

SADD du port de Lagny-sur-Marne / Saint-Thibault-des-Vignes





## **MANDATAIRE**

ARCHITECTE X PAYSAGISTE 'urbicus'

3 rue Edme Frémy

78 000 Versailles

Tel: 01.39.53.14.35 - Fax: 01.39.49.46.23

Mail: [axp@urbicus.fr](mailto:axp@urbicus.fr)

Site internet: [www.urbicus.fr](http://www.urbicus.fr)

Jean-Marc GAULIER

Tanja Aubourg, chef de projet

## **COTRAITANTS**

### **SAFEGE**

Parc de l'île – 15/27 rue du Port,

92 022 Nanterre Cedex

Tel : 01.46.14.71.00 – Fax : 01.47.24.77.88

Jean-Charles Palacios, directeur de projet

Edouard Rosier, ingénieur de projet

### **INDDIGO**

40 rue de l'Echiquier,

75 010 Paris

Tél : 01.42.46.29.00 – Fax : 01.45.23.49.01

Bernard Allagnat, directeur d'agence Nantes

Samuel Guy, chef de projet environnementaliste

Stéphanie Gaucher, chargée d'étude

### **CATRAM**

60 boulevard de Sébastopol,

75 003 Paris

Tel: 01.42.78.28.30

Edmée Russac, directeur de projet

Nathanaël Berger, chargé d'étude

### **ON**

36 Boulevard de Picpus,

75 012 Paris

Tel : 09.50.70.19.94 – Fax : 01.40.38.19.94

Vincent Thiesson, directeur de projet

Rachid Adda-Brahim, chargé d'étude

# Sommaire

Carte de situation des entreprises occupant le port en mars 2018 .....	4
Préambule .....	5
Synthèse des enjeux du diagnostic .....	6

## **PROPOSITIONS** **7**

### **PROPOSITIONS AXE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE** **8**

1-1 Améliorer la visibilité et faciliter l'utilisation du QUP à son emplacement actuel puis après son repositionnement .....	8
1-2 Repositionner le QUP en situation plus centrale et plus accessible au sein du port de Lagny - St-Thibault .....	9
1-3 Étudier la possibilité de créer des ouvrages fluviaux pour desservir les parcelles aval du port .....	10
1-4 Étudier une recomposition foncière des parcelles à l'est du port intégrant la rue Freycinet afin de constituer de plus grandes parcelles embranchées voie d'eau	11
1-5 En partenariat avec la CAMG, poursuivre la communication sur l'activité portuaire pour développer des synergies avec les zones économiques voisines .....	12

### **PROPOSITIONS AXE INSERTION URBAINE DU PORT ET LIEN SOCIAL** **13**

2-1 Actions pour le paysage des berges, de la rue et le traitement des entrées et des limites de parcelles .....	13
2-2 Actions pour la continuité des modes doux le long de la Marne .....	14
2-3 Actions pour améliorer le paysage nocturne du port .....	16

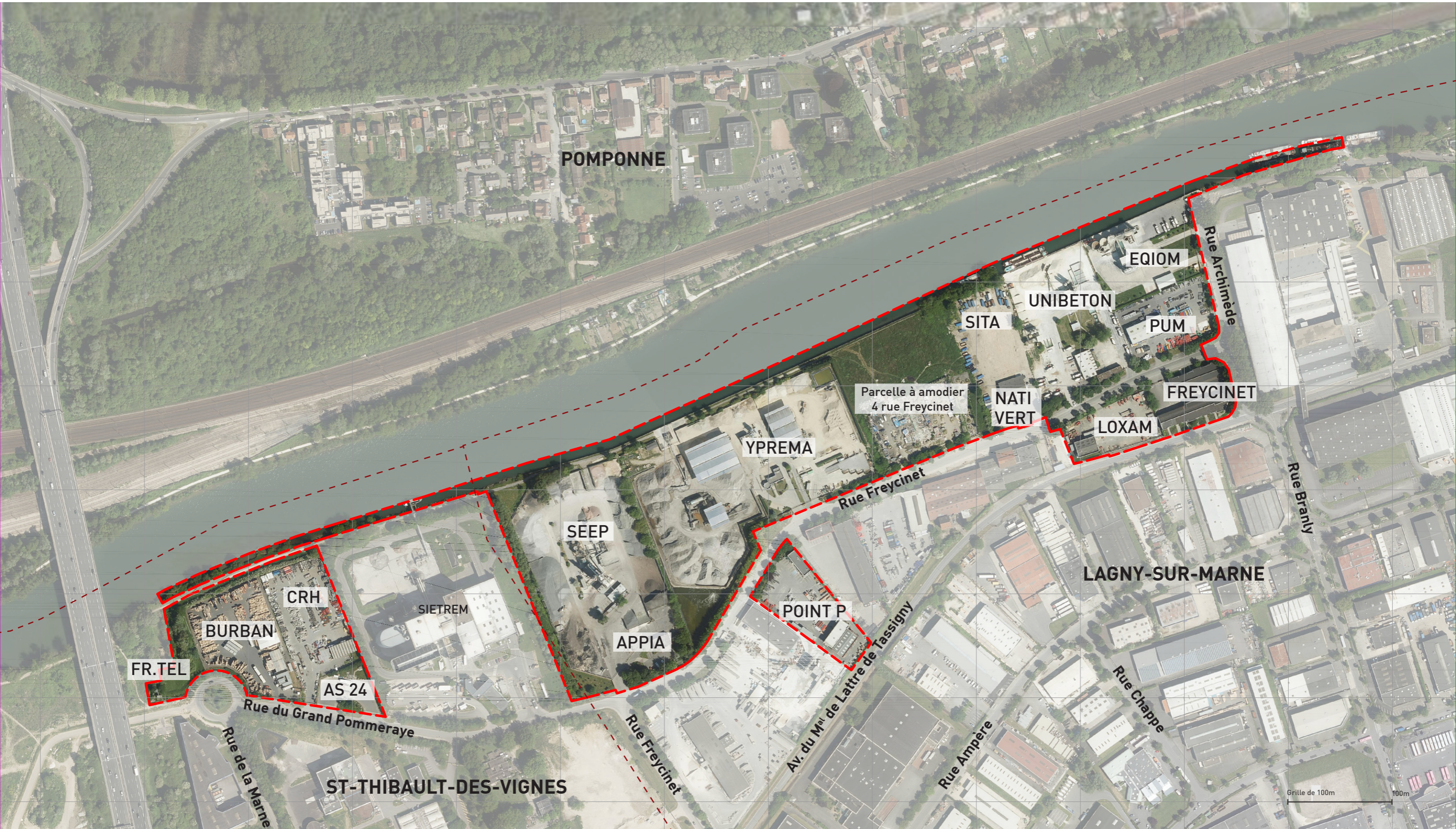
### **PROPOSITIONS AXE ENVIRONNEMENT ET BIODIVERSITÉ** **17**

3-1 Actions pour la gestion de l'eau pluviale et le risque inondation .....	17
3-2 Actions pour conforter la biodiversité .....	18
3-3 Encourager la végétalisation des parcelles et la conception bioclimatique des bâtiments .....	19



# Carte de situation des entreprises occupant le port en mars 2018

Carte du port de Lagny-St-Thibault





# Préambule

## 1. Qu'est-ce qu'un SADD ?

**Le Schéma d'Aménagement et de Développement Durable (SADD) du port de Lagny – Saint-Thibault est un document de planification qui vise à mettre en cohérence les interventions de HAROPA – Ports de Paris à l'horizon des dix à quinze prochaines années sur la plateforme portuaire.**

HAROPA – Ports de Paris a pour objectif de développer l'activité portuaire et fluviale dans le respect de l'environnement urbain et naturel des ports. Le SADD vise ainsi à :

- partager des informations sur l'action portuaire et son rôle pour le territoire ;
- trouver une meilleure adéquation entre le développement des activités industrielles et portuaires et les attentes des acteurs locaux.

Dès la phase d'élaboration, le SADD a été partagé avec les équipes de la Communauté d'agglomération de Marne et Gondoire (CAMG).

Le champ d'application du SADD concerne les espaces publics du port directement gérés par HAROPA – Ports de Paris, mais également les parcelles occupées par les clients et les éventuelles recompositions et acquisitions foncières.

Le document se compose d'une première partie de **diagnostic** débouchant sur l'identification d'enjeux et pistes de réflexion, à partir desquelles sont élaborées les **propositions d'actions**, développées en seconde partie. En troisième lieu, les intentions d'aménagement seront déclinées de façon plus précise dans un **cahier de prescriptions et de recommandations architecturales, paysagères et environnementales**, à l'intention des différents aménageurs intervenant sur le port (HAROPA – Ports de Paris et les clients lors de leur installation sur les parcelles).

## 2. Contexte stratégique et de planification à l'échelle de HAROPA

### Le projet stratégique 2015-2020 HAROPA

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

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

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

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

Le SADD du port de Lagny-sur-Marne s'inscrit ainsi dans le nouveau projet stratégique de Ports de Paris.

### Le projet d'entreprise 2016-2020 Ports de Paris

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

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

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

Quatre axes sont liés à l'aménagement des ports et à la Responsabilité Sociétale et Environnementale (RSE). Ceux-ci concernent le pilotage de la politique d'investissement, l'optimisation et la rationalisation de l'usage des ports, l'organisation du dialogue avec les territoires et le déploiement de la politique RSE de Ports de Paris.

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



# SYNTHESE DES ENJEUX

## AXE INSERTION URBAINE DU PORT ET LIEN SOCIAL

### ENJEUX ET PISTES DE RÉFLEXIONS POUR :

#### LE PAYSAGE DES BERGES

- . Maîtriser et développer la végétation des berges afin d'améliorer la qualité de la façade portuaire sur la Marne (par le recours à une palette végétale adaptée et la reprise de certaines haies)
- . Mieux intégrer les murs de stockage des parcelles
- . Minimiser l'impact visuel des constructions existantes et en projet

#### LE PAYSAGE DE LA RUE

- . Perpétuer le principe de recul des limites pour les futures amodiations afin de développer l'épaisseur végétale de transition entre l'espace public et les parcelles privées
- . Généraliser le traitement qualitatif des entrées de parcelle par les piles maçonnées en briques
- . Renforcer la qualité des limites entre parcelles et le traitement des clôtures (par le recours à une palette végétale adaptée)

#### LA CONTINUITÉ DES LIAISONS DOUCES À TRAVERS LE PORT

- . Concilier les trafics routiers avec les circulations piétonnes et cyclables en identifiant les itinéraires privilégiés pour les modes actifs
- . Poursuivre l'ouverture des berges au cheminement piéton et cyclable afin de s'inscrire dans la trame territoriale des circulations douces
- . Étudier la possibilité de reconstruire la portion de chemin de halage au droit de la berge effondrée afin de permettre la traversée complète du port
- . Étudier les aménagements nécessaires pour garantir la sécurité des utilisateurs du chemin de halage, par exemple par une ouverture variable dans le temps du cheminement sur berge (fermé en période d'exploitation ; ouvert hors horaires de travail des entreprises utilisatrices de la voie d'eau)

#### LE PAYSAGE NOCTURNE

- . Adapter les éclairages aux différentes typologies d'espaces portuaires
- . Intégrer le port dans le grand paysage d'une part en révélant certains équipements industriels repères et d'autre part en préservant ailleurs la trame noire dans le respect des enjeux de biodiversité

## AXE ENVIRONNEMENT ET BIODIVERSITÉ

### ENJEUX ET PISTES DE RÉFLEXIONS POUR :

#### LES PROBLÉMATIQUES LIÉES À L'EAU

- . Maîtriser les risques inondation sur le port
- . Sensibiliser les usagers à l'économie de la ressource en eau
- . Améliorer la gestion des eaux pluviales par le recours aux techniques alternatives d'infiltration ou de stockage avant rejet au milieu naturel ou aux réseaux
- . Étudier un transfert de foncier avec la CAMG afin de lui remettre le bassin d'eaux pluviales situé à l'ouest de la ZAE, en échange d'une portion de chemin de halage hors domaine portuaire

#### LES PROBLÉMATIQUES LIÉES À LA BIODIVERSITÉ

- . Améliorer les fonctionnalités écologiques des berges en y développant la trame végétale
- . Généraliser la gestion différenciée des espaces verts sur le port de Lagny – Saint-Thibault
- . Développer les trames vertes transversales entre la Marne et la rue

#### LES AUTRES FACTEURS ENVIRONNEMENTAUX

- . Diminuer les îlots de chaleur et développer les îlots de fraîcheur
- . Sensibiliser les consommateurs à la réduction des dépenses énergétiques
- . Étudier les synergies entre les producteurs et les consommateurs d'énergie
- . Favoriser la présence d'entreprises du secteur de l'économie circulaire et de la valorisation des déchets
- . Optimiser le tri et la collecte des déchets
- . Poursuivre les diagnostics de pollution de sol

## AXE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

### ENJEUX ET PISTES DE RÉFLEXIONS POUR :

#### ENCOURAGER L'UTILISATION DES QUAIS À USAGE PARTAGÉ

- . Communiquer sur les modalités d'utilisation du QUP, aujourd'hui non fonctionnel.
- . Valoriser la présence du port auprès des entreprises de la ZAE
- . Organiser des événements en partenariat avec les acteurs locaux (entreprises notamment)
- . Améliorer la visibilité et l'accessibilité du QUP existant dans un premier temps, repositionner le QUP en situation centrale et mieux desservie au sein du port dans un deuxième temps.

#### RÉORGANISER LES PARCELLES POUR LEUR DONNER ACCÈS À LA VOIE D'EAU

- . Favoriser une relocalisation des activités non utilisatrices de la voie d'eau vers des parcelles plus éloignées
- . Étudier un échange foncier avec la CAMG : rétrocession par le port de la parcelle accueillant le bassin de décantation de la ZAE, acquisition par le port du chemin de halage dans sa portion aval et étude de la possibilité de créer un nouvel ouvrage de chargement fluvial au droit des parcelles concernées
- . Reconstruire un quai au droit de la berge effondrée pour maximiser le linéaire de quai
- . Réfléchir à la réservation d'emprises à l'ouest de l'A104 permettant la mise en œuvre de mesures compensatoires pour les opérations réalisées ailleurs sur le port



# PROPOSITIONS

A l'issue du diagnostic et pour répondre aux différents enjeux et pistes de réflexion listés ci-dessus, la partie suivante décrit les propositions d'aménagement pour le port de Lagny – Saint-Thibault à horizon des 10-15 prochaines années.

Les actions d'aménagement de HAROPA – Ports de Paris concernent en premier lieu les infrastructures fluviales permettant d'encourager le report modal vers la voie d'eau (partie I des propositions). Ces actions sont conçues dans le respect des exigences d'insertion urbaine, de qualité architecturale (partie II des propositions) et de prise en compte des problématiques environnementales (partie III des propositions).

Les actions sont présentées ci-après selon une logique thématique.

Pour chaque action, plusieurs phases se distinguent. Les actions à mettre en oeuvre de façon plus rapide sont :

- l'étude des transferts fonciers avec la CAMG (voir 1.3)
- puis l'amélioration du fonctionnement du QUP existant, en lien avec la CAMG (1.1)
- et l'aménagement de barreaux transversaux entre la Marne et la rue, supports des circulations douces, avec la CAMG (2.2)

A plus long terme les actions concernant la veille foncière et la recomposition des parcelles (1-4) seront envisagées.



## PROPOSITIONS AXE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

### 1.1 - Améliorer la visibilité et faciliter l'utilisation du QUP à son emplacement actuel puis après son repositionnement

Le quai à usage partagé (QUP) est situé à l'extrémité est du port de Lagny – Saint-Thibault, au bout de l'impasse que constitue la rue Archimède. **Il est actuellement très peu utilisé.**

Sa **contiguïté avec le site d'Eqiom**, qui y a un accès routier direct fermé par un portail et qui l'utilise comme parking, comme prévu dans le cadre de sa convention avec HAROPA – Ports de Paris, nuit à sa visibilité pour les autres utilisateurs potentiels.

La signalétique vers ce QUP au sein de la zone d'activités est limitée : l'indication QUP ne figure que sur un petit panneau en bas de liste. Ce panneau ne comporte pas d'information sur les modalités d'utilisation du QUP, par exemple les coordonnées de l'Agence Seine-Amont pour effectuer une réservation.

**En l'état actuel, ce QUP ne fonctionne pas.**

Les actions à court terme pour **améliorer la visibilité et faciliter l'utilisation du QUP** sont :

- **adapter la signalétique** et donc l'accessibilité du QUP
- **formaliser son emprise** (marquage au sol) pour le distinguer nettement de la parcelle Eqiom
- proposer, en partenariat avec la CAMG, une **communication plus dynamique sur les modalités d'utilisation**, les tarifs, les contacts à prendre, etc.

La configuration des accès au QUP actuel sera modifiée pour assurer la continuité des circulations douces le long des berges de Marne, en dehors des horaires d'exploitation des entreprises utilisant la voie d'eau (voir partie 2 des propositions ci-après).



*Panneau situé à l'angle de la rue Freycinet et de la rue Archimède*



## 1.2. Repositionner le QUP en situation plus centrale et plus accessible au sein du port de Lagny - St-Thibault

À plus long terme, afin de positionner un véritable QUP visible et accessible au centre du port, il est proposé de **créer un nouveau QUP** sur la parcelle située au 4, rue Freycinet : dimensions prévisionnelles 25m x 70m.

Cette parcelle comporte 85ml de berge effondrée. D'une superficie de 3 hectares, cette parcelle serait dans un premier temps **amodiée de façon transitoire**, avant d'être occupée par la **Société du Grand Paris (SGP)**, pendant environ 4 ans, pour y implanter une plateforme de transit et de tri des terres de déblais issues des travaux de la ligne 16 du réseau du Grand Paris Express. Après le départ de la SGP, à horizon 2030, cette parcelle serait divisée en plusieurs lots de façon à accueillir plusieurs entreprises en leur mettant à disposition un linéaire de quai, et à **mettre en service un nouveau QUP** pour le port de Lagny - Saint-Thibault.

Le phasage envisagé pour la **reconstitution du quai sur le linéaire de berge effondrée** est le suivant :

- l'amodiataire utilise le quai existant (aval de la parcelle) pour ses opérations de transbordement fluvial,
- HAROPA – Ports de Paris aménage le front d'accostage sur la berge effondrée (amont de la parcelle),
- puis l'amodiataire se repositionne sur la partie amont au droit du nouveau quai, et le nouveau QUP peut être mis en service sur la partie aval.

L'aménagement du front d'accostage sur la partie de berge effondrée est soumis à des **autorisations administratives**, notamment à la loi sur l'eau (autorisation ou déclaration selon la nature exacte du projet, délai d'instruction de 9 mois minimum).

Il pourra nécessiter des mesures compensatoires : les terrains Ouest A104 pourraient alors être mis à profit pour la mise en œuvre de ces mesures.

L'aménagement puis la mise en service de ce nouveau QUP tiendront compte de la problématique de la continuité des circulations douces le long des berges de Marne en dehors des horaires d'exploitation des entreprises utilisant la voie d'eau (voir partie 2 des propositions ci-après).

*Rubriques de la loi sur l'eau s'appliquant pour ce projet :*

- 3.1.2.0. installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau ;
- 3.1.4.0. consolidation ou protection de berges, à l'exclusion des canaux artificiels, par des techniques autres que végétales vivantes ;
- 3.1.5.0. installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet.

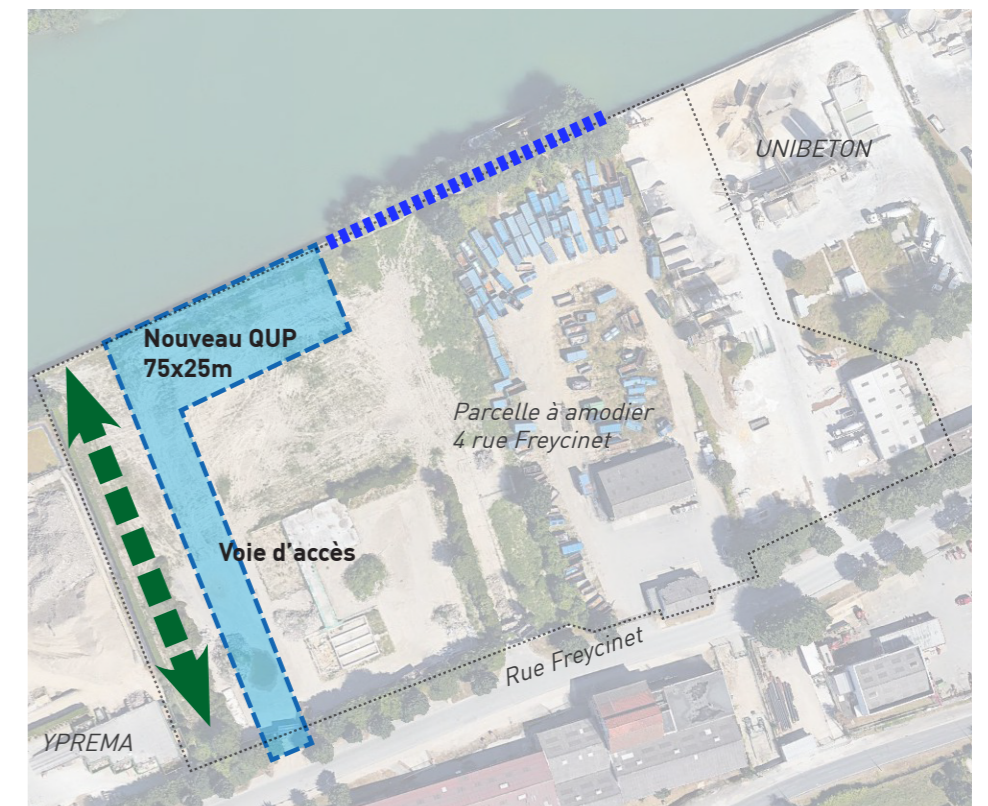


Berge effondrée, parcelle du 4 rue Freycinet

État actuel



État futur








### 1.3. Étudier la possibilité de créer des ouvrages fluviaux pour desservir les parcelles aval du port

Les parcelles situées en aval du port de Lagny – Saint-Thibault, occupée en 2018 par Burban et CRH, ne bénéficient pas d'un accès à la voie d'eau car le chemin de halage à cet endroit ne fait pas partie du domaine de HAROPA – Ports de Paris, mais de celui de la CAMG.


Tout d'abord, une **étude de trajectographie** doit être menée pour vérifier la possibilité d'amarrage de bateaux au droit de ces parcelles (proximité des piles du pont de l'A104, légère courbe de la Marne).

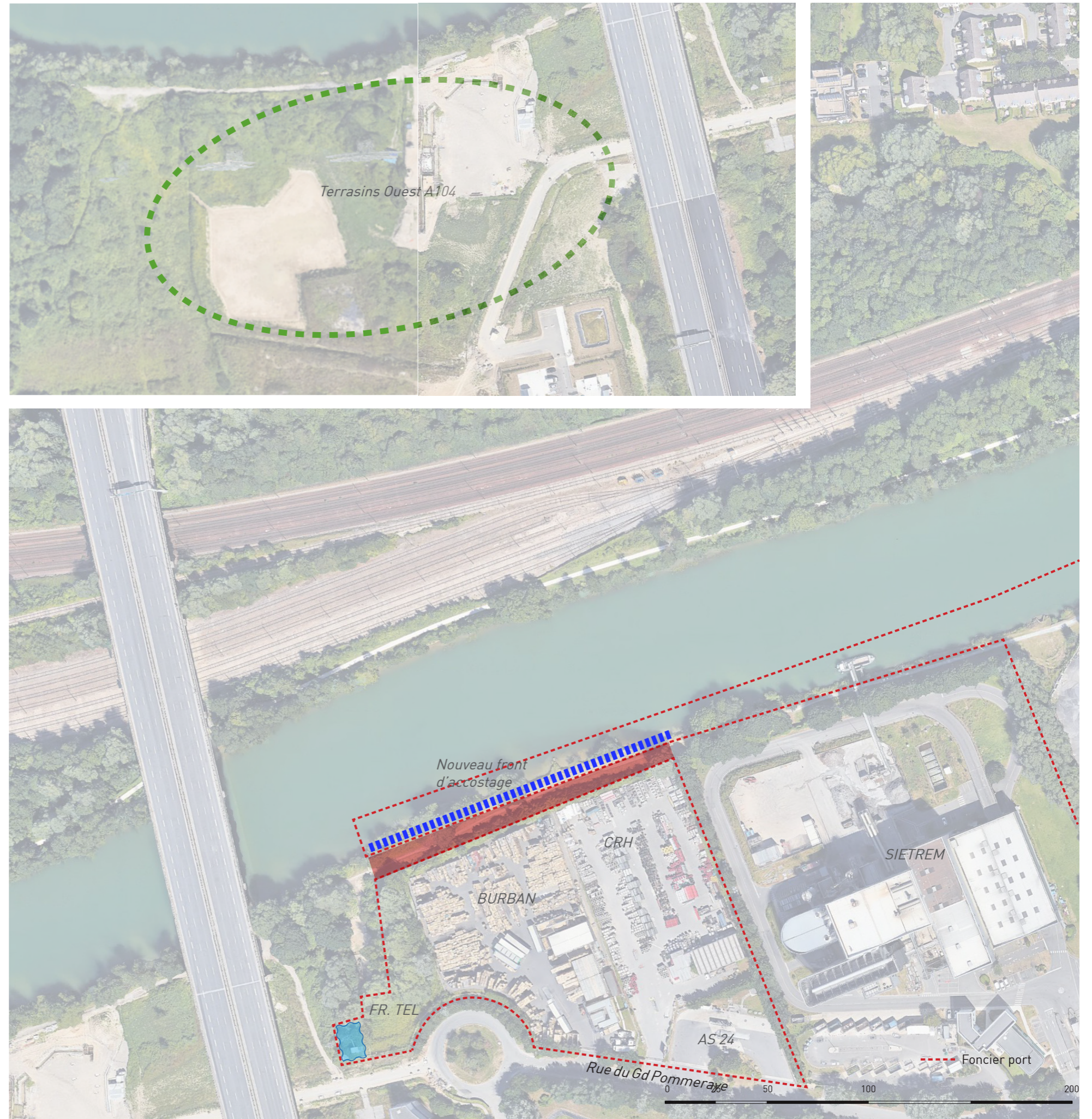
 Ensuite, la CAMG souhaite qu'une étude d'état des lieux soit réalisée sur le **bassin de rétention** des eaux pluviales.

 Selon les résultats de ces deux études, il pourra être envisagé un **échange foncier** afin de remettre à la CAMG le terrain sur lequel est situé le bassin d'eaux pluviales et de récupérer dans le domaine portuaire la portion de chemin de halage.

 **Des ouvrages portuaires** pourront ensuite être aménagés pour permettre aux entreprises implantées de réaliser du trafic fluvial. Les parcelles pourront être re-délimitées afin d'être les mieux aménagées pour accueillir ces entreprises, contribuant à accroître la part modale fluviale.

Ce projet est soumis à des **autorisations administratives**, notamment à la loi sur l'eau (autorisation ou déclaration selon la nature exacte du projet, délai d'instruction de 9 mois minimum), comme indiqué au point 1.2.

 Il pourra nécessiter des mesures compensatoires : les terrains Ouest A104 pourraient alors être mis à profit pour la mise en œuvre de ces mesures.





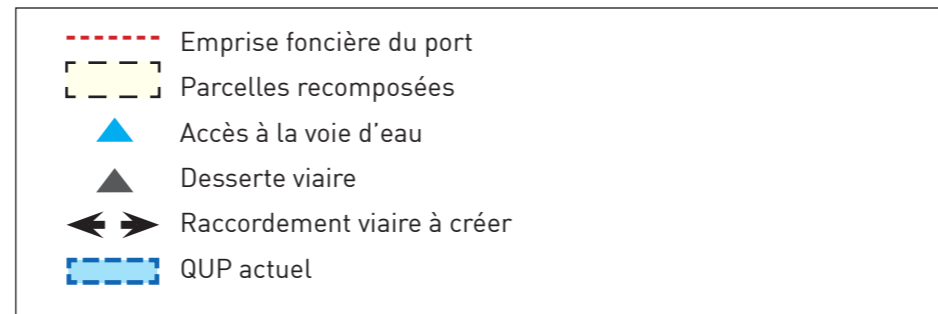
#### 1.4. Étudier une recomposition foncière des parcelles à l'est du port intégrant la rue Freycinet afin de constituer de plus grandes parcelles embranchées voie d'eau

La recomposition foncière des parcelles sera réalisée en compatibilité avec la continuité des circulations douces le long des berges de Marne en dehors des horaires d'exploitation des entreprises utilisant la voie d'eau (voir partie 2 des propositions ci-après).

Le barreau de contournement viaire rejoignant l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny sera aménagé dans le respect des qualités paysagères des voiries du port de Lagny, de même que les fonds des parcelles recomposées qui deviendraient des façades portuaires sur l'avenue (voir partie 2 des propositions ci-après).

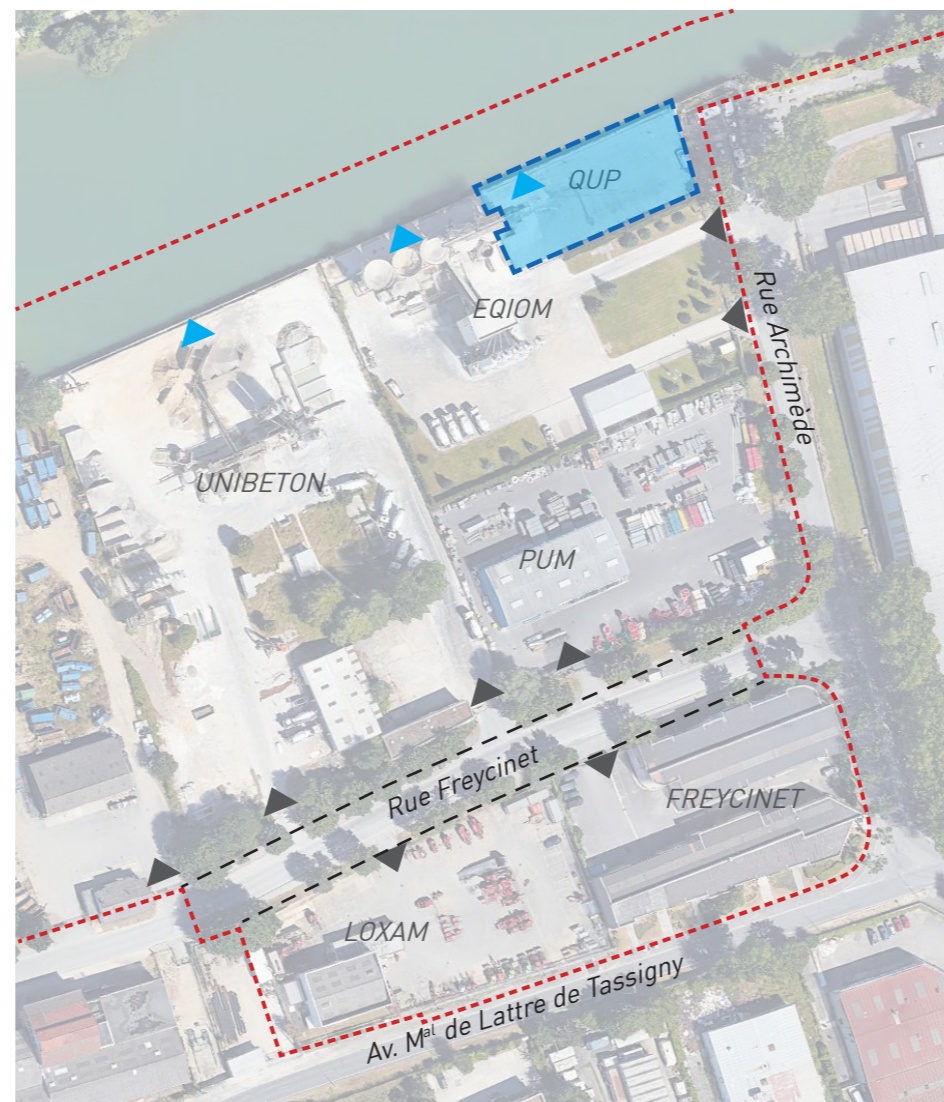
Ce principe de recomposition foncière est présenté dans la configuration actuelle du domaine du port. Ce schéma serait à adapter si Ports de Paris se portait acquéreur d'autres parcelles situées entre la rue Freycinet et l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny. Le barreau de contournement viaire serait notamment décalé. Ce barreau devrait être aménagé dans le respect des qualités paysagères de la rue décrites en partie diagnostic, de même que les limites de parcelles et entrées de parcelles qui se trouveraient repositionnées sur l'avenue de Lattre de Tassigny.

La veille foncière sur les terrains sud de la rue Freycinet viserait à étendre le domaine portuaire pour installer des activités susceptibles de créer du report modal de la route vers le fleuve ou de participer au renforcement de la filière BTP / valorisation environnementale.



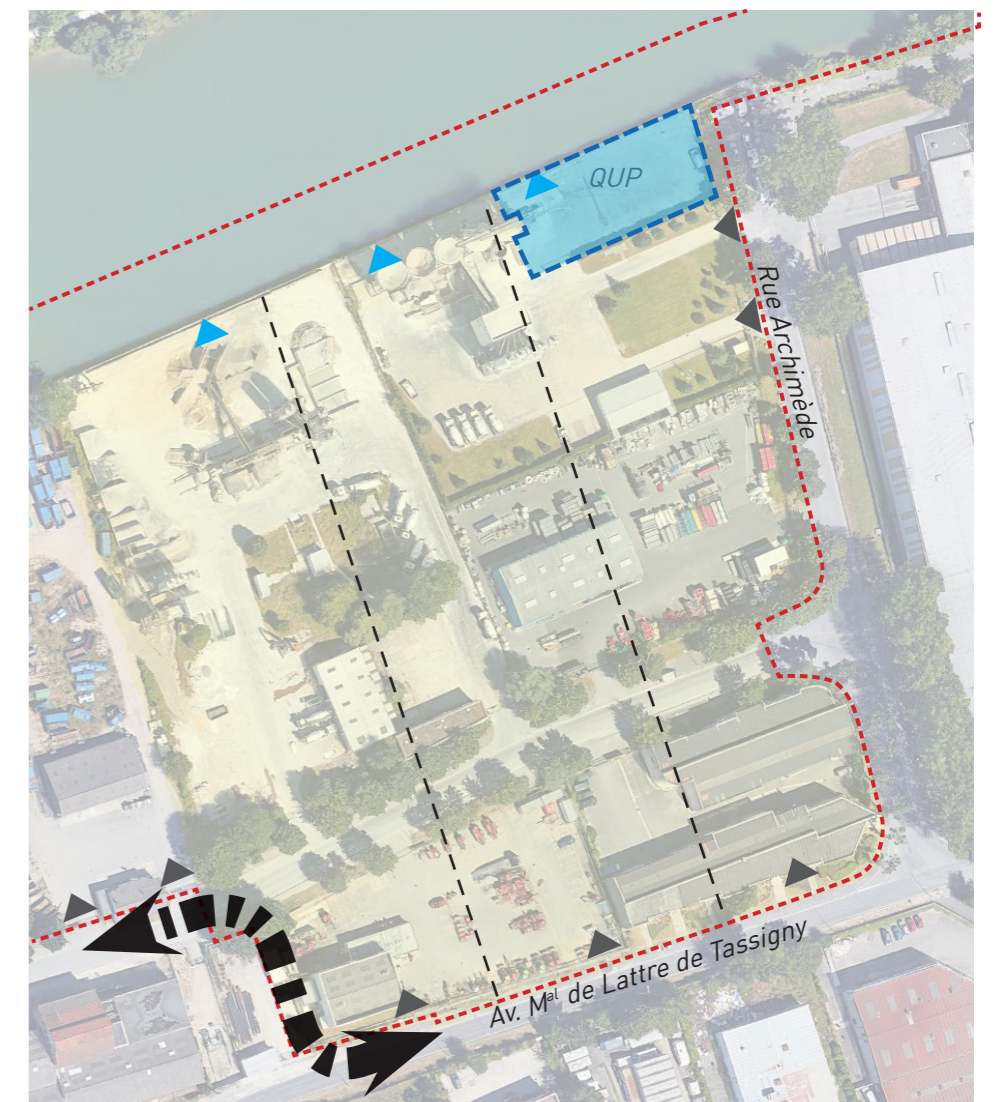
#### Situation actuelle

Le tronçon ouest de la rue Freycinet est actuellement sur foncier HAROPA - Ports de Paris.



#### Hypothèse d'évolution : Intégration du foncier de la rue dans les parcelles amodiées

- Intégration des 4000m<sup>2</sup> actuels de la rue Freycinet dans les parcelles amodiées
- Redécoupage des parcelles pour optimiser l'accès à la voie d'eau
- Bouclage de la rue Freycinet sur l'avenue du M<sup>al</sup> de Lattre de Tassigny.





### 1.5. En partenariat avec la CAMG, poursuivre la communication sur l'activité portuaire pour développer des synergies avec les zones économiques voisines

Un certain déficit de communication et de connaissance des activités portuaires est constaté sur le territoire. Or, la présence d'un port est un atout pour le territoire, car elle permet une logistique plus propre pour répondre aux besoins des consommateurs finaux.

Des actions de communication pourraient donc être développées pour résoudre ce déficit d'information :

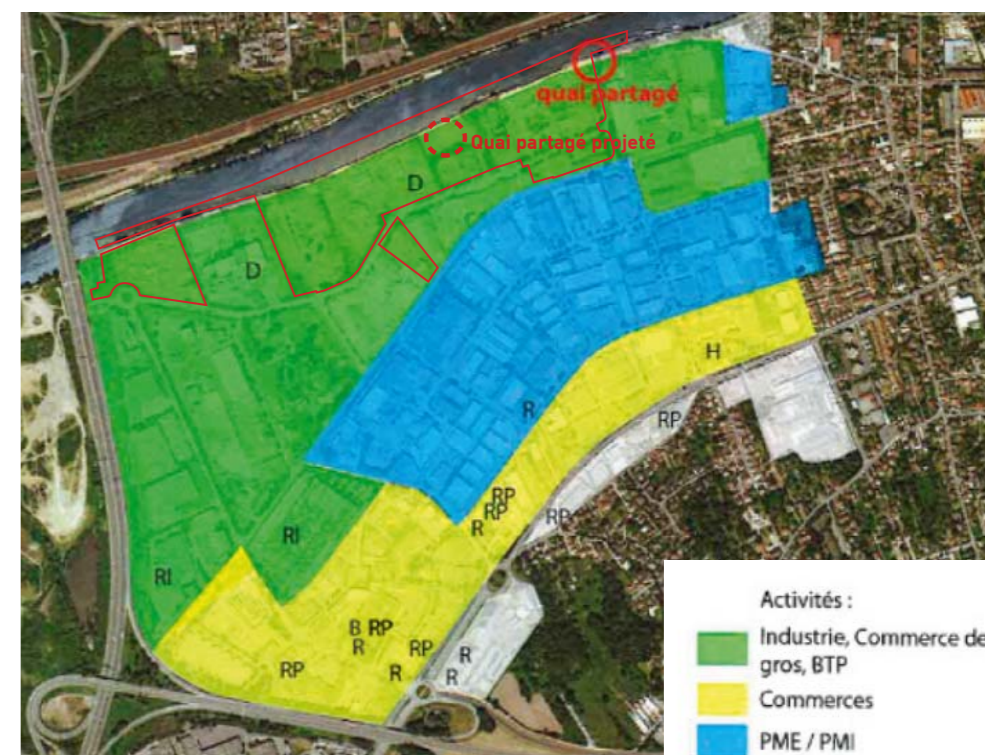
- **panneaux d'information** sur l'histoire du port, les entreprises et filières implantées, leurs caractéristiques (nombre d'emplois, type d'activité, etc.), les tonnages transportés, le réseau navigable, la faune et la flore présente dans les milieux fluviaux, etc. Ces panneaux peuvent par exemple être installés sur les itinéraires empruntés par les cyclistes et les piétons ;
- **organisation d'événements** tels que : visite des infrastructures portuaires avec démonstration d'opérations de chargement/déchargement, visite des entreprises du port, conférences, journées portes ouvertes, job dating, « réunions clients » de rencontre entre les entreprises clientes du port voire aussi avec les entreprises de la zone d'activités et la CAMG.

Ces actions de communication devront **cibler en priorité les entreprises localisées dans la ZAE de Marne et Gondoire et dans les ZAC voisines**. L'objectif est d'inciter aussi bien les chargeurs que les transporteurs à mettre en place des solutions logistiques alternatives au transport routier.

Le port de Lagny – Saint-Thibault est particulièrement spécialisé dans les filières BTP et valorisation des déchets. La mobilisation de la parcelle du 4, rue Freycinet pour la construction du Grand Paris Express confortera cette

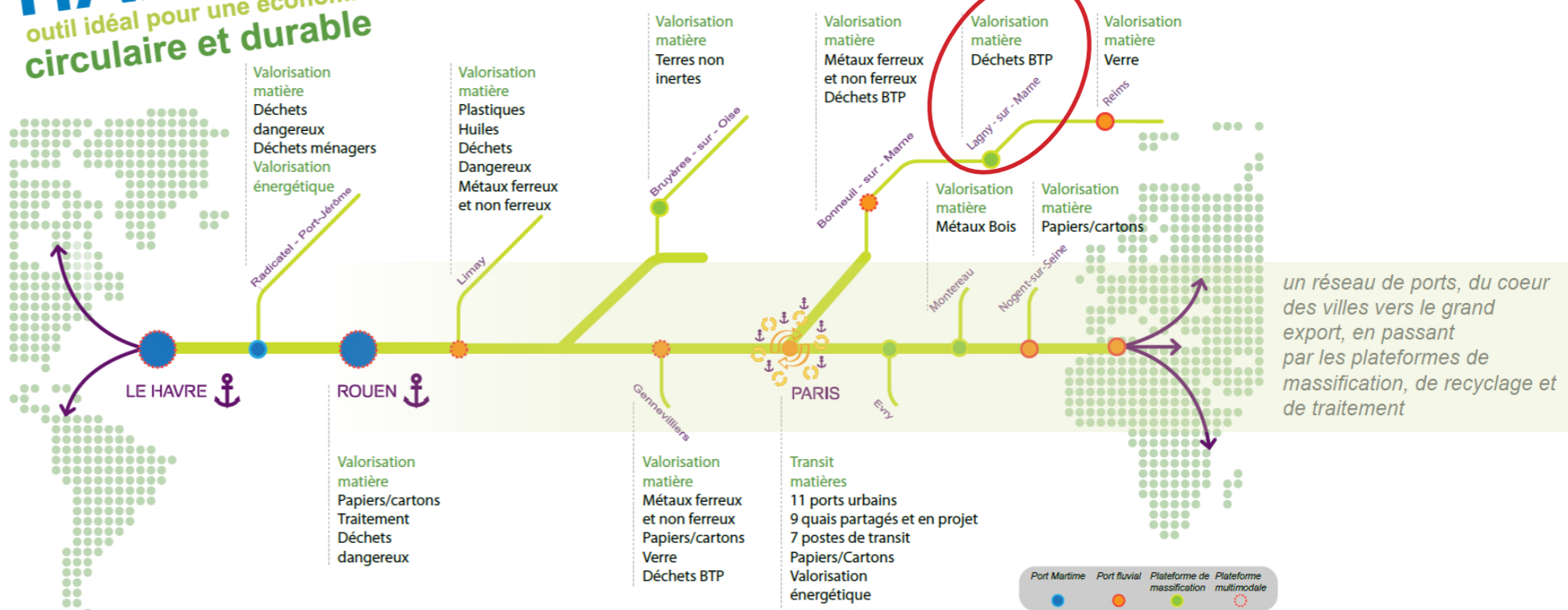
spécialisation. La « communauté portuaire » peut ainsi développer des synergies et des complémentarités et contribuer à une **économie circulaire durable**.

Par exemple, le SIETREM, incinérateur avec valorisation énergétique, a pendant plusieurs années produit des mâchefers issus de la combustion des déchets qui étaient réexpédiés par voie fluviale (avec traction hippomobile) vers le site d'Yprema. Malgré l'arrêt de cette activité, il pourrait être envisagé d'étudier avec le SIETREM le potentiel et la faisabilité d'un apport ou d'une réexpédition par voie fluviale de déchets triés vers les filières de reprise, en utilisant son propre ouvrage de chargement ou bien le QUP.



## HAROPA

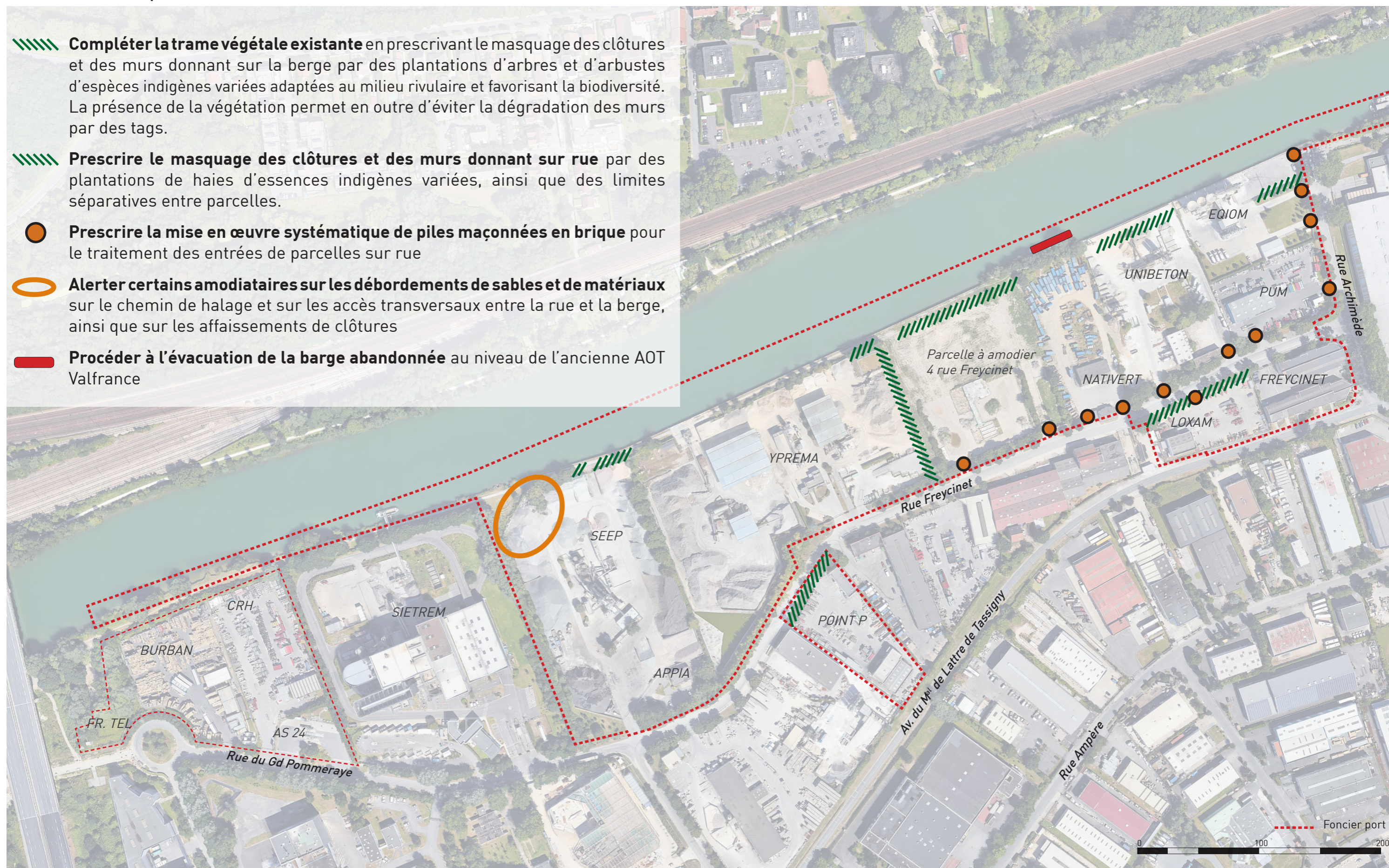
outil idéal pour une économie circulaire et durable





## PROPOSITIONS AXE INSERTION URBAINE ET LIEN SOCIAL


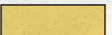




### 2.1. Actions pour le paysage des berges, de la rue et le traitement des entrées et des limites de parcelles

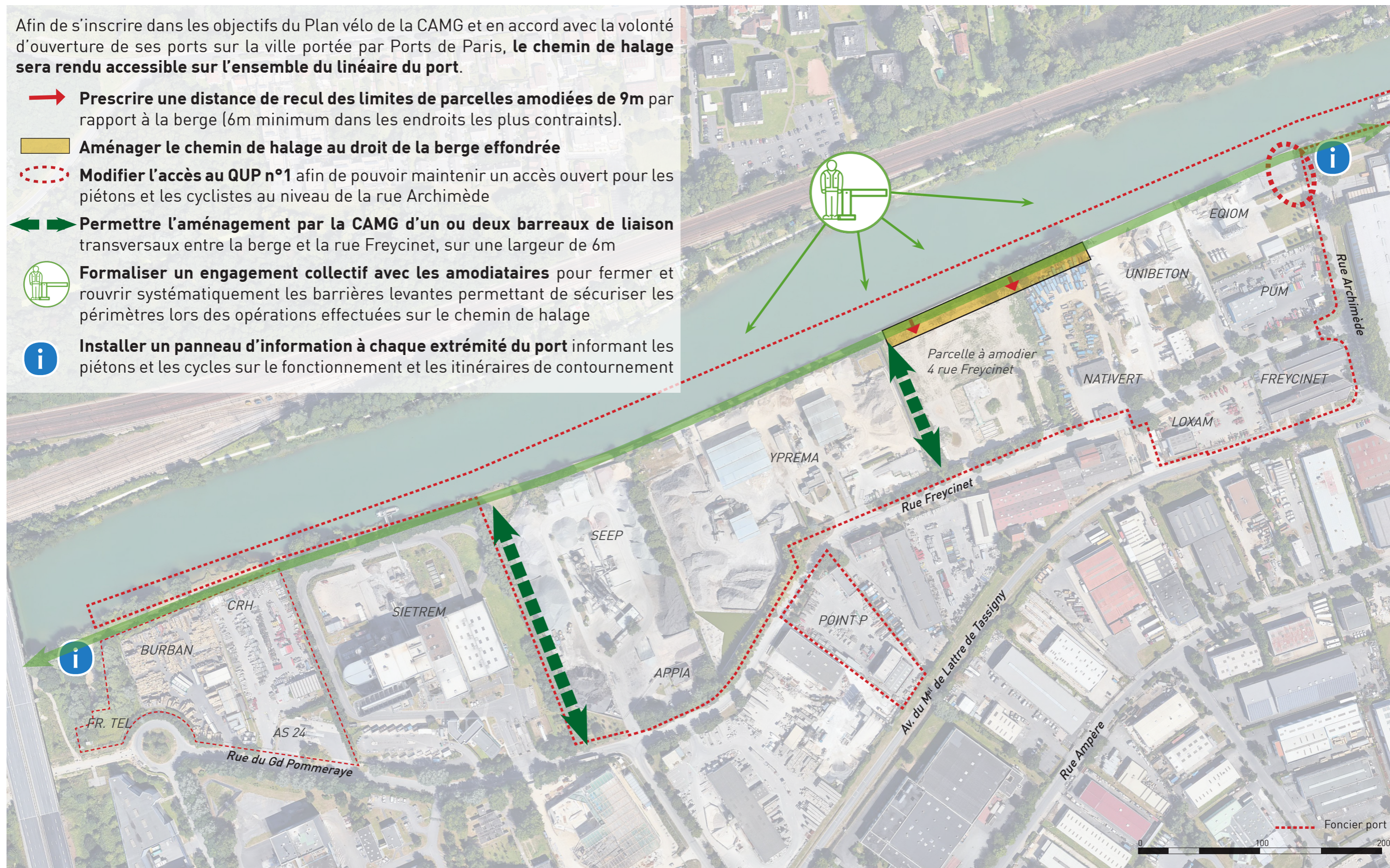




## 2.2. Actions pour la continuité des modes doux le long de la Marne

Afin de s'inscrire dans les objectifs du Plan vélo de la CAMG et en accord avec la volonté d'ouverture de ses ports sur la ville portée par Ports de Paris, **le chemin de halage sera rendu accessible sur l'ensemble du linéaire du port.**

-  **Prescrire une distance de recul des limites de parcelles amodiées de 9m** par rapport à la berge (6m minimum dans les endroits les plus contraints).
-  **Aménager le chemin de halage au droit de la berge effondrée**
-  **Modifier l'accès au QUP n°1** afin de pouvoir maintenir un accès ouvert pour les piétons et les cyclistes au niveau de la rue Archimède
-  **Permettre l'aménagement par la CAMG d'un ou deux barreaux de liaison** transversaux entre la berge et la rue Freycinet, sur une largeur de 6m
-  **Formaliser un engagement collectif avec les amodiataires** pour fermer et rouvrir systématiquement les barrières levantes permettant de sécuriser les périmètres lors des opérations effectuées sur le chemin de halage
-  **Installer un panneau d'information à chaque extrémité du port** informant les piétons et les cycles sur le fonctionnement et les itinéraires de contournement





## 2.2. Actions pour la continuité des modes doux le long de la Marne (suite)

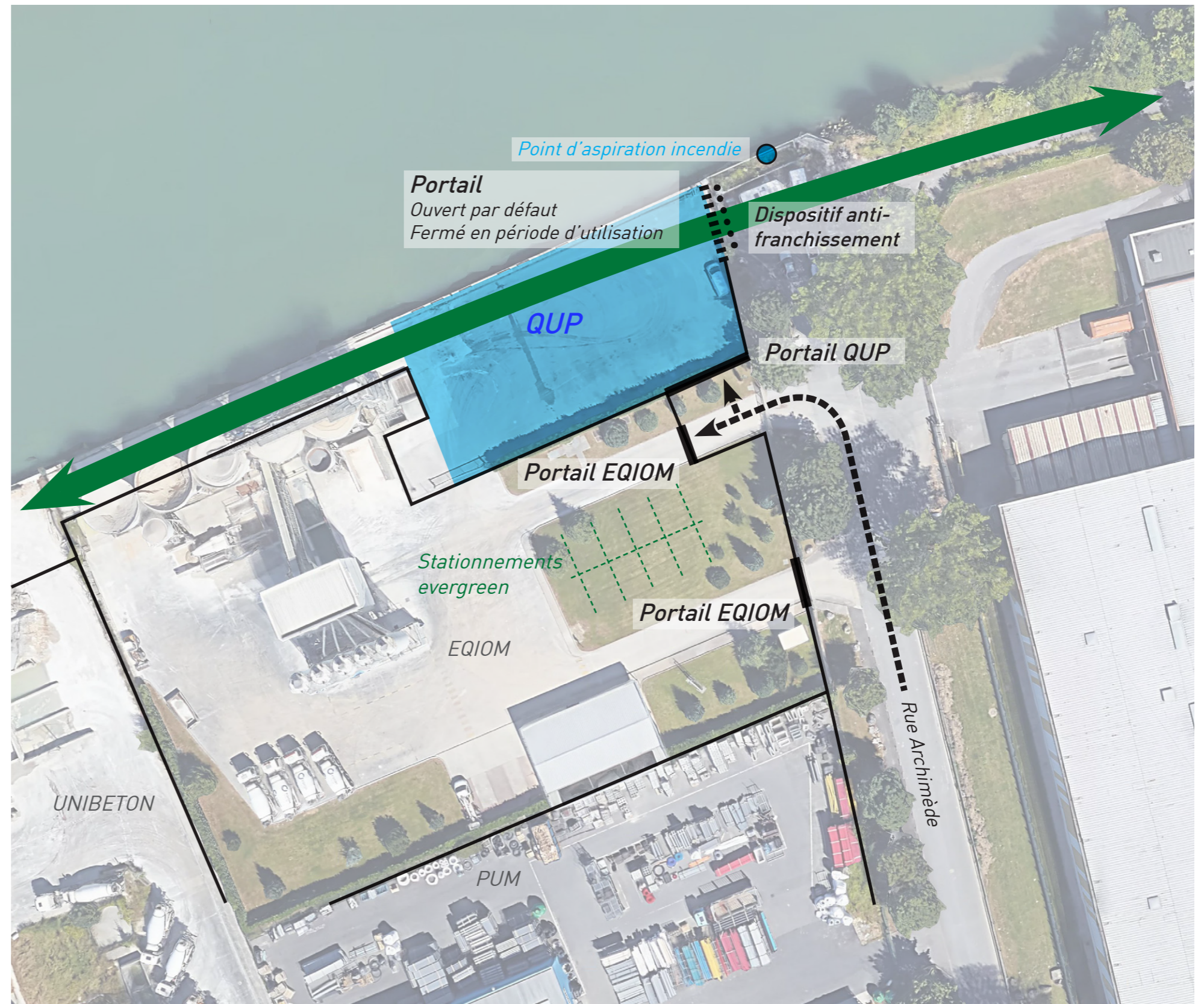
Actuellement, la fermeture permanente du portail du QUP empêche toute continuité modes doux sur le chemin de halage. Un stationnement sauvage au bout de la rue Archimède empêchait l'accès au QUP. Il a disparu depuis les récents travaux réalisés par le CAMG mais représente toujours un risque à prendre en compte.

La proposition consiste à modifier l'accès au QUP et nécessite une concertation avec l'amodiatrice EQIOM :

- L'accès au QUP se ferait par une nouvelle entrée aménagée en encoche sur la parcelle EQIOM. La végétalisation de l'entrée permettrait de réduire les risques de dépôts sauvages.

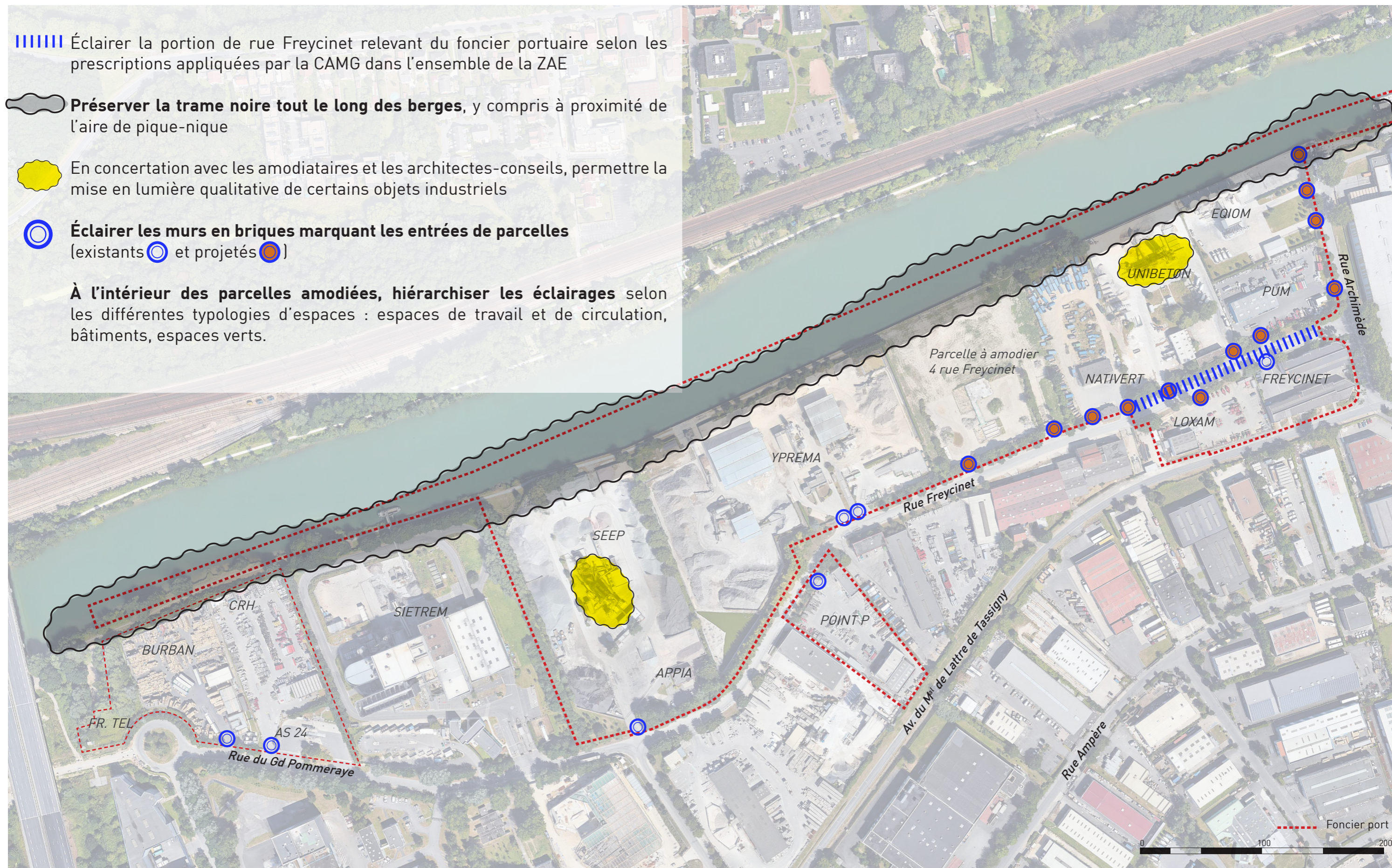
- Le portail du QUP situé sur le chemin de halage serait conservé pour interdire l'accès des piétons et des cycles en période de fonctionnement du port. Ce portail serait doublé par des enrochements afin d'éviter toute occupation illicite tout en autorisant le passage des piétons et cycles.

- Les stationnements d'EQIOM occupant actuellement le QUP seraient repositionnés sur l'espace vert résiduel en dallages evergreen.





## 2.3. Actions pour améliorer le paysage nocturne du port





## PROPOSITIONS AXE ENVIRONNEMENT ET BIODIVERSITÉ


### 3.1. Actions pour la gestion de l'eau pluviale et le risque inondation


Plusieurs pistes sont à étudier pour inscrire le port de Lagny – Saint-Thibault dans une dynamique de gestion alternative des eaux pluviales :


- établir dans un premier temps une **cartographie précise des capacités d'infiltration** des sols sur le domaine portuaire ;
- élaborer ensuite un outil-guide à destination des aménageurs (HAROPA – Ports de Paris et amodiataires) proposant **différentes techniques d'infiltration** à mettre en œuvre selon la perméabilité des sols et les usages de la parcelle ;
- étudier le potentiel de **mutualisation** d'ouvrages de gestion alternative des eaux pluviales entre plusieurs parcelles ;
- étudier la mise en place de noues ou de tranchées drainantes le long des axes de circulation (voiries et chemin de halage).

En fonction des modalités selon lesquelles elle est mise en place, la gestion alternative des eaux pluviales permet de répondre à d'autres enjeux, tels que sensibiliser les consommateurs à un usage raisonné de la ressource en eau, développer des milieux humides favorables à la biodiversité, décanter et dépolluer les eaux de ruissellement avant rejet aux réseaux.

Les actions de HAROPA – Ports de Paris seront présentées à la CAMG pour être mises en cohérence avec la politique mise en œuvre par la CAMG en la matière sur le reste de la ZAE.

 En écho à l'action 1.3 (voir ci-dessus), il sera mené une étude sur le **bassin de rétention**, préalablement à un **échange foncier** visant à remettre la parcelle où est situé ce bassin à la CAMG contre le chemin de halage sur la partie aval du port. Cet échange a pour objectif in fine de raccorder à la voie d'eau les parcelles portuaires aval.

 De plus, dans l'hypothèse d'une valorisation des **terrains Ouest A104** pour des mesures compensatoires liées à de nouveaux fronts d'accostage sur le port de Lagny – Saint-Thibault (parcelles aval et parcelle du 4, rue Freycinet), la faisabilité d'un bassin de rétention ou d'une zone humide à l'Ouest de l'A104 pourra être étudiée (actions 1.2 et 1.3 citées ci-dessus).

 Mettre en place des **mires de crue** aux deux extrémités du chemin de halage sur le domaine portuaire permettra de conserver la mémoire des crues et de sensibiliser les passants sur le risque inondation.

D'autres actions d'information et de communication pourront être développées à destination des amodiataires du port sur le risque inondation et les procédures à suivre en cas de crue.





### 3.2. Actions pour conforter la biodiversité

Les secteurs identifiés en bleu ci-après présentent deux types d'enjeux :

- d'une part la **préservation de zones favorables** au développement d'habitats diversifiés (plusieurs strates de végétation : arbres et arbustes) pour les espèces présentes sur le site. Dans ces zones, la présence humaine doit être la plus limitée possible ;

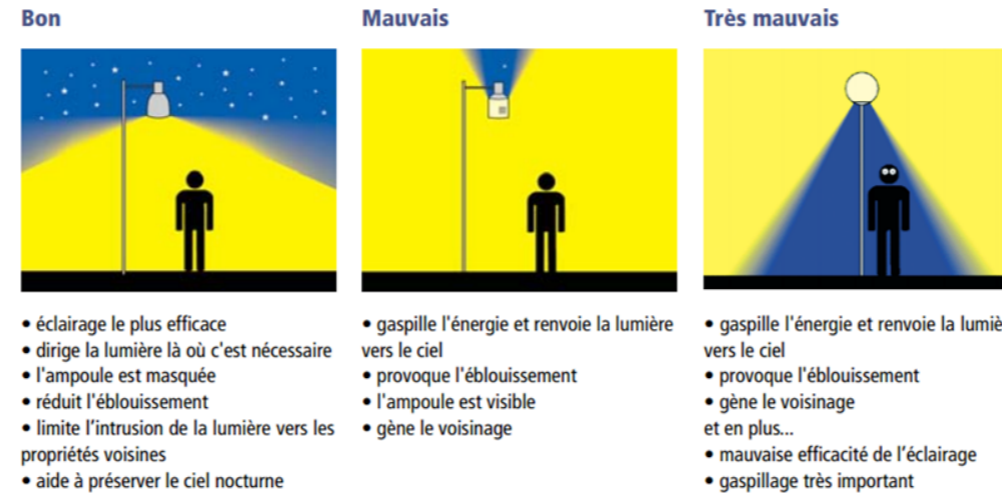
- d'autre part le **renforcement des espaces relais** pour le déplacement des espèces : les aménagements végétalisés doivent être continus et regrouper les différentes strates.

Ces enjeux sont à concilier avec **l'ouverture au public**, notamment pour le chemin de halage et les sections transversales permettant de relier le chemin de halage aux rues Freycinet et du Grand Pommeraye.

Pour offrir un intérêt écologique, chaque zone végétalisée doit atteindre une superficie d'au moins **1 000 m<sup>2</sup> d'un seul tenant**.

Les préconisations concernant **l'éclairage de ces espaces** (action 2.3.) prennent en compte les enjeux de biodiversité. Il s'agit :

- d'adapter l'éclairage aux différentes temporalités nocturnes (soir, nuit),
- d'adopter des techniques moins énergivores (éclairage à énergie solaire),
- d'installer des candélabres qui limitent la déperdition des flux lumineux, avec des lampes qui ont impact moindre sur la faune et la flore (LED).



Trois grandes catégories d'éclairage  
© 2002 The University of Texas McDonald Observatory

#### Espaces verts existants du port

- Espaces verts
- Alignement d'arbres sur voirie
- Zone arborée

#### Renforcement des continuités écologiques

- ☉ Conforter les milieux existants
- ↔ Développer des espaces relais de biodiversités





### 3.3. Encourager la végétalisation des parcelles et la conception bioclimatique des bâtiments

La prise en compte du changement climatique dans les aménagements des espaces extérieurs passe notamment par une réponse aux phénomènes d'îlots de chaleur qui se multiplient et dont l'intensité tend à se renforcer.

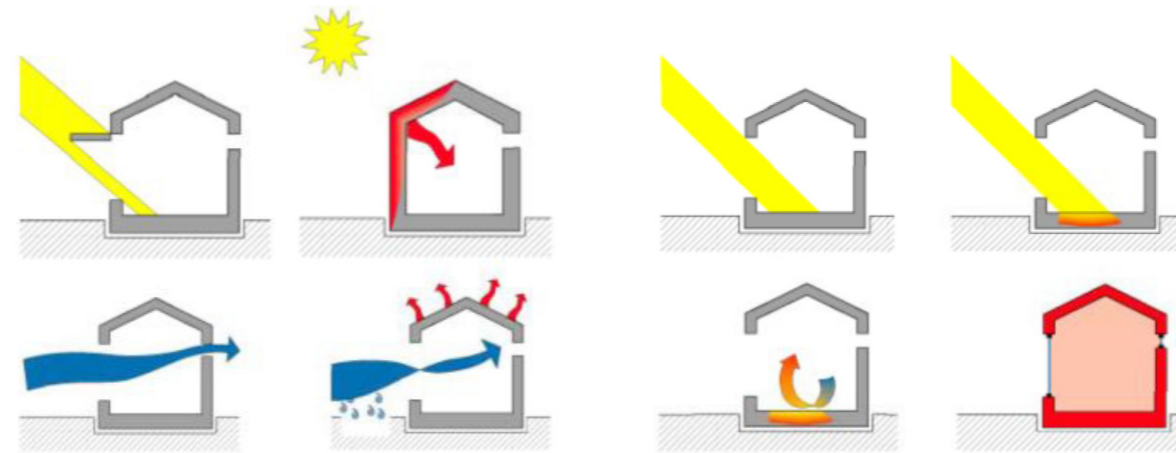
Le port se caractérise par des parcelles largement revêtues d'enrobés bitumineux sources de formation d'îlots de chaleur. Si l'activité des clients nécessite une part importante de surfaces imperméabilisées, il apparaît important d'inciter les amodiataires à renforcer les îlots de fraîcheur lorsqu'ils le peuvent. La végétalisation des clôtures apparaît comme une première étape, elle pourrait s'accompagner de plantations d'arbres de type caducs à proximité des espaces de bureaux.

A l'échelle du port, le renforcement de la trame verte est un enjeu essentiel pour améliorer le confort des espaces extérieurs.

En ce qui concerne les bâtiments, nouveaux ou réhabilités, les amodiataires seront encouragés à améliorer la performance énergétique, a fortiori à mettre en œuvre la RT 2012 et anticiper la RT 2020. Seules les parties de bâtiment à usage de bureaux et de services sont concernés par cette réglementation thermique.

En matière énergétique, le recours aux énergies renouvelables (énergie solaire notamment) pourrait être étudié à l'occasion des projets des amodiataires, ou bien la récupération de chaleur de l'usine d'incinération du SIETREM pour le chauffage d'un bâtiment pourrait également être étudiée.

Au niveau global, une étude pourrait être lancée en partenariat avec la CAMG sur le potentiel de recours aux énergies renouvelables à l'échelle de la ZAE.



#### Principes de conception Bioclimatique

Stratégie du chaud : objectif capter l'énergie solaire et la conserver en travaillant sur les ouvertures et l'isolation

Stratégie du froid : objectif, limiter la chaleur du soleil et permettre une bonne ventilation des bâtiments

Source : grenoble.archi.fr

#### CONFORT BIOCLIMATIQUE : SURFACES

- Îlots de **fraîcheur** liés aux **milieux humides**
- Îlots de **fraîcheur** liés aux **espaces verts**
- Îlots de **chaleur**

#### CONFORT BIOCLIMATIQUE : BÂTIMENTS

- Façades orientées au **Nord/Est**
- Façades orientées au **Sud/Ouest**

#### CONFORT BIOCLIMATIQUE : BERGES DE MARNE

- Berges **très ombragées**
- Berges **avec un ensoleillement partiel**
- Berges **avec un fort ensoleillement**

