



## Sable en Seine 2

L'INTÉGRATION ENVIRONNEMENTALE DES PORTS CONDITIONNE L'ESSOR DU TRANSPORT FLUVIAL. LANCÉE PAR LE PORT AUTONOME DE PARIS, L'UNICEM IDF ET LE SFIC, LA DÉMARCHÉ DE PROGRÈS SABLE EN SEINE 2 TEND VERS CET OBJECTIF AUTOUR DE TROIS PILIERS : AUDIT ANNUEL, ENGAGEMENT D'AMÉLIORATION CONTINUE, COMMUNICATION DES ACTIONS ET RÉSULTATS.

## L'intégration environnementale des ports en Ile-de-France

**F**ixée à 25 %, l'augmentation des modes alternatifs à la route – dont le fluvial – est un axe fort du Grenelle de l'environnement. Une dynamique dans laquelle s'inscrit la démarche Sable en Seine initiée dès 2000 par le Port autonome de Paris, l'Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction (Unicem) Ile-de-France et le Syndicat français de l'industrie cimentière (SFIC), ainsi que les négociés de matériaux Point P et Raboni. Elle est à l'origine de la charte d'intégration environnementale des ports en Ile-de-France, Sable en Seine 2. Lancée le 15 décembre, « elle institue une démarche de progrès visant une amélioration continue à l'aide d'un audit annuel mené par un cabinet extérieur. À partir de la définition de 100 critères regroupés autour de cinq thèmes, l'audit évaluera, port par port, installation par installation, l'intégration urbaine, architecturale et paysagère, la propreté et l'entretien,

la conformité réglementaire, la prévention et le traitement des pollutions et nuisances, la communication et la concertation auprès des riverains, élus et associations », explique Marie-Anne Bacot, directrice générale du Port.

### Une démarche citoyenne

Membres de l'Unicem ou du SFIC, Lafarge, Cemex, Unibéton, Holcim, GSM, Yprema et SFB ont d'ores et déjà signé la charte et ses conventions de financement. Volontaire et citoyenne, « cette démarche de progrès constitue un outil idéal pour démontrer, preuve à l'appui, qu'il est possible d'avoir des installations parfaitement intégrées dans le paysage et respectueuses de l'environnement, et de concilier tous les usages des berges avec le développement de la voie d'eau », déclare Xavier Lascaux, président de l'Unicem IDF. En 2009, 73 audits seront réalisés, les premiers démarreront en mars. //

## /éditorial/



Un nouvel élan pour  
le transport fluvial

Le 2 février dernier, le président de la République, en visite dans le Val-d'Oise, a réaffirmé de manière significative son soutien au transport fluvial et au développement portuaire. Accompagné de Jean-Louis Borloo, Dominique Bussereau et Chantal Jouanno, le chef de l'État a confirmé l'importance accordée à la réalisation du canal Seine-Nord Europe et annoncé une enveloppe de 170 millions d'euros dans le cadre du plan de relance pour les investissements fluviaux et portuaires. Après les orientations du Grenelle, cet engagement en faveur d'un nouveau modèle de développement « vert » est fondamental. Le Port autonome de Paris entend, par ses investissements dans le réseau de terminaux à conteneurs franciliens, par les nouvelles infrastructures portuaires sur le débouché de l'axe Seine, mais également par la réhabilitation des ports plus anciens, participer activement à ce développement dans le Val-d'Oise comme dans l'ensemble de l'Ile-de-France. //

**Marie-Anne Bacot,**

DIRECTRICE GÉNÉRALE DU PORT AUTONOME DE PARIS

## chiffre-clé

# + 1,5 %

Malgré les difficultés économiques et la baisse globale du trafic, les conteneurs fluviaux affichent une légère croissance en 2008.

## /initiatives/

/AMÉNAGEMENT DE BERGES/

# DES PROJETS 100 % ÉCOLOGIQUES

DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS PORTUAIRES ET AMÉNAGEMENTS DE BERGES RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT SONT TOUT À FAIT COMPATIBLES : C'EST CE QUE MONTRE LE PORT AUTONOME DE PARIS À TRAVERS LES PROJETS LANCÉS DANS LES TROIS PLUS GRANDS PORTS FRANCILIENS.

**D**epuis 2004, la réhabilitation des plates-formes du Port autonome de Paris intègre des techniques favorisant la faune et la flore locales sur les berges ainsi que la qualité de l'eau. « Ces interventions répondent à la nature même du transport fluvial, un mode de transport écologique, explique Frédérique Guilbert-Palomino, responsable du service de l'environnement du Port. Elles s'inscrivent dans notre plan d'action environnemental 2007-2009 et concrétisent notre engagement en faveur de projets engendrant une plus-value écologique, matérialisé en 2005 par la signature de la charte régionale de la biodiversité. »

### Associer identité portuaire et valeur écologique des berges

Tout débute en 2003 : confronté à l'érosion d'une berge de 600 mètres sur la plate-forme de Bonneuil-sur-Marne, le Port autonome de Paris investit trois millions d'euros dans un réaménagement global à visée à la fois paysagère et écologique. « Le volet écologique reposait sur des concepts expérimentaux associant génie civil et génie végétal, avec des actions comme l'installation de végétaux typiques des zones humides ou de plages de sable et de gravier favorisant l'abri et la reproduction des poissons », précise Frédérique Guilbert-Palomino. L'opération valorise l'identité portuaire du site, tout en améliorant la valeur écologique des berges, comme le montrent plusieurs études. Encouragé par ces bons résultats, le Port autonome de Paris initie un nouveau projet d'aménagement du bras de Limay Porcheville (1,3 km de berge), premier port fluvio-maritime francilien. Il s'agit cette fois de concilier l'intégration des installations existantes et l'implantation de nouvelles entreprises, l'accès des marchandises par la voie d'eau et la préservation de l'environnement. « Les objectifs environnementaux du projet lui ont valu les félicitations de l'Office national de la pêche », souligne Frédérique Guilbert-Palomino. Les travaux, qui ont débuté en juillet 2008, vont coûter 2,4 millions d'euros. Parallèlement, le réaménagement des berges du port de Gennevilliers – la plus importante plate-forme multimodale d'Ile-de-France – a été engagé depuis 2005. Comme à Limay et à Bonneuil, l'environnement est au cœur de la réhabilitation, qui devrait donc se traduire, elle aussi, par une plus-value écologique. ////////////////



/TRANSPORT FLUVIAL DE DÉCHETS/GENNEVILLIERS/

# RECYLUX : DES FERRAILLES SANS NUISANCES

SECTEUR TRÈS CONCURRENTIEL SOUMIS À UNE RÉGLEMENTATION EXIGEANTE EN MATIÈRE DE GESTION DES DÉCHETS, LA FILIÈRE MÉTALLURGIQUE-FERRAILLE A SU TROUVER DANS LE TRANSPORT FLUVIAL UNE RÉPONSE ADAPTÉE. EN TÉMOIGNE L'ARRIVÉE DE RECYLUX AU PORT DE GENNEVILLIERS.

Face à une concurrence exacerbée, le marché de la ferraille connaît de fortes fluctuations, notamment de prix. Par ailleurs, la réglementation, qui impose une gestion rigoureuse des déchets issus de cette filière, conduit les entreprises à rechercher des solutions économiques et fiables. Le transport fluvial constitue une réponse adaptée à cette double problématique. Le Port autonome de Paris facilite en effet l'implantation des recycleurs de produits métallurgiques sur les plates-formes portuaires tout en veillant à l'intégration de ces activités dans le contexte fortement urbanisé de l'Ile-de-France.



déchets métalliques. Cette implantation devrait générer un trafic fluvial de 120 000 tonnes par an, soit l'équivalent de 6 000 poids lourds. Pour accompagner cette implantation et ces nouveaux trafics, le Port autonome de Paris réalisera un quai de chargement/déchargement de 80 mètres de long en bordure de darse. De son côté, Recylux engagera 4 millions d'euros d'investissement sur le site, notamment dans la construction d'un embranchement fer particulier qui viendra compléter le dispositif de transports alternatifs. Filière traditionnelle de la voie d'eau, la filière métallurgique-ferraille est déjà très

### Un trafic fluvial de 120 000 tonnes par an

Dernier exemple en date : la société Recylux qui a choisi le port de Gennevilliers pour implanter sa plate-forme de collecte, de tri et de transit de

présente sur les ports franciliens à Montereau, Limay, Bonneuil-sur-Marne et Gennevilliers. L'arrivée de Recylux vient confirmer le renouveau de cette activité. ////////////////



## UN MOTEUR POUR L'ESPACE PORTUAIRE

DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES, LE PORT AUTONOME DE PARIS PORTE UNE ATTENTION TOUTE PARTICULIÈRE À L'ARCHITECTURE DE SES BÂTIMENTS ET À LEUR INTÉGRATION DANS LA VILLE. SUR LE PORT D'AUSTERLITZ OU À BONNEUIL, DE NOUVELLES ARCHITECTURES PRENNENT VIE ET DESSINENT UN NOUVEAU VISAGE PORTUAIRE.

**L**a réhabilitation du port d'Austerlitz pourrait être aujourd'hui le fer de lance de la politique de longue haleine menée par le Port autonome de Paris. Dans le cadre du projet Seine Ouverte, deux équipes d'architectes sont désormais retenues pour la réhabilitation des bâtiments.

### Une lanterne magique sur la Seine

L'architecte Jean-Baptiste Lacoudre s'est ainsi vu confier la maison de la Batellerie qui devrait être finalisée fin 2010. Mise en valeur des façades béton et ouvertures en bande : l'ancien bâtiment datant de 1960, en béton sur pilotis, sera entièrement réhabilité, créant une véritable « lanterne magique » en suspens sur la Seine. Pour les bâtiments 1 et 2 des magasins généraux, la maîtrise d'œuvre est attribuée au cabinet Architecture Patrick Mauger associé à Thierry Payet. Le projet repose sur une réhabilitation intégrant à la fois une activité de bureaux et la logistique fluviale urbaine. Un grand patio végétalisé sera créé au centre pour favoriser les circulations d'air, tandis qu'une double peau, côté ville, servira de cheminée thermique. La livraison du bâtiment est prévue pour 2012.

« Il était essentiel que les projets sélectionnés s'attachent à respecter et valoriser l'héritage architectural de ces bâtiments portuaires », explique Alexia Gautier-Brice, chargée de missions en urbanisme et architecture au Port autonome. D'autres critères de sélection ont été également pris en compte pour garantir la qualité des projets : l'intégration du projet dans une lecture d'ensemble du port, le respect des aspects fonctionnels des bâtiments et enfin, l'engagement dans une démarche environnementale.

### Une cohérence d'ensemble

Pour les architectes, l'enjeu est de taille : il faut à la fois réussir à conserver l'état d'esprit du bâti ancien et innover tout en respectant l'environnement.

Ces exigences découlent d'une démarche initiée il y a plusieurs années avec les bâtiments A1 à Gennevilliers ou D et E à Bonneuil. Ces bâtiments, le plus souvent des entrepôts logistiques, doivent être fonctionnels et adaptés aux besoins des clients, mais aussi s'insérer dans un contexte urbain ou sur des

### Un enjeu de taille : respecter le bâti ancien, être fonctionnel et s'insérer dans un contexte urbain.

plates-formes qui ont des schémas d'aménagement et de développement durable. « Le Port autonome est vigilant en matière architecturale, tant en termes de matériaux que d'intégration paysagère. Seulement ces bâtiments sont le plus souvent destinés à la loca-



Ci-dessus : les entrepôts logistiques de Bonneuil-sur-Marne.  
Ci-dessous : la Batellerie (architecte : Jean-Baptiste Lacoudre).



tion et nous ne pouvons nous permettre de pratiquer des prix trop élevés par rapport au marché. Il nous faut donc trouver le bon compromis », explique Jean-Pierre Chaffaud, directeur adjoint du port de Bonneuil.

Au port de Bonneuil justement, un nouvel édifice, dessiné par BASALT architecture, sortira bientôt de terre pour remplacer l'ancien bâtiment K, destiné à la messagerie. Façades en polycarbonate assurant une clarté naturelle du hall, toiture végétalisée des bureaux, utilisation de matériaux recyclables en fin de vie, équipements basse consommation pour l'électricité et la plomberie... L'ouvrage répond, là aussi, à une exigence de qualité environnementale.

Pour le public, ce souci d'exigence en matière architecturale consolide l'image d'un Port qui trouve sa place dans la capitale. ////////////////

## SIT'ALTERNATIF RENFORCE SA FLOTTE

Un an à peine après sa création, Sit'Alternatif, filiale de Sita Ile-de-France spécialisée dans le transport fluvial, investit déjà dans un nouveau bateau.

« L'objectif est clairement de limiter le nombre de camions sur les routes. » C'est ainsi qu'en 2007, lors de la création de Sit'Alternatif, Philippe Lagrange, son directeur général, exposait la raison d'être de cette entité juridique, entièrement dédiée au transport alternatif, dans le cadre de la politique de développement durable du groupe Suez Environnement auquel elle appartient. Près d'un an plus tard, c'est chose faite : dès la première année d'activité, le bilan est positif avec un chiffre d'affaires de 800 000 euros. Sit'Alternatif est perçu comme un véritable relais de croissance par le Groupe et « des synergies avec les autres filiales de Sita sont en cours de développement dans toute la France », explique Philippe Lagrange. Grâce à la massification des tonnages transportés par bateau, les activités fluviales de Sit'Alternatif devraient permettre d'éviter la circulation de plus de 6 500 semi-remorques sur l'année 2009. Les bateaux, quant à eux, désormais au nombre de deux, arborent fièrement les couleurs de Sita, donnant l'exemple, sur les canaux, d'un Groupe qui a misé sur le transport fluvial... Et qui gagne !



## /repères/

/VALLÉE DE SEINE/

# LES CONTENEURS AU SERVICE DES CÉRÉALIERES

PREMIÈRE RÉGION CÉRÉALIÈRE D'EUROPE, LE BASSIN PARISIEN PROFITE DE L'EXCEPTIONNELLE CAMPAGNE 2008-2009 EN VOLUME ET EN QUALITÉ. LES NOMBREUX ATOUS DU TRANSPORT FLUVIAL POUR LES CÉRÉALIERES SONT SOUTENUS PAR LA CRÉATION DE TERMINAUX À CONTENEURS QUI LEUR OUVERT DE NOUVELLES OPPORTUNITÉS À L'EXPORTATION.



Le nouveau poste de chargement à conteneurs d'UCAYC (bâtiment rouge).

**A**u cœur du grenier à blé français, les installations multimodales du Port de Paris sont un passage privilégié pour les céréales du Grand Bassin parisien. Associées aux ports privés, ils constituent autant de points de collecte. L'ensemble de ces infrastructures participe ainsi à la recherche de compétitivité et de massification pour l'expédition des céréales vers les grands ports maritimes haut-normands comme Rouen, première porte céréalière européenne à destination du marché communautaire et des pays méditerranéens. Des besoins logistiques pour lesquels la voie d'eau est idéalement adaptée et ce, quels que soient les obligations de sécurité et de traçabilité à respecter ou les conditionnements choisis.

### De nouveaux débouchés avec la conteneurisation

Historiquement acheminées en vrac, les céréales s'ouvrent à la conteneurisation. Conséquence d'un très fort déséquilibre entre les importations et les exportations, les taux de fret proposés pour un conteneur en sortie d'Europe et de France sont très compétitifs. Ils permettent aux céréaliers du Bassin parisien d'accéder à de nouveaux marchés comme l'Asie et la Chine. Avec le développement de son réseau de terminaux à conte-

neurs, le Port autonome de Paris intègre cette évolution et offre de nouvelles opportunités logistiques. Ces terminaux leur permettent en effet de charger et d'expédier des conteneurs au plus près des sites de stockage des céréales pour abaisser les coûts de transport jusqu'aux lieux de transformation. En témoigne le vif intérêt manifesté par les coopératives pour ces nouvelles installations conteneurisées à l'image d'UCAYC au port de Limay, ou de celles implantées à proximité des ports de Montereau-Fault-Yonne, Évry et Bruyères-sur-Oise qui hébergeront bientôt leurs propres terminaux pour compléter ce réseau.

### Un report modal significatif

L'accompagnement de la filière par le Port de Paris comprend aussi une politique d'aide à l'embranchement fluvial et la mise à disposition de son expertise en matière d'ingénierie. Il se traduit ainsi par des soutiens financiers et techniques de sa part à la réalisation d'infrastructures fluviales sur des ports privés. Dernier exemple en date : la construction d'un front d'accostage qui recevra deux nouveaux postes à quai réalisés pour Soufflet à Mouy-sur-Seine. Cette démarche a contribué en 2007 au transport fluvial de 1,7 million de tonnes de céréales en Ile-de-France. Un trafic équivalent à 85 000 poids lourds ! ////////////////



**André Féraud,**  
responsable opérationnel  
d'UCAYC à Limay

« De nouvelles opportunités commerciales grâce au conteneur »

### Le projet d'UCAYC de se doter d'un poste de chargement à conteneurs s'est-il concrétisé ?

Oui, il est opérationnel depuis janvier et nous avons déjà effectué nos premiers chargements et expéditions d'orges de brasserie vers la Chine pour le compte d'Interbrau en partenariat avec Limay Terminal.

### Quelles sont les raisons qui ont conduit UCAYC à se doter de ce nouvel outil ?

Les taux de fret pratiqués en sortie d'Europe vers l'Asie, et en particulier la Chine, rendent la conteneurisation très compétitive par rapport au vrac. Cette situation est durable. Parallèlement, Le Havre a pris une nouvelle dimension avec Port 2000 et Limay dispose désormais d'un terminal à conteneurs desservi par des lignes fluviales conteneurisées. La conjonction de ces facteurs conforte la pertinence de notre investissement.

### Quelles sont les spécificités du nouveau poste de chargement ?

Lors de sa réception à Limay par Limay Terminal, le conteneur vide reçoit une enveloppe plastique. Amené au poste de chargement sur un châssis routier, le conteneur est incliné pour être chargé puis pesé avant de retourner sur le terminal à conteneurs pour y être expédié sur barge pour un transfert au Havre. Le même contenant est ainsi utilisé d'UCAYC au lieu de transformation.

### Quel est le potentiel de trafic supplémentaire escompté ?

Nos objectifs en 2009 et 2010 sont de l'ordre de 30 000 à 35 000 tonnes par an, soit 1 600 à 1 800 EVP par campagne avec possibilité de doubler ces flux.

### Envisagez-vous l'emploi du conteneur pour d'autres céréales ?

Équipées de séchoirs et de calibreurs, nos installations sont très polyvalentes et réceptionnent du blé, des orges, du maïs et du colza. Le poste de chargement à conteneurs ouvre de nouveaux débouchés avec la possibilité de faire de petits lots adaptés à l'orge de brasserie mais aussi à certaines qualités de blé. Nos installations peuvent en outre s'adresser à des tiers, en plus des prestations fournies aux actionnaires d'UCAYC, Sevépi et Agralys.



**actualités** PORT AUTONOME DE PARIS  
L'actualité professionnelle de la Vallée de Seine

numéro 52

**Sable en Seine 2**

L'intégration environnementale des ports en Ile-de-France

chiffre-clé +1,5 %

PAP actualités est édité par le Port autonome de Paris, 2, quai de Grenelle - 75732 Paris cedex 15. Tél. : 01 40 58 29 99 - Fax : 01 45 78 08 57 // mel : pap@paris-ports.fr // www.paris-ports.fr Directrice de la publication : Marie-Anne Bacot. // Crédits photos : Patrick Tournebœuf/Port autonome de Paris / Port autonome de Paris / SITA / droits réservés // Conception réalisation : agence paradigme // Commission paritaire n° 815 AD

