

Compte-rendu Atelier #5

Concertation PSMO – 24 novembre 2016 – Achères
HAROPA - Ports de Paris



Travail sur la CPAPE version N°1

(Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales)

>> Préambule

→ **Objet du document** : synthèse de la réunion et des travaux de l'atelier N°5

→ **Sommaire du document**

- **Cadre de la réunion** : page 1
- **Information liminaire sur l'actualité du projet, des sujets connexes** : page 5
- **Focus hydraulique** : page 8
- **Focus éclairage** : page 11
- **Échanges** : page 14
- **Présentation de la concertation CPAPE** : page 18
- **Restitution du travail sur table** : page 22
- **Conclusion** : page 54

→ **Objet, lieu et date de l'atelier**

- Présence sur inscription préalable
- Atelier N°5 : Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales (CPAPE), Salle Boris Vian, Achères, 24 novembre 2016 – 18h00 /22h00

→ **Descriptif de la réunion/ atelier**

> **Les attendus de ce temps de concertation**

L'atelier N°5 a permis de travailler sur la **VERSION N°1 du Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales (CPAPE)**.

Le travail s'est axé sur des points importants du document, jugés comme tels par Ports de Paris et par les participants de l'atelier N°4, lesquels ont soulevé des points d'attention le 17 octobre dernier.

Le travail en atelier s'est établi autour de 4 thématiques (= 5 tables de travail):

- Les prescriptions architecturales (table N°1)
- Les prescriptions paysagères (table N°2)
- Les prescriptions environnementales (tables N°3 et N°5)
- Les prescriptions / espaces extérieurs au sein du port (table N°4)

Il s'agissait :

- principalement, d'émettre des remarques et produire des propositions d'amendements sur la version N°1 du CPAPE en vue de sa finalisation à l'atelier N°6,
- le cas échéant, d'anticiper et de commencer à nourrir la future charte d'exploitation.

> **Les attendus finaux**

In fine, il s'agit de coproduire :

- Un document qui inclut les préoccupations du territoire ;
- Un document réaliste qui doit prendre en compte l'attractivité économique de la plateforme auprès des occupants de la ZAC portuaire ;
- Un document qui entend installer durablement une qualité d'ensemble au sein du port.

→ Déroulé de la soirée

- 18H00 → Accueil + buffet + vidéo
- 18H30-18H45
 - Information projet/ sujets connexes
 - Focus Hydraulique
 - Zoom pédagogique éclairage
- 18H45 - 19H15 → Temps d'échanges N°1
- 19H15-19H45 → Cadrage CPAPE
- 19H45-21H15 → Travail sur table
- 21H15-22H00 → Restitution + Conclusion MOA

→ Émargement

Civ.	Nom	Prénom	Profil
M.	ARTRU	Jean-Baptiste	Entreprise
M.	AULNETTE	Camille	Particulier
Mme	BELLAL	Malika	Institution
Mme	BINEAU	Nicole	Particulier
M.	CANARD	Gilles-Charles	Association
Mme	CHATEAU	Michèle	Association
Mme	CHONG	Mireille	Particulier
Mme	CORCY	Caroline	Particulier
M.	CORDIER	Joseph	Particulier
M.	DE RUYCK	Michel	Institution
M.	FAVIER	Lionel	Particulier
M.	GERAULT	Jean-Louis	Entreprise
Mme	GIBLET	Danielle	Particulier
M.	GIBLET	Bernard	Particulier
Mme	GRAVAT	Véronique	Particulier
Mme	LAFORGUE	Anne	Particulier
Mme	LEBARD	Martine	Association
Mme	LOUIS	Malika	Institution
M.	MAINE	Christian	Particulier
M.	MARCELINO LOPES	Jean-Antoine	Entreprise
Mme	MARQUER	Catherine	Association
M.	MASSIAUX	Christophe	Particulier
M.	MENON	Patrick	Association

Mme	MICHARD	Jacqueline	Association
Mme	MOREL	Dorothée	Particulier
Mme	MORHANGE	Françoise	Association
M.	MOUTENOT	Laurent	Institution
Mme	NOEUVEGLISE	Madeleine	Association
Mme	PARIS	Odile	Particulier
M.	PARISOT	Jean-Claude	Association
M.	PERRONET	Jérôme	Institution
M.	PRES	Michel	Institution
M.	RENARD	Pierre Emile	Association
Mme	ROJAT-LEFEBVRE	Elisabeth	Institution
M.	VANDAMME	Marc-Noël	Association
M.	ZUNINO	Patrick	Particulier
M.	HAUCHARD	Thierry	Entreprise
M.	ANNE	Jean-Claude	Institution
M.	GUILLEMIN	Michel	Particulier
M.	DEVROEDE	Yves	Entreprise
M.	GRIZAUD	Eric	Particulier
M.	PERNOT	Olivier	Institution
M.	HONORE	Marc	Institution
M.	HAENTJENS	Bertrand	Entreprise
M.	GUILLEMIN	Michel	Particulier
M	GAILLARD	Michel	Garant : <i>excusé</i>
M.	REIMBOLD	Marc	Haropa-Ports de Paris
Mme	BLATNIK	Pascale	Haropa-Ports de Paris
Mme	KLUBA	Bozena	Haropa-Ports de Paris
M.	GAULIER	Jean-Marc	Urbicus
M.	DELONCLE	Hugo	Urbicus
M.	THIESSON	Vincent	ON
M.	BOISSEAU	Thierry	Hydratec
M.	BEAUMARD	Pascal	Etat d'Esprit Stratis
M.	HERBET	Vincent	Etat d'Esprit Stratis
M.	MAGES	Grégoire	Etat d'Esprit Stratis
Mlle	ROHDE	Juliette	Etat d'Esprit Stratis
Mlle	LAFOND	Lucie	Etat d'Esprit Stratis
M.	GUILLOU	Antoine	Etat d'Esprit Stratis

>> Information liminaire sur l'actualité du projet et des sujets connexes

Pascal BEAUMARD, État d'Esprit Stratis : Bonsoir à tous, bienvenue. Le noyau de fidèles est encore une fois présent et a plaisir à se revoir. Ports de Paris y est très sensible.

Très rapidement, on va travailler comme la dernière fois en deux temps, un premier temps beaucoup plus court de présentation, et un deuxième temps, où l'on va travailler sur table.

Dans ce premier temps, vous aurez une information sur l'actualité du projet comme nous le faisons à chaque fois avec Marc Reibold. Vous aurez également un focus sur le volet hydraulique fait par M. Thierry Boisseau, de la société Hydratec. Nous aurons aussi un zoom sur l'éclairage avec Vincent Thiesson, directeur de la société ON, qui fait partie du groupement de la maîtrise d'œuvre.

Après ces focus, nous aurons un temps d'échange d'un quart d'heure et ensuite nous irons sur table, une fois que l'on aura bien cadré les attendus de la concertation sur le cahier des prescriptions, chacun travaillant sur une thématique à partir de la grille que vous avez reçue. Vous aurez 1h30 avec les consultants d'État d'Esprit et des ressources pour travailler, produire, contribuer, faire vos suggestions et vos remarques. Nous aurons une restitution à 21 heures et nous devrions terminer cette réunion vers 21h30/ 22h00 au plus tard.

→ Actualité du projet et de son environnement

Marc REIMBOLD : Il y a une actualité très récente, je viens de recevoir un SMS de Michel Gaillard, garant de la concertation, qui a un empêchement personnel et ne pourra donc pas se joindre à nous ce soir. Il nous prie de bien vouloir l'en excuser.

Ports de Paris a lancé la réalisation d'études de faisabilité et d'insertion pour le projet portuaire, en particulier en vue du lancement du concours de la passerelle de la darse. Celle-ci ne fait pas partie de la maîtrise d'œuvre que l'on a confiée au groupement de Safege. Bien évidemment, le jury du concours comporte des participants externes à Ports de Paris.

D'autre part, des études vont être lancées pour déterminer les principes d'insertion du centre de vie sur l'esplanade de la darse. Là aussi, l'architecture des bâtiments eux-mêmes, qui appliquera le cahier des prescriptions que l'on s'auto-impose, fera l'objet d'une étude particulière.

Par rapport aux habitants du site, des acquisitions ont déjà eu lieu. On continue à regarder tous les contacts avec les gens qui habitent l'emprise de Port Seine-Métropole Ouest, et en particulier, en vue d'acquisition amiable avant les travaux.

→ Actualité sur les sujets connexes

Le Conseil d'administration de Ports de Paris s'est réuni le 23 novembre pour valider le financement de l'étude de la tranche conditionnelle du marché de VNF d'étude du barrage, afin que l'étude de faisabilité prévue pour la passerelle du barrage puisse se faire.

Avec M. le Maire d'Achères, on pense utile de compléter parmi les sujets connexes ce qui concerne la programmation du futur parc d'Achères, en connexion avec notre propre projet. Véritablement à ce jour, il n'y a aucun document de référence, même dans le PLU, rien n'est dit sur le futur parc d'Achères. Donc, il nous semble pour notre dossier important de donner quelques éléments de programmation pour montrer comment on peut s'inscrire dans un aménagement d'ensemble. Lorsque nous avons fait cette proposition également à la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise, ils nous ont fait remarquer que ce serait bien de situer cette étude dans un contexte plus général, ajoutant notre propre réalisation du parc des Hautes Plaines, et en même temps, reprenant également les éléments du terrain au sud du port destinés à devenir parc urbain, dont une partie de la remise en état incombe au carrier GSM. Donc, on invitera également GSM à participer à cette vision d'ensemble des espaces verts de la plaine.

Une demande relayée lors de notre dernière séance et au COPIL portait sur le souhait de regarder comment se termine l'accès au port le long du quai de l'île du Bac, à Conflans-Sainte-Honorine, puisqu'on va bloquer l'accès aux véhicules sous le pont de SNCF Réseau. Il nous faut donc prévoir une raquette de retournement. On a prévu, comme l'ont demandé les élus, de regarder également, en complément de cet équipement réalisé par Ports de Paris, les possibilités d'ajouter quelques stationnements au niveau de la raquette de retournement. Cela nécessite une analyse foncière, un contact avec chacun des propriétaires de ce secteur : c'est une démarche que nous avons initiée.

D'autres sujets connexes ont déjà bien avancé, en particulier l'étude de réorganisation urbaine entre l'esplanade de la darse et la Seine. C'est une étude sur laquelle on a déjà les principales hypothèses qui pourraient être prises en compte, que je vais vous présenter. On imagine pouvoir avoir les résultats de cette étude début décembre.

L'idée est de définir un projet d'aménagement portuaire qui soit compatible avec différents projets connexes sur le secteur, dont l'arrivée de la passerelle du barrage. L'idée étant de réserver dans tous les cas un emplacement pour la rendre accessible à toute personne depuis le terre-plein de VNF. On a retenu en solution de base ce que vous-mêmes en concertation vous aviez plutôt plébiscité, qui est la route du barrage déviée à l'ouest de VNF.

Avec ce schéma, il y a la possibilité, si d'aventure l'opération peut être montée financièrement, de faire une réorganisation urbaine de ce secteur.

On a conservé le même aménagement portuaire, et s'il y a une possibilité avec un promoteur immobilier de faire muter le foncier de VNF, aujourd'hui utilisé pour les logements du personnel, on a la possibilité à la fois de créer un espace public à la charge de l'aménageur de l'ordre de 3500 m², complémentaire à l'aménagement public déjà pris en compte par Ports de Paris sur 2000 m² à peu près, donc de redonner une dizaine de logements à VNF pour son personnel et en même temps pouvoir développer de nouveaux logements. L'exercice qui nous avait été demandé était de vérifier que l'aménagement portuaire était bien compatible avec un réaménagement potentiel du site de VNF. La faisabilité repose en grande partie sur la déviation de la route du barrage, permettant de séparer les flux vers le quai de l'île Peygrand et cette opération immobilière des flux propres à la circulation portuaire.

Si cette opération pouvait se réaliser, cela ne serait pas avant 2025, puisqu'il faut déjà obtenir les autorisations du port, faire la déviation de la route du Barrage, amener les réseaux. C'est seulement après que l'opération pourrait se faire.

Ce sont les principaux points sur lesquels nous avons avancé, concernant les sujets connexes.

Je propose de passer la parole à Thierry Boisseau pour, comme nous nous y étions engagés lors de l'atelier précédent, sur l'impact hydraulique qu'on avait laissé de côté lors du dernier atelier.

>> Focus hydraulique

Thierry BOISSEAU, Hydratec : Je vais essayer de vous faire un cours d'hydraulique fluvial en 10 mn. Qu'est-ce qui motive ce cours d'hydraulique ? En fait, le territoire d'Achères est en zone inondable. Vous avez vu la crue de 2016 et si l'on avait la crue de janvier 1910 (grande crue), on aurait un niveau compris entre 1,60 et 1,80 m au-dessus. À ces niveaux-là, le territoire de la commune et des communes avoisinantes est pour partie inondé. On note que les franges urbaines le sont, les territoires des ZAC aussi. Avec les projets, la règle d'or est de ne pas aggraver la situation. La crue de Seine est un gros débit qui arrive sur zone, il faut absolument éviter de faire des effets barrage. Je schématise, si l'on faisait une grande jetée qui traverse la plaine, on voit bien que l'eau aurait du mal à passer au travers, donc on remonterait les niveaux et on inonderait les gens.

→ Contexte réglementaire

On est dans un cadre réglementaire très strict, qui a été mis en place au travers des plans de prévention des risques d'inondation. Par rapport au projet de Port, ils prévoient que l'on puisse aménager des ports au bord de l'eau. Par contre, on peut le faire sous réserve que les aménagements assurent la transparence hydraulique (donc, pas d'effets barrage), on ne remonte pas les niveaux d'eau, on laisse filer l'eau.

Pour les volumes de stockage occupés par des remblais, on doit trouver des déblais équivalents afin de ne pas supprimer du champ d'inondation. La crue s'épand, si on la rétrécit il y aura un effet de contraction. On sent bien que si cela se comprime, cela doit monter.

Après, il y a des recommandations plus techniques, tout ce qui ne peut pas aller dans l'eau doit être mis au-dessus du niveau d'eau, il a fallu un certain nombre de lois pour qu'on en arrive à cette grande sagesse.

Il faut savoir sur la plaine d'Achères que le PPRI s'applique aux communes d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine. Par contre, concernant la plaine d'Achères, c'était plus compliqué car il y avait des coups partis faisant que l'on avait déjà eu des remblais pour installer un certain nombre de ZAC. L'idée étant de ne pas être dans l'étude d'impact classique mais essayer de se redonner un peu d'air par rapport à ces coups partis en essayant de revenir en arrière. Cette logique appelait la mutualisation par un plan global d'aménagement (PGA). Les coups partis, c'était souvent la ville d'Achères, la mutualisation voulait dire que d'autres acteurs devaient soit compenser, soit expliquer leur projet.

J'ai commencé à travailler sur le PGA en 2005, les partenaires étaient PSA, ErDF, la ville d'Achères, le Port et le Conseil général. Petit à petit, un certain nombre de personnes sont parties du PGA, comme ErDF car ils se sont rendus compte que mettre un pylône dans une zone inondable n'était pas intéressant. On est resté à quatre grandes natures d'aménagement : les ZAC de la ville d'Achères, le CD 78 et faire un remblai pour que la route et le futur pont ne soient pas coupés en cas de crue.

Le port d'Achères vient apporter une compensation, car on fait des déblais mais également le grand parc paysager au sud du port, qui peut être fait à un niveau plus bas.

La règle de mutualisation consistait à faire un projet sur ce territoire qui présente les caractéristiques de ce que l'on peut avoir sur les PPRI, c'est-à-dire un bilan volumique nul en reprenant le passif du passé et surtout il faut que cela coule sans problème.

Voilà les règles du PGA, ce sont les mêmes que celles du PPRI, pas à l'échelle de la parcelle mais du territoire. C'est encadré d'un point de vue strict par une doctrine édictée par la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie disant que les bilans volumiques doivent être positifs par tranche de 50 cm. C'est quelque chose de très technique et cela signifie que les bilans volumiques doivent être bons pour toutes les crues (petites, moyennes, grandes). On doit vérifier que non seulement on a un bilan volumique pour la grande crue mais on l'a aussi pour des crues intermédiaires.

→ Bilan volumétrique positif en déblais

Dans ce cadre, les volumes de remblais peuvent être calculés assez facilement : 195 000 m³ de remblais sur les anciennes ZAC (passif) et 95 000 m³ de remblais pour faire le viaduc et le doublement du RD 30, soit 290 000 m³.

Les volumes de déblais, le parc urbain d'Achères (87 000 m³), la ZAC Petite Arche (42 000 m³), le projet de Port (285 000 m³), donc on crée un volume de déblais de 414 000 m³. Si l'on enlève les remblais, on a 124 000 m³ de déblais. On est obligé de faire cela pour l'équilibre déblais-remblais qui nous conduit par tranche de 50 cm à mettre en place plus de déblais que de remblais. Il y a des tranches difficiles à compenser, notamment les tranches en haut car on est obligé d'attaquer un peu dans la colline, si l'on veut vraiment réduire.

Donc, on a un projet qui fabrique globalement plus de déblais, mais surtout qui a un bilan nul pour toutes les petites crues.

→ Ni effet barrage, ni impact hydraulique

Que fait-on de ce bilan ? C'est un travail, car on a mis en place des plates-formes, si on les coupe à l'horizontal, on a toujours le même volume inondable. La question après étant de faire couler de l'eau dedans. Pour ce faire et tester les choses, on a des modèles numériques de simulations des écoulements. En fait, ce sont des calculs sur ordinateur qui schématisent l'Oise, la Seine, le territoire avec une succession de « baignoires » qui se remplissent, qui se vidangent selon les lois de la physique. On dessine le jeu de ces baignoires dans la situation initiale, on regarde comment ça marche, on simule dans la situation future, en remplissant de terre certaines baignoires, certaines que l'on vide et en regardant la différence entre les deux. Ces outils numériques présentent l'avantage d'être très précis avec des hauteurs d'eau, des vitesses d'écoulement, des débits par tranche.

On peut caractériser la situation avant, après et on regarde ce qui bouge, et si ce n'est pas acceptable, on recharge nos baignoires, on les redescend, on les remonte, etc. jusqu'à ce que l'on trouve une solution qui obéisse à la réglementation et *in fine* permet de recevoir l'accord de l'autorité environnementale.

→ Crues testées avec le modèle

Cette courbe représente l'altitude en fonction du temps, l'évolution de la hauteur d'eau dans la Seine au droit de la plaine d'Achères. L'eau monterait entre la crue de 2016 et celle de 1910, de 1,60 m ou de 1,80 m au-dessus. Il est important de noter que cela durerait une dizaine de jours. La crue de 1955 monte un peu moins haut, mais ce sont quand même des événements qui durent assez longtemps. On doit être capable de gérer tous ces problèmes, d'où les questions récurrentes sur les accès, etc. qui sont de vraies questions, puisqu'il y aura des difficultés de fonctionnement. Pour mon modèle, c'est le robinet, l'eau que je mets dans mon modèle avant et après, je garde toujours la même entrée d'eau et j'observe la différence.

→ Impact hydraulique

Vous avez une représentation de dessins techniques, d'après nos outils. C'est une représentation de la plaine d'Achères. Par des aplats de couleur, on peut mettre des différences de niveaux, des différences de débits, des différences de vitesses. On cherche à avoir la neutralité, c'est-à-dire aller vers du blanc et lorsqu'on est au blanc, on a terminé.

→ Résultats de la modélisation hydraulique

Cette représentation de la crue de 1910 montre les zones où il y aura des inondations fortes, les vitesses etc. on retrouve l'image du PPRI.

→ Effets potentiels du projet PSMO et les mesures d'atténuation

On est dans une logique où l'on évalue les effets potentiels du projet et on recherche les mesures d'atténuation. Les thèmes que l'on aborde en hydraulique, pendant la phase chantier sont : l'aggravation temporaire des conditions hydrauliques du fleuve, par exemple veiller à ce que des remblais de chantier ne soient pas mis perpendiculairement à la plaine, on y fait très attention. Si l'on doit mettre les remblais, on les ouvre tout simplement pour que l'on puisse circuler au travers. Puis, on fait toujours attention pendant la phase chantier à ce qui pourrait se passer s'il y avait une crue, donc avoir des sites de repli, ne pas laisser les engins etc. on a le même sujet pendant les pluies où il faut faire attention. Tout cela est maintenant très encadré.

On fait la même chose ensuite pendant la durée de vie du projet, c'est-à-dire qu'on applique les règles que l'on a trouvées pour ne pas modifier les conditions hydrauliques. Comme le projet va être long, il y aura sûrement des phases intermédiaires qu'on étudiera. Techniquement, on le maîtrise pour faire les calculs. On doit en référer aux services de l'État, instructeurs, pour dire qu'on n'est pas en train d'inventer des choses. À chaque fois, on regarde les règles et on a donc parfaitement en tête le risque de submersion des installations et le risque de pollution.

De toute façon, c'est inscrit dans le PPRI, après ce sera inscrit dans les règles constructibles sur les îlots du port avec des niveaux d'installations techniques au-dessus des PHEC.

>> Focus éclairage

Pascal BEAUMARD : Vincent THIESSON, de la société ON, spécialisée sur les questions d'éclairages va aborder ce sujet qui vous intéresse tous.

Vincent THIESSON, société ON : On a remis l'une des photos que l'on avait vues lors de notre visite nocturne, où l'on voyait le paysage actuel en direction du futur port (*un paysage nocturne global*).

On s'était posé différentes questions, la première étant qu'elle va être le devenir du noir nocturne qui symbolise actuellement le territoire du port ? La deuxième consistant à décrypter l'ensemble du paysage nocturne qu'on découvrirait et de se rendre compte que l'éclairage public participe à ce paysage, mais qu'il y a aussi d'autres lumières, des lumières privées, des lumières de jardin, des enseignes, etc.

Pour le port, on est exactement dans le même cas, le paysage nocturne global qui va venir peu à peu remplacer le noir est induit par deux types de lumière l'une dite publique (celle de Ports de Paris) et l'autre privée (occupants de la ZAC portuaire), sujet de ce soir.

→ Composition nocturne globale

Là, on essaie d'oublier le privé et le public, on va essayer d'organiser l'ensemble des éclairages du futur port. Ainsi, on essaie de mettre en place un schéma un peu théorique nous permettant d'identifier de la lumière identitaire. On aura peut-être des éléments nocturnes clairement perceptibles dans le paysage, des cheminements bien éclairés car on sait qu'on aura des visites nocturnes sur le territoire du port. Peu à peu, on s'est intéressé aux occupants de la ZAC portuaire et donc aux parcelles privées. On se pose la question de l'outil industriel, l'ensemble de ces bâtiments implantés sur le port, l'ensemble des outils leur permettant de travailler, quel est leur devenir ? Comment vont-ils s'intégrer dans ce paysage global ? Là encore, on essaie d'intégrer ce que l'on a appelé les espaces de travail. On parle bien de lieux nécessaires à la fois pour le port et l'économie générale du projet : comment les intégrer et ne pas les subir dans une histoire globale à la hauteur de la composition nocturne que l'on va mettre en place sur l'ensemble du territoire ?

Sur les parcelles privées, l'objectif est de donner des règles extrêmement simples. On n'est pas là pour mettre en scène tous les bâtiments et pour faire le show tous les soirs sur le port d'Achères, au contraire on est là pour donner un paysage nocturne de qualité avant tout confortable pour les gens qui vont travailler sur le port ou visiter le port, et surtout respectueux de l'environnement et du paysage, que les riverains (ceux qui ont la chance d'avoir la vision directe sur le port) aient un paysage qualitatif également.

→ Des règles simples

On a commencé à décrire ces règles :

Donner une tonalité de lumière commune : le développement de diodes électroniques, des différentes technologies actuellement nous permettent de garantir une lumière qualitative avec une faible consommation d'énergie. Là, on propose que l'ensemble des lumières soit plutôt de tonalité blanche sur la totalité du territoire.

Contrôler et mettre en place une temporalité nocturne sur l'ensemble du port. C'est essayer de faire en sorte que quand une entreprise est fermée la nuit, on n'ait pas de lumière pour respecter l'environnement. Peut-être sur certaines zones où l'on ne travaille pas tout le temps, mettre des systèmes de commande automatique ou manuelle pour augmenter la lumière quand on en a besoin et qu'elle redescende progressivement, quand il n'y a plus personne. Cela peut être des modalités très simples, un bouton-poussoir qu'on actionne, des détections de présence, des modes automatiques en fonction de l'heure de la nuit.

Intégrer l'éclairage fonctionnel. Cette slide montre des exemples tout simples, comment on contrôle cette lumière fonctionnelle. Ne pas avoir, comme l'image au centre, tous les projecteurs qui créent ce halo de lumière qui lui n'est absolument pas qualitatif. Tout simplement, c'est juste donner des bonnes orientations à cette lumière. Et en somme, aller directement sur les espaces de travail ou de circulation, et non en direction du paysage qui n'en a absolument pas besoin.

Respect de l'environnement : avoir un maximum de noir durant la nuit et en même temps respecter la perception et l'environnement des riverains.

Des scénographies nocturnes : essayer de mettre quelques scénographies en place très ponctuelles et qui vont dépendre à la fois des idées que vous aurez ce soir et ensuite également de la culture de chaque entreprise. Un outil industriel n'est pas qu'un élément de travail mais peut être un élément assez beau à regarder. Il suffit parfois de mettre juste un projecteur sur une grue pour qu'elle devienne relativement belle à regarder la nuit.

→ Géographie et temporalités nocturnes des entreprises portuaires

L'éclairage intérieur de ce bâtiment industriel contrôlé permet de traduire de nuit une architecture de qualité. Le démarrage du travail consiste à identifier à quel moment et sur quel lieu il est nécessaire de mettre cette lumière. Ensuite, on pourra lui donner des qualités, des contraintes, des règles pour emmener l'ensemble de ces lumières dans un paysage commun, une histoire commune. Qu'on n'ait pas une succession d'individualités sur le territoire du port mais au contraire une histoire commune sur l'ensemble des entreprises portuaires.

On a commencé à lister ces lieux (parkings, cheminements), ce sont des lieux de travail, des lieux de stockage, des lieux de transferts et ces éclairages ne seront pas permanents. Les règles qui s'appliqueront seront différentes de celles qu'on applique sur l'espace public, car cela dépendra notamment du droit du travail. On a des règles qui nous sont imposées pour des conditions lumineuses spécifiques pour que le travail puisse se réaliser en extérieur. Il y a évidemment les espaces de représentation pour l'ensemble des entreprises : les outils industriels, les architectures remarquables et également l'éclairage fonctionnel. Le dernier élément essentiel porte sur les enseignes lumineuses qu'il faudra contrôler.

>> Temps d'échanges :

Pascal BEAUMARD : Je vous propose un petit temps de questions/réponses avant de bien repréciser les attendus du temps de travail. Avez-vous des questions sur l'hydraulique, sur l'éclairage ou sur les sujets connexes ?

Martine LEBARD, Association Conflans cadre de vie et environnement : Je me reposais la question sur l'éclairage la nuit, car normalement les entreprises ne travailleront pas la nuit, ce sera plus une question de sécurité. A-t-on envisagé que cet espace soit ouvert au public la nuit pour la promenade ? Et dans quel secteur, le long des berges ou entre les entreprises ?

Marc REIMBOLD : Les entreprises ont besoin d'éclairage, même si elles ne travaillent pas de nuit, car en hiver il fait nuit à 17 heures. Concernant les lieux publics, on a quand même l'impression que la fréquentation ne sera pas très importante en dehors des belles journées d'été. On est plutôt sur une organisation à la demande d'un éclairage, ce sont les dispositifs envisagés a priori. Un secteur concerne les bateaux-logements, il y aura un éclairage de sécurité, qui descendra à une intensité relativement faible, lorsqu'il n'y aura pas de mouvement.

En revanche, quand les gens vont sortir du bateau-logement pour aller rejoindre leur voiture et autres, soit par un bouton-poussoir, soit par une détection, l'intensité va remonter. C'est normal et c'est bien pour leur sécurité. Pour les autres secteurs de promenade, a priori il y aura un éclairage mais il sera très peu mobilisé.

On espère pouvoir organiser un certain nombre d'événements sur le port. Dans ce cadre, on a bien besoin de pouvoir disposer d'un éclairage adapté pour assurer la sécurité de ce genre d'événement. A priori, il y a un équipement mais une utilisation très limitée.

Pascale BLATNIK : En complément sur les activités de nuit, le port ne sera pas dans sa globalité en activité de nuit. Par contre, il ne faut pas exclure et cela se verra lors de la charte d'exploitation qu'il puisse y avoir ponctuellement sur une entreprise une activité de nuit en raison d'un besoin de continuité d'activité.

Vincent THIESSON : On va travailler effectivement sur ces temps relativement courts que l'on appelle chien et loup, c'est dire que l'activité doit fermer et qu'il fait déjà nuit. Par expérience, et vous avez évoqué l'éclairage dit sécuritaire, on a travaillé sur le port de Gennevilliers, sur le port de Bonneuil. En allant faire le repérage, on s'attendait à des milliards de lumières éclairées toute la nuit. On s'est très vite rendu compte, et heureusement, que l'ensemble des entreprises qui ne travaillent pas la nuit éteignaient leur lumière. Sur Gennevilliers, il n'y a que l'installation Total qui a des éclairages sécuritaires, bien heureusement d'ailleurs et qui les laissait toute la nuit, mais autrement toutes les autres entreprises éteignaient tout simplement leur terrain quand elles étaient fermées. C'était plutôt une bonne nouvelle. De toute façon, on pourra l'imposer au cahier des charges. On a des caméras qui filment avec des niveaux très bas, donc tout va dans le bon sens.

Malika LOUIS, conseillère municipale Achères, urbanisme et cadre de vie : Peut-on imposer aux entreprises de mettre un détecteur de présence pour déclencher l'éclairage afin d'éviter un éclairage constant ou une absence d'éclairage ? La sécurité serait assurée, même si l'on a recours à des caméras.

Vincent THIESSON : C'est ce que l'on évoque dans la notion de temporalité, en mettant en place des systèmes plus ou moins perfectionnés qui permettent de déclencher la lumière si besoin (activité ou cheminement, etc.). La détection y répond automatiquement.

Malika LOUIS : Je parle de l'extérieur et aussi de l'intérieur. Peut-être faut-il imposer aux entreprises dans les parties transverses (couloirs, accès, espaces extérieurs aux bureaux) d'avoir une temporalité au lieu d'avoir un éclairage constant ?

Pascal BEAUMARD : Toutes les questions sont légitimes, celles-ci relèvent de la partie travail sur table. Peut-être avez-vous des demandes de précisions qui vous aideront à mieux travailler surtout pour la table N°4 sur les prescriptions des espaces extérieurs.

Vincent THIESSON : Des règles sont imposées, des décrets ont été publiés, les bureaux doivent être absolument éteints une heure après l'arrêt de l'activité. Ce sont des décrets et non des normes, qu'il est obligatoire de respecter.

Marc-Noel VANDAMME : Une question un peu technique sur l'hydraulique (et je m'excuse de la poser en public) à laquelle la réponse pourra être faite par ailleurs. J'ai cru comprendre que l'ensemble des travaux conduirait à augmenter le niveau de la nappe phréatique de 1,2 m du fait de l'imperméabilisation, de la moins bonne perméabilité des remblais par rapport au sable remplacé. Cette remontée de la nappe phréatique permet donc moins l'absorption éventuellement de faible crue de la Seine et donc augmente le nombre d'éventuelles inondations possibles auprès des riverains. Mon raisonnement est-il juste ? Est-ce pris en compte et comment ?

Thierry BOISSEAU : Je peux répondre à l'une de vos questions. La modélisation hydraulique n'est pas une modélisation hydrogéologique. Sinon, je vous vendrais du vent et je n'y tiens pas. La nappe va-t-elle bouger ou pas ? Je ne peux pas répondre à cette question. Des gens ont regardé. La nappe est très contrainte par le niveau de la Seine. La darse longitudinale du port sera aussi au niveau de la Seine, calée par le barrage d'Andrézy.

Par contre, j'ai la réponse sur les crues. Le mouvement d'une nappe et le mouvement de crue sont différents. La crue par rapport à la nappe est rapide, la crue type 1910 va monter de 2 m en 3 jours, ce n'est pas le cas des nappes. Quand on fait l'analyse des piézomètres de la plaine d'Achères, on s'aperçoit que les nappes montent de 40 cm en un mois. Ce n'est pas la même dynamique.

La question que vous posez est : la saturation de l'éponge qu'est la plaine d'Achères peut-elle modifier la propagation des crues de la Seine ? Non, si c'était possible, cela signifierait que de tels points locaux sont capables de modifier un écoulement gigantesque avec des inondations. Ce n'est pas en rapport. La remontée de nappe

dont vous parlez peut être une remontée de nappe pendant les étiages. Quand on parle de crue, la nappe devient secondaire.

En 2016, d'après les piézomètres, il n'y a pas eu d'inondation par la nappe. J'ai demandé à une dame tout à l'heure si l'eau était rentrée dans sa cave, la crue de 2016 fait un peu référence, même si je parle d'une crue plus haute, et ce ne fut pas le cas. On n'est pas dans des réponses immédiates.

Pascal BEAUMARD : Vous voilà rassuré M. Vandamme ?

Marc-Noël VANDAMME : En partie.

Monsieur GUILLEMIN, retraité achérois, géologue : C'est une question sur l'hydraulique. Je me pose la question suivante, qui se rapproche de celle de M. Vandamme. La crue de 1910 s'est écoulée normalement dans une plaine quasiment vierge, c'est-à-dire que l'écoulement se faisait à la fois en surface et en profondeur dans les alluvions. Depuis cette date, la morphologie de la Seine et des alluvions a changé, puisqu'on a exploité les sables. Donc, on a enlevé des matériaux qui étaient à la fois poreux et perméables, que l'on a petit à petit remplacé par du remblai (matériau dit inerte) qui a obligatoirement une porosité et une perméabilité beaucoup moindres, ce qui empêche, évite et réduit grandement l'écoulement des crues dans la nappe. Petit à petit, on crée un bouchon souterrain sur une dizaine de mètres correspondant grosso modo à l'épaisseur des sables qu'on exploite. Ce bouchon souterrain est en train de s'élargir entre la darse qui va être construite, tous les équipements du port et également en allant vers la lisière St Jean, qui a déjà été remblayée et toutes les exploitations futures de GSM qui vont aller dans le même sens, créant un bouchon de grande taille, qui va donc perturber les écoulements naturels de la nappe.

La question est simple : dans vos modélisations, tenez-vous compte de ces perturbations dues à l'exploitation entre autres du sable ?

Thierry BOISSEAU : J'ai répondu tout à l'heure, le modèle hydraulique ne fait pas cela. Puisque je comprends mieux la question, je vais faire le calcul avec vous. Je vais prendre une plaine large de 1000 m, 6 m de hauteur d'alluvions, soit 6000 m² et une vitesse d'écoulement dans la nappe raisonnable de 1 cm par seconde. Vous arriverez à quelques dizaines de mètres cubes par seconde qui passeraient dans la nappe, la crue en faisant 3400 m³/s. Le phénomène d'écoulement de nappe par rapport à la propagation d'une crue type 1910 n'est pas d'un ordre de grandeur faisant que la crue serait plus forte. Même une cinquantaine de mètres cubes, et je ne suis pas aussi optimiste que vous sur le fait qu'il n'y avait pas des problèmes d'écoulement dans la nappe, on est en train de parler d'une variation de débit, même s'il faudrait l'imaginer, faible devant la crue de Seine.

Marc-Noël VANDAMME : Le problème ne porte pas sur la crue de 1910, mais sur les petites crues qui seront plus graves.

Thierry BOISSEAU : Pour les petites crues, les gradients sont plus faibles, donc les vitesses dans la nappe aussi. Je vous rejoins, il faut noter ces questions. Ce sont des réponses à chaud que je fais, en vous donnant quelque chose de rassurant. Les

carriers ne remblaient pas avec de l'argile, il y a des espaces où ils remblaient avec des matériaux plus filtrants, ils en laissent une couche en bas pour que cela coule.

On peut noircir le tableau, mais même en faisant un calcul rapide qui mériterait un approfondissement, il ne passe pas au droit d'Achères dans la nappe dans les petites crues 100 m³/s, et d'ailleurs tout le monde le verrait en faisant un puits, cela jaillirait.

Pascal BEAUMARD : Comme ce sont des questions techniques, et votre réponse spontanée était déjà très bien construite, mais à froid on pourra apporter une réponse.

Monsieur GUILLEMIN : Les alluvions représentent un volume d'eau loin d'être négligeable avec des porosités de 30%. En enlevant ces alluvions, on les remplace par un matériau qui a moins de porosité et de perméabilité, sachant que sous ces alluvions on a un niveau complètement imperméable.

Thierry BOISSEAU : Sur le volume de la nappe, je fais le calcul (1000 m, 6 m, 2 km x 0,3) vous arriverez à rien car la crue de la Seine représente 3400 m³ pendant 5 jours (3400 x 86400). Je comprends ce que vous dites mais l'hydrogéologie représente des mécanismes (10-3). Il faut faire les calculs, mais ce ne sont pas les mêmes volumes, cela n'a rien à voir. Je tiens à dire quand même que quand vous avez 3000 m³, si on les multiplie par 86 400 (nombre de secondes en une journée), cela représente 86 km de long sur 1 m². Cela n'a rien à voir.

Pascal BEAUMARD : On apportera des compléments, mais cette réponse est déjà très bien construite à ce stade. Je prends une dernière question et que l'on prenne ensuite le temps nécessaire pour travailler.

Danielle GIBLET : Lors de la dernière réunion, on était plutôt contre les enseignes publicitaires lumineuses. Je voudrais savoir si c'est toujours d'actualité.

Pascal BEAUMARD : Vous le verrez dans le cahier des prescriptions et on aborde cette question à la table N°4 : l'éclairage, les enseignes et les clôtures.

Merci M. Boisseau d'avoir répondu brillamment du tac au tac à des questions assez techniques, mais évidemment importantes. Je vais demander à Pascale Blatnik et Jean-Marc Gaulier architecte Urbicus de nous faire la présentation suivante.

>> Présentation de la concertation CPAPE

→ Objectif : coproduire un document pragmatique

Pascale BLATNIK : Le cahier des prescriptions architecturales est un document majeur pour installer durablement la qualité sur le port. C'est la raison pour laquelle il est important qu'il soit coproduit avec vous, et en même temps, il faut évidemment prendre en compte l'attractivité économique du port, y compris par rapport aux prescriptions qu'on imposera aux entreprises qui viendront l'occuper.

→ CPAPE : un document majeur

Ce cahier de prescriptions architecturales paysagères et environnementales s'imposera aux entreprises qui s'implanteront sur le port afin de prolonger le niveau de qualité qu'on a exigé sur les espaces publics du port en matière urbaine, paysagère, architecturale et environnementale. Par ailleurs, ce sera un document de cadrage lorsqu'il y aura les permis de construire ou les demandes de permis d'aménager.

→ CPAPE : un des outils au service de la qualité de PSMO

C'est l'un des éléments de la charte de qualité de vie du port. Il s'inscrit dans une famille d'outils : le plan guide sur lequel nous avons travaillé tous ensemble, la charte d'exploitation à venir et le guide des chantiers du port. Il s'inscrit également, toujours dans le cadre de la charte de la qualité de vie, aux côtés de toutes les instances de concertation et de suivi pendant l'exploitation du port.

Je vais laisser maintenant la parole à Jean-Marc Gaulier qui va vous décrire les différents niveaux de prescriptions qui figureront dans le cahier de prescriptions.

→ CPAPE : les différents niveaux de prescriptions

Jean-Marc GAULIER : Vous avez sans doute déjà feuilleté ce que l'on vous a communiqué, les thèmes de prescriptions architecturales, paysagères et environnementales, qu'on décline dans les cahiers de prescription. Ensuite l'idée est qu'à chaque projet d'implantation, à chaque permis, on propose un niveau de prescriptions modulées. Il y a les règles intangibles qui sont presque du registre réglementaire, c'est-à-dire qu'il est obligatoire d'appliquer, c'est ce qu'on appelle les prescriptions. Le terme est assez clair. Il faut discuter de ce que l'on impose sur les différents registres pour avoir une certaine cohérence et une certaine unité, respecter l'environnement et les impacts divers.

Ensuite, le deuxième registre porte plus sur de l'incitation, ce sont les préconisations, ce que l'on propose aux entreprises d'essayer de travailler, d'améliorer dans l'élaboration du projet pour contribuer à la qualité globale, du paysage et de vie du port.

→ CPAPE : 12 niveaux de performance

Pour être assez moteur sur cette question des préconisations, on a proposé de travailler à une forme de thématique d'engagement de performance, d'inciter les entreprises qui s'installent à aller d'elles-mêmes plus loin et d'être moteur sur un certain nombre de thèmes.

On a commencé à lister ces thèmes qui peuvent être très variés et qui correspondent à des thématiques de fortes préoccupations actuelles :

1-La gestion des déchets : ce sont des préoccupations que l'on a aujourd'hui dans son habitat et c'est quelque chose d'important dans le monde de l'entreprise.

2- La gestion de l'eau : qu'elle soit sur les consommations, qu'elle soit sur la question des eaux pluviales.

3- La biodiversité : par exemple proposer à des entreprises de participer à leurs implantations, soit dans la mise en place de pratiques, sur certains ports notamment à Bonneuil, une association installe des ruches sur les sites. Cela peut être intéressant d'avoir des ruches sur le toit ou sur le terrain des entreprises et faire en sorte que tout le monde participe.

4- La gestion des toitures : on a une réflexion sur les ports sur la production d'énergie. C'est quelque chose que l'on doit faire de concert et en accord avec les entreprises. Les entreprises peuvent être porteuses, si elles mettent des panneaux solaires sur le toit, ce sont elles qui revendent l'électricité. Ce sont des phénomènes qui peuvent être intéressants. Là-dessus, on ne peut pas imposer de règles car la variation du prix de l'électricité peut être plus fluctuante et intéressante selon le moment. C'est du registre de l'incitation.

5-L'amélioration des façades : les thématiques sur le bioclimatique avec notamment de la gestion d'énergie en façade ou la végétalisation.

6- L'éclairage : ce sera une incitation à participer à la sobriété lumineuse et surtout aux économies d'énergie. L'utilisation d'éclairage performant et économe peut être un thème.

7-La mobilité alternative : c'est un sujet récurrent qui va monter en puissance dans l'évolution du port, à savoir faire en sorte que l'on diminue les pratiques de déplacements individuels et automobiles au profit de déplacements regroupés. Il peut y avoir de nombreuses thématiques, les entreprises ont intérêt à mutualiser les déplacements de leurs salariés, surtout quand les entreprises ont beaucoup de salariés. C'est aussi quelque chose qui devrait faire écho dans le monde de l'entreprise.

8 - La production d'énergie renouvelable hors bâtiment : c'est tout ce que l'on pourrait faire à l'extérieur.

9 - L'analyse du cycle de vie des matériaux : c'est pour participer à la réflexion sur le recyclage.

10 - Les services aux bateliers desservant l'entreprise : c'est un point assez important sur lequel on est vigilant, notamment sur les services aux bateliers dans les espaces publics. Les entreprises également peuvent faire des propositions sur ce qu'elles offrent aux bateliers.

11- La communication sur les actions de l'entreprise en matière de performance environnementale : c'est participer à ce grand processus de qualité environnementale et paysagère, et d'inciter les entreprises à aller dans le sens de ce projet.

→ CPAPE : un document prégnant mais souple

Pascale BLATNIK : Jean-Marc Gaulier vous a bien précisé les trois niveaux : prescriptions, préconisations qui sont en quelque sorte de l'ordre de l'obligation et les engagements de performance. Un nombre d'engagements de performance minimale sera demandé à chacune des entreprises. Par contre, on leur laissera le choix de sélectionner leurs items en fonction de la nature de leur activité et de leur sensibilité à tel enjeu environnemental.

→ Les attendus : aboutir à un document « socle »

Des travaux que vous avez réalisés à l'atelier précédent, la mobilité alternative à la voiture est aussi ressortie. L'objectif de l'atelier de ce jour et de l'atelier suivant, c'est d'aboutir à un document cadre qui va en fait définir les orientations générales du cahier de prescriptions et donc permettre d'avoir des principes acquis à l'issue de nos travaux.

Le document sur lequel vous allez travailler aujourd'hui est très détaillé. Il évoluera forcément avec le temps lorsque les premières implantations d'entreprises viendront sur le port. C'est sur ce document « socle » évolutif sur lequel on va aboutir tous ensemble. Vous verrez que ce document intègre aussi des éléments d'exploitation. Vous en avez déjà évoqué la dernière fois. On les note et ils seront remis dans la charte d'exploitation le moment venu.

Pascal BEAUMARD : Avant de rejoindre les tables, je voudrais faire un petit rappel. Lors du dernier atelier, vous avez passé une petite heure riche autour des tables et vous avez exprimé des choses que l'on retrouve dans le cahier que l'on vous propose à lire.

De manière générale, vous voulez un port sobre dans son impact visuel que ce soit le jour ou la nuit. C'est ressorti de manière très forte.

En ce qui concerne les prescriptions architecturales, vous avez exprimé le 17 octobre et notamment Elisabeth Doucet « une diversité harmonieuse », d'un point de vue architectural vous ne voulez pas des blocs les uns à côté des autres. Vous voulez aussi un bâti économe.

Sur les prescriptions paysagères sont revenus : l'entretien zéro phyto, des essences locales, des espaces verts peu contraignants.

En prescriptions environnementales, l'économie circulaire et le recyclage vous ont beaucoup mobilisés et beaucoup intéressés, la valorisation des déchets, quid d'une alternative à la voiture particulière, si possible non carbonée pour les déplacements obligatoires ?

Enfin, en termes d'attractivité, et vous le dites depuis le début, vous voulez que ce port soit beau et que ce soit une vitrine exemplaire qui se visite, qui attire, qui valorise les communes concernées.

Vous avez exprimé tout cela en une heure, il me semble que le maître d'ouvrage vous a bien écouté, qu'on retrouve ces éléments dans le document, et si ce n'est pas le cas, c'est l'occasion du travail sur table de le dire.

Il y a cinq tables et chaque table a trois grandes questions. Elles se focalisent sur quelques points du document, on n'a pas voulu faire un travail exhaustif sur tout le document, mais sur des points qui nous semblent intéressants et importants, et surtout des points qui nous ont semblé être sensibles pour vous.

À l'atelier N°6, qui sera un peu décalé par rapport à la date annoncée, on balaira l'ensemble du document pour faire une sorte de finalisation, de contrôle final.

La table N°1 est animée par Juliette Rohde, consultante concertation d'État d'Esprit, elle portera sur les prescriptions architecturales. Vous aurez comme ressource permanente Jean-Marc Gaulier qui se partagera également avec la table N°2. Vous aurez trois questions, dont une intéressante sur l'identité de ce port.

La table N°2 est animée par Lucie Lafond, consultante d'État d'Esprit et portera sur les prescriptions paysagères.

Les prescriptions environnementales sont réparties sur deux tables, la table N°3 animée par Vincent Herbet consultant d'État d'Esprit, et la table N°5 animée par moi-même. On a vu qu'il y avait un tropisme sur l'environnement, 20 personnes étaient inscrites, on a donc divisé la table en deux. Marc Le Saout de Safege partagera son temps sur les deux tables.

La table N°4 est animée par Grégoire Mages d'État d'Esprit et portera sur les prescriptions par rapport aux espaces extérieurs au sein du port. C'est une table un peu différente des autres, mais avec trois sujets qui vont vous intéresser : tout ce qui concerne les clôtures, les enseignes et l'éclairage. Vincent Thiesson sera comme ressource permanente à cette table.

Les ressources permanentes ne sont pas là pour vous orienter mais pour répondre à vos questions et vous aider à travailler.

Nous sommes ensemble autour des tables une heure et demie, et ensuite nous ferons une restitution.

>> **Restitution orale et écrite du travail sur table :**

TABLE N°1 : PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES

→ **RAPPORTEUR** : Lionel FAVIER

→ **ANIMATRICE** : Juliette RODHE, consultante concertation Etat d'Esprit Stratis

→ **PARTICIPANTS** :

M.	CANARD	Gilles-Charles
Mme	CORCY	Caroline
M.	FAVIER	Lionel
M.	GIBLET	Bernard
Mme	MORHANGE	Françoise
M.	PERRONET	Jérôme

→ **RESTITUTION ORALE TABLE 1:**

Pascal BEAUMARD : Cette table portait sur les prescriptions architecturales avec une première grande question un peu générique sur l'identité du port. Le CPAPE donne-t-il une identité à ce port ? Laquelle ? Avez-vous des principes forts que vous voudriez voir apparaître ?

Lionel FAVIER : Concernant l'identité du port, une personne d'Achères a rappelé qu'Achères n'a pas toujours été bien traité. De plus, ce site impacte relativement peu Achères visuellement. Donc, là, on avait une occasion en quelque sorte de rattraper ces terrains autrefois d'épandage et d'atteindre une certaine qualité d'environnement avec cette installation portuaire.

Pour l'identité de ce port, il faut respecter une certaine cohérence d'ensemble qui ne soit pas monotone ni répétitive. Celle-ci se fonde essentiellement sur une architecture modulaire préassemblée en usine, permettant d'obtenir une trame commune à toutes les

architectures, malgré les diversités. Bien entendu, l'activité sur ce port n'est pas partout la même.

Cette architecture modulaire est surtout réservée pour le tertiaire, les bureaux, les annexes. D'autant que chaque projet sera accompagné par un urbaniste qui veillera justement au respect de ce que l'on pourrait nommer « une grammaire commune ».

Ce port est un port industriel. L'industrie a son esthétique qui lui est propre. Il ne s'agit pas non plus d'en faire toujours une zone de nuisances. L'architecture industrielle a son intérêt, qui ne peut être niée et au contraire elle doit être assumée. Il y a le problème des excroissances, certaines activités nécessiteront des excroissances, une réflexion devrait être menée sur leur traitement (par exemple la couleur) pour que cela ne détonne pas dans le paysage et que l'identité industrielle soit préservée et en même temps qu'il reste, malgré la diversité liée à l'activité, toujours cette cohérence d'ensemble.

Concernant la qualité de l'apparence de l'architecture proprement dite, il est important de choisir une bonne qualité de bois pour le bardage. Il ne doit pas y avoir uniquement mono-traitement. Il serait important d'avoir une obligation d'entretien régulier, qui devienne une prescription. Il y a des exemples.

Pascal BEAUMARD : C'est pour éviter que les bois ternissent.

Lionel FAVIER : Que les bois changent d'aspect. Il y a deux exemples d'aménagement portuaire qui sont réussis avec bardage en bois, notamment le centre nautique de l'île de Monsieur où ce sont précisément des grands hangars qui s'alignent les uns à côté des autres et qui sont particulièrement bien intégrés dans leur environnement. On est au pied du domaine national de Saint-Cloud. C'est quelque chose de réussi, surtout qu'en plus un aménagement paysager de très haute qualité a été réalisé avec rivière et zones humides.

Juste en face sur le quai de Boulogne, il y a une architecture modulaire répétitive de petits pavillons sur pilotis.

Pour le bois, il est important que la couleur d'origine soit constante dans le temps, raison pour laquelle il faut imposer une obligation d'entretien régulier.

On a aussi parlé de la lumière, qu'elle ne soit pas une pollution.

Pascal BEAUMARD : Cette table abordait aussi l'aspect extérieur des bâtiments, la colorimétrie, les matériaux, la végétalisation, les façades des toitures, vous avez répondu en partie à cela.

Lionel FAVIER : Oui, notamment avec la colorimétrie des matériaux. C'est toujours en rapport avec la diversité liée à l'activité, puisque ce sont des activités différentes qui s'installeront. Néanmoins, il faut qu'il y ait une cohérence d'ensemble.

Pascal BEAUMARD : Une grammaire commune donc...

Lionel FAVIER : Et surtout on était particulièrement intéressé par le bardage du bois ou la végétalisation qui peut être soit une végétalisation de toiture ou dans certains cas, et un exemple est mentionné, une végétalisation verticale.

Pascal BEAUMARD : La volumétrie des bâtiments ne vous a pas inspiré ou y répondez-vous dans l'identité ?

Lionel FAVIER : On a surtout répondu via les excroissances. Il y a à peu près 20 m de possibilité de dépasser pour certaines installations industrielles. Là, on en est au traitement sans nier le fait que l'on est dans une architecture industrielle qui a son esthétique propre, on peut arriver à une certaine qualité par le traitement des coloris par exemple.

En résumé, nous souhaitons des outils industriels assumés et bien agencés (volumes, formes).

→ **RESTITUTION ÉCRITE TABLE 1 :**

<p>1-1 / Identité du port :</p> <p>➤ À travers ce document CPAPE, ressort-il une identité forte du port PSMO ?</p> <p>➤ Si oui, laquelle à vos yeux ?</p> <p>➤ Si non, quelle identité forte prônez-vous ? Avec quels principes forts ?</p>	<p>→ L'identité d'Achères n'est pas toujours bien traitée, en termes de qualité de bâtiment.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Le site impacte assez peu Achères visuellement. La végétalisation peut contribuer à une certaine qualité d'environnement.</i> - <i>Par une végétalisation des toits</i> - <i>Par une bonne qualité de bois pour le bardage (essences, traitement), pas de mono-traitement</i> - <i>Mise à part les contraintes du PPRI, la liberté est grande pour les architectes pour un vieillissement différencié du bois. La couleur d'origine doit être constante dans le temps : les prescriptions doivent obliger d'entretenir régulièrement.</i> - <i>Pour une cohérence d'ensemble : pas de monotonie, de répétition</i> - <i>Pour des modules pré-assemblés en usine avec une trame commune à toutes les architectures malgré la diversité (grammaire commune)</i> - <i>Des projets accompagnés par un urbaniste</i> - <i>Intérêt de l'architecture industrielle qui ne doit pas être niée mais doit être assumée</i> - <i>Que les lumières ne soient pas une pollution</i>
---	---

1-2/ Aspect extérieur/visible des bâtiments :

- colorimétrie
- matériaux
- végétalisation
- façades, toitures...

➤ Vos suggestions/ajouts?

➤ Vos remarques ?

- Une réflexion sur le traitement (la couleur) des excroissances
- Diversité liée à la modularité : tertiaires, bureaux, annexes = modularité

1-3 / Volumétrie des bâtiments :

- composition des volumes/formes
- hauteurs...

- Le CPAPE préconise-t-il une « diversité harmonieuse » ?

- Les prescriptions sont-elles assez précises pour atteindre cette « diversité harmonieuse »

→ RAS

TABLE N°2 : PRESCRIPTIONS PAYSAGÈRES

→ **RAPPORTEUR** : Dorothée MOREL

→ **ANIMATRICE** : Lucie LAFOND, consultante concertation Etat d'Esprit Stratis

→ **PARTICIPANTS** :

M.	AULNETTE	Camille
M.	DE RUYCK	Michel
Mme	GIBLET	Danielle
Mme	MOREL	Dorothée
M.	GUILLEMIN	Michel
M.	MOREL	Dorothée
M.	ANNE	Jean-Claude

→ **RESTITUTION ORALE TABLE 2**

Pascal BEAUMARD : Cette table abordait les prescriptions paysagères, et notamment trois questions, la première faisant référence à la voirie : « au-delà de l'aspect technique, le CPAPE poursuit un objectif qualitatif en matière de voirie au sein des parcelles amodiées ». Une question portait sur l'organisation du stationnement privatif.

Dorothée MOREL : On a plutôt eu une réflexion globale, on a beaucoup dévié.

On a eu une réflexion générale plutôt sur la cohérence des matériaux, l'utilisation, les utilisateurs, la fréquence. Ce qui est revenu le plus souvent, c'est utiliser des systèmes pérennes, qui demandent peu d'entretien. Les points évoqués étaient : le pourcentage minimum de perméabilité, la consultation à faire lorsque les prescriptions seront refaites au bout de 10 ans d'utilisation, vérifier si les résines gravillonnées pouvaient être adaptées à ce système, puisqu'elles n'étaient pas évoquées, et pour le marquage au sol : privilégier les matériaux contrastés plutôt que la peinture qui nécessiterait encore de l'entretien.

Pascal BEAUMARD : Pouvez-vous préciser ce que vous entendez par systèmes pérennes ?

Dorothee MOREL : Des systèmes qui n'auront pas besoin de beaucoup d'entretien. On avait un petit doute sur la durabilité de l'*evergreen* et on en a reparlé. Il existe des systèmes assez performants en *evergreen*. Il faut être vigilant sur ce genre de choses, qui ne nécessitent pas beaucoup d'entretien. Ne mettre que de l'herbe nécessite beaucoup d'entretien.

Pascal BEAUMARD : Sur les principes de végétalisation, la question étant « l'avant-projet entend conforter la biodiversité à l'intérieur du port et créer également une trame végétale pour insérer le port dans le grand paysage ».

Dorothee MOREL : On a noté des points qui nous paraissaient positifs et très intéressants, les haies entre les parcelles d'une largeur de 3 m, le recyclage de l'eau pluviale dans l'engagement des performances, la gestion et les entretiens mutualisés des espaces verts entre les différentes parcelles.

On est beaucoup revenu sur l'eau pluviale. On trouvait très intéressant d'utiliser cette eau pluviale au-delà des espaces verts pour l'arrosage des matériaux volatiles.

Pascal BEAUMARD : Dans les autres tables sur l'environnement, ils ont aussi abordé cette question.

Dorothee MOREL : Sur l'usage interne des bâtiments, même si l'on déborde un peu, on voulait savoir ce qui était prévu. Notamment pour les sanitaires, on peut très bien utiliser l'eau pluviale pour les chasses d'eau.

Pascal BEAUMARD : On s'est posé les mêmes questions.

Dorothee MOREL : Est-il prévu de préconiser à chaque création de bâtiment une cuve de récupération d'eau suffisamment importante pour avoir toutes ces utilisations ?

Pascal BEAUMARD : On ne va pas répondre ce soir à ces questions mais une réponse sera apportée à froid. C'est une question aussi qui s'est posée sur notre table et j'imagine sur d'autres. Le but est aussi de challenger et questionner le maître d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre pour justement compléter, conforter le document.

Dorothee MOREL : Pour revenir aux plantations, on avait parlé éventuellement de demander un nombre d'arbres minimum ou au moins un ratio de verdure par parcelle, d'établir peut-être un genre de prix de l'environnement ou un label environnement annuel.

Pour l'eau et l'utilisation de l'eau pluviale, vérifier les consommations d'eau annuelles de chaque entreprise et peut-être même les diffuser.

On a parlé aussi du goutte-à-goutte, obligation légale.

Dans la liste des végétaux, on voulait être sûr que les végétaux choisis étaient peu gourmands en eau.

Pascal BEAUMARD : La troisième question portait sur la gestion des espaces plantés : « la gestion des espaces plantés entend favoriser la biodiversité et la pérennité de la trame verte ». Est-ce que le CPAPE répond à cet objectif ? Quelle optimisation sur la gestion des espaces verts privés ? Mutualisation, insertion ?

Dorothee MOREL : Au niveau de la biodiversité, dans les zones polluées concernant plutôt les espaces publics que privés, est-il possible de planter des plantes dépolluantes ? Cela existe maintenant.

Est-il possible de mettre à disposition des entreprises des hôtels à insectes, puisqu'on a des grandes haies, mettre à disposition des nids en se rapprochant peut-être d'associations pour favoriser la biodiversité ?

Est-il possible aussi de donner des objectifs peut-être un peu plus poussés aux bâtiments de bureaux ? Sur les bâtiments industriels, on est vite contraint ; contrairement aux bâtiments de bureaux, comme pour l'utilisation de l'eau pour les sanitaires, etc.

→ RESTITUTION ÉCRITE TABLE 2 :

<p>2-1 / Voirie :</p> <p>> Au-delà de l'aspect technique, le CPAPE poursuit un objectif qualitatif en matière de voirie au sein des parcelles amodiées.</p> <p>> Quelle organisation pour le stationnement privatif ?</p> <p>➤ Vos suggestions/ajouts?</p> <p>➤ Vos remarques ?</p>	<p>→ Réflexion positive générale sur la cohérence des matériaux utilisés adaptés aux utilisations/ utilisateurs/ fréquences : mettre en place des systèmes pérennes, nécessitant peu d'entretien.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Objectif majeur : chercher des matériaux nécessitant peu d'entretien et pérennes dans le temps - Reprise des prescriptions tous les 10 ans : à faire dans le cadre d'une consultation - Demander un pourcentage minimal perméable - Dans les matériaux proposés, peuvent-il être ajoutées les résines gravillonnées poreuses ? - Matérialisation des marquages au sol : peintures à limiter, privilégier des matériaux contrastés
--	--

2-2 / Principes de végétalisation :
 L'Avant-Projet entend conforter la biodiversité à l'intérieur du port et créer également une trame végétale pour insérer le port dans le grand paysage.

➤ **Le CPAPE conforte-t-il cet objectif de biodiversité et d'insertion du port ?**

➤ **Vos suggestions/ajouts?**

➤ **Vos remarques ?**

→ **Points + :**

- haies entre parcelles d'une largeur de 3 mètres prévus
- recyclage de l'eau de pluie dans les engagements de performance
- plantation d'arbres a minima par parcelle (ratio de « verdure » par parcelle)

→ **Propositions :**

- *gestion par entretien mutualisé des espaces verts des différentes parcelles*
- *arrosage : inciter l'arrosage raisonné, aussi préconiser :*
 - . *utiliser uniquement d'eau pluviale pour l'arrosage*
 - . *demander des récupérateurs d'eau pluviale*
 - . *arroser uniquement par goutte à goutte*
 - . *imposer des végétaux peu gourmands en eau*
- *Utilisation d'eau pluviale plutôt que de l'eau industrielle pour l'arrosage des matériaux volatiles*
- *Utilisation d'eau pluviale pour usage interne des bâtiments (sanitaire)*
- *Préconisation de cuves enterrées d'eau pluviale pour récupération*
- *Diffusion d'un bilan semi-annuel de la consommation d'eau par entreprise*

Imaginer un prix annuel de l'environnement (label) pourrait être décerné annuellement

<p>2-3 / Gestion des espaces plantés : La gestion des espaces plantés entend favoriser la biodiversité et la pérennité de la trame verte.</p> <p>> Le CPAPE répond-il à cet objectif ?</p> <p>> Quelle optimisation sur la gestion des espaces verts privatifs ? Mutualisation, insertion... ?</p> <p>➤ Vos suggestions/ajouts?</p> <p>➤ Vos remarques ?</p>	<p style="text-align: center;">→ A parte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Uniformisation du mobilier urbain à formaliser sur le projet : pas de bois de préférence (mauvais vieillissement) - Attention à la pérennité des matériaux - Quid d'un traitement anti-graffiti sur le béton ? <hr/> <p style="text-align: center;">→ Objectif : favoriser la biodiversité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre à disposition des hôtels à insectes ? en cohérence avec la partie publique - Mettre à disposition des nids (à prévoir dans la conception des bâtiments) - Objectifs poussés en termes de biodiversité pour les bâtiments de bureaux
--	--

TABLE N°3 : PRESCRIPTIONS ENVIRONNEMENTALES

→ **RAPPORTEUR** : Michel PRES

→ **ANIMATEUR** : Vincent HERBET consultant concertation Etat d'Esprit Stratis

→ **PARTICIPANTS** :

Mme	CHONG	Mireille
Mme	MARQUER	Catherine
M.	PRES	Michel

→ **RESTITUTION ORALE TABLE 3** :

Pascal BEAUMARD : Deux tables traitaient de l'environnement. La première question portait sur la gestion des eaux pluviales : « la gestion des eaux se veut exemplaire avec une gestion en aérien (toitures et noues) permettant la création de milieux humides et permettant la préservation de la ressource ». Le CPAPE répond-il à cet objectif ?

Michel PRES : Oui. Quant aux suggestions et ajouts, sur toutes les questions qui nous ont été posées sur les trois thèmes, on est arrivé à la notion d'un syndicat de co-amodiataires.

Pascal BEAUMARD : Réflexion convergente.

Michel PRES : On s'est dit qu'ils avaient tous les mêmes problématiques sur leurs parcelles. Dans les autres points des prescriptions environnementales que l'on avait à traiter, c'est déjà même suggéré pour les déchets, etc. Il semble assez logique finalement que les choses soient relativement simplifiées pour eux.

Pour répondre aux premières suggestions d'ajout, quand un amodiataire arrive, il y a deux phases, la phase d'installation avec le cahier de prescriptions (l'ensemble des choses qui vont l'aider à mettre en place sa parcelle, les solutions parmi lesquelles il pourra choisir) et ensuite la phase récurrente de la gestion annuelle. Avec ce qui est listé, ils ont tous la même problématique : nettoyer et entretenir. Rapidement, on s'est dit qu'ils auraient sûrement besoin de trouver une façon de fonctionner ensemble, et on en est arrivé logiquement, à ce qu'on l'appellerait un syndicat des co-amodiataires. C'est une façon pour nous de s'assurer que le travail est fait. On pourrait imaginer que les patrons de chaque parcelle se réunissent de temps en temps et que ce soit géré comme un conseil syndical.

Tout ce qui est indiqué dans le cahier nous a semblé plutôt pas mal. On a poussé l'idée du ruissellement jusqu'à un problème de pollution qui pourrait arriver dans la darse. Peut-être qu'un système de barrage flottant pourrait être prévu pour fermer la darse en cas d'urgence. Ce n'était pas évoqué et c'est une idée qui est ressortie.

Plus généralement, apparemment, cette démarche « verte » sur un port est plutôt quelque chose de novateur. On s'est dit que pour les amodiataires, cela le serait sans doute aussi, et qu'un certain nombre ne sont pas habitués à ce que vous leur demandiez dans cette démarche. Plus on les accompagnera, fatalement plus ils auront des choses relativement simples à mettre en place (des solutions claires parmi lesquelles ils pourront choisir), plus on s'assurera que cela fonctionne.

Une autre suggestion sur cette dernière partie (3.1), on avait parlé de séparations par des haies plutôt que par des barrières. On s'est demandé si les noues ne pouvaient pas aussi jouer ce rôle séparateur entre les espaces, avec peut-être les problèmes de passage, etc. que cela peut soulever. Cela peut permettre aussi aux gens de se parler un peu plus. Ce ne serait pas mal d'un point de vue urbanisme d'enlever les barrières.

Pascal BEAUMARD : La question deux porte sur la gestion des déchets « la gestion des déchets entend être exemplaire en matière de traitement et de recyclage ». Le CPAPE répond-il à cet objectif ?

Michel PRES : Là, on a très peu de choses à dire. Beaucoup de choses sont déjà dites et écrites. Sur les déchets mutualisables, il faudrait installer les espaces de déchets mutualisables de façon stratégique dans le port, qu'ils soient donc sur le passage et que l'on ne soit pas obligé de faire des détours. L'idée est de rendre les choses simples pour s'assurer que cela fonctionne.

Pascal BEAUMARD : La table 5 pourra bien compléter ce chapitre.

La dernière question porte sur les mobilités. On s'est posé des questions, j'imagine comme vous, par rapport à la charte d'exploitation.

Michel PRES : D'emblée la question de la mobilité est posée en termes de mobilité interne. On a buté sur ce terme « interne », on a estimé qu'on ne pouvait pas penser le port uniquement dans sa mobilité interne, mais aussi dans le flux des gens qui vont venir.

A la question « le CPAPE répond-il à cet objectif ? », partiellement dans la mesure où la mobilité doit aussi être pensée de façon externe. On l'avait déjà évoqué me semble-t-il lors du dernier atelier.

Dans les suggestions et ajouts, plus que des vélos qui sont prévus, on s'est dit que peut-être certaines personnes viendraient avec du matériel, des tenues un peu encombrantes et qu'il serait difficile dans ces conditions d'utiliser le vélo. Peut-être qu'un système d'autopartage électrique, avec un petit coffre, pourrait être une solution.

Évidemment, on a pensé à la mise en place de covoiturage. Ce sera peut-être à voir aussi avec les entreprises.

Plus généralement au niveau des bus : réfléchir sur deux axes, soit la possibilité de prolongation ou d'adaptation des lignes actuelles, à voir avec les horaires actuels des bus sur la ville, et comment ce sera adapté le jour où le port sera en fonction (en liaison avec le STIF notamment), et également réfléchir à la mise en place de lignes de minibus électriques sur des horaires spécifiques qui peuvent correspondre aux besoins. En dehors de ces horaires on pourrait avoir de l'autopartage, etc.

Pascal BEUMARD : Merci beaucoup M. Pres. On verra les convergences et les compléments que peut apporter la table N°5 sur ces problématiques, qui ont montré un certain intérêt puisqu'on a dû faire deux tables au lieu d'une.

→ RESTITUTION ÉCRITE TABLE 3 :

<p>3-1 / Gestion des eaux pluviales La gestion des eaux se veut exemplaire avec une gestion en aérien (toitures, noues...) permettant la création de milieux humides et permettant la préservation de la ressource.</p> <p>> Le CPAPE répond-il à cet objectif ?</p> <p>➤ Vos suggestions/ajouts?</p> <p>➤ Vos remarques ?</p>	<p>→ Oui</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Trouver un système de mutualisation (un « syndicat de co-amodiataires ») pour l'entretien des équipements des eaux pluviales qui revient aux occupants : manière de s'assurer que le travail soit fait.</i> - <i>En cas de pollution exceptionnelle des eaux de la darse, prévoir l'installation d'un barrage flottant</i> - <i>Accompagner les amodiataires dans leur installation sur le terrain et dans la gestion quotidienne une fois qu'ils ont démarré leur exploitation (aide durant la période d'installation puis durant leur fonctionnement car cela sera nouveau pour eux)</i> - <i>Utiliser les noues comme limites de propriété à la place des clôtures</i>
---	--

3-2 / Gestion des déchets

La gestion des déchets entend être exemplaire en matière de traitement et de recyclage.

> Le CPAPE répond-il à cet objectif ?

➤ Vos suggestions/ajouts?

→ Oui

➤ Vos remarques ?

- Installer de façon stratégique les aires de tri et de stockage (afin de mutualiser les déchets) : rendre les choses simples c'est s'assurer que cela fonctionne.

3-3 / Mobilité

La politique de mobilité interne au port entend favoriser des alternatives à la voiture individuelle carbonée.

> Le CPAPE répond-il à cet objectif ?

➤ Vos suggestions/ajouts?

➤ Vos remarques ?

→ Partiellement... Dans le sens où la mobilité doit aussi être pensée de façon externe

- *Covoiturage*
- *Auto-partage électrique*
- *Bus*
- *Réfléchir à la possibilité de prolongement / adaptation des lignes de bus actuelles*
Réfléchir à la mise en place de lignes de minibus électriques sur des horaires spécifiques

TABLE N°4 : PRESCRIPTIONS / ESPACES EXTÉRIEURS

→ **RAPPORTEUR** : Nicole BINEAU

→ **ANIMATEUR** : Grégoire MAGES, consultant concertation Etat d'Esprit Stratis

→ **PARTICIPANTS** :

Mme	BINEAU	Nicole
M.	CORDIER	Joseph
M.	MAINE	Christian
M.	VANDAMME	Marc-Noël
M.	PERNOT	Olivier

→ **RESTITUTION ORALE TABLE 4**

Pascal BEAUMARD : Votre table abordait les prescriptions sur les espaces extérieurs, c'est-à-dire le domaine non privatif. La question étant « les prescriptions sur les espaces extérieurs vise à une haute qualité et homogénéité des entrées des parcelles, et notamment les clôtures ». Le CPAPE répond-il à cet objectif ?

Nicole BINEAU : Oui, et à la question suivante « faut-il fermer les visibilités des parcelles ou au contraire permettre une certaine transparence ? », nous avons répondu qu'il fallait assurer au maximum la transparence et qu'il fallait réfléchir aux entreprises particulières qui ont besoin d'être protégées et de préserver leurs données notamment industrielles. On en a quelques-unes sur Achères, qui ont formulé ce genre de demande à l'époque de leur installation (SFR, INEO...). Je ne sais pas si cela a été prévu, sous quelle forme. Cette clôture spécifique serait éventuellement intégrée à l'architecture en plus de la clôture initiale. C'est à travailler au moment de la construction.

Toujours sur les clôtures, il a été mentionné qu'il fallait laisser le passage aux rongeurs, qu'en est-il des nuisibles ? Si les rats viennent grignoter les fils électriques, les entreprises ne seront peut-être pas satisfaites. C'est un facteur de

la biodiversité, mais comment cela se passe-t-il dans ces cas-là ? Y a-t-il des traitements de prévus ? Cela a-t-il été étudié ?

Une question a aussi été posée : faut-il obligatoirement des clôtures partout ? Au contraire, des entreprises voudraient peut-être laisser leur bâtiment bien ouvert. Comment fait-on dans ce cas-là ? Ou bien oblige-t-on systématiquement à clôturer ?

Pascal BEAUMARD : La deuxième question portait sur les enseignes « Ports de Paris souhaite une visibilité raisonnée des enseignes des entreprises ». Le CPAPE répond-il à cet objectif ?

Nicole BINEAU : Oui, la question suivante étant « comment valoriser au mieux la visibilité des entreprises ». Outre leurs logos qui peuvent être sur le bâtiment, serait-il possible de soigner la signalétique des entreprises, comme cela existe sur les ZAC, avec des panneaux indicatifs à tous les croisements. Cela pourrait peut-être être fait, je ne sais pas si cela a été prévu, aux entrées, sorties et intersections.

On a estimé que l'enseigne n'a pas vocation à être une publicité, mais plutôt un adressage. La position des enseignes par rapport au plan qui nous a été proposé le long des voies de circulation nous semble importante, car elle répond d'une part pour les Andrésiens et les Conflanais à une non-pollution visuelle, puisque les enseignes sont dans l'autre sens. D'autre part, tous ceux qui rentrent dans le port auront cette visibilité puisqu'elles seront face à l'accès progressif d'entrée du port. De plus, d'après les plans, elles seront éventuellement visibles du RER. Cela peut être important pour certaines entreprises.

On s'est aussi posé une question sur les logos très peu qualitatifs. Que met-on là-dedans ?

On ne sait pas si le règlement local de publicité d'Achères a été voté ou s'il a été transféré à la communauté urbaine. S'applique-t-il aussi dans la ZAC ? Ces préconisations sont-elles conformes au règlement de la ville, si cela est prévu ? Je pense que vous avez pris le règlement national.

Pascal BEAUMARD : La troisième question portait sur l'éclairage « temporalité, économie d'énergie, ambiance nocturne : « Ports de Paris souhaite un éclairage sobre et harmonieux ». Le CPAPE répond-il à cet objectif ?

Nicole BINEAU : Oui. Quel paysage nocturne souhaitez-vous et sur quels principes ? Il est indispensable de respecter les normes et les horaires. Par contre, on pourrait peut-être mettre en valeur certains éléments du port. On a parlé de l'éclairage des tas de sable, des grues sur le port, des éléments particuliers.

Tout en respectant les normes, des éclairages vers le bas et non vers le ciel, pourquoi ne pas laisser une entreprise proposer un éclairage scénographique que Ports de Paris approuverait ou pas pour des bâtiments qui seraient très beaux et qui pourraient être éclairés, toujours dans la limite des éclairages jusqu'à minuit ?

Pourquoi pas ? Si un immeuble est très beau, pourquoi ne pourrait-on pas en souligner l'architecture ?

Une remarque, P.29, il est mentionné « couleurs et formes des enseignes, charte à définir », alors que dans le document qu'on avait tout est bien défini en termes de grandeur, de couleurs, etc.

Pascal BEAUMARD : Le document a évolué en huit jours, entre celui que vous avez reçu et celui que vous avez sur table, cela signifie que vous l'avez bien lu.

Nicole BINEAU : Dans les éléments, vous parliez de couleur orangée/ambre et dans ce que vous nous avez montré vous ne parlez que de blanc/chaux.

Pascal BEAUMARD : Cela veut dire que la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage aussi réfléchissent et évoluent.

Nicole BINEAU : Pour finir, on a constaté qu'un important travail a été fait en amont et qu'on n'avait pas grand-chose d'autre à rajouter.

→ RESTITUTION ÉCRITE TABLE 4 :

<p>4-1 / Entrée - clôture : Les prescriptions sur les espaces extérieurs visent à une haute qualité et homogénéité des entrées de parcelle – la première image – et des clôtures. > Le CPAPE répond-il à cet objectif ? > Faut-il fermer la visibilité des parcelles ou au contraire permettre une certaine transparence.</p> <p>➤ Vos suggestions/ajouts?</p> <p>➤ Vos remarques ?</p>	<p style="text-align: center;">→ OUI</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Il faut assurer au maximum la transparence. Pour les entreprises souhaitant de la sécurité, elles pourraient fermer leurs parcelles.</i> - <i>Ports de Paris pourrait peut-être déjà réfléchir à un cahier des charges sur les clôtures fermées et les intégrer à l'architecture</i> - <i>Éviter le passage des animaux nuisibles sous les clôtures (animaux portant atteintes aux équipements)</i> - <i>Faut-il des clôtures partout ?</i>
--	---

4-2 Enseignes

Ports de Paris souhaite une visibilité raisonnée des enseignes des entreprises.

> Le CPAPE répond-il à cet objectif ?

> Comment valoriser au mieux la visibilité des entreprises ?

➤ Vos suggestions/ajouts?

➤ Vos remarques ?

→ OUI

- Soigner la signalétique à l'intérieur du port
- Chaque entreprise devrait pouvoir bénéficier d'un conseil d'un prestataire mandaté par Ports de Paris
- L'enseigne n'a pas vocation à être une publicité mais plutôt un adressage
- La position des enseignes répond au double objectif de non pollution visuelle pour les Andréziens et Conflanais et d'adressage et de visibilité depuis le RER A
- « Logos trop peu qualitatifs » est une notion trop vague
- Les préconisations pourraient-elles s'intégrer dans le règlement local de publicité d'Achères

4-3 Éclairage

Temporalité, économie d'énergie, ambiance nocturne : Ports de Paris souhaite un éclairage sobre et harmonieux.

> Le CPAPE répond-il à cet objectif ?

> Quel paysage nocturne souhaitez-vous ? Sur quels principes ?

➤ Vos suggestions/ajouts?

➤ Vos remarques ?

→ OUI

- *Respect des normes et des horaires indispensables*
- *Mettre en valeur certains éléments du port comme les tas de sable ; pourquoi pas les grues*
- *Tout en respectant les normes et préconisations du CPAPE : pourquoi ne pas laisser une entreprise proposer un éclairage scénographique que Ports de Paris validera ou non ?*
- ***Page 29 : pourquoi avoir mis couleurs et formes des enseignes (charte à définir) alors que tout est bien défini dans le chapitre sur les enseignes ?***

TABLE N°5 : PRESCRIPTIONS ENVIRONNEMENTALES

→ **RAPPORTEUR** : Jean-Claude PARISOT

→ **ANIMATEUR** : Pascal BEAUMARD, consultant concertation Etat d'Esprit Stratis

→ **PARTICIPANTS** :

M.	ARTRU	Jean-Baptiste
Mme	LEBARD	Martine
Mme	LOUIS	Malika
M.	MASSIAUX	Christophe
M.	PARISOT	Jean-Claude
M.	ZUNINO	Patrick
Mme	GRAVAT	Véronique
M.	HAUCHARD	Thierry

→ **RESTITUTION ORALE TABLE 5**

Pascal BEAUMARD : Autour de cette table, on a mis des choses en transversalité, puis ensuite on a détaillé, argumenté et questionné.

Jean-Claude PARISOT : On va commencer en transversalité, finir par la conclusion et revenir dans le détail.

5 idées force ont été émises par la table :

1-La première étant une remarque générale sur le document. Il nous a semblé qu'il fallait mieux préciser qui fait quoi, c'est-à-dire qu'est-ce qui est dans le cahier des prescriptions ? Qu'est-ce qui est à la charge des amodiateurs ? Qu'est-ce qui est à la charge de Ports de Paris ? Quelles sont les obligations générales et quelles sont les obligations particulières à chacune des entreprises qui vont venir s'installer sur le port ? Il nous semblait que ce n'était pas tout à fait clair.

2-On a dit également qu'il ne fallait pas que le cahier comporte uniquement des obligations à la charge des uns et des autres, mais que Ports de Paris ait une

fonction de conseil pour des gens qui ne sont pas forcément habitués. Des obligations doivent être modulées en fonction de l'entreprise. C'est un peu détaillé dans le document, mais cela me semble important.

On retrouve de nombreuses choses qui ont été dites à la table N°3.

3-On a beaucoup insisté sur la mutualisation. Ce n'est pas chacun pour soi sur le port, et de nombreuses choses doivent être mises en commun. Il faut préciser ce que les amodiataires peuvent faire ensemble, s'organiser en syndicat. Il y a également une fonction de Ports de Paris d'être facilitateur pour tout ce qui doit être mutualisé. Il nous semble que Ports de Paris devra anticiper cette fonction au moment où le port commencera à vivre.

4-On aura intérêt, les uns et les autres, à prendre exemple sur ce qui se fait ailleurs (Gennevilliers, Limay). Il y a des bonnes pratiques et il ne faut pas réinventer la lune. Il serait intéressant de s'inspirer de ces bonnes pratiques qui existent ailleurs.

Pascal BEAUMARD : Il a été évoqué des déplacements éventuellement sur ces sites.

Jean-Claude PARISOT : 5- La cinquième chose que l'on a rajoutée, il faudra vraiment s'appuyer sur les entreprises locales pour la mise en place de cette mutualisation.

Pascal BEAUMARD : Les tontes, la gestion des déchets.

Jean-Claude PARISOT : Par exemple. Ce sont les réponses transverses.

Dans le détail, beaucoup de choses vont correspondre aux réflexions de la table N°3. Concernant les eaux pluviales, les noues sont plutôt à l'intérieur des parcelles. Comment les eaux vont-elles s'écouler jusqu'à la noue ? Il faut donner des prescriptions de pentes, voir ce qui est artificialisé ou non. Par rapport à l'entreprise qui s'installe c'est plutôt ce genre de préconisations et de conseils qu'il faut lui fournir.

On s'est posé la question de toute la dépollution des eaux, en sachant qu'il y a différents types de pollutions, entre les eaux pluviales et les eaux de ruissellement sur les parkings. Cela ne nous a pas paru suffisamment clair, ce serait à préciser notamment les hydrocarbures venant des parkings, se déversent-ils directement dans les noues ? Est-ce une fonction naturelle ? Faut-il des plantes ?

On a parlé également de la réutilisation des eaux récupérées pour une gestion industrielle, des toilettes, sachant que la législation l'interdit pour le moment.

On s'est donc posé la question du stockage et de la récupération des eaux pluviales.

L'intérêt que l'on porte aux toitures végétalisées est de récupérer les eaux pluviales, et également l'isolation des bâtiments. Par contre, au point de vue paysager, il y a eu une discussion. Apparemment, cela n'a pas grand intérêt, car il semble que depuis Andrésy, on ne verra pas le dessus des bâtiments. Donc, cette végétalisation n'aurait pas un grand intérêt paysager.

Pascal BEAUMARD : Il y avait aussi la gestion des déchets.

Jean-Claude PARISOT : Sur la gestion des déchets, l'idée générale porte sur la mutualisation et l'économie circulaire, avec encore une idée générale : quelles sont les obligations de chaque entreprise et quel est le rôle de Ports de Paris dans cette mutualisation ?

On a estimé que c'était vraiment à l'intérieur de l'entreprise qu'il fallait commencer à gérer les déchets, donc les trier. Le tri doit se faire à l'endroit où le déchet est produit. Cela veut dire qu'il faut bien les caractériser, en séparant bien les déchets courants, les déchets spéciaux et les déchets dangereux qui n'aboutissent pas dans les mêmes filières.

Il nous a semblé manquer dans le document la gestion des eaux grises et les eaux noires des bateaux. Rien n'est prévu dans le document et c'est une question importante.

Sur la question des déchets verts, vous en avez parlé un peu mais c'est effectivement quelque chose qui peut faire l'objet de l'économie circulaire. C'est un déchet à un moment donné mais cela peut être une ressource pour la gestion des espaces verts.

On a aussi abordé la question des déchets sauvages, à la fois dans la darse, peut-être sur les propriétés et sur les espaces communs. Dans tous les lieux publics, c'est un vrai problème. Là, on n'a pas donné de solution miracle et je pense qu'il n'y en a pas

Pascal BEAUMARD : Le but c'est de poser des questions pour avoir des réponses au bout.

Jean-Claude PARISOT : Exactement. Notre ami de GSM nous a signalé que le CEREMA, organisme bien connu, a édité un guide de gestion des déchets après une crue. Il y aura probablement une crue un jour ou l'autre sur le site de PSMO. Le document a un caractère un peu plus général. C'est vraiment un guide de gestion très pratique à l'usage des collectivités. On le trouve sur le site du SPI Vallée de Seine.

Nos propositions.

On préconise un seul gestionnaire des espaces verts dans le cadre de la mutualisation, une seule entreprise qui pourrait collecter les déchets et les valoriser. Il faudrait faire une étude de faisabilité et privilégier les entreprises locales et les prestataires locaux.

Pascal BEAUMARD : La troisième question portait sur la mobilité.

Jean-Claude PARISOT : Sur la mobilité, on a fait comme l'autre groupe. On n'a pas tout à fait répondu à la question, puisqu'on est parti d'une approche globale, en se disant qu'il y aura 500 à 1000 personnes supplémentaires qui vont venir sur le site. On souhaite qu'ils utilisent plus tous les transports en commun que leur voiture. Quand on connaît l'état du RER A ou de la ligne 3 ou d'autres transports en commun, complètement saturés, il faudrait déjà faire un état des lieux des transports en commun actuels, de voir les maillages possibles et de prévoir les évolutions. Tout cela devra être fait en commun avec le STIF qui a participé à certaines réunions. On souhaite qu'il soit plus présent et qu'il participe à ces travaux.

On préconise de favoriser l'accès au site à vélos si possible, avec éventuellement une incitation financière des entreprises, et de mettre en place un plan de déplacement d'entreprise. C'est prévu dans le document. On a beaucoup insisté sur le covoiturage avec un site Internet commun qui permettrait à toutes les entreprises de se connecter et de partager les informations, et de prévoir un parking de covoiturage sur le site.

Entre les transports en commun lourds et le site, on préconise de mettre en place des petites navettes, des minibus électriques avec une certaine souplesse, c'est-à-dire qui peuvent s'adapter aux besoins pour desservir le port (forte amplitude pour s'adapter aux horaires de travail des uns et des autres, possibilité d'accès avec la carte Navigo sans surcoût pour un transport supplémentaire).

Pour les déplacements internes au site, c'étaient plutôt des petits véhicules électriques, styles Autolib interne comme cela s'est fait à Saint-Quentin-en-Yvelines.

Pour un prochain atelier, on suggérerait de s'intéresser aux besoins des bateliers et voir comment on pourrait y répondre.

Pascal BEAUMARD : Il a été évoqué aussi une rencontre avec le STIF pour toutes les questions transport et mobilité.

→ **RESTITUTION ÉCRITE TABLE 5 :**

3-1 / Gestion des eaux pluviales
 La gestion des eaux se veut exemplaire avec une gestion en aérien (toitures, noues...) permettant la création de milieux humides et permettant la préservation de la ressource.

> Le CPAPE répond-il à cet objectif ?

➤ Vos suggestions/ajouts?

➤ Vos remarques ?

→ Remarques générales

- 1- Mieux préciser qui fait quoi dans l'emprise portuaire : ce qui est la charge de Ports de Paris et des amodiataires
- 2- Désigner Ports de Paris comme ayant une fonction de conseil par rapport aux entreprises (à moduler en fonction de l'entreprise)
- 3- Mutualiser : pour un syndicat d'amodiataires pour organiser le port (à anticiper par Ports de Paris)
- 4- Benchmarker : prendre exemple de ce qui fait ailleurs sur d'autres ports en Ile-de-France ou ailleurs
- 5- S'appuyer sur les entreprises locale pour l'entretien du port (ex : espaces verts)

→ Détails

- Gestion des eaux pluviales : des bassins de rétention sont-ils prévus ?
- Il faut aider les entreprises par des conseils et pas seulement par des obligations
- Le fractionnement des zones humides n'est pas forcément une bonne chose
- Quel avenir des produits de curage ?
- Les noues doivent-elles être à l'intérieur ou à l'extérieur des parcelles ?
- Il faut donner à l'entreprise les préconisations pour l'écoulement vers les noues (pentes, végétalisation)

	<ul style="list-style-type: none">- Toitures végétalisées : quel intérêt ? Oui pour récupérer les eaux pluviales, non pour les vues depuis Achères ou de la rive droite (on ne voit pas les toits) - Réutilisation des eaux pluviales, stockage /réutilisation/dépollution des eaux de surface:<ul style="list-style-type: none">. comment dépolluer les eaux de ruissellement et pluviales... le document CPAPE ne le précise pas.... comment procéder à la dépollution des hydrocarbures - Il faut bien séparer les eaux polluées et non polluées : il y a une législation du cas par cas
--	--

3-2 / Gestion des déchets

La gestion des déchets entend être exemplaire en matière de traitement et de recyclage.

> Le CPAPE répond-il à cet objectif ?

➤ Vos suggestions/ajouts?

➤ Vos remarques ?

→ Remarques générales

- *Il faut mutualiser la gestion des déchets dans un esprit d'économie circulaire*
- *Il faut clarifier le qui fait quoi en matière de déchets, avec Ports de Paris comme coordonnateur*
- *Il faut que la bonne gestion des déchets avantage les entreprises*

→ Détails

- *Il faut une gestion des déchets (tri sélectif) à la source, là où le déchet est produit*
- *Il faut préciser qui fait quoi : chaque amodiatraire élimine-t-il son déchet avec sa filière propre ou la collecte doit-elle être mutualisée ?*
- *Quelles relations avec les syndicats intercommunaux de collecte et de traitement des déchets (courant, spéciaux et dangereux)*
- *On constate des manques :*
 - . quid des eaux noires des bateaux (ce n'est pas prévu) ?*
 - . quid des déchets verts : compost sur place ?*
 - . quid des déchets « sauvages » sur terre et dans la darse ?*
- *La DREAL a édité un guide de pratique des déchets post crues qui pourrait être utile à Ports de Paris (CEREMA)*
- *Proposition : un seul gestionnaire des espaces verts si possible local:*
 - . une seule entreprise qui pourrait collecter les déchets et les valoriser (faire une étude de faisabilité)*
 - . utiliser les déchets verts à l'entretien des espaces verts*

3-3 / Mobilité

La politique de mobilité interne au port entend favoriser des alternatives à la voiture individuelle carbonée.

> Le CPAPE répond-il à cet objectif ?

➤ Vos suggestions/ajouts?

➤ Vos remarques ?

→ Accès

- *Prévoir des petites navettes (minibus) de dessertes du port (agilité) avec une forte amplitude et un accès gratuit avec la carte Navigo + des arrêts minutes*
- *Il manque la présence du STIF dans les réunions de concertation pour anticiper la venue de 500 à 1000 emplois à terme (inquiétudes) : quels moyens de transport collectifs à mettre en place ?*
- *Il faut encourager les accès à vélos (incitation financière des entreprises)*
- *Mettre en place un PDIE avec covoiturage, avec une plateforme internet Ports de Paris et parking de covoiturage*
- *Evaluer les possibilités actuelles d'accès PSMO par les transports en commun actuels et prévoir les évolutions*
- *Penser les déplacements internes avec des petits véhicules électriques en location (Cf. Autolib)*

>> Conclusion :

Pascal BEAUMARD : Je vais demander à Marc Reibold et Pascale Blatnik de venir nous dire un petit mot de conclusion.

Jean-Claude ANNE, Andrésy : Concernant la remarque sur les toits végétalisés, qu'on ne verrait pas d'Andrésy, ce n'est pas tout à fait vrai car depuis la rue des Coutayes, du point de vue du CD 55, on a une vue magnifique sur tout le futur port de Paris. Allez voir là-haut, en vue plongeante, vous verriez tous les toits, sauf si l'on met un certain nombre d'arbres le long de la Seine de grande hauteur qui cacheraient tous ces bâtiments.

Pascal BEAUMARD : Merci pour ces précisions. Cette question s'était posée et c'était plus une question qu'une affirmation, des analyses spécifiques seront menées sur ces points.

Marc REIBOLD : Encore une fois, je tiens tous à vous remercier, car tout ce que vous nous avez apporté ce soir nous sera très utile pour avancer dans la rédaction de notre cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales. Vous avez dû voir que nous avons pas mal travaillé entre le premier document qu'on vous a envoyé il y a une dizaine de jours et celui qu'on vous a remis ce soir, on a déjà progressé. Grâce à vous, on va continuer encore à progresser. En particulier et Jean-Marc Gaulier l'a exprimé en préambule, on considère qu'il y a des choses un peu obligatoires que vous avez à la limite validées et qu'un certain nombre de préconisations sont aussi de bon sens. Vous avez été là aussi dans la même vision à chaque fois d'essayer de trouver des aménagements durables, des aménagements qui s'entretiennent facilement et qui ne se dégradent pas dans le temps. C'est bien une piste dans les préconisations qui nous semble intéressante.

Comme Port Seine-Métropole Ouest est un port que l'on veut de nouvelle génération, nous nous sommes efforcés à déterminer effectivement un certain nombre d'engagements de performance sur des nouveaux sujets, en particulier concernant l'énergie, la gestion de l'eau. Vous êtes nombreux à indiquer l'action commune d'une communauté portuaire (et je ne vais pas parler de copropriété et autres), on en a déjà sur plusieurs de nos ports, Limay en particulier ou même le port de Bonneuil, des communautés portuaires. Dans certaines d'entre elles, un certain nombre de responsables d'entreprises se réunissent. S'ils ont des problèmes communs, ils essaient de trouver ensemble des solutions. C'est déjà quelque chose qui existe. Dans le cahier des prescriptions, on a attiré l'attention sur des propositions qui pourraient être de nature à se développer. Chacune des entreprises ne pourrait pas les développer toute seule, mais effectivement, si sur la plateforme, il y avait une mutualisation, on pourrait être plus efficace sur certains paramètres environnementaux.

On ne l'a pas traité ici car pour nous c'est plus une question d'exploitation, mais Ports de Paris a bien prévu pour les bateliers de traiter sur les postes d'attente, qui sont publics pour les bateaux, tout ce qui concerne leurs déchets, les eaux et aussi

l'alimentation électrique. En même temps, il nous semblerait important quand le batelier est à quai qu'il puisse trouver des fonctionnalités sur le quai de l'entreprise elle-même, et ce n'est peut-être pas un gros investissement. S'il trouve une prise de courant quand il est en poste d'attente pour arrêter son groupe électrogène ou faire tourner son moteur principal, cela pourrait aussi être intéressant. Ce serait des éléments de confort apportés aux bateliers dans ce port de nouvelle génération.

Certains points m'ont particulièrement interpellé, qu'on trouve dans certaines industries et qui sont des concepts que l'on pourrait peut-être mieux mettre en valeur, tels que la notion de zéro rejet. Beaucoup ont insisté au niveau de la gestion de l'eau sur le fait qu'on essaie au mieux de récupérer toutes les eaux, y compris dans les process industriels (centrales à béton ou autres) où l'eau servant au rinçage des camions pourrait être réinjectée ensuite dans le process de fabrication du ciment au lieu d'être obligé de l'épurer pour pouvoir la remettre dans un autre réseau. Le fait de concevoir des activités sur le site qui soient plutôt à zéro rejet me semble être une bonne piste de réflexion. Le zéro rejet, pour les faibles consommateurs d'eau, peut aussi se travailler sur les eaux pluviales pour les arrosages. Ce n'est pas la peine de remettre de l'eau inutilement dans le milieu naturel quand elle peut aussi resservir pour le milieu naturel mais avec une autre cadence.

C'étaient mes remarques sur les points principaux, je ne vais pas rentrer dans les détails de tous les points intéressants que vous avez soulignés, sauf peut-être ceux qui peuvent nous concerner sur les pollutions dans la darse. Cela existe déjà sur nos ports. Il est tout à fait logique que le matériel de protection soit géré par l'établissement portuaire, au service de tous risques de pollution dans la darse. Il ne sert à rien qu'il y ait 10 entreprises dans la darse qui aient du matériel de protection, un seul matériel mutualisé et bien dimensionné est certainement plus efficace.

Pascale a certainement d'autres choses à ajouter.

Pascale BLATNIK : Très rapidement, j'ai été interpellée sur les aspects de mutualisation qui semblent importants dans les nouveaux ports. La mutualisation telle que vous l'avez décrite tant en termes de partage d'information, que d'entreprises connectées entre elles (quelqu'un parlait d'un site de covoiturage). Avoir des liens, des connexions fortes, on a souvent parlé ici des sujets en connexion avec le port, mais il faut aussi que ce soit un port connecté et mutualisé.

Marc REIMBOLD : Concernant la suite de ce document, de notre côté au niveau de la procédure du port, on s'apprête à déposer l'ensemble de notre dossier (plus d'un millier de pages) courant mars. On souhaiterait bien faire une petite pause nous permettant de nous concentrer sur la production de ce dossier. Après, on aura à nouveau un peu de temps avec vous, puisqu'il y aura l'instruction par les services et on devra à répondre à des questions. Là, on a vraiment un gros travail à produire pour le dépôt du dossier. Donc, on souhaiterait plutôt que le prochain atelier concernant le cahier des prescriptions, ou du moins le document socle, pour à la fois l'exploitation et l'insertion, se situe en mars au lieu de janvier, comme prévu initialement.

Par contre, on peut certainement, comme on va se donner un peu plus de temps, envoyer un document papier 15 jours avant la réunion, puisque ce sera un document plus élaboré. À ce moment-là, vous aurez plus le loisir et un peu plus de temps pour le relire, et à la limite nos échanges seront encore plus fructueux.

Pascal BEAUMARD : Merci beaucoup, Merci à Marc et Pascale. Merci à vous. Merci à la maîtrise d'œuvre également. Merci à vous tous pour vos contributions. On se donne rendez-vous en mars.
