



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



Phase propositions - Synthèse



## QU'EST-CE QUE LE SADD ?



**Port de Bonneuil-sur-Marne**

- Environ 200 hectares
- Près de 200 entreprises et 2 500 emplois en 2018
- Près de 1 million de tonnes de trafic fluvial et 600 000 tonnes de trafic ferré en 2018
- Principaux secteurs d'activités : BTP, logistique, valorisation environnementale

HAROPA - Ports de Paris a pour ambition que les ports franciliens soient durablement porteurs de développement économique, s'insèrent dans leurs territoires et soient vertueux sur le plan environnemental.

**Le Schéma d'Aménagement et de Développement Durable (SADD) du port de Bonneuil-sur-Marne est un document de planification qui vise à mettre en cohérence les actions menées sur la plateforme de Bonneuil par HAROPA - Ports de Paris à l'horizon des dix à quinze prochaines années.**

Son champ d'application concerne les espaces partagés du port (voiries, réseau ferré, terminaux multimodaux, quais à usage partagé, espaces naturels, etc.), mais également les parcelles amodiées et les projets d'acquisitions foncières liées au prolongement de la Route Nationale n°406 (RN406) attendu pour 2022-2023.

Le SADD est un document cadre établi sur la base d'un diagnostic réalisé et partagé entre 2015 et 2016 avec l'ensemble des acteurs territoriaux. **Ce diagnostic a permis d'identifier les enjeux auxquels doit répondre le port de Bonneuil-sur-Marne pour réussir son intégration à différentes échelles : axe Seine, région Île-de-France, département du Val-de-Marne, territoire Grand Paris Sud Est Avenir, boucle de la Marne et ville de Bonneuil-sur-Marne.**

Les différents enjeux donnent lieu à la formulation d'axes stratégiques déclinés en propositions d'actions à mener par HAROPA - Ports de Paris sur une durée de mise en œuvre du SADD estimée à quinze ans.

Le SADD est l'aboutissement de réflexions menées :

- **par les équipes de HAROPA - Ports de Paris et le groupement Urbicus / Safège / Inddigo / ON / Catram, architectes et paysagistes conseil** de l'Agence Seine-Amont de Ports de Paris d'une part,
- **par les participants à la démarche de concertation continue** conduite par HAROPA - Ports de Paris d'autre part : collectivités, acteurs économiques, associations environnementales, sportives, culturelles, riverains du port de Bonneuil.

Le présent document a pour vocation de synthétiser le SADD validé en 2018.

Enfin, à partir des intentions d'aménagement mises au point dans le SADD, un **Cahier de Prescriptions et de Recommandations Architecturales, Paysagères et Environnementales** (CPRAPE) déclinera précisément les règles et les principes d'installation des nouvelles activités portuaires. Il sera diffusé auprès des amodiataires du port en 2019.

# AXE 1/ DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE : LE PORT DE BONNEUIL, HUB MULTIMODAL, ACTEUR DE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Plusieurs enjeux ont été mis en évidence en phase de diagnostic du SADD : affirmer la place du port de Bonneuil-sur-Marne comme porte d'entrée majeure du sud-est parisien pour le réseau HAROPA, adapter les services portuaires pour développer l'offre de la logistique fluviale, réduire le recours au transport routier en optimisant les flux et le recours à la voie d'eau dans une logique d'économie circulaire. Les actions inscrites dans le SADD pour le développement économique du port s'organisent de la façon suivante.

Le premier levier est l'accessibilité du port tout mode de déplacement confondu (voie d'eau, fer, route). **Le confortement de la multimodalité de la plateforme de Bonneuil permet d'encourager le report modal**, conformément à la mission principale de HAROPA - Ports de Paris.

Les principales actions concernant l'accessibilité sont :

- le développement du réseau des quais à usage partagé, avec la création de deux nouveaux quais s'ajoutant aux 3 quais déjà existants ;
- l'amélioration et la sécurisation de la desserte ferrée, pour le raccordement du port au réseau ferré national, l'accroissement de capacité du terminal conteneurs et la gestion des passages à niveau à l'intérieur du port ;
- l'amélioration de la desserte routière, avec le réaménagement des carrefours principaux du port, en vue notamment de la prise en compte du futur prolongement de la RN406 qui permettra de connecter le port de Bonneuil au réseau routier magistral d'Île-de-France. HAROPA - Ports de Paris participe au financement de cette infrastructure aux côtés de l'État, de la Région Île-de-France, du Département du Val-de-Marne et de l'établissement public territorial Grand Paris Sud Est Avenir. La RN406 prolongée permettra de minimiser l'impact du trafic routier sur les communes limitrophes tout en améliorant le fonctionnement des entreprises situées sur le port.

L'optimisation foncière représente un second levier pour le développement économique : **la mise à disposition des parcelles bord à voie d'eau se fait prioritairement à destination**

**d'entreprises ayant recours aux transports multimodaux.** Les secteurs économiques du BTP et de la valorisation des matières recyclables sont particulièrement concernés par cette politique foncière. Ports de Paris promeut le regroupement des filières d'activités au sein de la zone portuaire pour favoriser les synergies entre les acteurs qui souhaitent s'inscrire dans une logique d'économie circulaire.

**HAROPA - Ports de Paris a l'objectif d'améliorer les services à ses différents usagers en développant de nouveaux équipements** inscrits au SADD : aires d'accueil pour les marinières, postes d'amarrage refuge en cas de crue, maintien et valorisation du service de restauration d'entreprise « La Caravelle », station-service de gaz naturel pour véhicules (GNV) et ouverture d'un parking dédié aux poids lourds. La présence de ces infrastructures renforce l'attractivité du port et la compétitivité des entreprises.

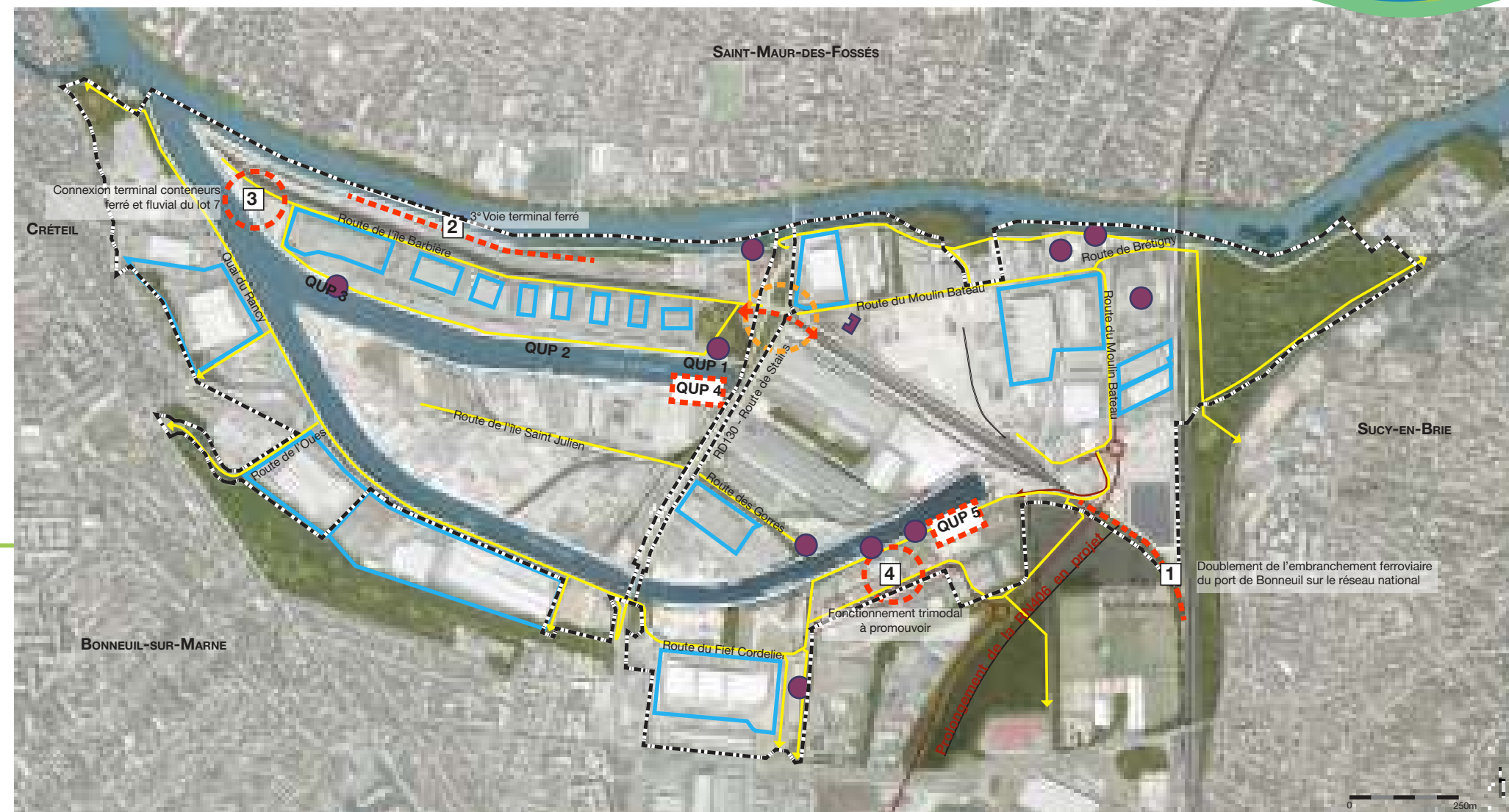
À travers l'extension du réseau de cheminements piétons et vélos, **HAROPA - Ports de Paris soutient et encourage le report modal vers les modes actifs pour les déplacements du quotidien** (flux domicile-travail, pause méridienne) permettant d'augmenter l'attractivité à l'emploi des entreprises de la plateforme portuaire. Ces itinéraires modes actifs sont également ouverts à la fréquentation du public dans une perspective de tourisme industriel et de découverte de secteurs propices à la biodiversité en bord de Marne, ce qui participe positivement à l'attractivité du port de Bonneuil-sur-Marne.

**Conforter la multimodalité et améliorer l'accessibilité du port**

- Inciter les entreprises à utiliser encore davantage le transport fluvial ou ferroviaire
- Améliorer et mettre en place de nouveaux accès à la voie d'eau et de nouvelles connexions ferrées
- Nouvelle desserte du Port liée au prolongement de la RN406
- Carrefour RD130/Route du Moulin Bateau à reconfigurer
- Mailler le port pour les modes actifs (itinéraires piétons et vélos existants et en projet)

**Étudier l'extension du domaine portuaire aux abords de la nouvelle entrée par la RN406**

**Améliorer les services aux marinières et aux routiers** (eau, électricité, déchets, sanitaires, points d'information, restauration)



--- Limite du domaine portuaire - foncier PdP



## AXE 2/ INSERTION URBAINE DU PORT ET LIEN SOCIAL : DE LA ZONE D'ACTIVITÉ AU TERRITOIRE PORTUAIRE

Le diagnostic du SADD a permis d'exposer les enjeux pour le port de Bonneuil-sur-Marne en matière d'insertion urbaine : il s'agit de valoriser le port comme faisant partie intégrante de la ville, de ne pas se restreindre aux limites administratives dans la conception des projets d'aménagement du port et de mettre en valeur le paysage portuaire, support de l'identité de la zone, afin d'améliorer la perception du port auprès des riverains.

La création en 2015 de l'Instance Permanente de Concertation (IPC) du port de Bonneuil-sur-Marne est issue du constat d'un déficit de connaissance de la zone portuaire et de son rôle dans le fonctionnement territorial et métropolitain. Dans la continuité des réflexions menées au sein de l'IPC, **HAROPA - Ports de Paris** prévoit la reconexion du port de Bonneuil au tissu urbain, à travers l'aménagement de **lieux d'accueil du public et de continuités de promenade, ainsi que par l'organisation d'événements** et de communication autour des projets et des services offerts par le port : ouverture de la Maison du port en 2018 (lieu de réunion ouvert aux associations locales), mise en place de panneaux pédagogiques sur les activités portuaires, nouvelle dénomination des lots portuaires rappelant la toponymie historique, etc.

Pour valoriser le **patrimoine architectural industriel et portuaire**, les intentions d'aménagement définies par le SADD visent à **identifier des éléments emblématiques repères dans le paysage** (par exemple, les ouvrages techniques ou bâtiments situés sur la carte ci-contre). Le Cahier de Prescriptions et de Recommandations Architecturales, Paysagères et Environnementales (CPRAPE) définira des préconisations spécifiques pour maintenir et développer la **cohérence esthétique de ces bâtiments, installations portuaires, aménagements paysagers ou constructions** réalisés par HAROPA - Ports de Paris et par ses entreprises amodiataires.

Ce patrimoine doit également s'inscrire dans le paysage de la vallée de la Marne. Les actions du SADD ont donc pour objectif de **renforcer la présence de la rivière, que ce soit par l'ouverture de points de vue sur les berges naturelles et sur les darses, ou par le développement d'une végétation typique des bords de Marne** au sein des espaces plantés du port, en écho à la volonté d'encourager la biodiversité.

La conciliation des enjeux paysagers et de biodiversité est également intégrée dans la conception du paysage nocturne du port à travers les prescriptions en matière d'éclairage. Celles-ci prévoient de distinguer un éclairage valorisant les lieux de vie du port d'une part, en préservant la trame noire et en limitant la pollution lumineuse et l'éblouissement d'autre part.

<b>Le Fief Cordelier</b>	Penser le port comme un quartier de ville en renommant les différents lots, en relation avec leur histoire locale
	Développer l'accueil du public (Maison du port, belvédères, escales à passagers, promenades, etc.)
	Préserver des points de vue vers la Marne et les ouvrages portuaires
<b>Développer le paysage fluvial et portuaire</b>	
	Renforcer l'identité du port (activités et territoire) en mettant en valeur les ouvrages et l'architecture portuaire
	Grand mail
	Armature paysagère à intérêt environnemental sur les principaux axes
	• Armature paysagère végétale existante
	• Faire pénétrer le paysage fluvial de la Marne dans le port



Limite du domaine portuaire - foncier PdP

## AXE 3/ ENVIRONNEMENT ET BIODIVERSITÉ : UN PORT OBSERVATOIRE DE LA BIODIVERSITÉ ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

De multiples thématiques ont été étudiées en phase de diagnostic afin de définir les enjeux pour le port de Bonneuil-sur-Marne dans le domaine de l'environnement : gestion des espaces verts pour favoriser la biodiversité, gestion de l'eau pour préserver sa qualité, lutte contre les risques d'inondation, sensibilisation à l'économie de la ressource, optimisation de la production et des flux de déchets et gestion de l'énergie pour diminuer les besoins grâce à la conception de projets économes limitant la consommation.

La politique de **plantation d'espèces adaptées aux bords des cours d'eau**, décrite dans l'axe 2, répond ainsi à l'enjeu de **développement de la biodiversité** sur le port de Bonneuil-sur-Marne. Deux catégories d'espaces plantés sont identifiés dans le SADD selon qu'ils sont ouverts au public ou réservés au déploiement de la biodiversité. Au total, plus de 10% de la superficie de la plateforme portuaire est dévolue aux espaces végétalisés ; la **connexion entre ces espaces est systématiquement recherchée**.

La trame plantée s'appuie également sur les ouvrages de gestion des eaux pluviales, qui présentent un caractère multifonctionnel et sont supports de biodiversité lorsqu'ils sont végétalisés.

HAROPA - Ports de Paris encourage la **gestion alternative des eaux pluviales** en prévoyant dans les projets déjà identifiés (par exemple aux abords de la RN406 prolongée) la création d'ouvrages (bassins, noues) de stockage et d'infiltration. Dans un second temps, un guide sera annexé au CPRAPE promouvant les **techniques d'infiltration selon la perméabilité des différentes parcelles**.

La nécessité de préserver des **espaces pour l'expansion des crues** est systématiquement étudiée dans les projets de HAROPA - Ports de Paris et des entreprises implantées sur le port. Le risque inondation sera rappelé dans le paysage par l'installation de mires de crue.

**Améliorer la performance énergétique du port** implique d'étudier la desserte énergétique et le recours potentiel aux énergies renouvelables, les réductions des besoins énergétiques des bâtiments, ou encore la limitation des émissions de gaz à effet de serre et de CO<sub>2</sub>. HAROPA - Ports de Paris promeut la conception bioclimatique des bâtiments et des espaces extérieurs pour notamment améliorer le bilan énergétique des bâtiments et lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur : des préconisations dans ce sens seront intégrées dans le futur CPRAPE.

Le principe de l'économie circulaire déjà mis en pratique sera renforcé par des actions visant à **renforcer le tri et la revalorisation de nouveaux gisements de matières recyclables** sur le site portuaire (généralisation des locaux de tri et de stockage des déchets, étude pour la mise en place de compostage collectif).

- Favoriser les milieux et les continuités écologiques**
- Espaces et corridors, existants ou en projet, inaccessibles au public dédiés au développement de la biodiversité
  - Espaces et corridors, existants ou en projet, accessibles au public (pour certains secteurs : seulement aux usagers du port et/ou en journée, pour des raisons de sécurité)
- Maîtriser les eaux pluviales et le risque inondation**
- Ouvrages de gestion 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
- Implanter des mires de crues
  - Étudier la création d'une capacité de rétention sur le Bec de Canard

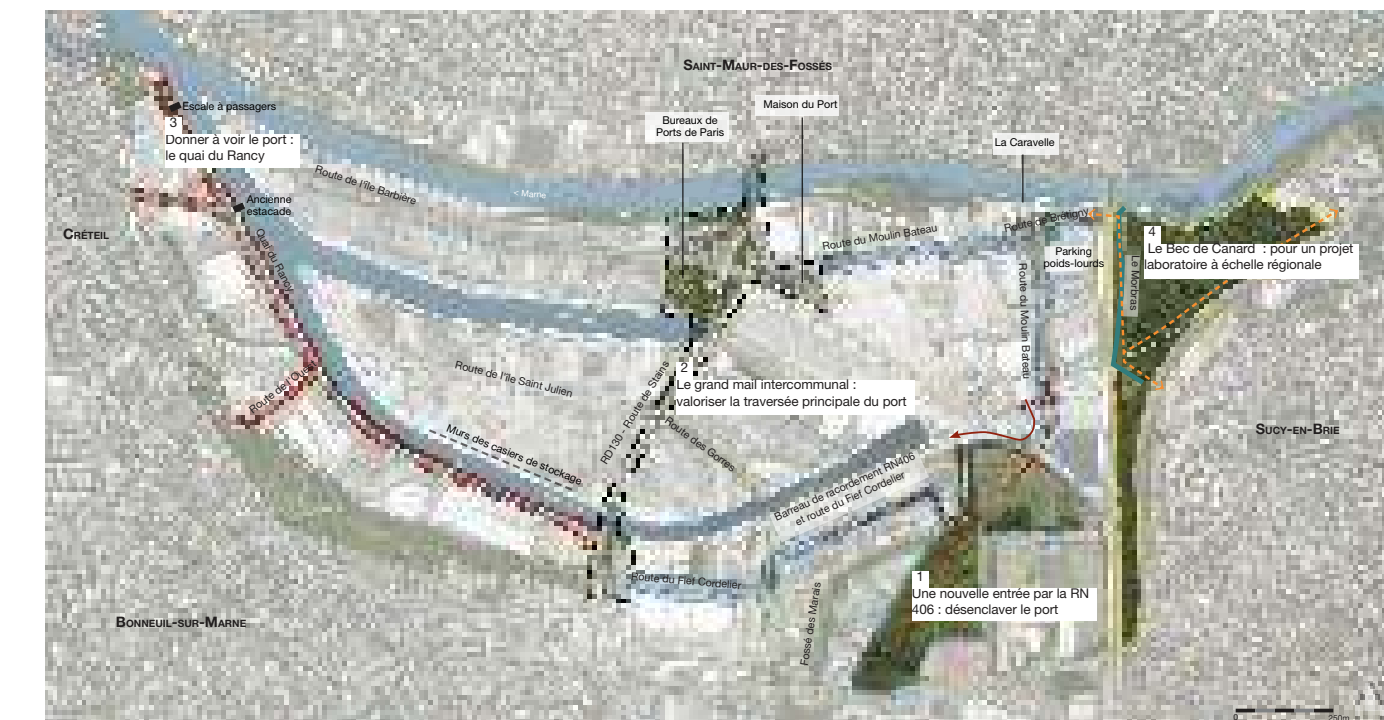


--- Limite du domaine portuaire - foncier PdP

Dans le but d'améliorer l'intégration du port de Bonneuil-sur-Marne dans son territoire et de communiquer sur les actions mises en œuvre, HAROPA - Ports de Paris propose la mise en place d'**observatoires thématiques** qui seront hébergés dans la **Maison du port** (réunions pour animer les observatoires, exposition des résultats, etc.). L'enjeu de ces observatoires consiste à **développer et à diffuser une meilleure connaissance** du port en évaluant de façon partagée l'avancement des actions du SADD et du CPRAPE.

Ces observatoires permettront de **poursuivre la concertation** au-delà de l'élaboration du SADD, dans sa phase de réalisation, avec l'ensemble des parties prenantes. Il est envisagé :

- un **observatoire de l'économie** et des entreprises qui permettra d'appréhender le rôle économique du port au sein du territoire ;
- un **observatoire environnemental** s'intéressant à la transition énergétique, à l'eau (eaux de surface, eaux pluviales, eaux souterraines, gestion des crues), aux sols (diagnostics de pollution), au suivi des installations classées pour la protection de l'environnement, à l'air (qualité de l'air, empoussièrément mais aussi économies de CO<sub>2</sub> permises par le report modal),



- un **observatoire de la biodiversité** permettant de mesurer et de piloter les actions visant à développer la richesse écologique du site portuaire ;
- un **observatoire du paysage** portuaire.

Ces observatoires réuniront HAROPA - Ports de Paris et les parties prenantes volontaires dès 2019 après une étape de préfiguration précisant leur contenu et leur mode de fonctionnement.

## 1 Une nouvelle entrée par la RN406 : désenclaver le port

Le prolongement de la RN406 permettra de connecter le port de Bonneuil au réseau routier magistral de l'Île-de-France. Cet axe deviendra la **principale entrée du port** pour les flux routiers de marchandises. Il offrira un gain de temps aux entreprises et améliorera la qualité de vie des riverains. L'arrivée de cette nouvelle infrastructure implique de :

- **raccorder la RN406 et la route du Fief Cordelier** par une voie intégrant un arrêt-minute d'orientation et d'information pour les véhicules et un ouvrage pour traiter de façon alternative les eaux pluviales ;
- **reconfigurer le carrefour entre la route du Moulin Bateau et la route de Brétigny** afin de le sécuriser et d'améliorer l'accessibilité aux services implantés à proximité (restaurant La Caravelle, parking poids lourds, site naturel du Bec de Canard) ;
- **requalifier la route du Moulin Bateau**, notamment pour absorber de façon fluide l'augmentation du trafic ;
- **sécuriser les itinéraires cyclables** et piétons le long de ces voiries nouvelles ou réhabilitées ;
- **prospector le potentiel d'extension foncière** du port sur les terrains aux abords de la RN406 prolongée ;
- **concevoir ces aménagements dans le respect des continuités écologiques et paysagères**, notamment en menant de concert avec la Direction Régionale des Routes d'Île-de-France (DIRIF), maître d'ouvrage de la RN406, la végétalisation des abords de la route et la création des zones de compensation hydraulique et écologique.

## 2 Le grand mail intercommunal : valoriser la traversée principale du port

La route de Stains, qui traverse et donne à voir le port dans l'axe nord-sud, sera le support **d'un mail paysager dont les objectifs sont multiples** : introduire le paysage de la Marne au sein de la zone portuaire, proposer une promenade pour connecter le centre-ville de Bonneuil aux berges de Marne, remplir un rôle de corridor écologique, de zone d'infiltration et d'expansion des crues. Ce secteur de projet intègre les réflexions sur :

- **le réaménagement du carrefour entre la route de Stains et la route du Moulin Bateau** pour l'adapter à la nouvelle répartition des flux dans le port liée à l'arrivée de la RN406, le sécuriser pour les piétons et les cycles et améliorer la traversée des trains. À cette occasion, de nouvelles parcelles pourraient être dessinées pour l'extension du domaine portuaire, notamment sur la frange ouest de la route ;
- **la valorisation des abords de la Maison du port** dont la visibilité depuis le mail portuaire doit être améliorée, par exemple via la création d'un bassin paysager en remplacement de la butte actuelle ;
- **la refonte de l'entrée de la route de l'île Barbrière** pour améliorer la sûreté, la lisibilité de l'accès vers les bureaux du port et les cheminements piétonniers.

## 3 Le quai du Rancy : mettre en scène les activités portuaires

Le quai du Rancy : mettre en scène les activités portuaires

Le quai du Rancy se situe au débouché du parc du Rancy, en contrebas du plateau résidentiel de Bonneuil-sur-Marne. Ce quai donne à voir en rive droite de la darse sud des activités exemplaires dans leur logistique fluviale. Cette interface entre la ville et le port peut être mieux valorisée par les actions principales suivantes :

- **réalisation d'une promenade piétonne et cyclable** le long de la darse sud en connexion avec les itinéraires existants en direction du Bras du Chapitre à l'ouest ou de la RD130 à l'est ;
- **réaménagement de l'escale à passagers**, point d'embarquement pour les croisières visites du port de Bonneuil ;
- reprise de l'ancienne estacade en tant que belvédère ;
- **mise en valeur artistique des murs de soutènement** des casiers de stockage de matériaux ;
- **renforcement de la végétalisation** de la berge sud de la darse et mise en connexion de ces espaces avec le parc du Rancy.

## 4 Le Bec de Canard : pour un projet de valorisation écologique exemplaire à l'échelle régionale

Cet espace naturel non aménagé de douze hectares pourvu de berges naturelles recèle un **fort potentiel écologique**, identifié dans le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) et dans le Plan Bleu du Val-de-Marne. Le projet du Bec de Canard vise à **développer la biodiversité et à ouvrir le site au public dans une perspective pédagogique**, à travers :

- la **restauration écologique du site et la diversification des habitats**, entretenus selon les principes de la gestion différenciée, en intégrant les mesures compensatoires pour la faune du projet de prolongement de la RN406 ;
- **l'ouverture de cheminements** permettant au public de circuler à travers le site jusqu'à des **postes d'observation** de la faune et de la flore ;
- l'installation de **jardins familiaux** potagers ou d'agrément en cohérence avec l'état de pollution du sol ;
- la **renaturation du Morbras** selon un programme d'aménagement phasé dépendant de la nécessaire amélioration de la qualité de l'eau de ce ru.

Ce projet implique une étroite coopération entre HAROPA - Ports de Paris et ses partenaires, au premier rang desquels la Ville de Bonneuil-sur-Marne, le Syndicat Marne Vive, la Région Île-de-France, l'Agence de l'Eau Seine-Normandie, la Métropole du Grand Paris, sans oublier les parties prenantes de l'Instance Permanente de Concertation du port de Bonneuil-sur-Marne.





Agence Seine-Amont  
5 route de Stains  
94387 Bonneuil-sur-Marne  
Tél. +33(1).43.39.02.50  
Fax. +33(1).43.39.14.86  
accueil-asam@paris-ports.fr  
www.paris-haropaports.com

Conception et rédaction réalisées par Urbicus et HAROPA - Ports de Paris