre la collaboration avec la DRIEA IF - DiRIF pour le projet de desserte du port par la RN 406 qui permettra de réduire les temps de parcours aux abords du port et de désengorger le trafic sur la RD130. Ports de Paris prendra en charge la gestion de la route depuis le giratoire Sud permettant la connexion avec la ZAC des Petits Carreaux jusqu'au port (giratoire Nord).
- 2** • Aménager une voie de raccordement entre la RN 406 et la route du Fief Cordelier.
- A** • Intégrer aux aménagements les préconisations de l'*Audit circulation et sécurité pour les différents modes de déplacements (Desserte par la RN406) - Covadis, octobre 2014* :
- Carrefour Rue du Moulin Bateau / Route de Stains RD130 : réaménagement capacitaire et sécuritaire pour une nouvelle répartition des trafics (renforcement du tourne à gauche Rue du Moulin Bateau > RD 130, passage à niveau ferré, itinéraire cyclable) sous le pilotage du Conseil Départemental du Val-de-Marne (CD94) et en relation avec les villes de Bonneuil-sur-Marne et Saint-Maur-des-Fossés et le territoire GPSEA.
- B** - Carrefour Route de Stains RD130 / Fief Cordelier : sécurisation importante du carrefour et reprise fonctionnelle (priorités, débouchés) pour adaptation aux nouvelles répartitions de trafic pour la desserte du Port de Bonneuil.
- C** - Carrefour Route du Moulin Bateau / Route de Brétigny : amélioration de la sécurité de l'itinéraire cyclable.
- Hiérarchiser les voies en zone 30 (vélos sur chaussée) et zone 50 (avec pistes cyclables).

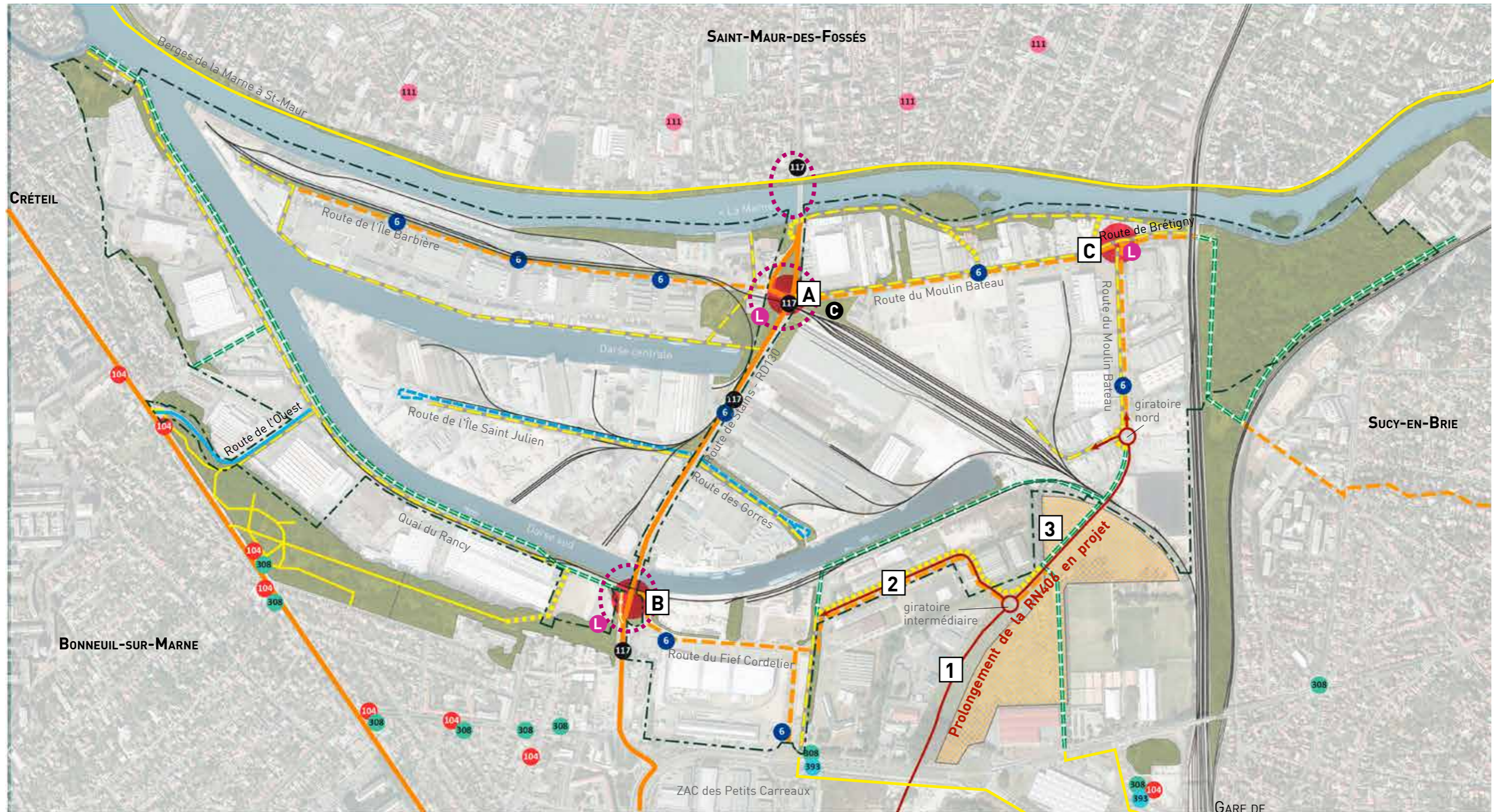
1-4-2 Aménager des maillages continus pour les modes actifs

- Créer des aménagements cyclables confortables notamment en mettant à profit la suppression du stationnement le long des espaces publics du port, source de problèmes de gestion (véhicules ventouses).
- Adapter le type d'aménagement au profil de la voie, au trafic et à l'usage attendu (loisir et/ou utilitaire)
- Assurer la connexion des aménagements avec les liaisons existantes ou à créer hors périmètre du port,
- Créer des aménagements intégrant les normes minimales suivantes : piste cyclable bidirectionnelle (3m de largeur recommandés), piste cyclable unidirectionnelle (1,5m), voie verte (3m)
- Améliorer le confort des cheminements des piétons en assurant une largeur de trottoir suffisante (minimum 1,4m), une distance sécurisante par rapport à la circulation des véhicules et en respectant les normes d'accessibilité PMR.
- Planter un jalonnement spécifique pour les itinéraires des modes actifs en indiquant des temps de parcours vers les polarités structurantes du territoire (transports en commun lourds (RER, métro), centre-ville, etc.)
- Sécuriser les intersections structurantes le long de la route de Stains, peu adaptées aux modes actifs identifiées comme problématiques par le SADD 2005 mais non résorbées actuellement : carrefours avec la route du Moulin Bateau, Quai du Rancy et route du Fief Cordelier, Pont de Bonneuil.
- 3** • Aménager un bouclage de la liaison douce entre la voie de raccordement RN406 / route du Fief Cordelier et la route du Moulin Bateau, dans le secteur de la RN406.

1-4-3 Proposer des services à la mobilité pour limiter l'usage de la voiture individuelle

- Dans le cadre du réaménagement des voies, préserver la possibilité de mettre en place une offre de vélos en libre-service et autos en libre service.
- Conserver une logique de stationnement vélos géré par les amodiataires à la parcelle et par le port dans les espaces publics (Maison du port, abords des bureaux).
- Améliorer la lisibilité de l'offre en transports en commun en diffusant des informations via les panneaux d'information numériques (voir 4-2-1).
- Étudier la possibilité d'intégrer une plateforme de covoiturage au niveau de la Maison du Port.

Pour un meilleur accès au port



- Cheminement piéton hors port
- Piste cyclable existante
- Cheminement piéton à améliorer
- Piste cyclable bidirectionnelle à créer
- Cheminement piéton à créer
- Voie verte à créer
- Zone 30 existante
- Zone 30 à créer
- Intersections structurantes le long de la route de Stains à sécuriser

- Dysfonctionnements identifiés dans l'audit circulation (2014) à résorber
- L Réserver la possibilité d'implanter une offre de vélos ou autos en libre service
- C Plateforme de co-voiturage à étudier

Transports publics :
Arrêts de bus



 Limite du domaine portuaire - foncier PdP

Axe 2 : De la zone d'activités au territoire portuaire

Axe 2 : De la zone d'activités au territoire portuaire

2-1 Pour un port intégré au territoire urbain

Objectifs stratégiques

Un des enjeux majeurs d'intégration du territoire portuaire à la vie urbaine est la caractérisation de ce dernier en tant qu'élément constitutif de la ville de Bonneuil et de l'Établissement Public Territorial Grand Paris Sud Est Avenir (EPT GPSEA)

En effet, à travers le diagnostic et lors des ateliers de concertation, le port de Bonneuil est apparu comme une entité autonome dont le fonctionnement semble indépendant de la vie urbaine environnante.

L'objectif est donc de changer la perception de cette zone portuaire peu connue et peu pratiquée et qui n'est pas perçue comme faisant partie intégrante du tissu urbain de Bonneuil et des communes immédiatement riveraines que sont Saint-Maur-des-Fossés, Sucy-en-Brie et Créteil. Il est important de cultiver l'idée d'une ville-port en communiquant plus sur l'intégration du port dans son environnement social.

Il s'agit d'affirmer l'intérêt urbain du port auprès des riverains en proposant des pistes de réflexions et d'actions autour de :

- L'amélioration de la perception du port dans son environnement local, grâce à, notamment, la création de la Maison du Port qui pourrait devenir un point de relais de l'information.
- Le développement de partenariat avec des associations qui proposeraient des animations pour découvrir le port d'hier, d'aujourd'hui et de demain.
- L'exploitation de la toponymie du site pour caractériser le port comme faisant partie intégrante de Bonneuil. Les cartographies anciennes montrent que les routes du port reprennent la toponymie historique du site.
- La pérennisation de l'organisation d'événements publics au sein du territoire portuaire tels que le Centenaire du Port ou une fête du port qui reste à définir et pourrait reprendre l'esprit de l'ancien festival de l'Oh.
- La communication du rôle du port en tant que pourvoyeur d'emplois.

Actions et préconisations possibles à moyen et court terme

2-1-1 Penser le port comme un quartier de la ville

- S'affranchir du découpage du port en lots numérotés qui participe à caractériser le site en tant que zone d'activités. Renommer ces différents lots en quartiers en s'appuyant sur la toponymie historique afin de marquer l'appartenance du site au territoire et lui donner un caractère plus urbain - Intégrer ce vocabulaire aux outils de communication (plans, signalétique).
- Ajouter au panneau d'entrée de ville une mention de type "ville fluviale" ou "ville portuaire" sous réserve d'accord de la ville en arrivant du nord par le pont de Bonneuil.

2-1-2 Développer l'accueil du public sur le port

- A** • Améliorer la visibilité de la Maison du Port depuis les voies de desserte du port en repensant les aménagements paysagers aux abords du bâtiment "Verre et Métal", au carrefour entre la route de Stains (RD130) et la route du Moulin Bateau et en créant un signal architectural.
- B** • Réaménager l'escale à passagers pour l'ouvrir aux promeneurs.
- C** • Reconstruire et améliorer le fonctionnement (accès, stationnement) de la rampe de mise à l'eau dans le cadre de l'opération Berges Amont et aménagement des abords de la Caravelle pour favoriser le développement d'usages de loisirs.
- D** • Améliorer la visibilité de l'accès au Bec de Canard depuis la route du Moulin Bateau dans le cadre du réaménagement du carrefour Route du Moulin Bateau / Route de Brétigny
- E** • Aménager des jardins potagers (si la qualité des sols le permet) en réponse à la demande de la ville de Bonneuil, avec un accès véhicules contrôlé, un accès à l'eau pour l'arrosage et éventuellement un espace collectif. Le terrain pourrait être mis en amodiation par Ports de Paris à la ville de Bonneuil qui déléguerait la mise en place, l'animation et l'entretien à une association.
- Proposer dans le cadre des grands projets d'aménagement du port des lieux de convivialité à destination du public (espaces pique-nique, bancs, zones de pêche, jardins familiaux..) en tenant compte de la difficulté de gestion de ces espaces : Bec de Canard, Quai du Rancy, Nouvelle entrée RN406, Maison du Port.
- • Aménager des belvédères sur les plans d'eau / pontons de pêche : Quai du Rancy, fond de la darse centrale, darse sud (partie est en réserve de pêche), Bec de Canard
- ■ ■ • Aménager des promenades ouvertes au public sur le port (projet du Quai du Rancy, projet de cheminement écologique au Bec de Canard) et améliorer la visibilité et les connexions avec celles qui existent (projet en cours des Berges Amont, promenade de la darse centrale sur le lot 7).
- Intégrer un parcours ludique qui conte l'histoire du site. Ce parcours pourra être superposé avec le projet de sentier métropolitain du Grand Paris ou un autre dispositif de randonnée et s'étendre au-delà des limites du port pour proposer des points de vue depuis les berges opposées.
- Célébrer «La fête du port», à organiser en association avec le Comité d'Animation de la Maison du Port.

2-1-3 Communiquer sur les projets qui visent à intégrer le port à la ville

- Diffuser des informations recueillies dans le cadre des observatoires ou des informations sur le passage des trains à proximité du passage à niveau de la RD130 via les panneaux d'information numériques aux entrées du port (5 unités).
- Faire de la Maison du Port le point de relais pour la diffusion des informations recueillies par les observatoires, y accueillir les IPC, créer des ateliers ouverts proposant des sorties sensibilisant le grand public à leur environnement.
- Réaliser des campagnes d'affichage et de communication des événements organisés sur le port (Centenaire du port, Api'days...).
- Communiquer sur les équipements à disposition du public (escale à passagers, rampe de mise à l'eau...) pour favoriser le développement d'activités nautiques.

2-1-4 Mettre en place un observatoire de la qualité paysagère du port

- Regrouper dans un même ouvrage les photographies qui ont déjà été réalisées sur le port.
- Publier avec le CAUE 94 (conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement) un Atlas des paysages qui rendra compte de l'évolution du paysage du port.
- Mener des campagnes photographiques régulières pour garder la mémoire de l'évolution du site.
- Organiser régulièrement, dans la Maison du Port, une exposition photographique avec des associations locales.

Pour un port intégré au territoire



Sur les tracés du passés (d'après les cartes de l'État Major, géoportail)

- ⋯ Anciens mails disparus
- Ferme du Moulin Bateau
Présente sur la carte de l'État Major, 1818-1824

- A** Bâtiment "Verre et métal" aménagé pour l'accueil d'une "Maison du Port" et relocalisation de l'association des entreprises du port "Cap Bonneuil"
- B** Escalé à passagers
- C** Emplacement pressenti pour la création d'une rampe de mise à l'eau
- D** Accès principal au Bec de Canard
- E** Emplacement pressenti pour la création de jardins familiaux

- Bélvédères pressentis
- Promenades ouvertes au public à aménager ou améliorer
- Limite du domaine portuaire - foncier PdP



Axe 2 : De la zone d'activité au territoire portuaire

2-2 Pour une cohérence des interventions sur le paysage portuaire

Objectifs stratégiques

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Marne Confluence a entrepris l'élaboration d'un Plan Paysage à l'échelle de son territoire. Le port de Bonneuil est identifié comme territoire à enjeu. Ports de Paris participe aux réflexions du Plan Paysage à l'échelle du SAGE Marne Confluence. Le SADD permet de répondre à l'enjeu d'amélioration de la qualité et de la cohérence paysagère du port au sein du territoire.

Un des objectifs est de donner à voir une cohérence globale aux différents aménagements en cours ou à venir et cela à l'échelle du territoire portuaire.

Cela peut se faire en assurant les continuités à travers la mise en place d'une armature paysagère à l'échelle de la zone portuaire et ses environs proches. Cette armature comprendra : le mail central, le Quai du Rancy, les darses et les berges le long de la Marne.

De plus, le caractère portuaire du site et la proximité de la Marne ne se ressentent pas suffisamment. L'objectif est donc d'orienter le port vers un paysage plus fluvial. L'ensemble des aménagements à venir doivent tendre vers une imbrication du paysage fluvial dans le port.

Aussi, la définition des grands principes d'aménagement permettra de répondre aux deux objectifs suivants :

- Apporter à terme une qualité d'aménagement homogène sur l'ensemble du port.
- Proposer des outils et des moyens d'action pour donner à voir un port dans la ville et non pas une zone d'activités quelconque.

Actions et préconisations possibles à moyen et court terme

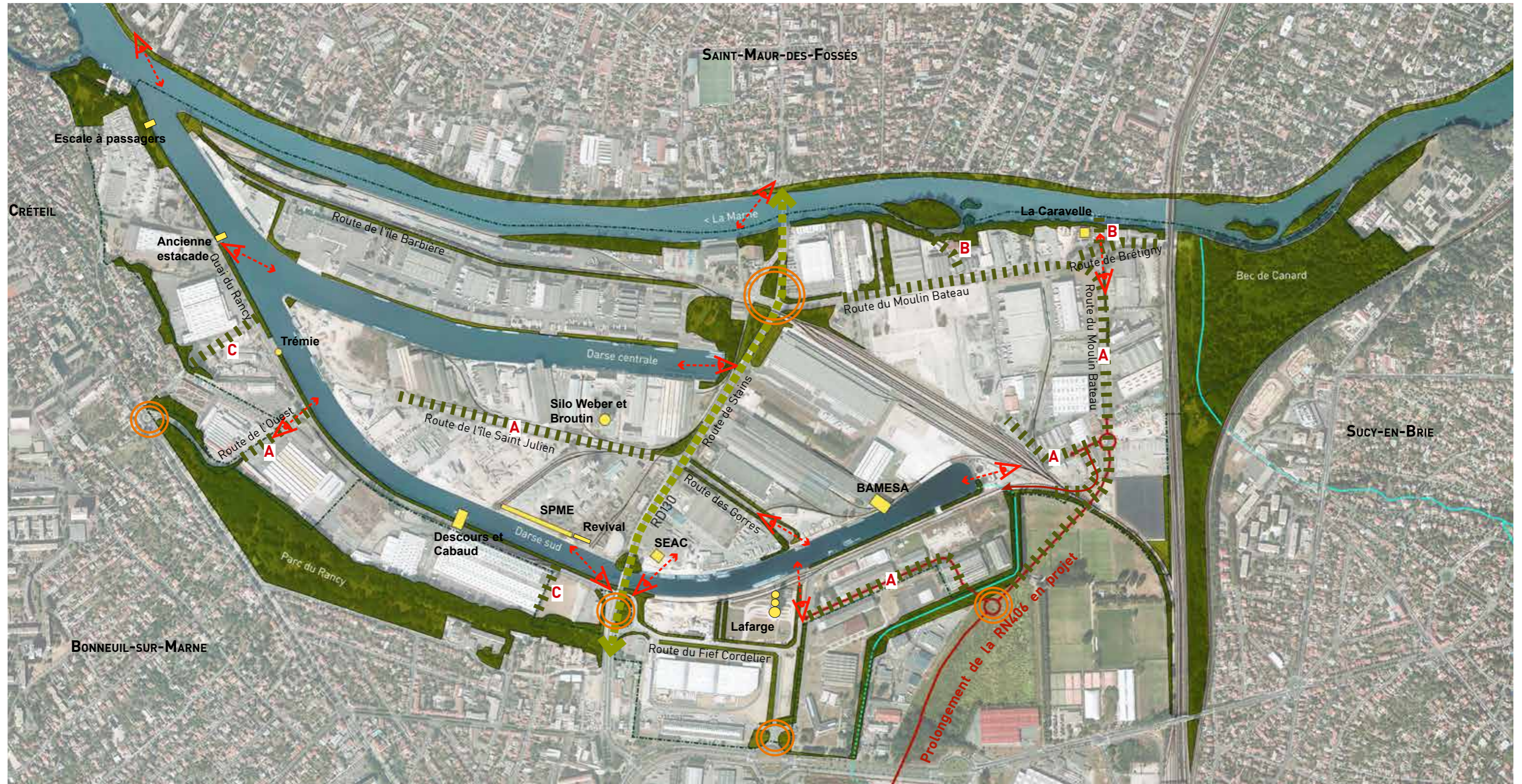
2-2-1 Développer et pérenniser un paysage fluvial et portuaire








- Lancer un diagnostic phytosanitaire du patrimoine végétal du port pour identifier le patrimoine remarquable et pour mettre en place des stratégies de gestion, d'éradication de parasites et de renouvellement pour des essences mieux adaptées. Espaces publics du port : voies de desserte / abords des bureaux / berges de la Marne / Bec de Canard / Maison du Port.
- Établir un cahier de gestion du patrimoine végétal, basé sur le diagnostic phytosanitaire et annexé au CPRAPE en intégrant :
 - Un plan de l'armature paysagère du port précisé, s'appuyant sur le présent SADD ;
 - Un plan de situation du patrimoine remarquable ;
 - Un plan stratégique de renouvellement du patrimoine végétal (programme de plantation pluriannuel) ;
 - Un plan de gestion différenciée des espaces paysagers à l'échelle du territoire portuaire en fonction de la fréquentation et des usages. Ce plan intégrera l'objectif de développer la ripisylve de la Marne en vue de limiter l'impact visuel des éléments architecturaux ;
 - Un référentiel de végétaux faiblement allergènes, avec des semences qui peuvent être acquises en circuit court et indigènes du territoire pour favoriser la préservation et le développement de la biodiversité locale et à établir en partenariat avec les acteurs locaux (apiculteurs, ornithologues...).
- Aménager le Grand Mail Portuaire inscrit au précédent SADD et au PLU de Bonneuil. Pour cela, finaliser la politique de recul des limites d'amodiation et des clôtures pour les entreprises amodiataires à l'est de la RD130.
- Faire pénétrer le paysage fluvial de la Marne dans le port en poursuivant le déploiement de l'armature paysagère à intérêt environnemental à l'échelle du territoire portuaire avec l'aménagement :
 - A** - d'espaces plantés (alignements d'arbres, haies, noues...) dans le cadre des projets d'aménagement des espaces publics du port ;
 - B** - d'un maillage végétal éventuellement support de liaisons piétonnes entre la route du Moulin Bateau et les berges amont de la Marne, dans l'esprit du "parc industriel paysager" prévu au Plan Paysage du port de Bonneuil de 2009 et au PLU (zone UPb) ;
 - C** - de liens entre le Quai du Rancy et les espaces plantés existants : à l'ouest de la parcelle 12 du secteur du Quai du Rancy (entreprise Busca) et à travers la parcelle 2&3 (entreprise Semanz).
- Préserver les ouvertures visuelles vers les éléments remarquables, les ouvrages portuaires existants (darses) et la Marne notamment depuis les principaux espaces publics, en intégrant la dimension nocturne de cette esthétique portuaire.
- Proposer en partenariat avec des associations artistiques des événements diurnes ou nocturnes sur les façades et les équipements des amodiataires : silo Weber et Broutin, Semanz, Descours et Cabaud, SPME, SEAC, Lafarge...
- Marquer les entrées principales du port par un élément visuel fort.
- Mettre en place un cahier de gestion du mobilier des espaces publics du port, définissant notamment les gammes à mettre en place.

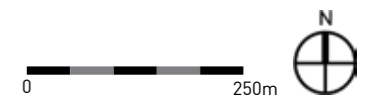


Exemple de mise en valeur de l'activité industrielle portuaire

Valoriser le paysage portuaire et son rapport à la Marne



	Armature paysagère végétale existante		Préserver les ouvertures visuelles et marquer les points de vue intéressants vers la Marne et les ouvrages portuaires
	Faire pénétrer le paysage fluvial de la Marne dans le port		Équipements et ouvrages portuaires du port à valoriser dans le paysage
	Grand Mail Portuaire le long de la route de Stains		Marquer les entrées du port par un élément visuel fort
	Limite du domaine portuaire - foncier PdP		



Axe 2 : De la zone d'activité au territoire portuaire

2-2 Pour une cohérence des interventions sur le paysage portuaire (suite)

Objectifs stratégiques

Au-delà de l'aspect technique lié à la fonctionnalité et à la sécurité du site, la lumière joue un rôle dans l'intégration urbaine et dans la qualité environnementale du port. Les objectifs sont les suivants :

- Mettre en valeur le port et son lien aux voies fluviales : ses activités sont valorisées, son territoire est identifié.
- Créer des interfaces, des connexions avec les villes, travailler sur les façades du port et introduire des signaux dans le grand paysage : le port est intégré à un urbanisme lumière plus large.
- Hiérarchiser les espaces du port au regard des flux nocturnes, sectoriser les zones du port actives de nuit et définir ses polarités : adapter l'éclairage aux usages réels du port spatialement et dans ses temporalités, avec une volonté d'économie d'énergie.
- Préserver le noir dans un équilibre entre usage et protection des espèces photosensibles : rendre compatibles les activités du port et les enjeux environnementaux.



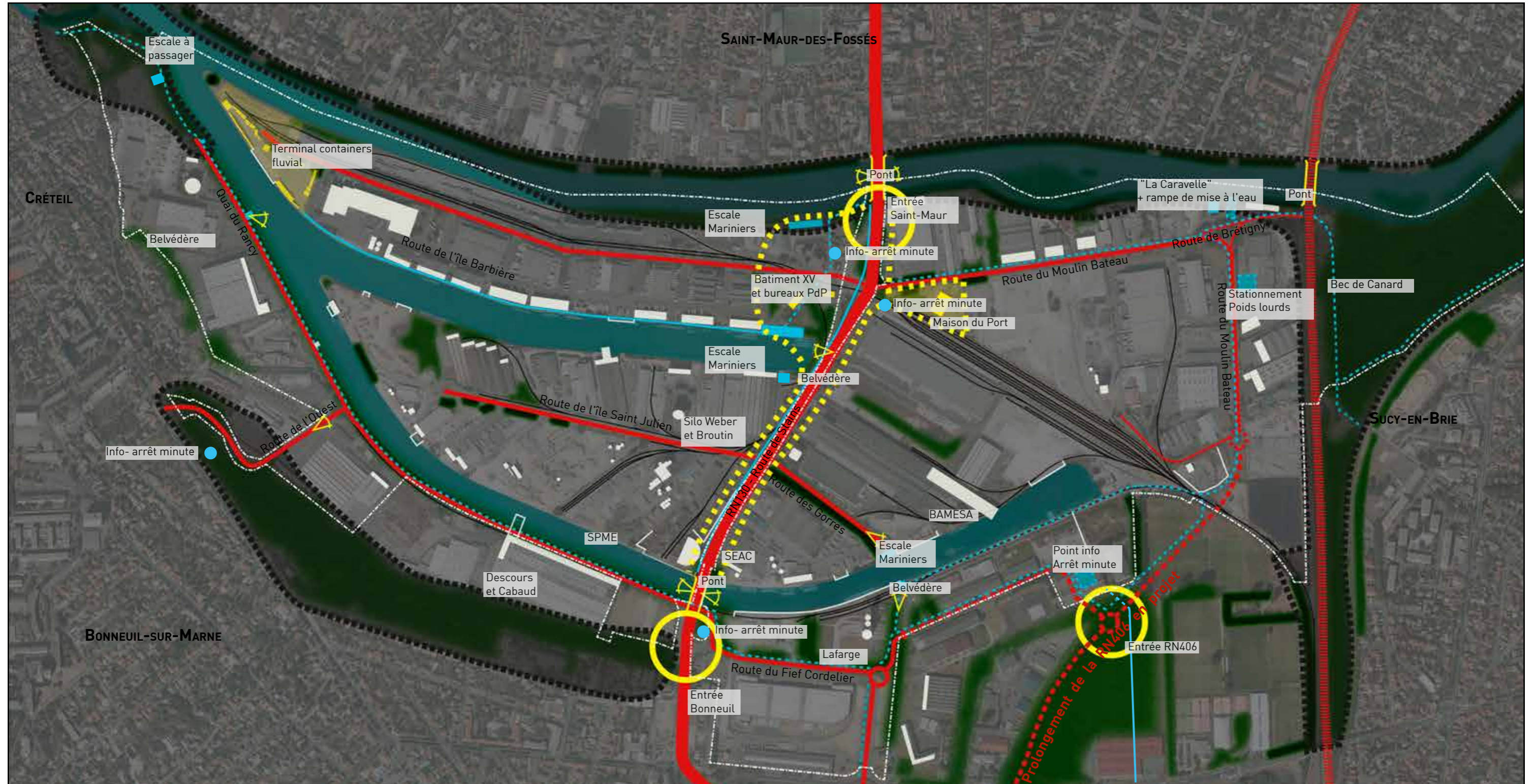
Exemples d'interventions artistiques pour la création d'événement nocturnes sur les façades - la projection lumineuse permet de métamorphoser les façades - artiste : Romain Tardy

Actions et préconisations possibles à moyen et court terme sur l'ensemble du port

2-2-2 Penser le paysage nocturne comme vecteur d'intégration

- Renforcer l'identité du port (activités et territoire) :
 - - Mettre en valeur les architectures ou espaces d'activités du port (Maison du Port, ouvrages)
 - - Traiter les "entrées" du port et son mail principal ainsi que les connexions avec les villes
 - △ - Rendre lisible la présence de l'eau par la mise en scène des "points de focalisation nocturne"
 - Harmoniser le mobilier d'éclairage au regard de la hiérarchisation des espaces et des usages
- Valoriser et améliorer la vie nocturne du port :
 - - Éclairer et mettre en valeur les lieux de vie : abords de la Maison du Port, la Caravelle, arrêts minute...
 - - Éclairer de manière spécifique les modes de déplacement doux et promenades piétonnes
 - Mettre en cohérence au plus juste les niveaux d'éclairage des différents espaces et axes en fonction des différentes réglementations (EN13201, accessibilité PMR, droit du travail)
 - Mettre en place un "kit lumière" accompagnant les événements publics développés sur le port
- Répondre aux enjeux environnementaux :
 - Préserver la trame noire le long des berges naturelles et au Bec de Canard
 - Adapter les niveaux d'éclairage à l'activité réelle du port ou à l'objectif de l'éclairage (fonctionnel ou de mise en valeur) : mise en place d'éclairages aux intensités ajustables et de détecteurs de présence ou d'une télégestion
 - Déployer progressivement des solutions d'éclairage énergétiquement sobre tout en intégrant les enjeux liés à la biodiversité
 - Limiter la pollution lumineuse et l'éblouissement par la mise en oeuvre d'appareils d'éclairage dotés d'optiques modernes permettant de mieux maîtriser les flux.

Synthèse des sites ciblés par les actions à mener pour l'éclairage



- Identité du Port**
- Ouvrages spécifiques
 - Entrées
 - Mail Portuaire
 - Points de focalisation nocturne

- Usages**
- Lieux d'accueil existant
 - Lieux d'accueil projet
 - Voies de circulation douce existantes
 - Voies de circulation douce projet

- Enjeux environnementaux**
- Trame noire

- Voies de circulation**
- Existantes
 - En projet
 - Voie ferrée (RER)
 - Bâtiments spécifiques amodiataires (cf. Cahier de préconisations)

Axe 2 : De la zone d'activité au territoire portuaire

2-2 Pour une cohérence des interventions sur le paysage portuaire (suite)

Objectifs stratégiques

Le Cahier de prescriptions et de recommandations architecturales, paysagères et environnementales (CPRAPE) est aujourd'hui un outil à destination des amodiataires et qui, selon le contexte paysager et les contraintes liées à l'activité, définit notamment les principes suivants :






- volumes architecturaux (volume, taille, colorimétrie) ;
- implantation des bâtiments au sein des parcelles en fonction de leur position dans le port ;
- organisation générale à la parcelle et imbrication des volumes architecturaux ;
- traitement des limites des parcelles, des toitures et des façades.

Dans le cadre de la mise à jour de ce document, l'objectif sera :

- de mettre en cohérence le CPRAPE avec les ambitions du SADD notamment du point de vue des exigences environnementales mais aussi de la qualité de la communication (signalétique, information sur l'entreprise...) ;
- de définir les bâtiments ou secteurs nécessitant une vigilance particulière en raison de leur qualité, de leur impact ou de leur fonction dans le paysage portuaire ;
- d'annexer au document les cahiers de gestion concernant les aménagements des espaces publics du port.

Actions et préconisations possibles à moyen et court terme

2-2-3 Mettre à jour le CPRAPE en cohérence avec les ambitions du SADD

-  • Définir des quartiers sur lesquels porteront des préconisations spécifiques pour maintenir et développer la cohérence esthétique des groupes architecturaux.
-  • Renforcer l'identification des bâtiments repères du port : Hangar XV, Bureaux de Ports de Paris, bâtiment Verre et métal (Maison du Port).
-  • Étudier la mise en place d'une labellisation architecturale de certains bâtiments du port remarquables par leur style ou leur qualité : Bureaux de Ports de Paris, Tour Cetmef, bâtiments E, D, F et L...
-  • Porter un soin particulier au traitement des limites parcellaires et des façades donnant sur les axes principaux du port et les darses : à l'occasion du renouvellement des conventions, intervenir pour la réhabilitation ou la démolition des bâtiments vétustes par Ports de Paris ou les amodiataires.
-  • Restaurer et décorer, en concertation avec les amodiataires, les murs de soutènement dégradés en rive droite de la darse sud et qui font face au quai du Rancy. Proposer, en concertation avec les amodiataires et l'IPC, une intervention artistique sur ces murs pour mettre en valeur le paysage du port vu depuis le quai du Rancy.
- Indiquer des préconisations pour les constructions en terme de : conception bioclimatique des bâtiments, réduction des nuisances (pollution acoustique), réduction de la consommation d'énergie et autonomie énergétique.
- Indiquer des préconisations pour les espaces extérieurs pour :
 - limiter l'étalement des constructions (constructions en hauteur et/ou concentrées) et le stationnement et ainsi libérer des emprises constructibles ou à aménager en îlots de fraîcheur (espaces verts)
 - inciter à la gestion alternative des eaux pluviales sur la base de l'"outil-guide" qui sera basé sur la réglementation du SAGE et annexé au SADD et/ou au CPRAPE.
- Définir les responsabilités de chaque amodiataire dans la gestion des eaux pluviales en rapport avec les recommandations du SAGE qui incitent à une réflexion au-delà de la parcelle et aider au développement des techniques d'infiltration en proposant une assistance pour des études de capacité d'infiltration des sols au cas par cas.
- Inciter les entreprises à communiquer sur leurs activités pour mieux faire connaître les métiers implantés et ouvrir un peu plus le port sur la ville, notamment en proposant des informations inscrites directement sur les bâtiments ou les clôtures.
- Poursuivre la valorisation des entreprises volontaristes en communiquant sur les projets privés exemplaires à l'occasion des réunions clients du port, des IPC ou dans le cadre de l'animation de la Maison du Port.
- Annexer au CPRAPE et/ou au SADD un cahier de gestion du patrimoine végétal et un cahier de gestion du mobilier des espaces publics du port (voir actions 2.2.1).



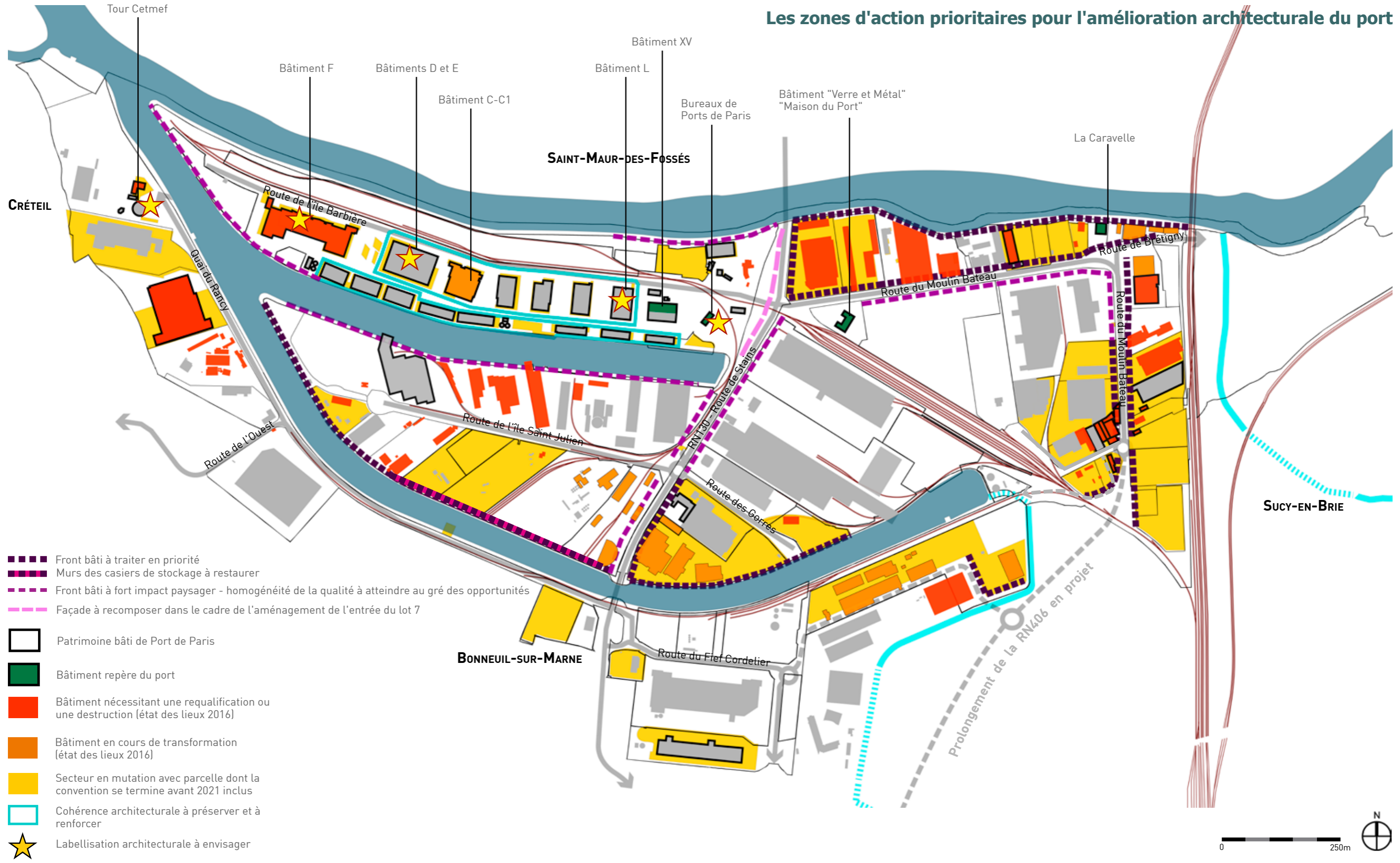
Bâtiment CC1 en cours de réhabilitation en 2017



Exemple de traitement de façade d'entrepôts réalisé dans le cadre d'une réhabilitation - peinture sur tôle - Port de Saint Malo



Les zones d'action prioritaires pour l'amélioration architecturale du port



Axe 2 : De la zone d'activité à la ville-port

2-3 Pour le développement de quartiers portuaires : 4 secteurs de projet porteurs d'enjeux d'intégration

Objectifs stratégiques

À travers le diagnostic et lors des ateliers de concertation, il est apparu que l'intégration du port de Bonneuil à son environnement est à améliorer et qu'il est perçu comme un objet posé sur la Marne. Ceci est dû au ressenti suivant : l'activité essentiellement industrielle du port, le tissu urbain manquant de liaisons avec celui de la ville et un manque de continuités avec le paysage du bassin de la Marne.

L'enjeu principal de ce SADD est donc d'intégrer le port à son territoire et de transformer la zone d'activités portuaires en un site pleinement intégré à son contexte urbain, paysager et social afin que les activités portuaires et leurs évolutions soient perçues positivement par les acteurs locaux. Pour ce faire, quatre secteurs de projets ont été identifiés dans le diagnostic, comme pouvant permettre le développement d'une urbanité plus présente.

Ces secteurs d'intervention sont à l'interface de la ville habitée et de la zone d'activité portuaire et ils ont le potentiel de se transformer en lieux de vie identitaires du port de Bonneuil. L'objectif est d'intervenir à une échelle de quartier afin d'impulser localement une transition ville-port visant à sortir d'une image d'entité immuable et déconnectée de son contexte.

Les secteurs stratégiques d'aménagement identifiés dans le diagnostic sont :

2-3-1 Une nouvelle entrée par la RN 406 : désenclaver le port.

L'objectif est de créer une nouvelle entrée permettant le désenclavement de la RD130 qui connecte Bonneuil et Saint-Maur, la réduction du trafic sur les axes routiers urbains, la réduction des impacts sur les riverains et un gain de temps pour les entreprises.

2-3-2 Le grand mail intercommunal : valoriser la traversée principale du port.

L'objectif est le développement d'un mail paysager qui introduise le paysage de la Marne au sein du port de Bonneuil en développant un corridor écologique depuis les berges ainsi qu'une promenade piétonne et cyclable qui structurera l'armature paysagère de l'ensemble du site.

2-3-3 Donner à voir le port : le quai du Rancy.

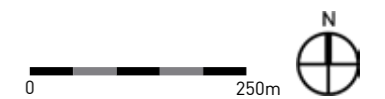
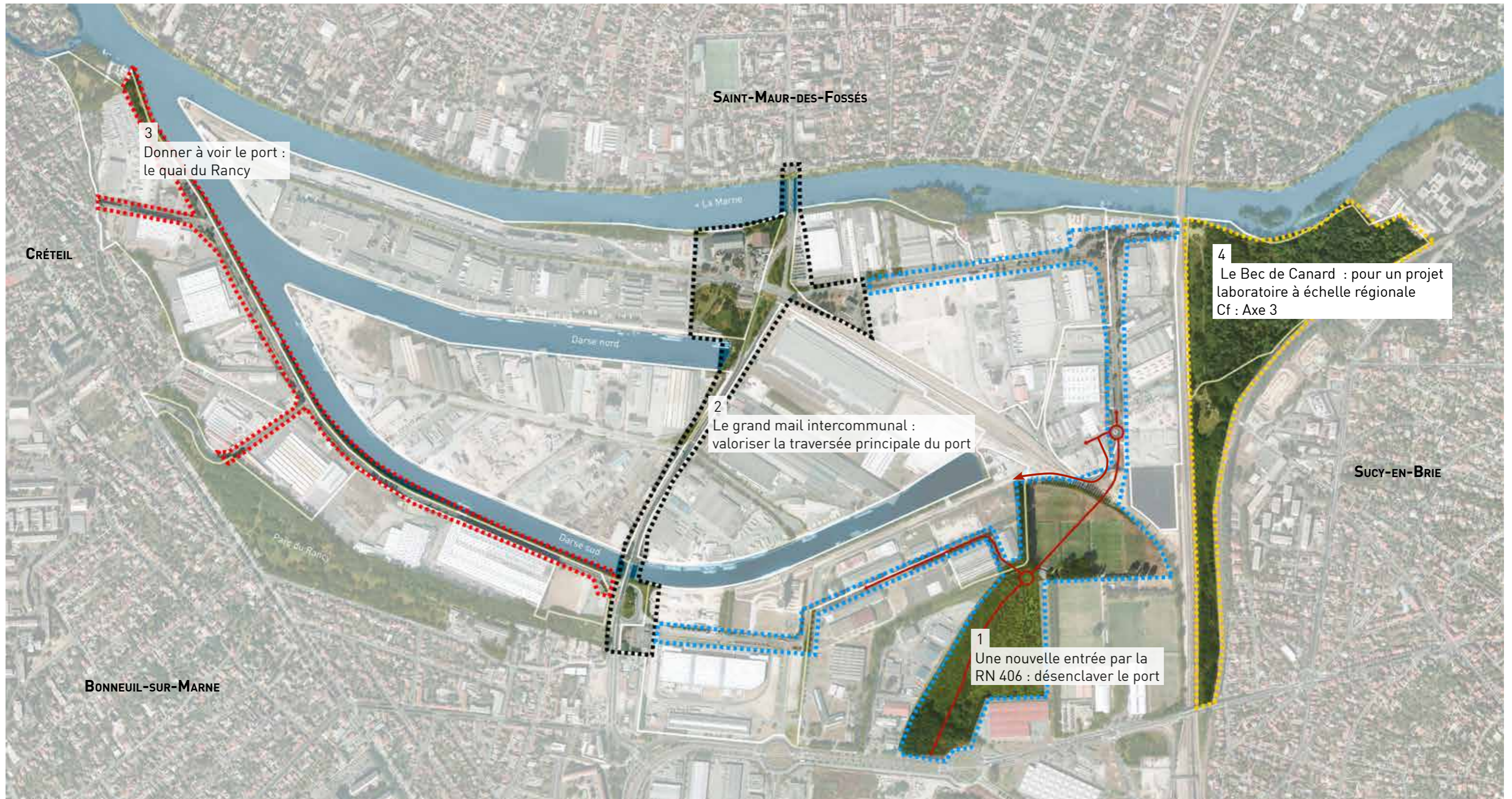
L'objectif est le développement d'un lieu de promenade, d'activités et de loisirs au cœur du port permettant des liaisons avec le parc du Rancy et un lien avec les quartiers limitrophes de Bonneuil.

Ces projets d'aménagement recoupent les thèmes transversaux du développement économique, de l'intégration urbaine, du lien social, de l'environnement, et de la biodiversité et proposent d'intégrer les différentes actions thématiques dans des ensembles cohérents. De plus, ils engagent les partenaires du port (élus locaux, territoire, Métropole du Grand Paris - MGP, CD94...), ce qui participe à l'intégration du port à son environnement.

En plus de ces trois secteurs, le port intègre un quatrième site exceptionnel : le Bec de Canard qui a été identifié dans le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) comme un réservoir de biodiversité. Sur ce dernier point, l'objectif est de développer l'intérêt écologique du site et de l'ouvrir partiellement au grand public (habitants et salariés des entreprises). Ce secteur est traité dans l'axe 3 du présent SADD.

Les principes d'aménagement par secteurs seront précisés et approfondis lors des études portant sur le développement de scénarios de programmation et d'aménagement pour chaque secteur.

Les 4 grands secteurs d'aménagement du port



Axe 2 : De la zone d'activité à la ville-port

2-3 Pour le développement de quartiers portuaires : 4 secteurs de projet porteurs d'enjeux d'intégration (suite)

Objectifs stratégiques

Le projet de prolongement de la RN406 modifiera profondément la hiérarchie des accès au port, cette nouvelle voie devenant l'entrée principale depuis laquelle le trafic se répartira vers le nord du port, via la route du Moulin Bateau et vers le sud du port, via le barreau de raccordement à créer jusqu'à la route de Fief Cordelier.

Cette nouvelle entrée devra refléter l'image qualitative du port en étant parfaitement intégrée à l'armature paysagère et en proposant tous les équipements nécessaires à un accueil de qualité.

Elle devra également intégrer la possibilité d'une éventuelle extension du port.

Actions et préconisations possibles à moyen et court terme

2-3-1 UNE NOUVELLE ENTRÉE PAR LA RN 406 : désenclaver et valoriser le port

1-1-1 / Renforcer le transport fluvial - Permettre le développement futur d'un Quai à Usage Partagé (QUP 5) ou d'un terminal conteneurs en fond de darse sud, dans un lieu éloigné des habitations et desservi par les 3 modes de transport.

1-1-2 / Consolider le transport ferroviaire - Maintenir la possibilité de créer un second embranchement sur le réseau ferré national pour permettre l'entrée et la sortie de trains en simultané.

1-2-2 / Étendre le domaine portuaire - Prospector et étudier le potentiel d'extension du port aux abords de la nouvelle entrée par la RN 406.

1-3-2 / Développer les services aux routiers

- Aménager un parking poids lourds : parcelle 12b du lot 5.
- Aménager un arrêt minute / information VL + PL au niveau du nouvel accès par la RN 406.

1-3-3 / Valoriser les services existants - Améliorer la visibilité et l'attractivité du restaurant La Caravelle, service de restauration existant, en réaménageant le carrefour Route du Moulin Bateau / Route de Brétigny. Avec la création de la nouvelle entrée par la RN406, ce service se situera dans le prolongement d'un nouvel axe stratégique.

1-4-1 / Améliorer la desserte routière du port pour optimiser les temps de parcours

- Aménager une voie de raccordement entre la RN 406 et la route du Fief Cordelier
- Améliorer la sécurité de l'itinéraire cyclable au niveau du carrefour Route du Moulin Bateau / Route de Brétigny

1-4-2 / Aménager des maillages continus pour les modes actifs

- Aménager des cheminements cyclables le long de la route du Moulin Bateau, route de Brétigny, voie de raccordement RN406 / route du Fief Cordelier en supprimant du stationnement le long de la voie et en réduisant les chaussées à 6,50 m de large pour inciter les véhicules à ralentir.
- Améliorer le confort des cheminements piétons et implanter un jalonnement spécifique pour les itinéraires des modes actifs
- Prévoir des emprises réservées pour la mise en place éventuelle d'une offre de stationnement vélos et autos en libre service à terme.

2-1-2 / Développer l'accueil du public sur le port

- Aménager un belvédère sur la darse Sud
- Améliorer la visibilité de l'accès au Bec de Canard depuis la Route du Moulin Bateau dans le cadre du réaménagement du carrefour Route du Moulin Bateau / Route de Brétigny

2-1-3 / Communiquer sur les projets qui visent à intégrer le port à la ville
Installer des écrans d'affichage numériques

2-2-1 / Développer et pérenniser un paysage fluvial et portuaire

- Faire pénétrer le paysage fluvial de la Marne dans le port en poursuivant le déploiement de l'armature paysagère à l'échelle du territoire portuaire avec l'aménagement de continuités paysagères et écologiques :
 - . Réaliser des plantations le long de la route du Moulin-Bateau et de la nouvelle voie de raccordement route du Fief Cordelier / RN406 ;
 - . Développer un maillage végétal éventuellement support de liaisons piétonnes sur les parcelles des lots 4 et 5 entre la route du Moulin Bateau et la Marne, dans l'esprit du "parc industriel paysager" prévu au Plan Paysage du port de Bonneuil de 2009 et au PLU (zone UPb) ;
 - . Accompagner la DiRIF sur la végétalisation des talus de la RN406, en vue de la gestion future.
 - Préserver les ouvertures visuelles / Proposer des événements diurnes ou nocturnes sur les façades et les équipements des amodiataires

3-2-1/ Maîtriser la gestion de l'eau pluviale et le risque d'inondation

Aménager un bassin de gestion des eaux pluviales pour la nouvelle voie de raccordement RN406/route du Fief Cordelier - étudier la possibilité de stockage des eaux pluviales issues de parcelles amodiables dans ce même bassin.

3-2-4/ Favoriser les milieux et les continuités écologiques au sein du port


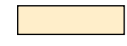



- Améliorer les continuités écologiques dans le cadre de l'extension éventuelle du port en proposant des aménagements de milieux humides entre le fossé des Marais, les terrains de la RN406 et le Bec de Canard. Cette continuité pourra s'appuyer également sur le bassin d'infiltration créé au fond de la parcelle amodiée le long de la voie ferrée.

- Proposer plusieurs strates plantées le long de la route du Moulin Bateau dans son orientation Nord/Sud et son prolongement jusqu'à la voie de la future RN406 pour renforcer la continuité paysagère et environnementale entre les abords de la RN406 et les berges de la Marne / le Bec de Canard.












- Mettre en valeur le fossé des Marais, éventuellement en le déviant de manière à ce qu'il constitue une limite qualitative entre la RN406 et le port.

Une nouvelle entrée par la RN406












Une plateforme multimodale confortée

-  Maintenir la possibilité de construction d'un terminal à conteneurs à long terme
-  Maintenir la possibilité de construire un QUP 5 à long terme
-  Maintenir la possibilité de doublement de l'embranchement ferroviaire
-  Extension du domaine portuaire à étudier
-  Tracé du futur prolongement de la RN 406 et liaison routière avec la route du Moulin Bateau pour la desserte nord du port et la route du Fief Cordelier pour la desserte sud

Une nouvelle entrée plus confortable pour le trafic des poids lourds, des véhicules légers et des circulations douces

-  Cheminements cyclables à créer
-  Liaisons piétonnes existantes
-  Liaisons piétonnes à créer
-  Liaisons piétonnes existantes à améliorer
-  Voie verte à aménager
-  Rampe de mise à l'eau
-  Réaménagement du carrefour Route du Moulin Bateau / Route de Brétigny : visibilité de la Caravelle, de l'accès au Bec de Canard, continuité cyclable et ouverture visuelle vers la Marne
-  Parking PL - emplacement en projet
-  Arrêt Minute/information PL
-  Refuge en cas de crue centennale pour mariners
-  Panneaux d'information numériques

La RN 406 intégrée à l'armature paysagère

-  Poches paysagères végétales existantes
-  Bassin de gestion des eaux pluviales à ciel ouvert à créer (milieu humide au sein des biocorridors). Profondeur suffisante pour éviter le gel en hiver
-  Valorisation du fossé des Marais
-  Déviation du fossé à étudier
-  Faire pénétrer le paysage fluvial et créer des continuités paysagères et environnementales
-  Ouvertures visuelles sur le paysage portuaire
-  Belvédère
-  Équipements et ouvrages portuaires du port à valoriser dans le paysage
-  Marquer les entrées du port par un élément visuel fort
-  Corridor à créer dans le cadre de l'extension éventuelle du port - espace creux en compensation du comblement du fossé
-  Limite du domaine portuaire - foncier PdP

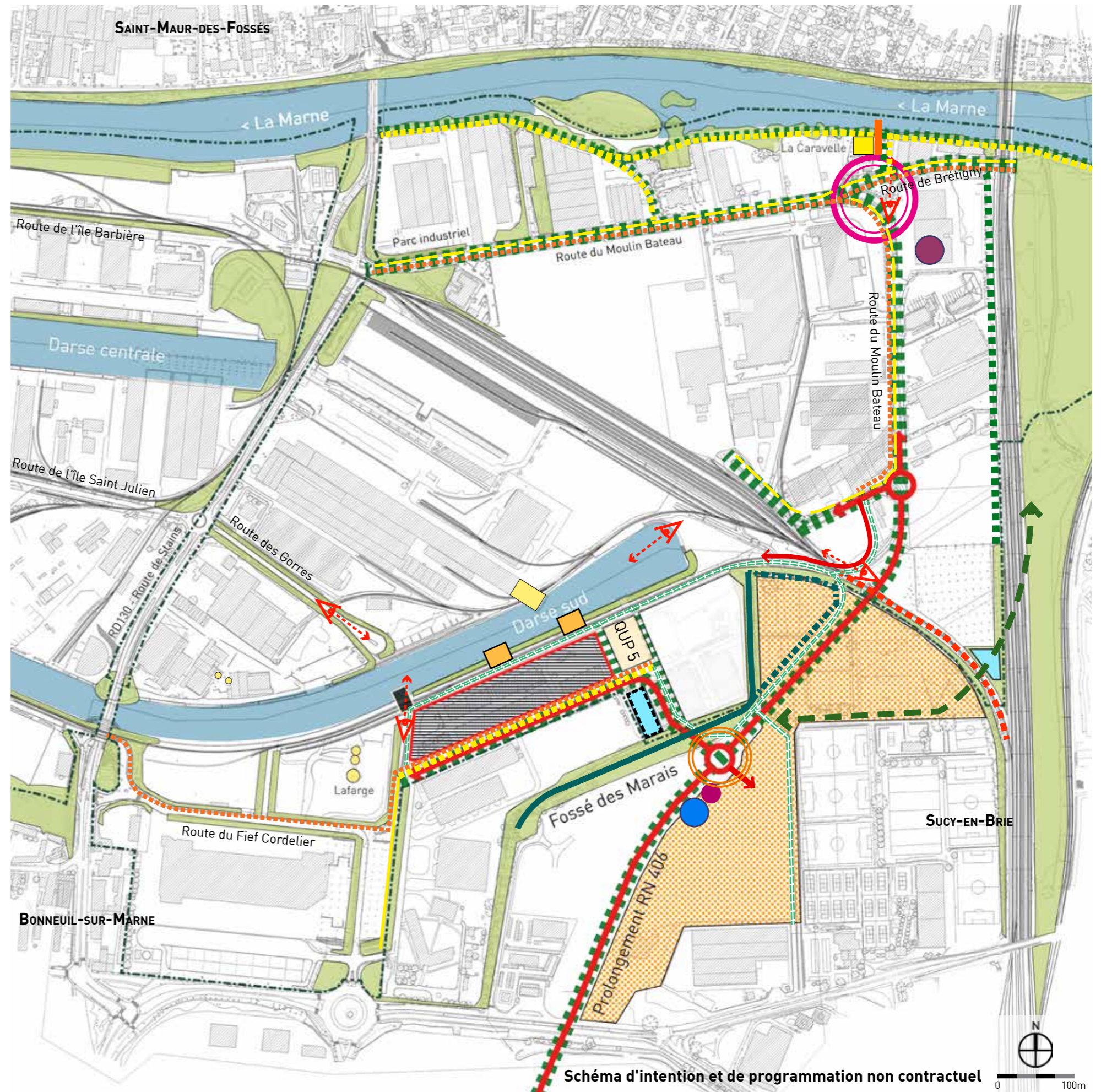


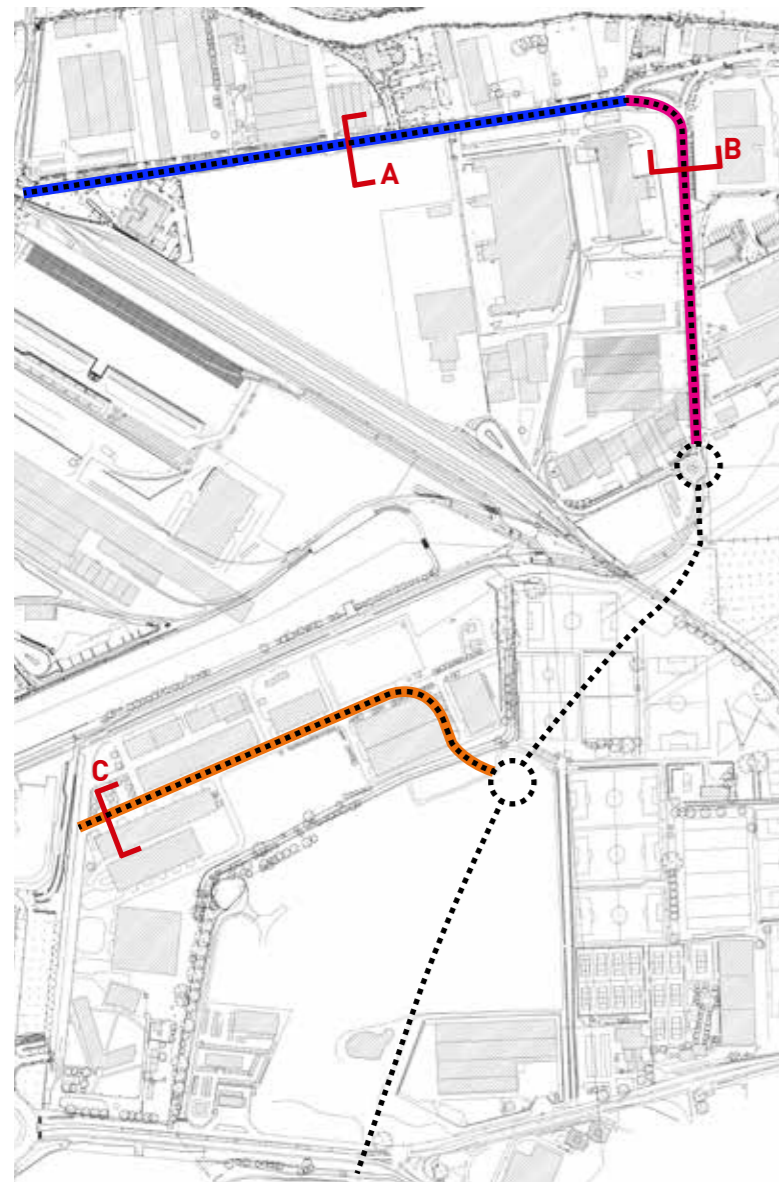
Schéma d'intention et de programmation non contractuel

Pistes d'aménagement

La route du Moulin Bateau ainsi que le futur tronçon de voirie à travers les ex-terrains STAC présentent 3 profils distincts correspondant à 3 séquences d'aménagement illustrées par les coupes types suivantes.

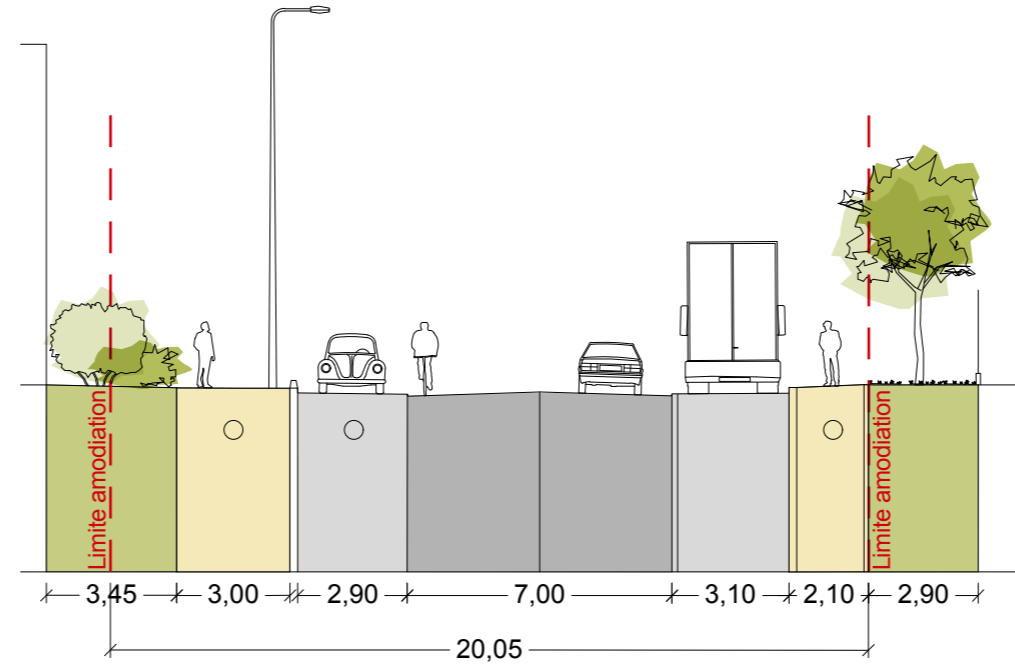
Potentiels d'aménagement :

- Réduire l'emprise des voies à 6.50m ;
- Transformer le stationnement latéral en piste cyclable ;
- Récupérer de la chaussée pour que la piste cyclable ait une largeur de 3m ;
- Étudier la possibilité de créer des noues d'infiltration des eaux pluviales.

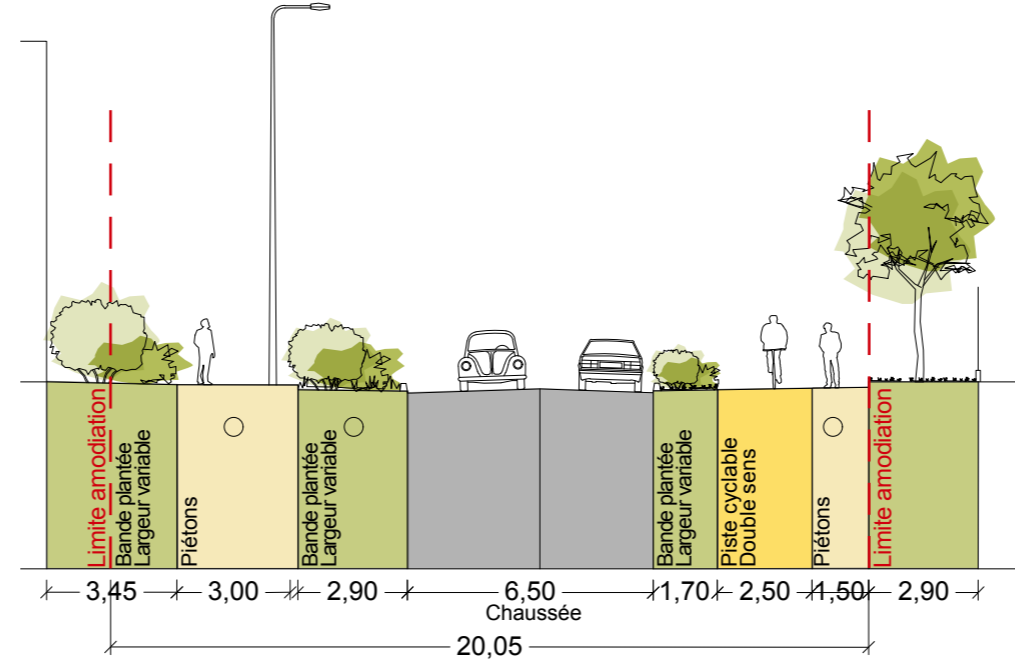


Coupe type séquence A

Existant

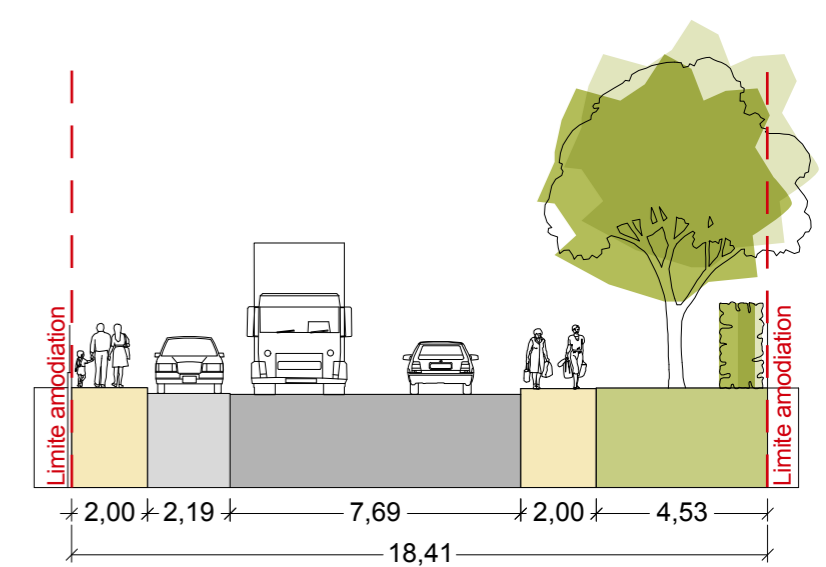


Hypothèse d'aménagement

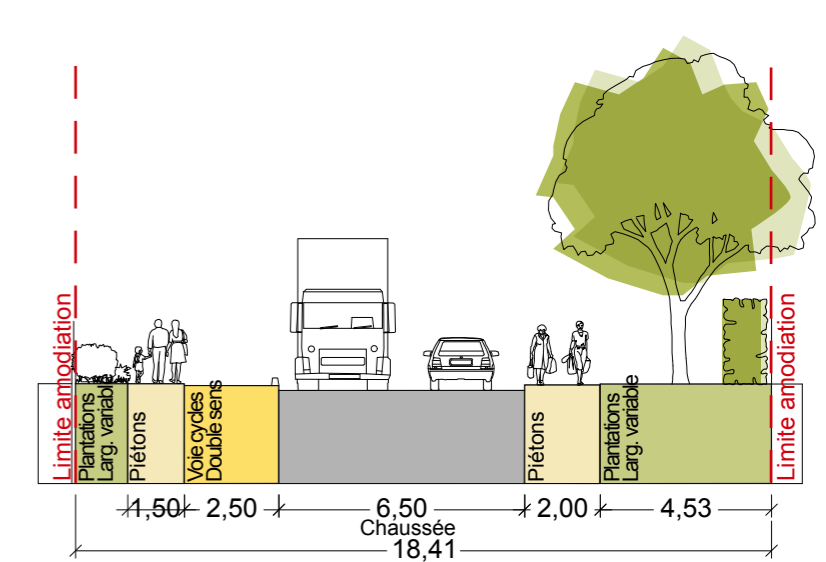


Coupe type séquence B

Existant



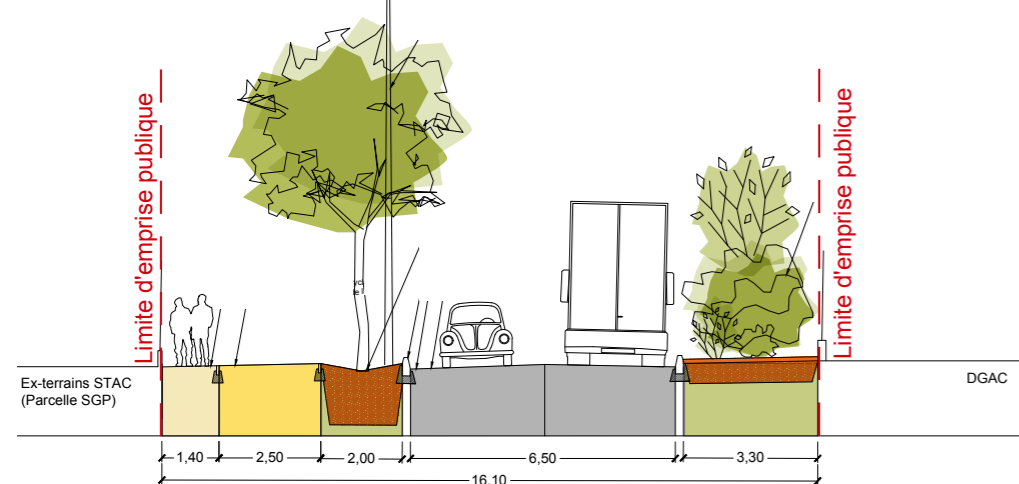
Hypothèse d'aménagement



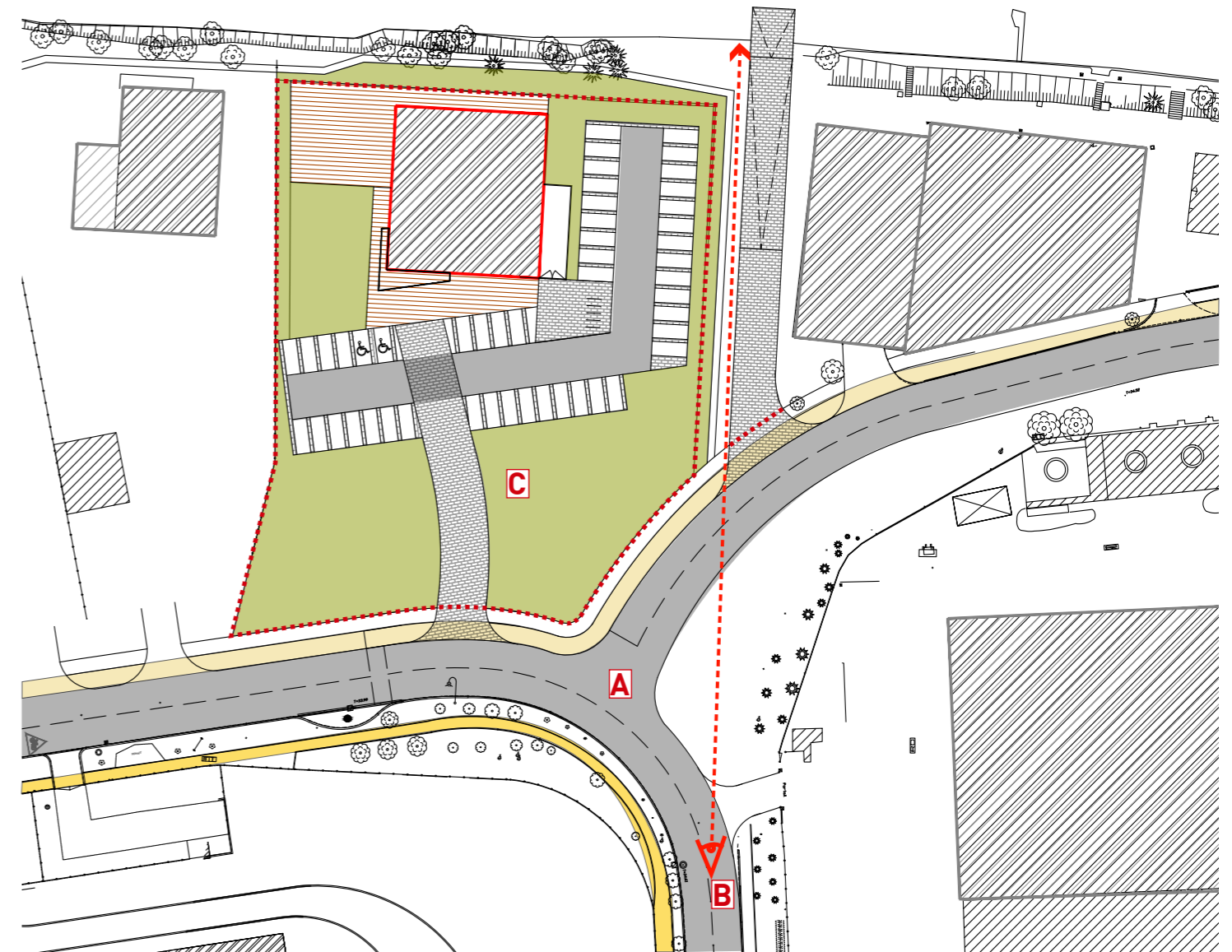
- chaussée
- circulation piétonne
- piste cyclable
- espace planté

Coupe type séquence C

Hypothèse d'aménagement



Principe de simplification du carrefour Route du Moulin Bateau / Route de Brétigny dans l'attente d'une étude complète sur cette intersection.



- A** Le carrefour est réorganisé sur une emprise plus réduite selon une proposition de carrefour en T qui devra faire l'objet d'une étude de sécurité routière. La route de Brétigny se connecte directement à la rue du Moulin Bateau, cela permet d'intégrer de façon optimale l'ensemble des flux (automobiles, cycles, piétons..)
- B** La reconfiguration du carrefour associée à celle du stationnement permet de libérer un axe visuel fort jusqu'à la Marne
- C** Le nouveau carrefour libère un foncier important, qui pourrait être traité en espace paysager ou éventuellement complétement de stationnement pour la Caravelle.

Existant :



Axe 2 : De la zone d'activité à la ville port

2-3 Pour le développement de quartiers portuaires : 4 secteurs de projet porteurs d'enjeux d'intégration (suite)

Objectifs stratégiques

Le projet du Grand Mail Portuaire était déjà inscrit au SADD établi en 2007, l'objectif étant de créer un lien fort entre la ville de Bonneuil et la Marne. Son intégration aux documents du PLU de Bonneuil-sur-Marne a permis de mener une politique de recul des façades à l'est de la RD130 et de dégager des emprises à vocation paysagère.

De son côté, Ports de Paris a établi à l'occasion du renouvellement des contrats d'amodiation un recul des limites d'amodiation et des clôtures, qui reste à finaliser.

Depuis, le CD 94 a aménagé un piste cyclable à l'ouest de la chaussée, améliorant le maillage des liaisons douces, et le projet de desserte par la RN 406 modifiera la hiérarchisation de la desserte du port d'ici 2020-2022. Les aménagements proposés dans le SADD de 2007 sont à revoir.

Les emprises situées sur le domaine portuaire restent réduites, et la réussite du projet global du Grand Mail Portuaire est dépendante du CD 94 avec lequel Ports de Paris a engagé des discussions pour participer à la requalification de la RD130 et à la reconfiguration du carrefour avec la route du Moulin Bateau.

Situé sur la RD130, le Grand Mail Portuaire constitue une composante essentielle à l'armature paysagère et une vitrine du port, notamment vis-à-vis des habitants des communes voisines.

Un des principaux enjeux se situe au niveau du carrefour RD130 / route du Moulin Bateau qui est à recomposer pour :

- fluidifier les circulations (réduire le conflit avec les voies ferrées) ;
- faciliter le passage des trains ;
- prendre en compte la nouvelle hiérarchisation des voies de circulation induite par le prolongement de la RN406 ;
- inciter les poids-lourds à repartir vers le sud ou à faire demi-tour ;
- revaloriser l'entrée du lot 7 et proposer éventuellement d'étendre les terrains du port pour englober les espaces de délaissés de la RD130 ;
- valoriser la Maison du Port localisée dans le bâtiment "Verre et Métal" ;
- préserver et conforter un espace d'intérêt biologique jouant le rôle d'îlot de fraîcheur, au croisement des routes de Stains et de l'île Barbière (entrée du lot 7).

Il s'agira également de proposer un projet global cohérent allant au-delà de l'aménagement de la RD130 en intégrant dans la composition d'ensemble les projets suivants en cours :

- Sécurisation de l'entrée du lot 7 ;
- Abords des bureaux de Ports de Paris ;
- Berges amont de la Marne.

Les actions ci-contre intègrent les propositions émanant de l'atelier de concertation du 18/11/2017 concernant le Grand Mail Portuaire.

Actions et préconisations possibles à moyen et court terme

2-3-2 LE GRAND MAIL PORTUAIRE : valoriser la traversée principale du port

1-1-2 / Consolider le transport ferroviaire - Améliorer la traversée des trains au niveau du carrefour RD130 en envisageant par exemple la création d'un pont routier (ou autre choix technique).

1-2-2 / Étendre le domaine portuaire - Étudier le potentiel d'extension du domaine portuaire au niveau de l'entrée du lot 7 dans le cadre de la réorganisation du carrefour route de Stains / route du Moulin Bateau en concertation avec le CD94. En cas d'accord, l'ensemble du secteur est à recomposer.

1-3-1 / Développer les services aux marinières - Aménager des aires de repos à l'usage des marinières, équipées de bornes de distribution d'eau et d'électricité, d'une cuve destinée aux huiles usagées et d'aires de tri et de stockage des déchets, en particulier des bacs étanches pour la collecte des batteries et autres déchets dangereux.

1-4-1 / Améliorer la desserte routière du port pour optimiser les temps de parcours - Intégrer aux aménagements les préconisations de l'*Audit circulation et sécurité pour les différents modes de déplacements (Desserte par la RN406)* - Covadis, octobre 2014 :

- Carrefour Route du Moulin Bateau / Route de Stains : réaménagement capacitaire et sécuritaire pour une nouvelle répartition des trafics (renforcement du tourne à gauche Route du Moulin Bateau > RD 130, passage à niveau ferré, itinéraire cyclable).
- Carrefour RD 130 / Fief Cordelier : sécurisation importante du carrefour et reprise fonctionnelle (priorités, débouchés) pour adaptation aux nouvelles répartitions de trafic pour la desserte du Port de Bonneuil.

1-4-2 / Aménager des maillages continus pour les modes actifs

- Améliorer les continuités et la sécurité des cheminements cyclables et piétons, notamment au niveau de l'entrée du lot 7.
- Assurer le confort des cheminements piétons ainsi que leur continuité vers les promenades existantes : berges amont, darse centrale.
- Garder la possibilité de la mise en place éventuelle d'une offre de stationnement vélos et autos en libre service à proximité de la Maison du Port.
- Planter un jalonnement spécifique pour les itinéraires des modes actifs (indication des temps de parcours).

1-4-3 / Proposer des services à la mobilité pour limiter l'usage de la voiture individuelle - Étudier la possibilité d'intégrer une plateforme de covoiturage au niveau de la Maison du Port.

2-1-1 / Penser le port comme un quartier de la ville - Ajouter au panneau d'entrée de ville une mention de type "ville fluviale" ou "ville portuaire", sous réserve d'accord de la ville.

2-1-2 / Développer l'accueil du public sur le port

- Améliorer la visibilité de la Maison du Port depuis les voies de desserte du port en repensant les aménagements paysagers aux abords du bâtiment "Verre et Métal", au carrefour entre la route de Stains (RD130) et la route du Moulin Bateau : revoir les espaces plantés et créer un bassin paysager en remplacement de la butte plantée, étudier l'implantation d'un dispositif signal au niveau de la Maison du Port.

- Intégrer aux aménagements des abords de la Maison du Port les terrains de tennis et de pétanque supprimés dans le cadre de la recomposition de l'entrée du lot 7 et proposer à proximité de la Maison du Port un espace de convivialité à destination du public.

- Aménager un belvédère au fond de la darse centrale.

2-1-3 / Communiquer sur les projets qui visent à intégrer le port à la ville

Installer des écrans d'affichage numérique aux entrées du port et au niveau de la Maison du Port.

2-2-1 / Développer et pérenniser un paysage fluvial et portuaire

- Finaliser la politique de recul des limites d'amodiation pour les entreprises amodiataires à l'est de la RD130 : parcelles 6a et 14&15 du lot 3. Mettre en place un alignement et une harmonisation des clôtures pour unifier l'espace et créer un ensemble portuaire cohérent.

- Poursuivre le déploiement de l'armature paysagère à l'échelle du territoire portuaire en plantant généreusement les abords de la RD130.

- Marquer les entrées principales du port par un élément visuel fort.

- Proposer en partenariat avec des associations artistiques des événements diurnes ou nocturnes sur les façades et les équipements des amodiataires

3-2-1 / Maîtriser la gestion de l'eau pluviale et le risque d'inondation

- Installer un repère de crue au fond de la darse centrale

- Dans le cadre de l'aménagement du bassin paysager de la Maison du Port, étudier son potentiel pour la gestion des eaux pluviales et la possibilité de mise en commun des apports de plusieurs parcelles.

- Aménager un espace vert en creux le long du grand mail, soit pour améliorer la capacité d'expansion des crues, soit pour stocker les eaux pluviales des amodiataires et/ou des espaces publics

3-2-4 / Favoriser les milieux et les continuités écologiques au sein du port

- Renforcer des continuités écologiques en proposant plusieurs strates plantées le long de la route de Stains

- Sanctuariser les espaces verts aux abords des bureaux de Ports de Paris - lieu d'accueil biodiversité - dans un objectif de renforcement du rôle de la berge nord de la darse centrale.

Le Grand Mail Portuaire

Une plateforme multimodale confortée

- ◄■■■■► Traversée des trains à améliorer
- Potentiel d'extension du domaine portuaire à étudier avec le CD94

Le grand mail portuaire, vitrine du port

- Poches paysagères végétales existantes
- Continuité paysagère et environnementale
- ↔ Redimensionnement la chaussée pour donner plus d'espace aux liaisons douces et plantations à étudier en concertation avec le CD94
- Façade à recomposer dans le cadre de l'aménagement de l'entrée du lot 7
- Ouvrages de gestion des eaux pluviales à ciel ouvert (milieu humide au sein des biocorridors). Profondeur suffisante pour éviter le gel total en hiver
- ◄---► Points de vues sur le paysage portuaire à valoriser
- Belvédère
- Équipements et ouvrages portuaires du port à valoriser dans le paysage
- Marquer les entrées du port par un élément visuel fort
- Valoriser les bâtiments dédiés à l'accueil du public (Bât. XV, bureaux de Ports de Paris et Maison du Port)

Amélioration de l'information et de l'accueil des usagers du port

- Points d'amélioration de la continuité et de la sécurité des pistes cyclables
- Liaisons piétonnes existantes
- ⋯ Liaisons piétonnes à créer
- Points d'amélioration des continuités de promenades piétonnes
- ⓐ Plateforme de co-voiturage à étudier
- Aire de repos des marinières
- Repères pour la mémoire et la surveillance des crues
- Panneaux d'information numériques

--- Limite du domaine portuaire - foncier PdP

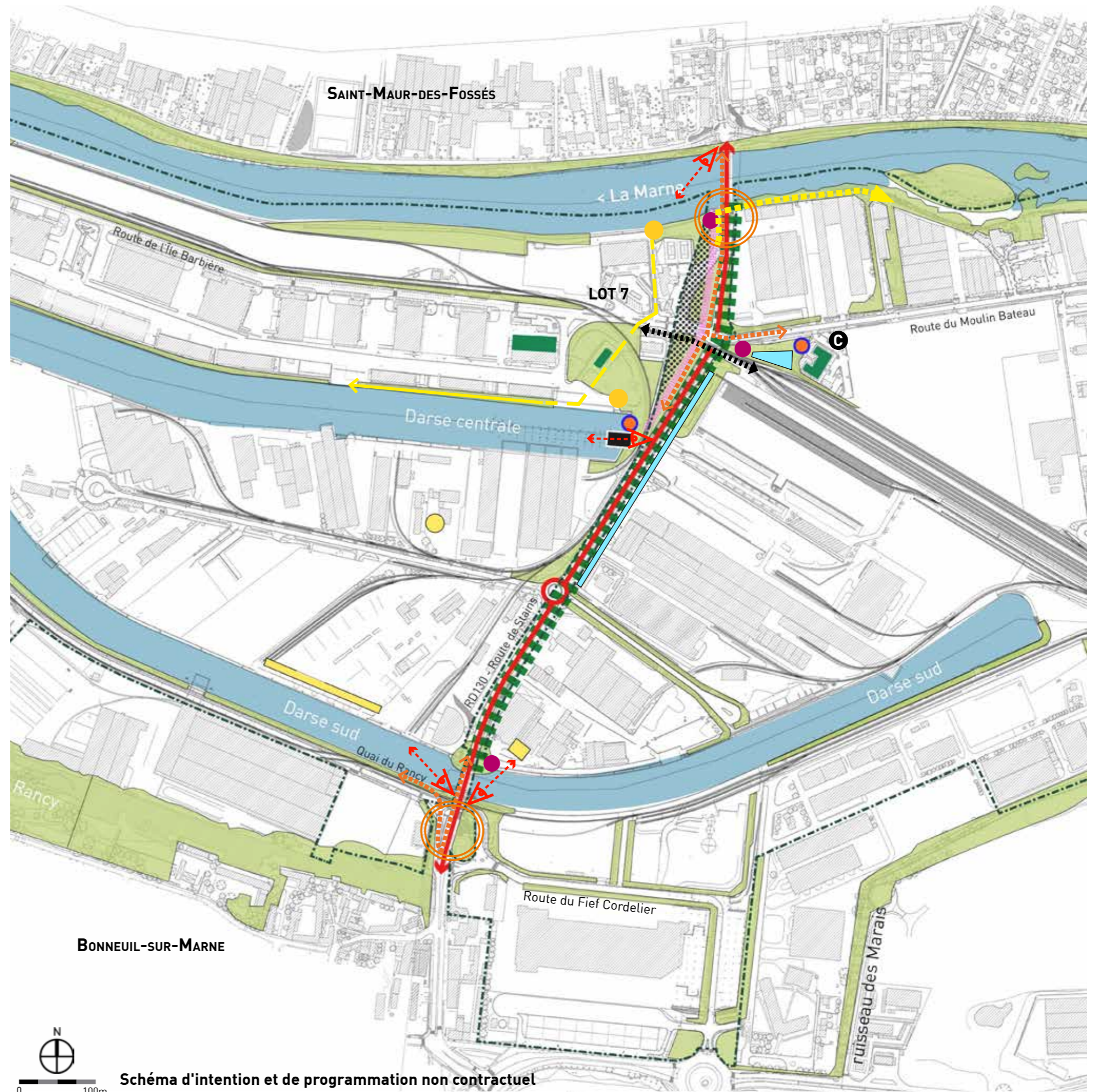
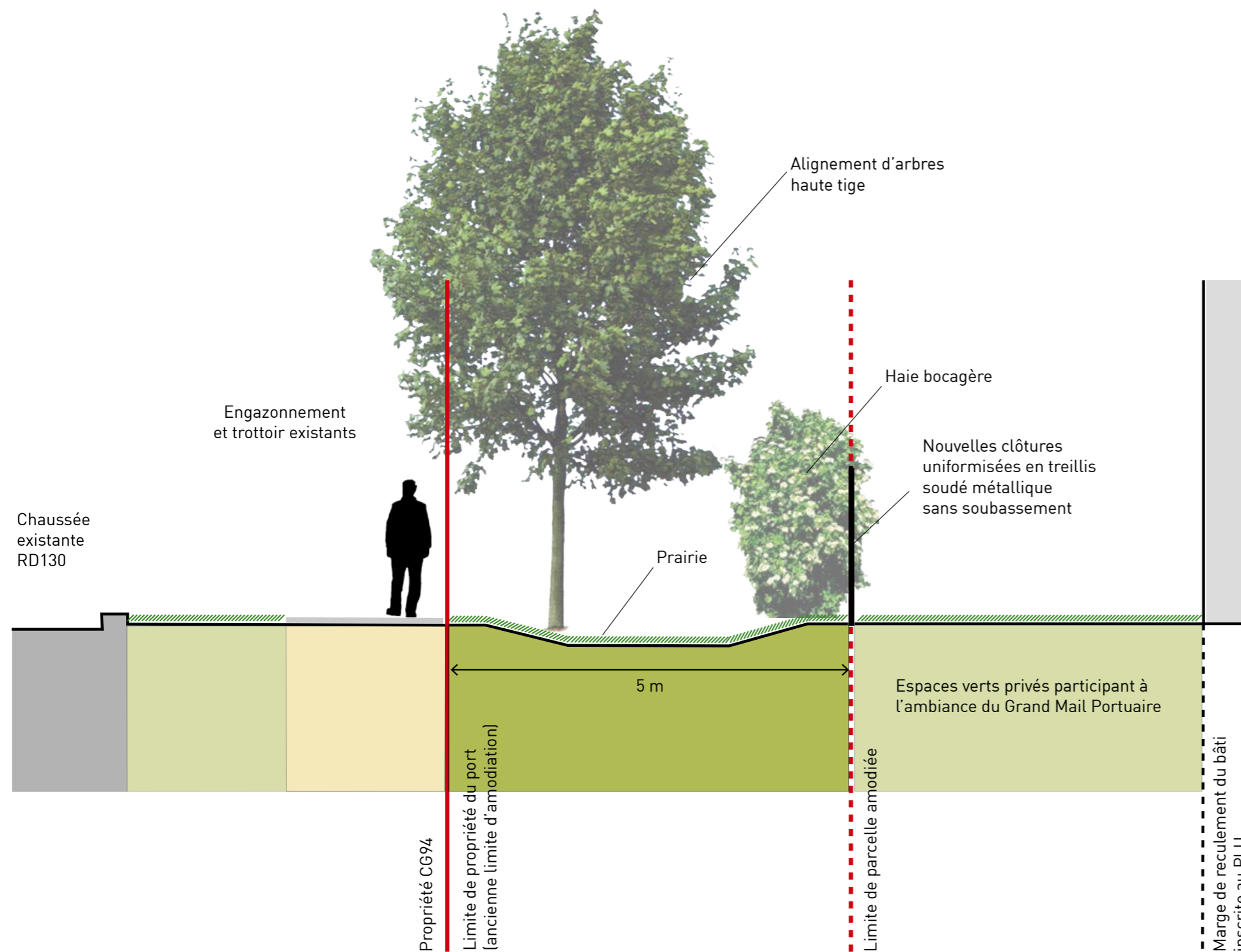


Schéma d'intention et de programmation non contractuel

Pistes d'aménagement

Aménagement des emprises dégagées par le recul de la limite des parcelles amodiées

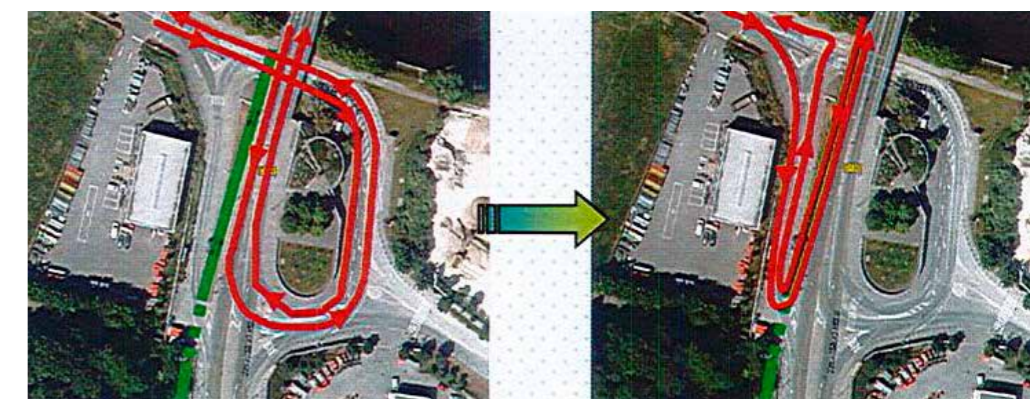


- Mettre en place un alignement et une harmonisation des clôtures
- Planter généreusement et en cohérence avec le paysage environnant
- Privilégier les surfaces perméables
- Créer des espaces verts en creux pour améliorer la capacité d'expansion des crues sur le port et/ ou infiltrer les eaux pluviales des espaces piétons

Extraits de l'Audit circulation et sécurité pour les différents modes de déplacements (Desserte par la RN406) - Covadis, octobre 2014



Proposition d'un carrefour à feu pour simplifier la circulation route du Moulin Bateau / route de Stains
Réflexion à poursuivre avec le CD94



Proposition de modification de l'itinéraire cyclable départemental n°15
Route RD130 / quai du Rancy

Exemple de valorisation de l'entreprise Fusco, référence à une anamorphose de George Rousse



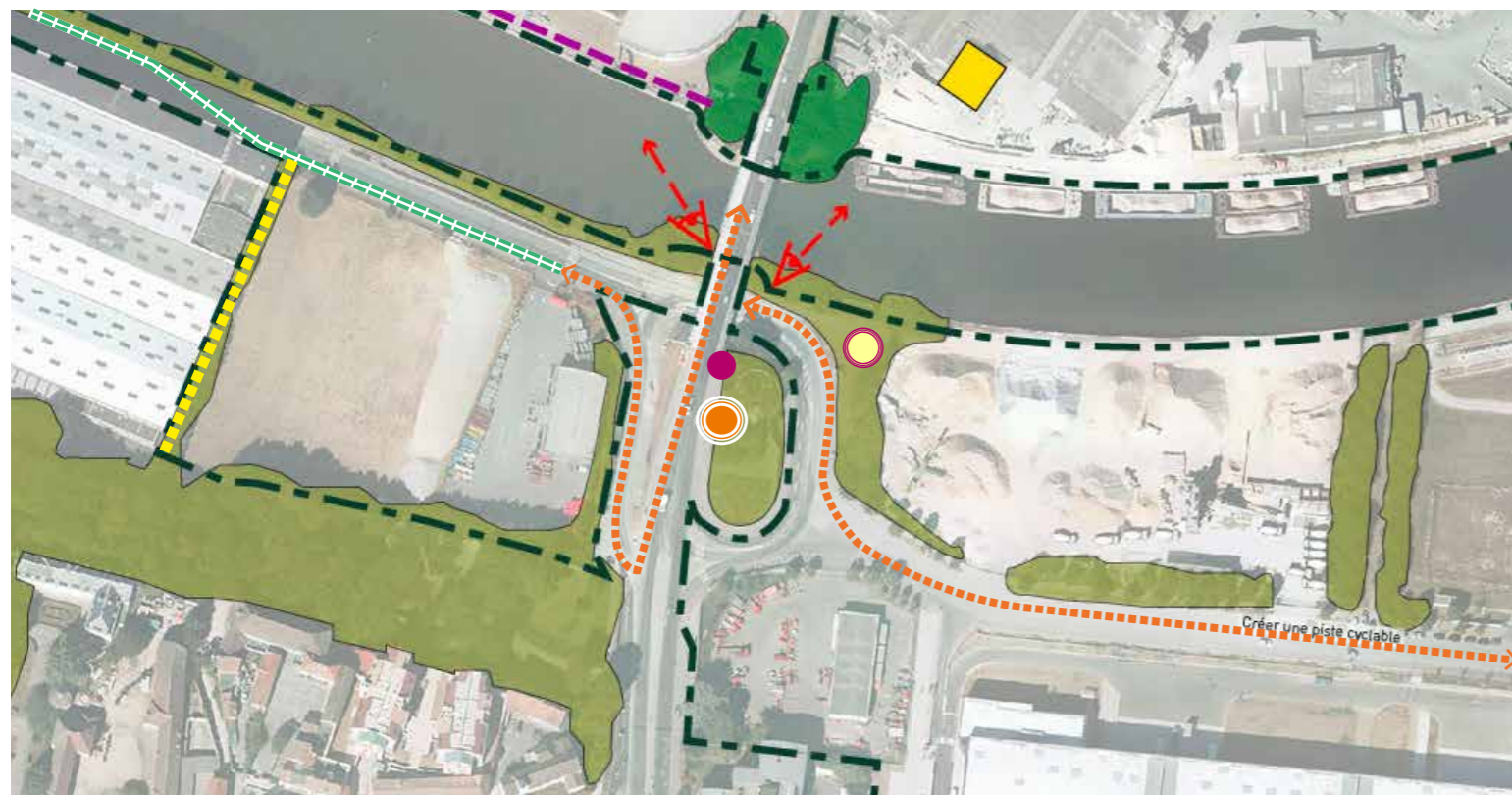
Exemple possible de recomposition du carrefour Route de Stains / Route du Moulin Bateau et de l'entrée du lot 7



Légendes des zooms

- Poches paysagères existantes
- Traversée des trains à améliorer
- Potentiel d'extension du domaine portuaire à étudier avec le CD94
- Façade à recomposer dans le cadre de l'aménagement de l'entrée du lot 7
- Ouvrages de gestion des eaux pluviales à ciel ouvert (milieu humide au sein des biocorridors). Profondeur suffisante pour éviter le gel total en hiver
- Points de vues sur le paysage portuaire à valoriser
- Belvédère
- Marquer les entrées du port par un élément visuel fort
- Valoriser les bâtiments dédiés à l'accueil du public (Bât. XV, bureaux de Ports de Paris et Maison du Port)
- Points d'amélioration de la continuité et de la sécurité des pistes cyclables
- Liaisons piétonnes existantes
- Liaisons piétonnes à créer
- Points d'amélioration des continuités de promenades piétonnes
- C Plateforme de co-voiturage à étudier
- Aire de repos des mariners
- Repères pour la mémoire de la crue
- Panneaux d'information numériques
- Espace de convivialité
- Équipements et ouvrages portuaires du port à valoriser dans le paysage
- Limite du domaine portuaire - foncier PdP

Exemple possible de recomposition du carrefour Route de Stains / Route du Fief Cordelier et accès à la promenade du quai du Rancy



Axe 2 : De la zone d'activité à la ville port

2-3 Pour le développement de quartiers portuaires : 4 secteurs de projet porteurs d'enjeux d'intégration (suite)

Objectifs stratégiques

Le projet du quai du Rancy répond principalement à l'enjeu de continuité urbaine du port, avec l'aménagement d'un espace de promenade donnant à voir le port.

L'objectif est de transformer le quai du Rancy en véritable quai urbain pour la ville de Bonneuil, vecteur d'une continuité écologique, tout en préservant les fonctionnalités du site, à savoir la desserte des parcelles d'activités et la possibilité de remettre en fonctionnement la desserte par voie ferrée en cas de besoin.

Il s'agira de travailler avec soin les accès au quai du Rancy depuis la ville de Bonneuil et de connecter la promenade à l'ensemble du réseau d'itinéraires doux et de continuités végétales du port.

Une réflexion est à mener sur une fermeture partielle les dimanches ou jours de fête à conduire avec l'ensemble des partenaires locaux et les clients du port.

L'IPC sera associée à la définition précise de ce projet.

Actions et préconisations possibles à moyen et court terme

2-3-3 LE QUAI DU RANCY : Donner à voir le port

1-1-2 / Consolider le transport ferroviaire - Maintenir l'emprise des voies ferrées aujourd'hui inutilisées en vue d'une remise en service éventuelle à long terme. Les aménagements prévus devront permettre de concilier les usages de promenade à court terme et une remise en service éventuelle de cette voie ferrée à long terme.

1-4-2 / Aménager des maillages continus pour les modes actifs

- Aménager :

. une liaison douce piétons/cycles confortable répondant aux enjeux du Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC) - proposer une variante au tracé proposé par le SDIC permettant de longer plus longtemps le cours d'eau. Pour cela, rationaliser le stationnement longitudinal le long du quai du Rancy, très peu utilisé à ce jour hormis par quelques promeneurs et pêcheurs en supprimant une partie pour proposer des espaces de promenade plus confortables, perméabiliser le stationnement qui serait conservé si un besoin était avéré (organisation d'événements) et réduire la chaussée à 6,50m de large pour inciter les véhicules à ralentir ;

. un cheminement piéton confortable sur la route de l'Ouest pour améliorer la connexion entre le parc du Rancy et la darse sud - envisager un rétrécissement de la chaussée pour dégager le débouché de l'escalier descendant du parc et augmenter l'emprise disponible, sous réserve d'une étude de sécurité routière ;

. une liaison douce, connexion entre le parc du Rancy et les berges du quai du Rancy, à l'ouest de la parcelle 12 du lot 1 (entreprise Busca);

. une seconde liaison douce, connexion entre la rue Louise et les berges du quai du Rancy, à l'occasion de la réorganisation des parcelles 2 et 3 du lot 1 (entreprise Semanaz)

- Prévoir des emprises réservées pour la mise en place éventuelle d'une offre de stationnement vélos et autos en libre service.

- Planter un jalonnement spécifique pour les itinéraires des modes actifs (panneau d'indication des temps de parcours à pied/vélo)

2-1-2 / Développer l'accueil du public sur le port

- Réaménager l'escale à passagers.

- Proposer le long de la promenade des lieux de convivialité à destination du public

- Aménager l'ancienne estacade en belvédère sur la darse sud et l'entrée du port / ponton de pêche

2-1-3 / Communiquer sur les projets qui visent à intégrer le port à la ville - Installer un écran d'affichage numérique sur le linéaire de la promenade, au niveau de l'accès par la route de l'Ouest.

2-2-1 / Développer et pérenniser un paysage fluvial et portuaire

- Faire pénétrer le paysage fluvial de la Marne dans le port avec le renforcement des plantations le long de la promenade et le long des accès vers le Parc du Rancy

- Préserver les ouvertures visuelles vers les darses en intégrant la dimension nocturne de cette esthétique portuaire.

- Proposer en partenariat avec des associations artistiques des événements diurnes ou nocturnes sur les façades et les équipements des amodiataires

2-2-3 / Mettre à jour le CPRAPE en cohérence avec les ambitions du SADD - Restaurer, en concertation avec les amodiataires et l'IPC, les murs dégradés en rive droite de la darse sud et qui font face au quai du Rancy. Proposer, en concertation avec les amodiataires, une intervention artistique sur ces murs pour mettre en valeur le paysage du port vu depuis le quai du Rancy

3-2-1 / Maîtriser la gestion de l'eau pluviale et le risque d'inondation

- Installer des repères de crue :

. à proximité des locaux des services techniques de la ville de Bonneuil ;

. sur le musoir du lot 7, intégrant une intervention artistique visible depuis la promenade du quai du Rancy.

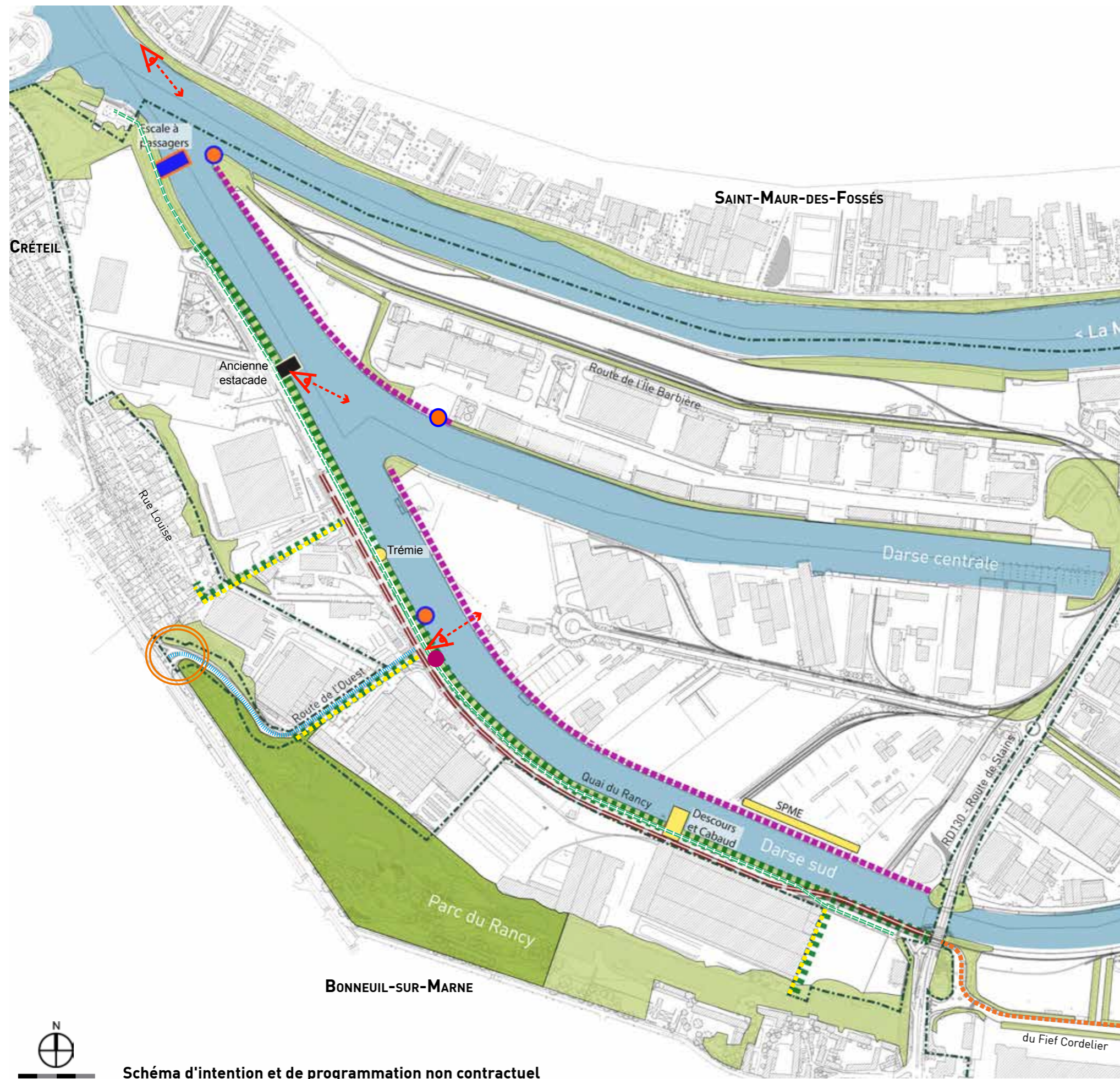
3-2-4 / Favoriser les milieux et les continuités écologiques au sein du port - Conforter le rôle de la berge sud de la darse sud aujourd'hui majoritairement plantée. Développer des continuités écologiques :

- en renforçant la végétalisation de la berge haute ;

- en réalisant des plantations le long des connexions transversales, notamment avec le parc du Rancy ;

- en adoptant une gestion différenciée de ces nouveaux écosystèmes.

Le Quai du Rancy



Une promenade donnant à voir le port

- Maintien de la possibilité de remise en service de la voie ferrée
- Façade du port à traiter en priorité en raison de la visibilité depuis la promenade, dont murs de casiers de stockage à restaurer
- Repère pour la mémoire de la crue
- Entrée du port à marquer par un élément visuel fort
- Panneau d'information numérique
- Escale à passagers
- Belvédère (ancienne estacade réaménagée)
- Équipements et ouvrages portuaires du port à valoriser dans le paysage
- Poches paysagères végétales à conforter
- Continuités paysagères à renforcer et créer
- Points de vue sur le paysage portuaire à valoriser
- Pistes cyclables à créer
- Liaisons piétonnes à créer
- Liaisons piétonnes existantes à améliorer
- Voie verte à aménager
- Zone 30km/h existante
- Limite du domaine portuaire - foncier PdP

Schéma d'intention et de programmation non contractuel

Pistes d'aménagement du Quai du Rancy

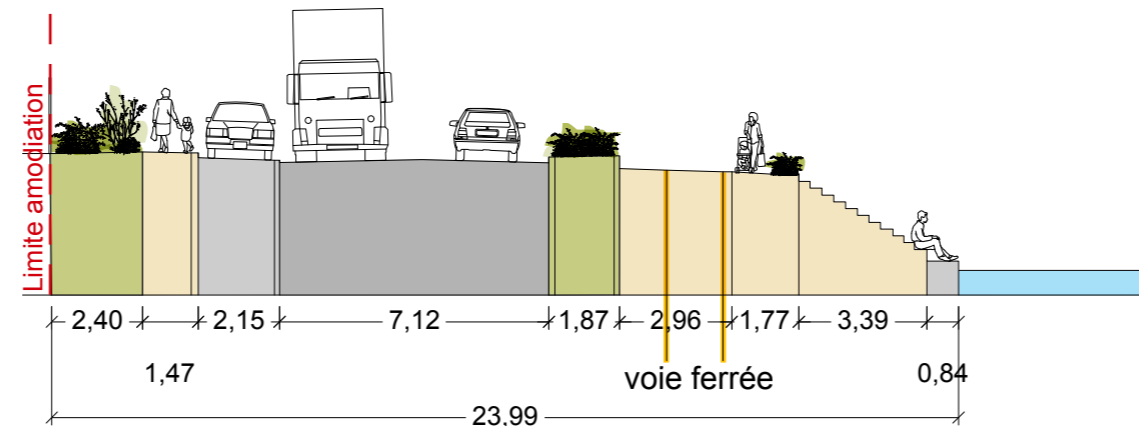
Le quai du Rancy présente 3 profils distincts correspondant à 3 séquences d'aménagement illustrées par les coupes types suivantes.

Potentiels d'aménagement :

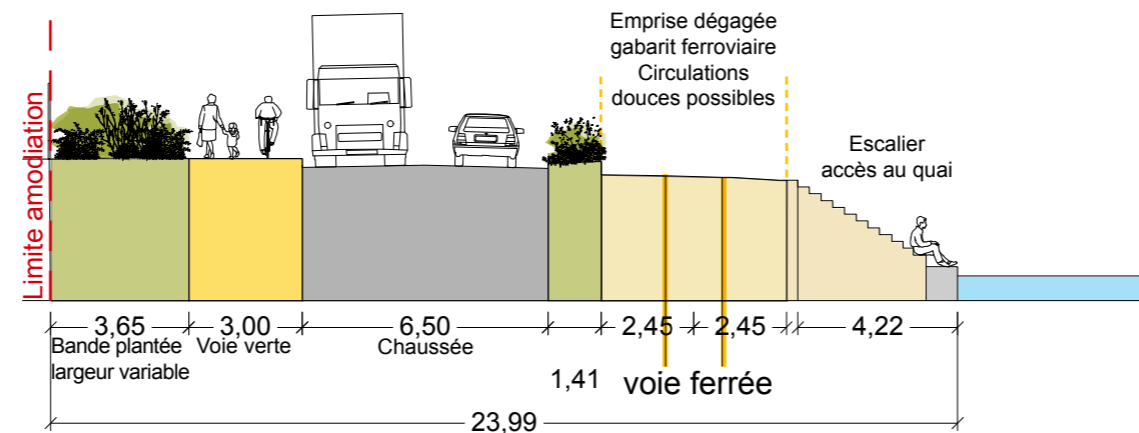
- Rétrécissement de la chaussée à 6,5 m
- Donner plus d'espace aux piétons
- Stationnement linéaire pouvant être supprimé
 - A conserver en partie sur la séquence B
- Transformation de la voie ferrée en piste cyclable ou en voie plantée tout en conservant la réversibilité et en préservant une emprise dégagée nécessaire au passage de trains dans le cas d'une potentielle remise en service de la voie.
- Créer une voie verte continue à usages mixtes piétons/cycles
 - Le long de la voie d'eau [séquences B et C].
 - Le long des parcelles d'entreprises [séquence A], en entrée de quai, où la voie ferrée le long de la voie d'eau empêche la création de cette voie verte
- Proposer des nouvelles plantations en lien avec l'imaginaire de la Marne (voir liste de végétaux en annexe)
- Planter les berges de la darse sud en respectant un gradient de l'ouest vers l'est : du plus dense vers le moins dense

Coupe type séquence A

Existant



Hypothèse d'aménagement

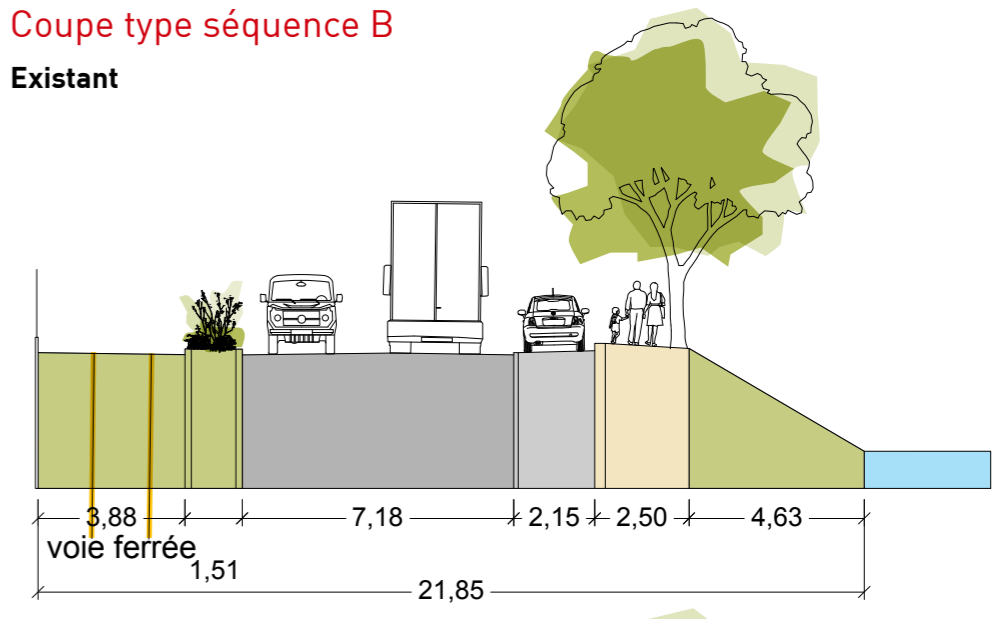


La voie verte est ici aménagée au sud de la chaussée pour permettre de maintenir les continuités de liaisons douces même dans le cas où la voie ferrée serait remise en fonctionnement. Il est possible de ne la créer que dans le cas d'une remise en service des voies ferrées.

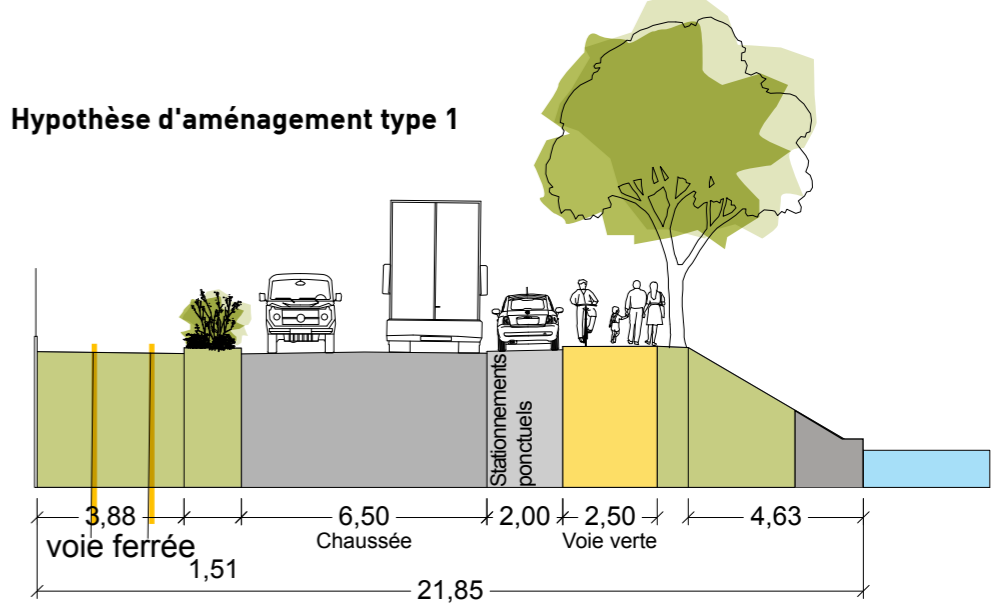
- chaussée
- circulation piétonne
- piste cyclable
- espace planté

Coupe type séquence B

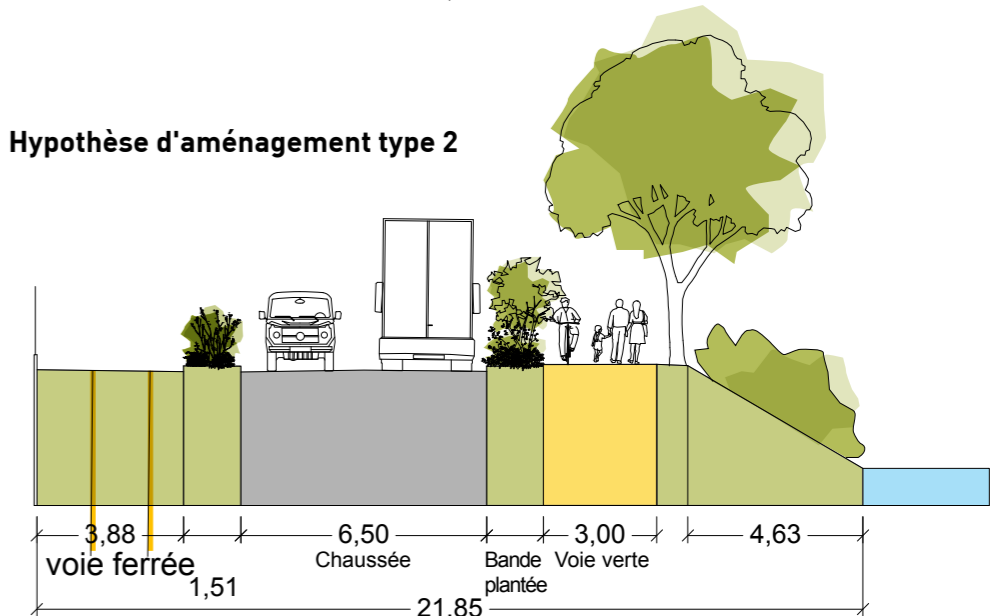
Existant



Hypothèse d'aménagement type 1

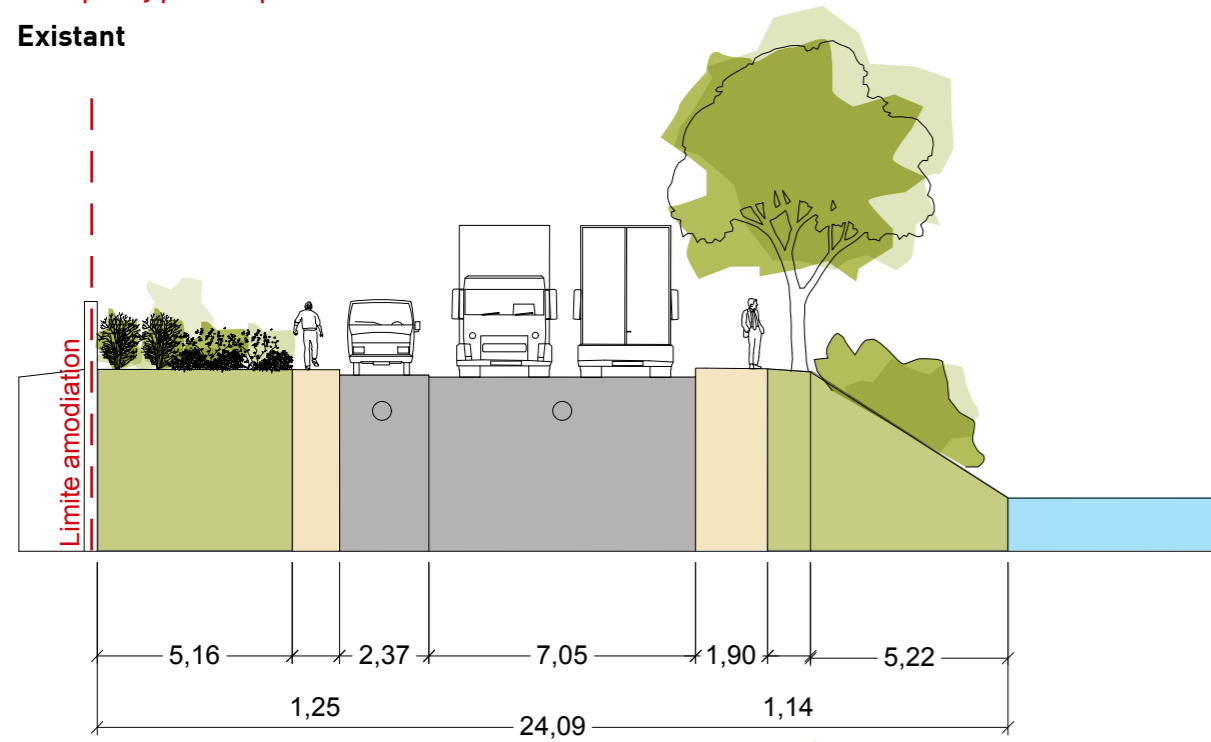


Hypothèse d'aménagement type 2

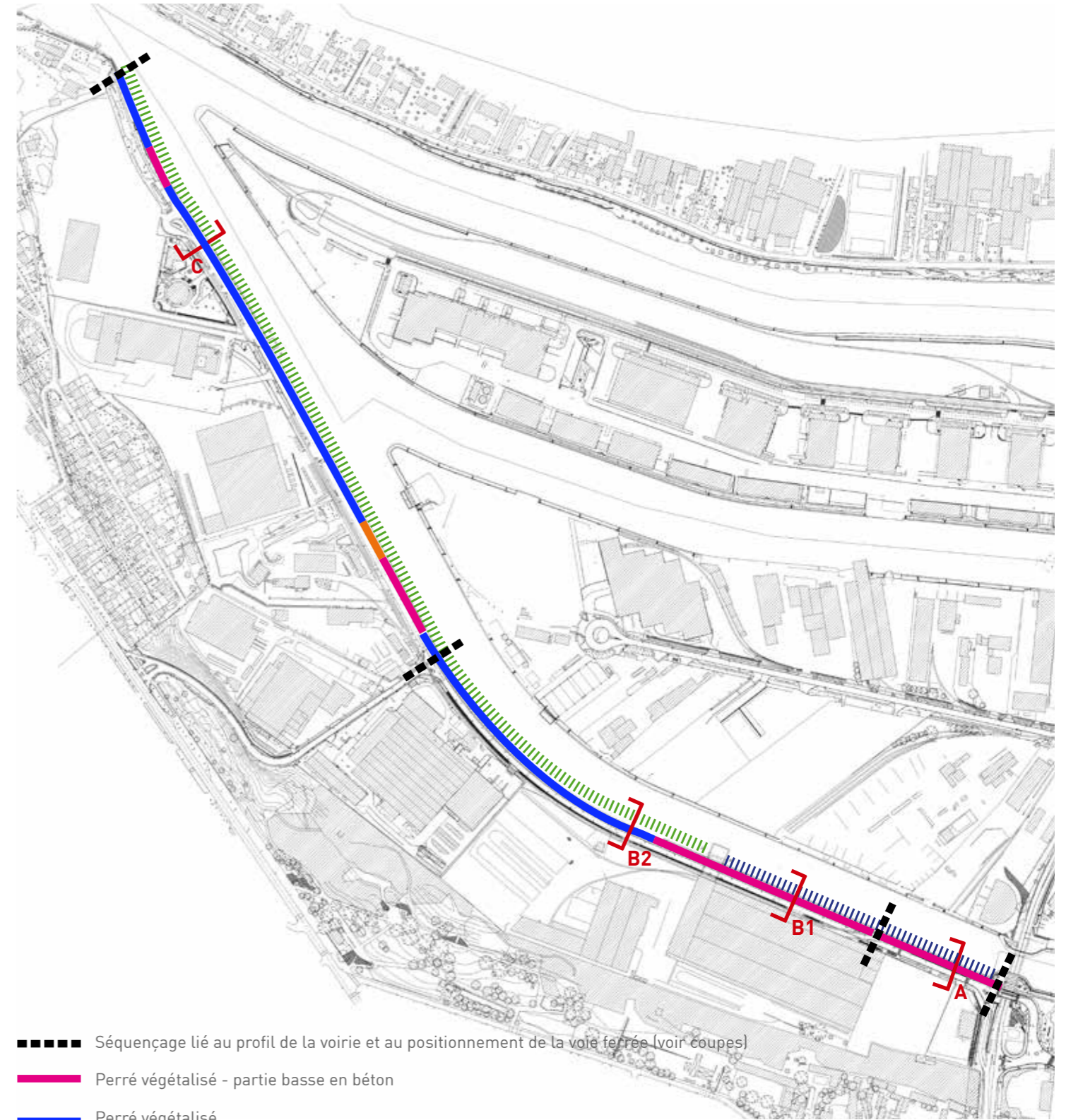
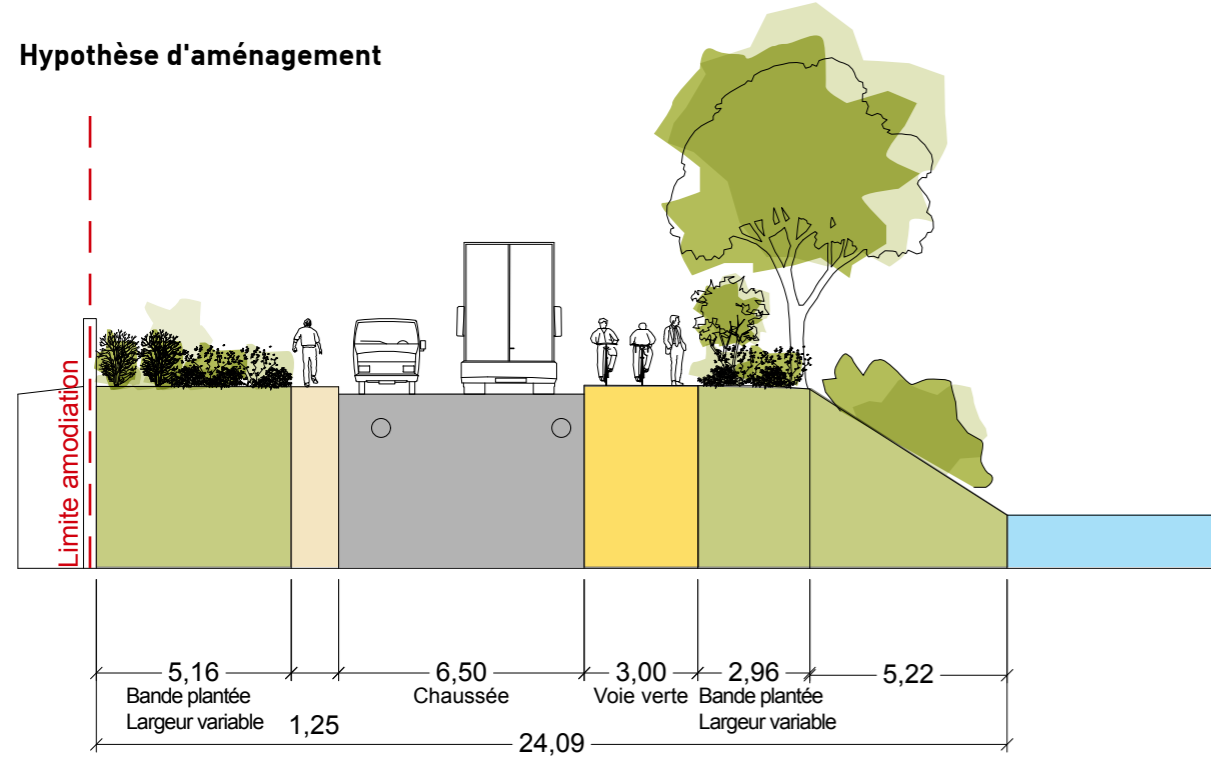


Coupe type séquence C

Existant



Hypothèse d'aménagement



- Séquençage lié au profil de la voirie et au positionnement de la voie ferrée (voir coupes)
- Perré végétalisé - partie basse en béton
- Perré végétalisé
- Quai en palplanches
- Privilégier la végétalisation de la berge
- Privilégier l'accès à l'eau (pêcheurs) en conservant le traitement minéral de la berge

Axe 3 : Un port observatoire et laboratoire de la biodiversité et du développement durable

Axe 3 : Un port observatoire et laboratoire de la biodiversité et du développement durable

3-1 Pour une empreinte écologique du port améliorée

Objectifs stratégiques

Inscrire le port dans la transition énergétique

Le concept de transition énergétique désigne la phase de transformation qui doit permettre de passer progressivement d'un système énergétique basé essentiellement sur les énergies fossiles (charbon, pétrole, gaz naturel), qui sont par nature limitées, à des sources énergétiques moins centralisées, diversifiées et renouvelables (éolien, solaire, hydraulique, géothermique, marémotrice, biomasse, etc.). Cette transition est indissociable de l'efficacité et de la sobriété énergétique et concerne toutes les activités humaines et leurs besoins (transports, industries, éclairage, chauffage, etc.).

La transition énergétique est une réponse à l'épuisement des ressources fossiles, et au réchauffement climatique. Elle se traduit dans un panel réglementaire (lois Grenelle, Loi de Transition Énergétique pour la croissance Verte), avec les objectifs suivants :

- horizon 2020 : réduction de 20% des Gaz à effet de serre (GES)
- horizon 2050 : division par 4 (facteur 4) des émissions de GES entre 1990 et 2050
- réduire de 50% notre consommation énergétique finale en 2050 par rapport à la référence 2012
- 20% d'énergies renouvelables en Europe et 23% en France (50% en Outre Mer)
- réduction de 38% des consommations énergétiques du parc de bâtiments existants (rénovation de 500 000 logements par an).

Inscrire le port dans la transition énergétique passe donc par plusieurs approches et familles d'actions :

- 1. la desserte énergétique et le recours potentiel aux énergies renouvelables
- 2. la performance environnementale des bâtiments et de leur enveloppe : niveaux d'ambitions énergétiques, réductions des consommations, anticipation des besoins énergétiques (chaud, froid, ...)
- 3. le confort bioclimatique des espaces extérieurs (adaptation aux effets du changement climatique dont lutte contre le phénomène d'îlots de chaleur)
- 4. la maîtrise des consommations et la limitation des émissions de GES et de CO₂.

Actions et préconisations possibles à moyen et court terme

3-1-1 Améliorer la connaissance des impacts industriels et nuisances diverses

- Instaurer des vérifications de l'application des conventions de déversement avec les entreprises présentes sur le site qui déversent leurs rejets dans une darse. Les conventions concernent la surveillance de la qualité des eaux, non des quantités. Les données récoltées peuvent être intégrées à l'observatoire de l'eau.
- Sensibiliser les entreprises en informant des niveaux de pollutions, de nuisances, et de leurs évolutions lors des Instances Permanentes de Concertation (IPC) semestrielles :
 - Communiquer sur les résultats et établir un suivi mensuel ou annuel (en lien avec les observatoires)
 - Sensibiliser aux éco-gestes quotidiens en réalisant des journées d'information, en implantant des panneaux d'information
 - Assurer une transparence au regard de la DRIEE en communiquant via l'observatoire environnemental et les IPC. La DRIEE expose lors des IPC les actions de surveillance et de contrôle réalisées dans l'année.

3-1-2 Améliorer la desserte énergétique et le recours aux énergies renouvelables

- Étudier le potentiel de recours aux énergies renouvelables en adéquation avec les besoins énergétiques du port :
Les besoins en chaud ou froid semblent a priori trop faibles pour envisager un réseau de chaleur sur le port. En revanche, des solutions décentralisées (à l'échelle de la parcelle ou du bâtiment) peuvent être déployées.

Le tableau ci-contre détaille par code couleur les solutions envisageables (à l'échelle du bâtiment ou à l'échelle plus large du port ou de la ville)

- Lancer une étude de faisabilité autour du potentiel de production photovoltaïque pour définir :
 - quels sont les besoins électriques / potentiels en autoconsommation ?
 - quels sont les possibilités et seuils de production possible et réinjection dans le réseau ?
 - quelles sont les surfaces potentielles de toitures / stationnement / chaussées disposant d'un potentiel énergétique?

ESTIMATION DU POTENTIEL D'ÉNERGIES RENOUVELABLES SUR LE PORT

ENERGIE	UTILISATION	SYSTÈME	ECHELLE POUR LA MISE EN PLACE
Eolien	Electricité	Petit éolien	Ville
		Grand Eolien	Bâtiment
Solaire thermique	Chaleur	Panneaux solaires thermiques (indépendants)	Bâtiment
		Ensemble de panneaux solaires thermiques (rassemblés en un site ou diffus sur plusieurs bâtiments), avec réseau de chaleur	Port / Ville
Solaire photovoltaïque	Electricité	Panneaux solaires photovoltaïques (indépendants)	Bâtiment
		Ferme solaire photovoltaïque	Port / Ville
Géothermie	Chaleur / Froid	Géothermie superficielle avec pompe à chaleur	Bâtiment
		Géothermie sur sonde (éventuellement avec réseau de chaleur basse température)	Bâtiment / Port
		Géothermie profonde (avec réseau de chaleur / froid)	Ville
Aérothermie	Chaleur / Froid	Pompe à chaleur	Bâtiment
Marine	Electricité	Hydroliennes, usine marémotrice, usine houlomotrice...	Ville
Hydraulique	Electricité	Petit hydraulique	Port / Ville
		Grand hydraulique	Ville
Biomasse	Chaleur / Electricité	Chaudière biomasse individuelle ou d'immeuble (avec ou sans cogénération)	Bâtiment
		Chaudière biomasse collective (avec ou sans cogénération), avec réseau de chaleur	Port / Ville
Biogaz, gaz de décharge, gaz de récupération de l'industrie	Chaleur / Electricité	Injection dans le réseau de distribution de gaz	Ville
		Combustion sur le lieu de production	Bâtiment
		Chaudière gaz collective (avec ou sans cogénération), avec réseau de chaleur	Port / Ville
Chaleur fatale de l'incinération des déchets	Chaleur / Electricité	Turbine électrique et/ou chaleur distribuée par un réseau	Port / Ville
Chaleur fatale des industries	Chaleur / Electricité	Turbine électrique et/ou chaleur distribuée par un réseau	Port / Ville
Chaleurs des eaux usées	Chaleur	Système de récupération (échangeur) et pompe à chaleur	Bâtiment
		Système de récupération (échangeur), réseau de chaleur à basse température et PAC	Port

	Solutions envisageables à étudier plus finement
	Solutions qui semblent plus complexes
	Solutions à exclure

FOCUS SUR L'ÉNERGIE SOLAIRE

Le dispositif national de soutien au photovoltaïque fait appel à 2 mécanismes distincts suivant la puissance de l'installation :

- d'une part des tarifs d'achat, ajustés chaque trimestre, pour les installations sur bâtiments de moins de 100 kWc (seuil équivalent à une surface de l'ordre de 1 000 m² de panneaux photovoltaïques) ;
- d'autre part des appels d'offres, pour les installations sur bâtiments de plus de 100 kWc et les centrales au sol.

Ils présentent des coûts d'investissement encore élevés mais qui devraient fortement baisser à l'avenir grâce aux recherches menées sur de nouvelles générations de modules de silicium.

Exemple d'objectifs de production PV ou taux de couverture pouvant être introduits dans les cahiers des charges et concessions aux amodiataires :

- Il peut concerner le port pour ses propres consommations, et/ou les entreprises amodiataires.
- Objectif : taux de couverture annuel 100% des consommations d'éclairage du bâtiment : l'électricité est revendue au réseau ; au global sur l'année, l'électricité vendue compense les consommations liées à l'éclairage. Ce taux de couverture annuel peut être complété par une part minimale d'« autoconsommation ».
- Objectif : part d'autoconsommation 80% : la production photovoltaïque est consommée à 80% directement par le bâtiment alors que contractuellement la totalité est revendue au réseau. Ce type d'objectif est bien adapté aux industries en raison de leurs consommations électriques importantes, le jour.

Pour l'atteinte du label Bâtiment à Energie POSitive (BEPOS), l'utilisation de panneaux PV est quasi indispensable aujourd'hui.

Axe 3 : Un port observatoire et laboratoire de la biodiversité et du développement durable

3-1 Pour une empreinte écologique du port améliorée (suite)

Actions et préconisations possibles à moyen et court terme

3-1-3 Améliorer la performance environnementale des bâtiments et de leur enveloppe

- Lancer un audit technique des bâtiments existants pour initier un développement vertical : déterminer ceux qui peuvent être surélevés pour accueillir des bureaux, des parkings pour les VL, et les éventuelles mesures de consolidation. Prendre en compte la possibilité de réaliser des aménagements cadrant avec le développement durable : toits végétalisés pour limiter le ruissellement, façades végétalisées pour une meilleure insertion dans le paysage, installation de panneaux photovoltaïques, etc. .
- Une fois l'audit technique connu, étudier l'opportunité de réaliser des toitures enherbées, ou avec des panneaux solaires photovoltaïques.

3-1-4 S'adapter aux effets du changement climatique en travaillant sur le confort bioclimatique des espaces extérieurs en luttant contre le phénomène d'îlots de chaleur

- Les actions concernant les espaces plantés, la désimperméabilisation des sols, le maillage et confortement de la biodiversité concourent à la réduction des îlots de chaleur l'été.
- Encourager les amodiataires à la végétalisation de leurs parcelles / limites parcellaires.
- Installer une station météo sur le port pour suivre l'évolution climatique (observatoire environnemental : suit, relève, interprète et communique les résultats).

3-1-5 Maîtriser les consommations et limiter les émissions de GES et de CO₂.

- Étudier la possibilité de mettre en place un plan d'action sur les économies d'énergie liées à l'éclairage public.
- Développer un guide de sensibilisation à la réduction des consommations auprès des amodiataires
- Communiquer via les observatoires sur la réduction des émissions de CO₂ par le transport fluvial.

LA PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE DES BÂTIMENTS, RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION THERMIQUE RT 2012 < ANTICIPATION DE LA RT 2020

La RT2012 est effective depuis le 28/10/11 pour : les bâtiments à usage d'habitation situés en zone ANRU, les bureaux, les bâtiments d'enseignement primaire/secondaire, les établissements d'accueil de la petite enfance.

Pour les autres bâtiments (à usage d'habitation situés en dehors des périmètres de rénovation urbaine), elle est entrée en vigueur le 1er janvier 2013.

Les bâtiments de bureaux, d'industrie et d'artisanat sont concernés par la RT2012 – Voir Article 1er de l'annexe 4 (Décret n° 2012-1530 du 28 décembre 2012) et annexe 5, sauf :

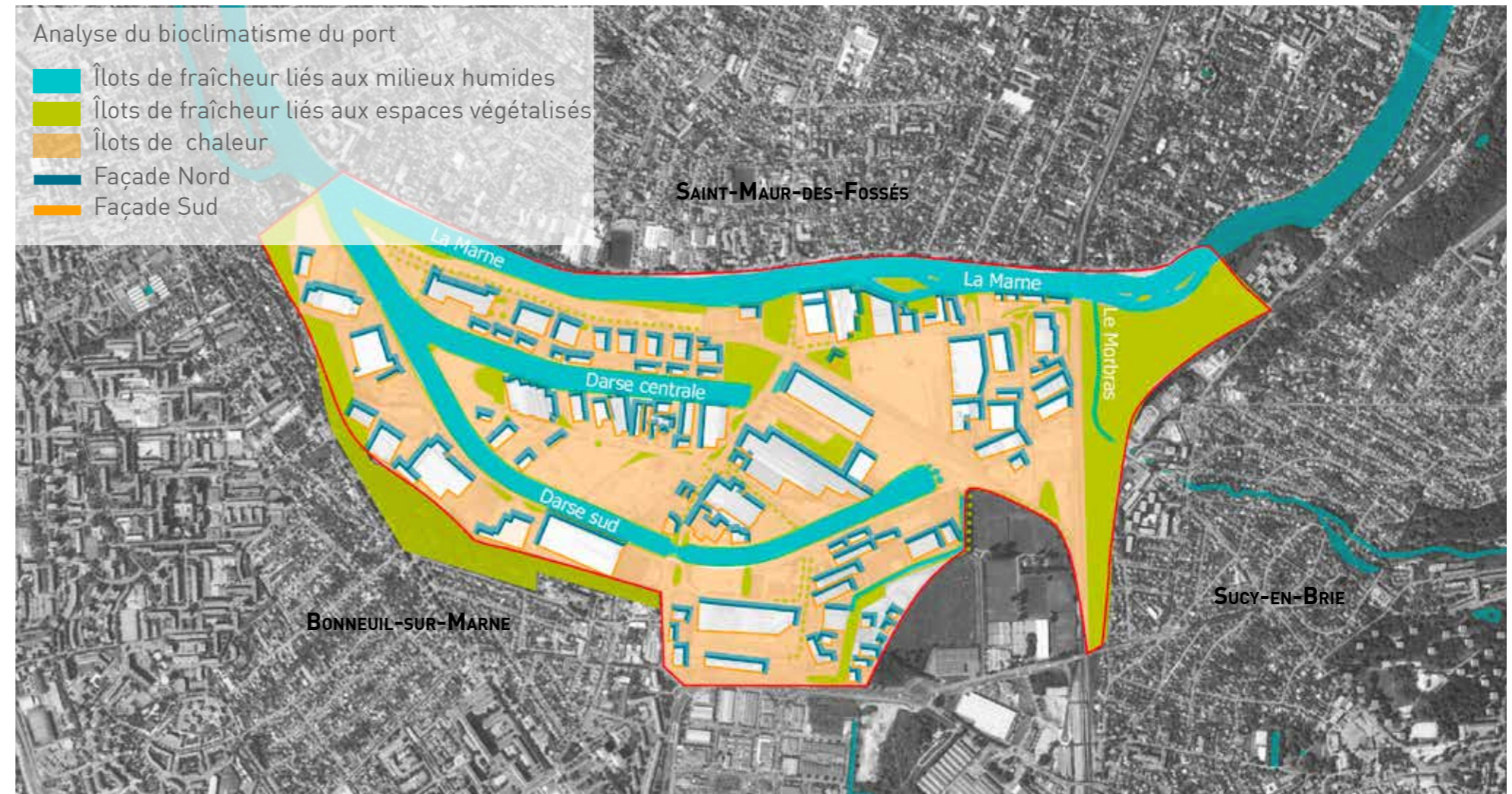
- les bâtiments et parties de bâtiment dont la température normale d'utilisation est inférieure ou égale à 12 °C ;
- les bâtiments ou parties de bâtiment destinés à rester ouverts sur l'extérieur en fonctionnement habituel (amodiataires) ;
- les bâtiments ou parties de bâtiment qui, en raison de contraintes spécifiques liées à leur usage, doivent garantir des conditions particulières de température, d'hygrométrie ou de qualité de l'air, et nécessitant de ce fait des règles particulières (laboratoires, chimie,...); pour un usage dédié à un procédé industriel (métallurgie).
- Les entrepôts de stockage (logistique ou BTP) clos et maintenus hors gel, ainsi que les bâtiments de stockage non clos (donc non chauffés) – qui sont la majorité des bâtiments sur le port - ne sont pas soumis à la RT. (Par contre les parties de bâtiment à usage de bureaux et services le sont).

RÉGLEMENTATION THERMIQUE 2020 (RT 2020)

Les futures constructions seront soumises aux règles de la future RT 2020. Nous disposons actuellement de peu d'informations sur la future RT 2020. Pour rappel, les réglementations thermiques découlant des politiques de 2007 visaient à une amélioration de 15% des performances énergétiques par rapport à l'année précédente. Cet objectif a depuis été revu à la baisse avec une ambition d'augmenter annuellement les performances énergétiques des bâtiments de 3% (sources : <http://www.rt-2020.com/>).

Les différents communiqués sur le sujet laissent penser que les bâtiments devront être « BEPOS » (Bâtiment à Énergie POSitive) ; ils devront produire de l'énergie pour compenser – en tout ou en partie - leurs consommations.

RAPPEL DE L'ÉTAT DU CONFORT BIOCLIMATIQUE DES ESPACES EXTÉRIEURS



Le bilan BEPOS prend en compte :

- Les consommations identifiées dans la RT2012 (soit le calcul réglementaire de consommations pour les usages conventionnels) : chauffage, refroidissement, ECS (eau chaude sanitaire), éclairage, auxiliaires de ventilation et de distribution.
- Les consommations des usages spécifiques :
 - Consommations mobilières : valeur forfaitaire par usage de bâtiment regroupant l'ensemble des consommations liées à l'utilisation du bâtiment, notamment la bureautique, les équipements informatiques, etc.
 - Consommations immobilières : ratio en fonction de la surface et de performances des équipements pour les usages suivants : ascenseurs, parkings (éclairage, ventilation), autres parties communes (consommation conventionnelle d'électricité pour l'éclairage des circulations, les BAES (blocs autonomes d'éclairage de sécurité)).

- La production d'électricité à demeure (panneaux photovoltaïques ou cogénération), qu'elle soit autoconsommée ou exportée.
- La part d'ENR (énergie renouvelable) dans la consommation de gaz et d'électricité issue du réseau.
- Une différenciation des consommations d'énergie, suivant qu'elles soient issues de source renouvelable, de récupération ou de source fossile.

En liens avec les résultats de ces bilans BEPOS, la RT 2020 devrait définir un écart maximal autorisé entre le niveau d'énergie primaire non renouvelable entrant et celui de l'énergie primaire sortant.

Axe 3 : Un port observatoire et laboratoire de la biodiversité et du développement durable

3-2 Pour des enjeux de développement durable déclinés au sein des projets

Objectifs stratégiques

Pour rappel, le port de Bonneuil est soumis au PPRI du Val-de-Marne et est principalement concerné par des zones orange foncé et orange clair qui représentent des espaces urbanisés d'aléas fort à très fort (submersion supérieure à 1m) et des zones urbanisées en autres aléas (submersion inférieure à 1m). C'est le risque d'inondation par débordement de cours d'eau.

La fréquence et la gravité des inondations augmentent avec l'imperméabilisation croissante des sols et la saturation des réseaux de conduites (risque d'inondation par débordement des réseaux d'assainissement). Du point de vue environnemental, la qualité des milieux récepteurs peut se dégrader avec un développement urbain ne contrôlant pas l'augmentation des flux pollués.

Inciter à la désimperméabilisation constitue l'un des objectifs du plan vert d'Île-de-France voté par le Conseil Régional en mars 2017.

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE), qui fixe les objectifs généraux et les dispositions permettant de satisfaire aux principes d'une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau, a été approuvé par arrêté inter-préfectoral n°2018-02 du 02/01/2018.

Ainsi les principaux enjeux liés à la ressource en eau qui sont apparus au fil du diagnostic sont les suivants :

- La maîtrise du risque inondation,
- La gestion des eaux pluviales,
- La préservation et la valorisation de la ressource en eau à l'échelle du port.

Les techniques alternatives de gestion des eaux pluviales répondent à ces trois enjeux. Elles permettent de contrôler les débits de pointe et de gérer la pollution des eaux de ruissellement. Elles ont pour principe l'infiltration et la rétention des eaux de pluie et sont capables de s'intégrer dans l'aménagement urbain.

Sur la politique de gestion de l'eau conforme aux principes du développement durable, il est préconisé d'adopter des solutions de techniques alternatives au réseau d'assainissement classique : des solutions relevant plus de l'urbanisme et du paysage que de l'assainissement et du génie-civil, des solutions gravitaires et à ciel ouvert.

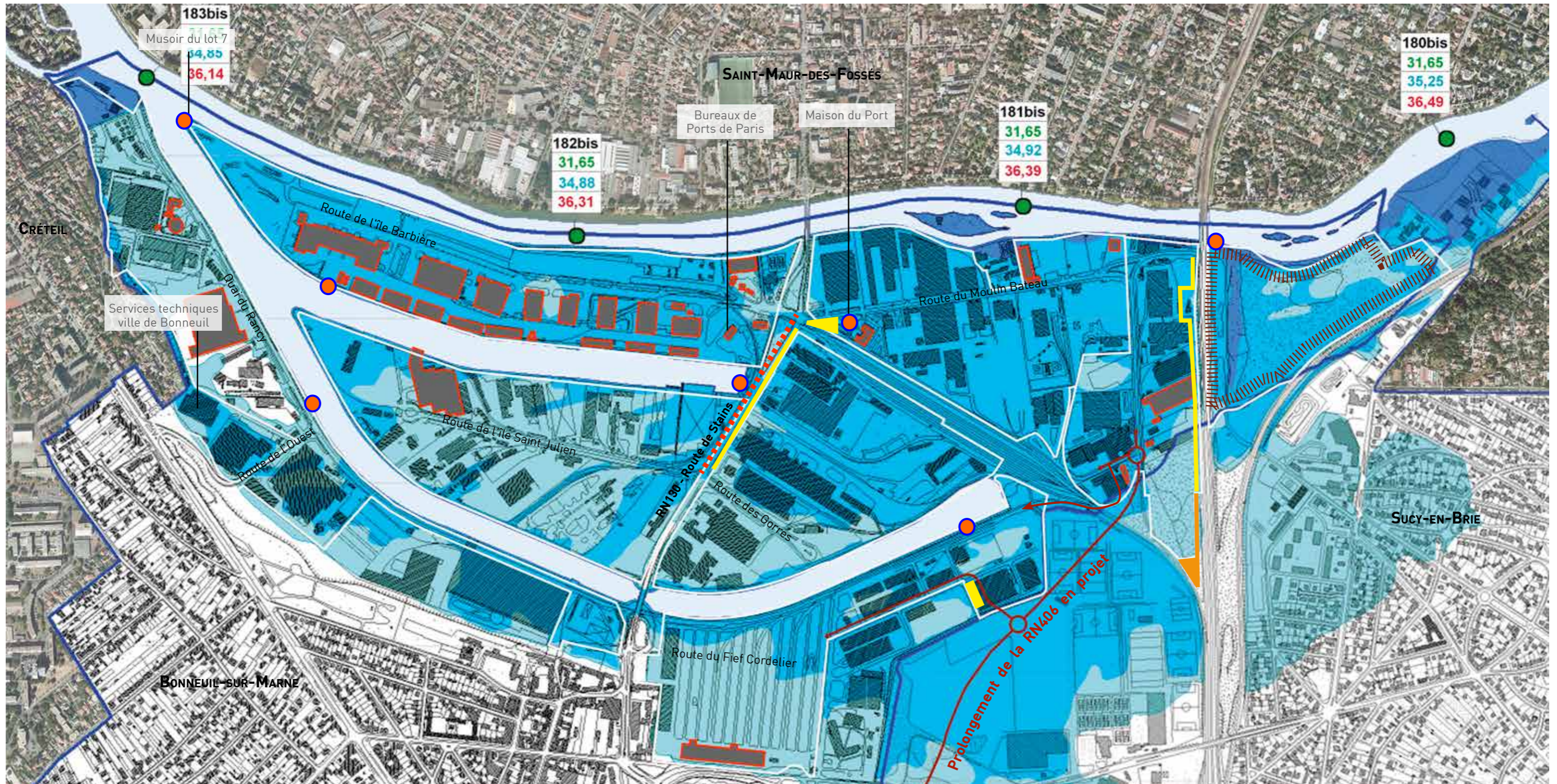
L'objectif est donc de permettre la mise en place d'une gestion des eaux pluviales respectueuse de l'environnement avec le développement de techniques alternatives au sein du territoire portuaire.

Actions et préconisations possibles à moyen et court terme

3-2-1 Maîtriser la gestion de l'eau pluviale et le risque d'inondation

- Informer les amodiataires et clients du port sur le risque d'inondation, les prévenir en cas de risque de crue grâce à la procédure de suivi des axes de la Seine et de la Marne, les encourager à réduire leur vulnérabilité (par l'élaboration de plan de continuité d'activité).
- Installer des repères de crue en fonction des hauteurs d'eau les plus importantes et dans les endroits ouverts au public, pour garder la mémoire des crues sur le port de Bonneuil : visibles depuis les bureaux de Ports de Paris, les services techniques de la ville de Bonneuil, la Maison du Port, le musoir du lot 7 (envisager ici une intervention artistique).
- Dans le cadre du projet d'aménagement du Bec de Canard, étudier la possibilité d'augmenter la capacité d'expansion des crues sur le site.
- Mener une étude spécifique sur le patrimoine bâti de Ports de Paris sur :
 - le potentiel de mise en place, dans le cadre des réhabilitations, de toitures permettant le stockage des eaux pluviales (végétalisées ou non) ;
 - la possibilité de récupérer les eaux pluviales des toitures des bâtiments dans le but d'un réemploi pour l'arrosage ou nettoyer la voirie.
- Mener une étude globale de capacité de stockage et d'infiltration des eaux pluviales sur le port intégrant :
 - une étude de perméabilité à l'échelle du port afin d'établir une cartographie précise des capacités d'infiltration des sols prenant également en compte les usages des sols, en lien avec les acteurs du domaine (SAGE, Agence de l'Eau Seine Normandie - AESN, CD94, Ville et son zonage pluvial et schéma d'assainissement);
 - un plan de zonage à destination des amodiataires et aménageurs du port afin de permettre d'orienter les actions en fonction des capacités d'infiltration à la parcelle ;
 - un "outil-guide" annexé au CPRAPE définissant les caractéristiques des techniques d'infiltration en fonction de la perméabilité des sols portuaires et des usages de la parcelle afin d'appuyer la mise en place d'une gestion alternative des eaux de ruissellement à intérêt environnemental (noues, désimperméabilisation...) dans le cadre des projets d'aménagement des espaces publics du port et des amodiataires
- Aménager des ouvrages de gestion des eaux pluviales à ciel ouvert et étudier le potentiel de mise en commun des apports de plusieurs parcelles, conformément aux préconisations du SAGE.

Maitrise de la gestion eaux pluviales et risque inondation



- Repères de crues à positionner en fonction des hauteurs d'eau les plus importantes et dans les endroits ouverts au public
- ⋯ Portion de la route de Stains inondée à la cote 35,41 m NGF
- Patrimoine bâti de Port de Paris objet de l'étude de potentialité de stockage et récupération des EP

- Ouvrages existants (bassins ou noues) pour la gestion alternative des eaux pluviales
- Ouvrages (bassins ou noues) pour la gestion alternative des eaux pluviales envisagés dans le cadre de projets d'aménagement du port
- Site où le volume d'expansion des crues peut être augmenté dans le cadre de projets d'aménagements

Carte des aléas - PPRI

- Submersion comprise entre 0 m et 1 m
 - Submersion comprise entre 1 m et 2 m
 - Submersion supérieure à 2 m
- | | |
|-------|--------------------------------|
| 000 | N° du point kilométrique |
| 00,00 | Retenue Normale |
| 00,00 | Cote de la crue de 1924 |
| 00,00 | Cote de la crue de 1910 (PHEC) |



Axe 3 : Un port observatoire et laboratoire de la biodiversité et du développement durable

3-2 Pour des enjeux de développement durable déclinés au sein des projets (suite)

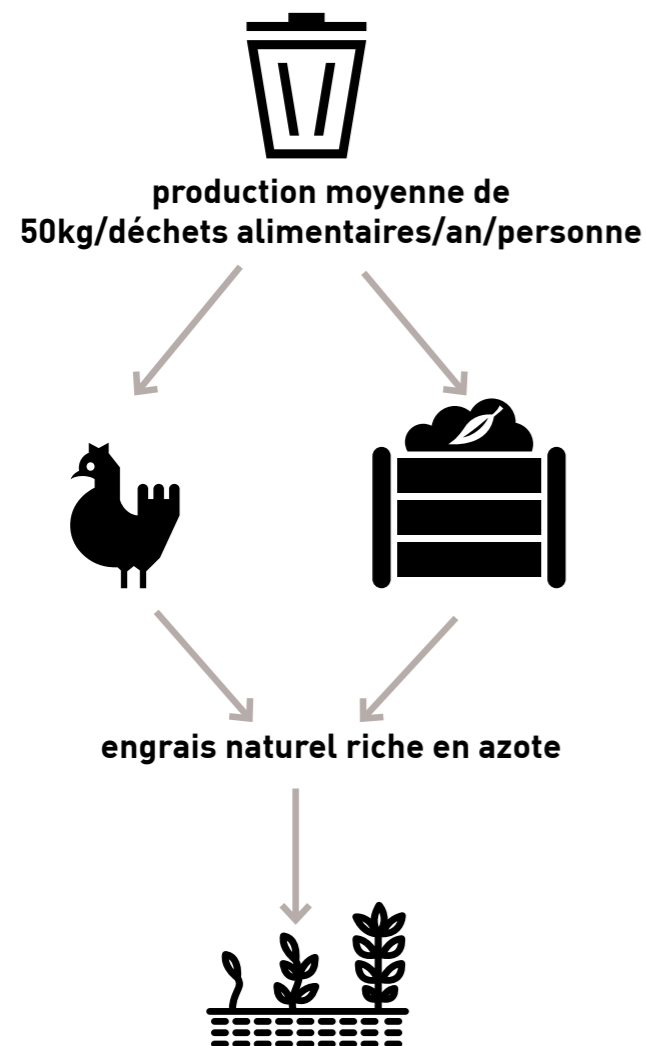
Actions et préconisations possibles à moyen et court terme

3-2-2 Réduire et optimiser les déchets

- Aménager des locaux de tri et de stockage des déchets et mettre en place une signalétique "point déchets" : abords des bureaux de Ports de Paris, sur le parking poids lourds et l'aire d'accueil depuis la nouvelle entrée RN406.
- Étudier l'opportunité du gisement sur les déchets alimentaires (restaurants d'entreprise, restaurant du port...) et leur valorisation par le biais de compostage individuel ou collectif ou l'accueil d'animaux sur le port en installant un poulailler au niveau du restaurant La Caravelle.
- Rechercher des synergies locales du traitement des déchets, les déchets des uns pouvant être les matières premières des autres.

3-2-3 Définir la stratégie de gestion du dragage

- En collaboration avec le département, définir un dispositif local ou des mesures en amont sur le réseau permettant de capter les sédiments apportés par le rejet d'eaux pluviales du département situé en fond de darse Sud pour que cette darse en contact avec la Marne ne joue plus le rôle de bassin de décantation pour ces sédiments.
- Suivre régulièrement la qualité des eaux dans les darses et en Marne et prendre des mesures au droit des rejets du département, de la ville et du port puis passer des conventions de rejets avec des objectifs de qualité des eaux et de quantité de sédiments rejetés pour l'ensemble des réseaux débouchant en darse et n'appartenant pas au port.



1 compost :

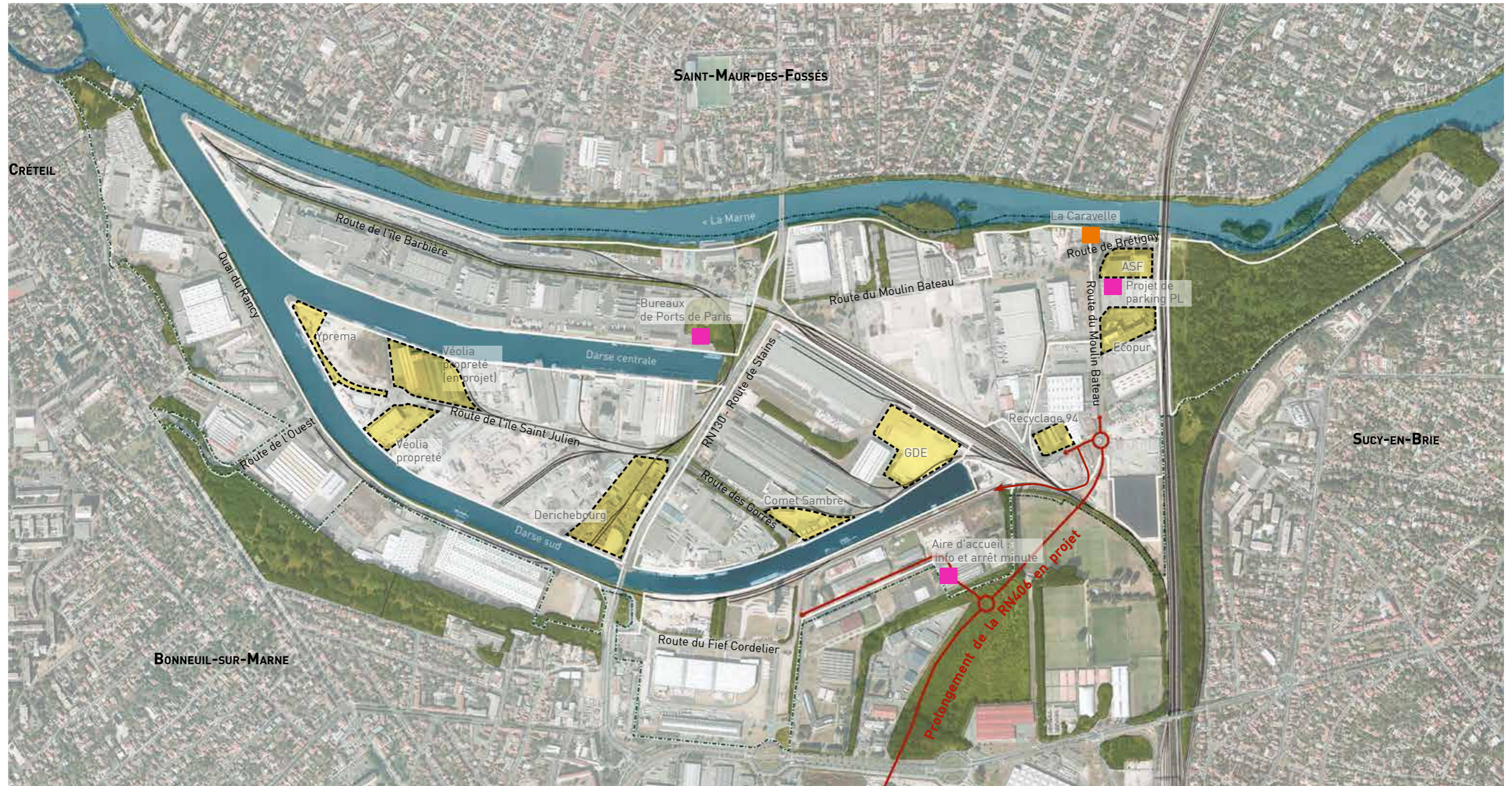
- recycle à la fois les déchets issus de la cuisine, de la maison et du jardin
- produit un engrais naturel
- peut être réutilisé pour l'entretien des espaces verts



1 poule :

- consomme 200kg de déchets alimentaires / an
- produit 200 oeufs / an
- produit un engrais naturel riche en azote

Optimisation et réduction des déchets



- Entreprises du secteur de la valorisation des déchets présentes sur le port
- Locaux de tri et de stockage des déchets à implanter ou à déplacer (Bureaux de Ports de Paris)
- Création d'un poulailler

Axe 3 : Un port observatoire et laboratoire de la biodiversité et du développement durable

3-2 Pour des enjeux de développement durable déclinés au sein des projets (suite)

Actions et préconisations possibles à moyen et court terme

3-2-4 Favoriser les milieux et les continuités écologiques au sein du port

- Préserver les milieux écologiques riches du port en restreignant l'accès au public :
 - 1 - Maintenir l'interdiction de l'accès au public sur la berge aval de la Marne, au nord-ouest du port, pour créer un sanctuaire écologique.
 - 2 - Engager la restauration écologique du Bec de Canard, mettre en place une gestion différenciée adaptée pour pérenniser et enrichir ces milieux et limiter l'usage du Bec de Canard à des espaces délimités : voies pour les modes doux délimitées afin de préserver la biodiversité sur le reste du secteur.
 - Mettre en place des panneaux d'information sur la gestion différenciée (faucon hobereau pressenti comme espèce emblématique repérée dans le cadre du suivi faune/flore).
- Améliorer les continuités écologiques au sein du port :
 - 3 - En proposant des aménagements renforçant la continuité écologique de milieux humides entre le fossé des Marais, les terrains de la RN406 et le Bec de Canard dans le cadre du projet de la RN406 et de l'extension éventuelle du port. Cette continuité pourra s'appuyer également sur le bassin situé au fond de la parcelle n°19 du lot 5 et aura pour objectif de préserver la présence de milieux favorables aux espèces identifiées dans le cadre de l'étude d'impact de la RN406.
 - 4 - En restaurant et confortant le rôle des berges de la Marne : améliorer la continuité plantée depuis le Bec de Canard jusqu'à la pointe ouest et conserver un milieu propice aux espèces présentes relevées en diagnostic (ex : plantations/branches en hauteur pour faire des promontoires pour le Martin-Pêcheur et le Grand Cormoran, plantations denses de type roselière pour la Rousserolle Effarvatte).
 - 5 - En confortant le rôle de la berge sud de la darse sud aujourd'hui majoritairement plantée : travailler sur une diversification des espèces et créer des connexions vers les espaces plantés existants.
 - 6 - En renforçant le rôle de la berge nord de la darse centrale : conforter ponctuellement les milieux des espèces repérées, l'Hirondelle des Rivages, l'hirondelle des fenêtres et la Sterne Pierregarin, car leur habitat est fragile. Pour ces deux derniers l'un des enjeux est le développement de lieux de nidification (ex: palplanches avec trous, toits terrasses...).
 - 7 - En créant des continuités proposant plusieurs strates plantées le long de la route de Stains, de la route du Moulin Bateau dans son orientation Nord/Sud et son prolongement jusqu'à la voie de la future RN406.
 - 8 - En végétalisant les voies transversales du port : route de l'Île Saint Julien / route des Gorres, route de l'Île Barbière / route du Moulin Bateau.
- Restaurer les berges et les cours d'eau en coopération avec les acteurs locaux :
 - Renaturer le Morbras dès que la qualité de son eau sera améliorée en amont.
 - Étudier la pertinence de restaurer le ru de Brétigny.
 - Mettre en valeur dans le paysage le fossé des Marais qui longe les ex-terrains STAC et rejoint l'extrémité de la darse sud. Utiliser ce fossé pour améliorer la fonctionnalité écologique créant un corridor. Approfondir ce sujet avec la DSEA (Direction des Services de l'Environnement et de l'Assainissement) qui en a la gestion et rencontrer le CD94 pour d'éventuels échanges de foncier.
 - Envisager une déviation de ce fossé de manière à ce que celui-ci puisse constituer une limite qualitative entre la RN406 et le port.



Bassin pour la gestion des eaux pluviales présent au fond de la parcelle 19 du lot 5, entre les voies RER A et embranchement ferré du port (voie unique). Il pourrait contribuer au futur corridor biologique entre le Bec de Canard et les délaissés/mesures compensatoires de la RN406.

Milieux et continuités écologiques à conforter



Intérêt écologique des espaces verts

- Espaces inaccessibles au public dédiés au développement de la biodiversité
- Corridors inaccessibles au public à conforter / restaurer
- Espaces accessibles au public * en journée
- Corridors accessibles au public * à conforter / restaurer
- Continuités paysagères à créer / à conforter
- * uniquement usagers du port

Intérêt écologique de la trame bleue

- Milieux humides (fossé ou cours d'eau) à restaurer
- Déviation du fossé à étudier
- Bassin de stockage et/ou infiltration des eaux pluviales existant ou à créer
- Corridor à étudier dans le cadre de l'extension éventuelle du port

Axe 3 : Un port observatoire et laboratoire de la biodiversité et du développement durable

3-3 Pour un projet laboratoire à échelle régionale : le Bec de Canard

Objectifs stratégiques

- Les milieux écologiques

Sur le Schéma Régional de Cohérence Écologique, les 12 ha du Bec de Canard sont identifiés comme un réservoir de biodiversité, porteur d'enjeux pour l'intégration du territoire portuaire au tissu urbain environnant. L'espace est classé au PLU de Bonneuil en zone N, hormis la partie jouxtant la voie ferrée qui est classée en zone UPd.

Les 4 îlots situés sur la Marne et faisant face au Bec de Canard bénéficient d'un arrêté préfectoral de protection de biotope «Les îles de la Marne de la boucle de Saint-Maur» et abritent des espèces protégées d'oiseaux, de plantes et de poissons.

Les berges de la Marne forment un corridor écologique important de la région Île-de-France. Les 300 m de berges naturelles du Bec de Canard sont les dernières que compte la Marne en Val-de-Marne, hormis les îles. En aval des berges du Bec de Canard, Ports de Paris réalise des aménagements afin de restaurer les milieux écologiques (pour lutter contre le vieillissement actuel des sujets arborés et développement des espèces invasives), de stopper l'érosion, de stabiliser le talus rivulaire et d'améliorer les qualités paysagères des bords de Marne en offrant au public quelques points d'accès aux berges. Le projet du Bec de Canard s'inscrit dans la continuité de cet aménagement et a une vocation principalement environnementale, l'objectif étant de mettre à profit cet espace non constructible et relativement préservé des activités humaines.

- Les cours d'eau

Le Morbras est la 3^e rivière du Val-de-Marne après la Marne et la Bièvre. Il prend sa source à Pontcarré en forêt d'Armainvilliers (Seine-et-Marne) et finit sa course dans la Marne, canalisé au niveau du Bec de Canard.

Le ru de Brétigny est en voie de comblement.

L'objectif est ici d'améliorer la qualité physico-chimique de l'eau, de permettre le développement de la faune piscicole et de participer à la gestion des crues au niveau du territoire.

- Les usages existants

Le site est sollicité par les pêcheurs. Ils accèdent depuis la route de Brétigny. On peut également constater la présence d'activités non autorisées : piste de cyclo-cross, coupe de gros arbres, décharge sauvage, squat... Il s'agira dans le cadre du projet de limiter les usages illicites et de proposer des aménagements plus confortables pour l'activité halieutique.

Le programme d'aménagement du Bec de Canard a été affiné en 2017-2018 dans le cadre d'une mission de pré-programmation par Egis environnement dans le rapport suivant :

Aménagement et valorisation écologique du Bec de Canard sur le port de Bonneuil-sur-Marne - État initial du site et scénarios.

Actions et préconisations possibles à moyen et court terme

Conforter et pérenniser la réserve de biodiversité

2-2-2/ Penser le paysage nocturne comme vecteur d'intégration - Préserver la trame noire sur les espaces à vocation écologique et les berges de la Marne.

3-2-4/ Favoriser les milieux et les continuités écologiques au sein du port

- Engager la restauration écologique du site et mettre en place une gestion différenciée adaptée pour pérenniser et enrichir ces milieux :

. ouverture de la mégaphorbiaie (prairie haute de milieu humide);

. gestion des invasives ;

. ouverture d'un layon ;

. création d'une prairie humide ;

. création d'une frayère à brochets ;

. création d'un réseau de mares ;

. préservation de la saulaie arborescente existante.

. utilisation de plants et graines de label végétal local

- Renaturer le Morbras après amélioration de la qualité des eaux

- Étudier la pertinence de restaurer le ru de Brétigny

- Intégrer des îlots de vieillissement notamment pour la chouette hulotte et les chiroptères dans le cadre de mesures compensatoires pour le projet de la RN406 (projet à soumettre à la DRIEE).

Participer à la gestion des crues sur le territoire

3-2-1/ Maîtriser la gestion des eaux pluviales et le risque d'inondation - Étudier la possibilité d'augmenter la capacité d'expansion des crues sur le site dans le cadre de la renaturation des berges, des cours d'eau et l'aménagement pour la restauration écologique.

Ouvrir le site au public avec une visée pédagogique

1-4-2 / Aménager des maillages continus pour les modes actifs

- Aménager une liaison douce confortable pour l'accès au site par la route de Brétigny, notamment en mettant à profit la suppression d'une partie du stationnement et en réduisant les chaussées à 6,50m de large pour inciter les véhicules à ralentir.

- Préserver du stationnement en quantité appropriée par rapport aux usages du site le long de la route de Brétigny et minimiser son impact paysager et environnemental.

- Préserver des emprises pour la mise en place éventuelle à terme d'une offre de stationnement vélos et autos en libre service.

- Planter un jalonnement spécifique pour les itinéraires des modes actifs en indiquant des temps de parcours vers les polarités structurantes du territoire

2-1-2 / Développer l'accueil du public sur le port

- Aménager des jardins potagers en réponse à la demande de la ville de Bonneuil, avec un accès véhicules contrôlé, un accès à l'eau pour l'arrosage et éventuellement un espace collectif. Le terrain pourrait être mis en amodiation par Ports de Paris à la ville de Bonneuil qui déléguerait la mise en place, l'animation et l'entretien à une association.

- Maintenir la possibilité de pratiquer une activité de pêche en entrée de site

- Hiérarchiser et sécuriser les accès au site, mettre en place des aménagements permettant d'éviter les usages illicites et les dépôts sauvages, canaliser les circulations pour préserver les milieux naturels. Intégrer la question des visiteurs accédant par l'est (Sucy-en-Brie).

- Aménager des liaisons douces accessibles aux piétons et cycles depuis la route de Brétigny et jusqu'à Sucy-en-Brie

- Aménager une promenade écologique équipée de panneaux pédagogiques et éventuellement d'observatoires.

2-2-2 / Penser le paysage nocturne comme vecteur d'intégration

Proposer un éclairage approprié pour les usages vespéraux ou nocturnes : jardins potagers, voies cyclables.

Le Bec de Canard

Restauration écologique du site

- Zone humide réglementaire existante
- Création de milieux humides
- Le Morbras, à renaturer après dépollution
- Renaturation à terme du Morbras
- Tracé du ru de Brétigny, à restaurer si pertinent
- Mettre en place une gestion différenciée des espaces naturels permettant de diversifier les habitats .

Accueil du public

- Jardins familiaux
- Itinéraire pédagogique piéton
- Itinéraire pédagogique piéton et cyclable
- Belvédère / postes de pêche

- Limite du domaine portuaire - foncier PdP

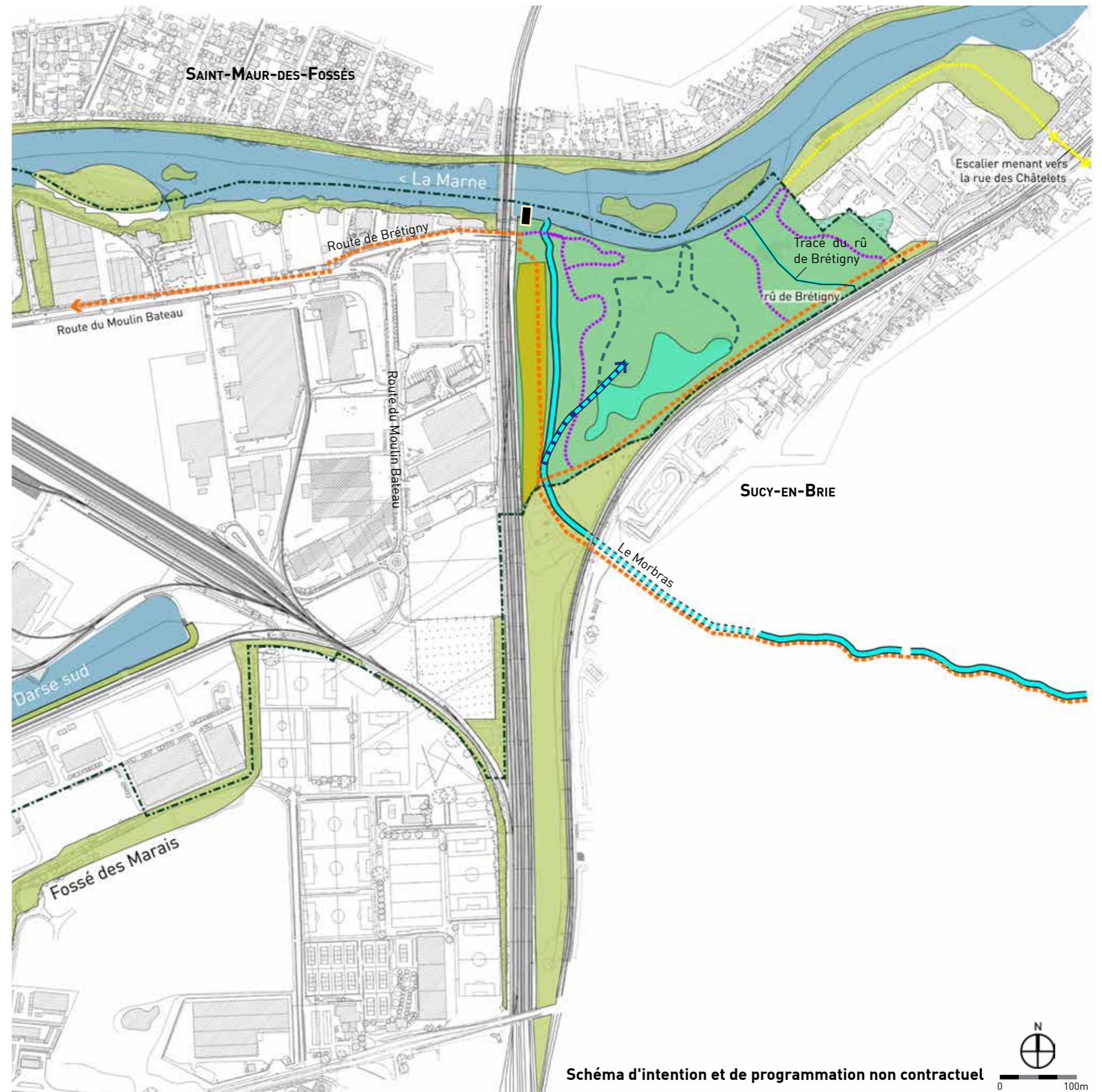


Schéma d'intention et de programmation non contractuel

Les observatoires

Axe 4 : Les observatoires

4-1 Pour une meilleure connaissance du port

Objectifs stratégiques

Dans le but d'améliorer l'intégration du port dans son territoire et la communication sur ses actions, Ports de Paris souhaite mettre en place des observatoires thématiques.

Ces observatoires sont des outils pour constater et mesurer l'évolution de l'économie, du paysage, de la biodiversité, de la qualité de l'eau et de l'air. Ils seront mis en place en parallèle des grands projets d'aménagement et pourront alimenter ces derniers.

L'enjeu de ces observatoires est de développer une meilleure connaissance du port afin de pouvoir déterminer des leviers d'actions préférentiels sur des sujets donnés. Il sera nécessaire de faire le bilan des actions et des interventions faites sur le port.

Il sera tout aussi important d'établir une communication pédagogique et transparente afin que les usagers du port (riverains et employés) soient sensibilisés à cette démarche innovante.

Ils ont donc un rôle :

- de suivi de la mise en oeuvre du SADD et du CPRAPE ;
- de contrôle de l'ensemble des impacts de l'activité portuaire ;
- de synthèse des informations en vue d'une diffusion au public.

Ces observatoires seront pilotés par Ports de Paris et les membres de l'IPC, mais pourront être animés par une équipe dédiée ouverte à l'extérieur, définie avec des partenaires locaux.

Les modalités de recueil de l'information et d'animation sont à affiner en partenariat avec les animateurs pressentis pour chaque observatoire.

Actions et préconisations possibles à moyen et court terme

4-1-1 Mettre en place un observatoire de l'économie et des entreprises

Objectif recherché :

Valoriser l'apport économique du port pour le territoire sur la base :

- d'indicateurs économiques classiques, à savoir un suivi du nombre d'emplois, du chiffre d'affaire et de la richesse créée sur le port (valeur ajoutée), etc...
- d'indicateurs transport : mesure des trafics par mode, en tonnage, en nombre de camions, en EVP (conteneurs équivalents vingt pieds) et Unité de Transport Intérieur, équivalent en «camions» reportés sur les modes fluviaux et ferroviaires, chiffrage de l'effet positif sur l'environnement et la santé publique en relation avec l'observatoire de l'air.
- d'indicateurs bioclimatiques des entreprises : données sur l'écologie industrielle, suivi de la gestion des déchets, données suite au bilan thermique des entreprises ...

Données existantes :

- études de trafic PL et comptages réguliers commandés par PdP
- études de trafic fluvial et ferré et comptages réguliers

Animateurs pressentis :

Cap Bonneuil, Ports de Paris, membres de l'IPC, Chambre de Commerce et de l'Industrie (CCI 94), participants volontaires

4-1-2 Mettre en place un observatoire de la transition énergétique

Objectif recherché :

Évaluer les actions du port dans le domaine des économies d'énergie et de la mobilité à travers des indicateurs tels que :

- les investissements consacrés à l'économie d'énergie des entreprises et de Ports de Paris (chauffage, isolation, solaire, éolien...);
- la consommation d'énergie des bâtiments du patrimoine immobilier de Ports de Paris ;
- la consommation d'électricité pour l'éclairage des espaces publics du port ;
- l'évolution des modes de transport des usagers du port : suivi du taux d'utilisation en fonction des modes, mise en place des solutions alternatives à la voiture individuelle (pistes cyclables, vélos en libre-service, co-voiturage, transports en commun...).

Données existantes :

- Base de données GEPAP, interne au port ;
- Résultats des audits et diagnostics de performance énergétique - DPE ;
- États des lieux interne PdP ;
- Données de consommations énergétiques ;
- Résultats des audits énergétiques via le marché Audits DPE sur les bâtiments à réhabiliter.

Données complémentaires :

- Bilan Carbone annuel des activités administratives de l'établissement et suivi des actions de réduction mené en interne par PdP.

Animateurs pressentis :

Ports de Paris, membres de l'IPC, participants volontaires.

4-1-3 Mettre en place un observatoire de l'eau et du sol

Objectif recherché :

Connaître la qualité et l'évolution de l'eau sur le port pour identifier les actions prioritaires à mener dans le cadre des grands projets et en évaluer l'efficacité. Cet observatoire concerne :

- les eaux de surface du port : la Marne, le fossé des Marais, le Morbras, le ru de Brétigny, les darses ;
- la gestion des eaux pluviales : transition vers une gestion alternative, réduction des surfaces imperméables, qualité et réemploi des eaux de toiture ;
- la gestion des crues ;
- les eaux souterraines : nappe phréatique ;
- la pollution des sols ;
- le suivi des ICPE sur les sujets eau/sol ;
- la surveillance des rejets EP au niveau des exutoires du port.

Données existantes :

- Données compilées par le Syndicat Marne Vive ;
- Suivis et études réalisés par Ports de Paris : diagnostics de sols, campagnes semestrielles de caractérisation des eaux souterraines ;
- Diagnostic des réseaux d'eaux pluviales par la Ville de Bonneuil et le GPSEA ;
- Étude d'un schéma directeur assainissement de la Ville de Bonneuil
- Étude avec le CD94 visant à améliorer les rejets d'EP dans la darse sud par l'exutoire départemental.

Animateurs pressentis :

Syndicat Marne Vive (eau), DRIEE (ICPE), CD94, Ports de Paris, membres de l'IPC

4-1-4 Mettre en place un observatoire de la biodiversité

Objectif recherché :

Mieux connaître la biodiversité existante sur le port, identifier les typologies d'habitat correspondantes, ce qui permettra de proposer :

- des réserves de biodiversité sur le port ;
- des aménagements adaptés dans le cadre des grands projets portuaires ;
- des préconisations adaptées dans le cadre des aménagements à la parcelle pour les amodiataires ;
- des panneaux d'information sur la gestion différenciée (faucun hobereau pressenti comme espèce emblématique repérée dans le cadre du suivi faune/flore)

Valoriser l'apport des aménagements écologiques de certains secteurs du port par la mise en place d'indicateurs de suivis.

Données existantes :

- Inventaires faunistiques et floristiques réalisés par Ports de Paris et observations réalisées par des associations ou particuliers à regrouper en une base de données unique ;

Données complémentaires :

- Diagnostic global à l'échelle du port pour identifier les sites à enjeux (repérage d'écosystèmes à préserver en parallèle du développement du port).
- Suivi faune-flore des sites identifiés à enjeux par des associations environnementales locales .

Animateurs pressentis :

Associations environnementales locales présentes aux IPC
Avec l'appui de : Ports de Paris (suivi des populations faune/flore du Bec de Canard et autres espaces végétalisés du port), membres de l'IPC

4-1-5 Mettre en place un observatoire de l'air

Objectif recherché :

Informers sur la qualité de l'air (polluants et poussières) et évaluer le CO₂ économisé grâce au port (réduction du nombre de camions sur les routes pour l'acheminement de marchandises et produits de consommation, pour l'acheminement des déchets ménagers, ...)

Données existantes :

- Étude Airparif sur la qualité de l'air 2016

Données complémentaires :

- Campagnes de mesures régulières à organiser en fonction de l'évolution de l'activité économique et de l'aménagement de nouvelles infrastructures (exemple : arrivée de la RN406).

Animateurs pressentis :

Airparif, Ports de Paris, membres de l'IPC

4-1-6 Mettre en place un observatoire du paysage

Objectif recherché :

Rendre compte de l'évolution du paysage portuaire dans le temps .

Données existantes :

- Données photographiques et cartographiques existantes de Ports de Paris et de l'association «Bonneuil en mémoire», à regrouper dans un même ouvrage

Données complémentaires :

- Réalisation de campagnes photographiques annuelles
- Publication avec le CAUE 94 d'un Atlas des paysages qui rendra compte de l'évolution du paysage du port.

Animateurs pressentis :

Association Bonneuil en mémoire (organisation d'expositions photographiques à la Maison du Port)
Avec l'appui de : Ports de Paris (réalisation de campagnes photographiques notamment), soutenu par l'architecte-paysagiste conseil du port, membres de l'IPC

Axe 4 : Les observatoires

4-2 Pour une diffusion efficace des informations issues des observatoires

Objectifs stratégiques

Afin de diffuser largement les informations recueillies dans le cadre des observatoires, il est nécessaire de mettre en place des supports permettant de toucher l'ensemble des usagers du port.

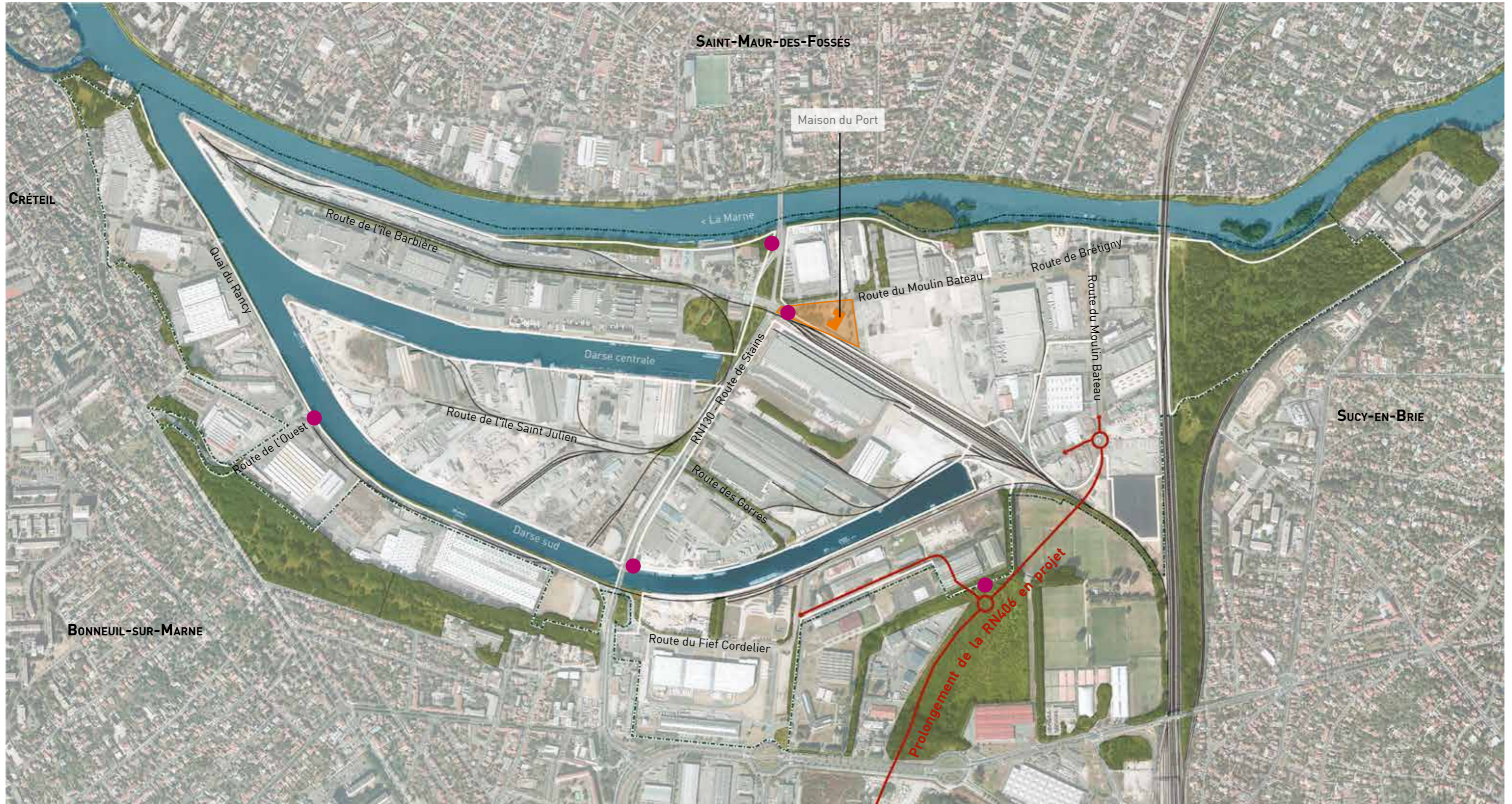
La Maison du Port, qui a fait l'objet de réflexions dans le cadre de la concertation, a été proposée comme un point de relais physique pour la diffusion des informations recueillies par les observatoires de la qualité du port et un lieu de rencontre ville-entreprises-port.



Actions et préconisations possibles à moyen et court terme

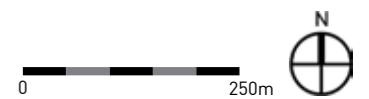
4-2-1 Mettre en place des lieux et des outils de diffusion des informations au public

- Installer des écrans d'affichage numériques permettant de diffuser des informations recueillies dans le cadre des observatoires.
- ▲ Faire de la Maison du Port le point de relais pour la diffusion des informations recueillies par les observatoires :
 - organiser des expositions thématiques,
 - accueillir les IPC, les réunions et les ateliers de concertation,
 - organiser des ateliers ouverts proposant des sorties sensibilisant le grand public à son environnement.

Pour une diffusion efficace des informations issues des observatoires



-  Maison du Port dans le bâtiment "Verre et Métal" : lieu privilégié de diffusion de l'information issue des observatoires
-  Panneaux d'information numériques



Conclusion

Conclusion : Synthèse des principales actions proposées pour les 4 secteurs de projet

Pour un projet partagé





La définition précise des quatre secteurs de projet évoqués dans le présent SADD sera appuyée :

- sur une démarche de concertation entamée en 2017 avec un premier atelier concernant le Grand Mail Portuaire ;
- sur les bilans et conclusions émanant des observatoires thématiques.








Afin de contrôler et d'assurer le suivi de la bonne mise en oeuvre des actions du SADD, des réunions regroupant l'ensemble des animateurs des observatoires seront organisées par Ports de Paris.

A l'issue de ces réunions, un bilan de l'avancement pourra être communiqué au public à la Maison du Port.








Localisation des 4 grands secteurs de projet

-  Quai du Rancy
 - . Développer l'accueil du public sur le port
-  Grand mail
 - . Marquer la traversée du port
 - . Connecter la ville de Bonneuil aux berges de la Marne
-  Prolongement RN406
 - . Améliorer le potentiel de développement économique du port
-  Bec de Canard
 - . Valorisation écologique
 - . Ouverture pédagogique au public
 - . Création de jardins familiaux


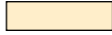


Paysage et environnement

-  Poches paysagères végétales existantes
-  Continuité paysagère et environnementale
-  Ouvrages de gestion des eaux pluviales à ciel ouvert (milieu humide au sein des biocorridors). Profondeur suffisante pour éviter le gel total en hiver
-  Corridor écologique à créer dans le cadre de l'extension éventuelle du port
-  Belvédère
-  Équipements et ouvrages portuaires du port à valoriser dans le paysage
-  Marquer les entrées du port par un élément visuel fort

Amélioration de l'information et de l'accueil des usagers du port

-  Tracé du futur prolongement de la RN 406 et liaison routière avec la route du Moulin Bateau pour la desserte nord du port et la route du Fief Cordelier pour la desserte sud
-  Amélioration des carrefours routiers
-  Amélioration des continuités de circulation douce
-  Développement de services PL
-  Refuge en cas de crue centennale pour marinières
-  Zones de services aux usagers du port
-  Valoriser les bâtiments dédiés à l'accueil du public

Développement économique

-  Extension du domaine portuaire à étudier
-  QUP 5
-  Amélioration de la connexion ferroviaire
-  Limite du domaine portuaire - foncier PdP

Synthèse des principales actions proposées pour les 4 secteurs de projets

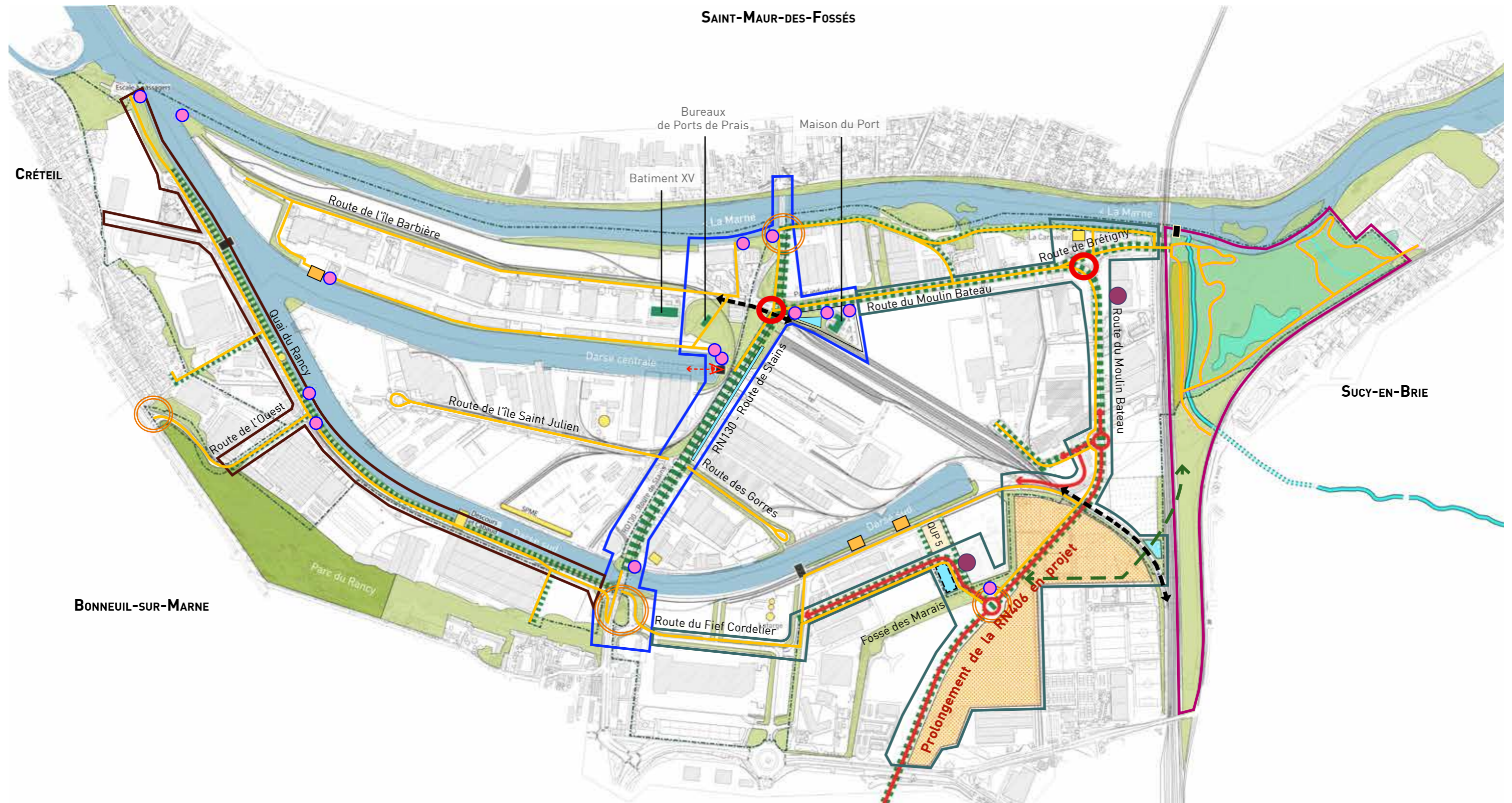


Schéma d'intention et de programmation non contractuel

