

## Compte-rendu Atelier #6

Concertation PSMO – 25 avril 2017 – Andrésy

HAROPA - Ports de Paris



### Travail sur le CPAPE version N°2

(Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales)

## >> Préambule

→ **Objet du document** : synthèse de la réunion et des travaux de l'atelier N°6

→ **Sommaire du document**

- **Cadre de la réunion** : page 2
- **Accueil du Maire d'Andrésey** : page 6
- **Information liminaire sur l'actualité du projet, des sujets connexes et le calendrier** : page 6
- **Échanges N°1** : page 11
- **Présentation des attendus de l'atelier N°6 et des points d'évolution du CPAPE** : page 15
- **Échanges N°2** : page 17
- **Restitution du travail sur table** : page 22
- **Conclusion** : page 50

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

- Présence sur inscription préalable via le site Internet PSMO
- **Atelier N°6** : Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales (CPAPE), version N°2, Salle Julien Green, Andrésey, 25 avril 2017 – 18h00 / 22h45

→ **Déroulé**

- **18H00** → Accueil du Maire d'Andrésey, Hugues Ribault
- **18H30-19H00** → Actualité du projet, des sujets en connexion, les grands jalons du projet et de la concertation pour 2017 et 2018
- **19H00 - 19H15** → Questions/réponses sur le projet et sujets en connexion
- **19H15-19H30** → Présentation des évolutions du CPAPE (version N°2)
- **19H30 - 19H45** → Questions/réponses / points d'évolution du CPAPE
- **19H45 – 21H45** → Temps de travail sur les tables / finalisation CPAPE
- **21H30-22H45** → Restitution par les rapporteurs des chaque table et la conclusion du maître d'ouvrage et du garant

→ **Descriptif de la réunion/ atelier**

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

**Objet** : l'atelier est consacré à la relecture collégiale et attentive de l'ensemble du document la version N°2 du CPAPE, modifié sur la base des propositions issues de l'atelier N°5 (24 novembre 2016).

- **Finalité** : l'atelier P6 sera réussi si le document CPAPE porte clairement les attentes principales du public et les engagements de HAROPA - Ports de Paris pour un port BTP de qualité.

## > Les modalités

**Le travail en atelier se fait autour de 4 thématiques (= 4 tables de travail) :**

- Les prescriptions architecturales
- Les prescriptions paysagères
- Les prescriptions environnementales
- Les prescriptions / espaces extérieurs au sein du port

## > Un point d'attention

Les éléments et contributions des ateliers relevant de la charte d'exploitation/guide des chantiers du port sont consignés dans un mémoire pour être intégrés ultérieurement à la réflexion des ateliers P7 et P8.

## → Émargement

Civ.	NOM	Prénom	Fonction	Structure	Profil	
M.	ANNE	Jean-Claude	Maire adjoint	Ville d'Andrésey	Institution	Présent
M.	ARTRU	Jean-Baptiste	Responsable Foncier Et Environnement	Lafarge Granulats France	Entreprise	Présent
M.	AUFRAND	Alain		Association	Particulier	Présent
Mme	CHATEAU	Michèle		Construisons Ensemble un Andrésey Solidaire	Association	Présent
M.	CLAVIER	Florent	Directeur Développement Durable Et Agriculture	Communauté Urbaine GPS&O	Institution	Présent
M.	COLMAIRE	Francis	Retraité		Particulier	Présent
Mme	CORCY	Caroline			Particulier	Présent
M.	COURBARIAUX	Jean	Chargé De Missions		Institution	Présent
M.	DE RUYCK	Michel	Conseiller Municipal	Ville d'Andrésey	Institution	Présent
M.	DESCARTES	Pierre	Archiviste	Club Historique d'Andrésey	Association	Présent
M.	DESMAREST	Guillaume	Directeur Région	GSM	Entreprise	Présent



M.	DUPUY	Patrice	Retraité		Particulier	Excusé
M.	FAIST	Denis	1er Maire Adjoint	Ville D'Andrésey	Institution	Présent
M.	FAVIER	Lionel	Membre Associatif	AUT Ile-de-France	Particulier	Présent
M.	GIBLET	Bernard	Retraité	Achères	Particulier	Présent
Mme	GIBLET	Danielle	Retraîtée	Achères	Particulier	Présent
M.	GUILLEMIN	Michel	Retraité		Particulier	Présent
M.	HAUCHARD	Thierry	Responsable Foncier & Environnement	GSM	Entreprise	Présent
M.	HONORE	Marc	Maire	Ville d'Achères	Institution	Présent
M.	JACQUET	Stéphane	Directeur de cabinet	Ville d'Andrésey	Institution	Présent
M.	LAVALARD	Alexis	Directeur d'Agence	SETU	Entreprise	Excusé
Mme	LEBARD	Martine	Présidente	Conflans Cadre de Vie et Environnement	Association	Présent
M.	LEROY	Philippe	Vice-Président	Réseau Vélo 78	Association	Présent
M.	MANANJARA	Henri-Pierre	Ingénieur d'Affaires Commerciale - Nord & Ouest	Sefi-Intrafor	Entreprise	Excusé
Mme	MARQUER	Catherine	Retraîtée		Particulier	Présent
M.	MARTIN SAINT LÉON	Georges	Vice-Président	Réseau Vélo 78	Association	Présent
Mme	MIROCHNITCHENKO	Katia	Directrice Développement Économique	Communauté Urbaine GPS&O	Institution	Présent
Mme	MOREL	Dorothée	Ingénieur Travaux		Particulier	Présent
Mme	MORHANGE	Françoise		Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie	Association	Présent
M.	NOVÉ-JOSSERAND	Hubert		Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie	Association	Présent
M.	OLIVIER	Bernard		SCAT	Entreprise	Présent
M.	PERRONNET	Jérôme	Directeur Général Des Services	Ville d'Achères	Institution	Présent
M.	PRÈS	Michel	Conseiller Municipal Andrésey	Andrésey Energies Renouvelées	Institution	Présent
M.	RENARD	Pierre Emile	Délégué	Yvelines Environnement	Association	Présent

M.	<b>RIBAUT</b>	Hugues	Maire	Ville d'Andrézy	Institution	Présent
M.	<b>RIOU</b>	Jean-Claude		ADEVA	Association	Présent
Mme	<b>ROJAT LEFEBRE</b>	Elisabeth	Directrice	CAUE 78	Association	Présent
M.	<b>VANDAMME</b>	Marc-Noël	Secrétaire	Construisons Ensemble un Andrézy Solidaire	Association	Présent
M.	<b>ZUNINO</b>	Patrick	Chef de Chantier		Particulier	Présent
M.	<b>GAILLARD</b>	Michel	Garant	CNDP	Garant	Présent
Mme	<b>BLATNIK</b>	Pascale	Directrice adjointe du projet PSMO	HAROPA - Ports de Paris	MOA	Présent
M.	<b>DANARADJOU</b>	Kris	Directeur adjoint Aménagement	HAROPA - Ports de Paris	MOA	Présent
M.	<b>HENNICK</b>	Sébastien	Directeur de l'Aménagement	HAROPA - Ports de Paris	MOA	Présent
Mme	<b>KLUBA</b>	Bozena	Chargée de gestion du projet PSMO	HAROPA - Ports de Paris	MOA	Présent
M.	<b>GAULIER</b>	Jean-Marc	Architecte	Urbicus	MOE	Présent
M.	<b>LESAOUT</b>	Marc	Ingénieur	SAFEGE	MOE	Présent
M.	<b>THIESSON</b>	Vincent		ON	MOE	Présent
M.	<b>BEAUMARD</b>	Pascal	Directeur conseil communication et concertation	Etat d'Esprit Stratis	AMO concertation	Présent
M.	<b>FARZAMI</b>	Kyvan	Consultant concertation	Etat d'Esprit Stratis	AMO concertation	Présent
M.	<b>GUILLOU</b>	Antoine	Consultant événementiel	Etat d'Esprit Stratis	AMO concertation	Présent
M.	<b>MAGES</b>	Grégoire	Consultant concertation	Etat d'Esprit Stratis	AMO concertation	Présent
Mme	<b>MERLOT</b>	Alexandra	Directrice conseil Communication et concertation	Etat d'Esprit Stratis	AMO concertation	Présent
M.	<b>SALORT</b>	Rémi	Consultant concertation	Etat d'Esprit Stratis	AMO concertation	Présent

## >> Accueil par Monsieur le Maire d'Andrésey

**Hugues RIBAUT, Maire d'Andrésey :** C'est avec grand plaisir que nous vous accueillons à Andrésey. Dans le développement de ce projet PSMO, les villes se sentent très concernées et très impliquées, et avec les villes il y a bien sûr les élus. Je salue les élus d'Andrésey. Nous sommes toujours présents en nombre car nous nous intéressons énormément à ce projet, à sa mise en place et à ses conséquences, positives et négatives. Je salue M. Gaillard, le garant de la concertation, j'ai toujours plaisir à le retrouver, et également à retrouver nos amis d'HAROPA - Ports de Paris et tous ceux qui s'occupent de ce projet. Ce soir, je ne pourrai pas rester mais sont présents mon premier adjoint, l'adjoint à l'urbanisme, des élus qui les accompagnent, la directrice du Service Technique et Urbanisme. Je pense que les autres villes s'intéressent aussi beaucoup au projet.

Nous sommes dans une phase très importante. Nous sommes passés par de nombreuses phases au cours de ces études et j'ai le plaisir de dire (je pense être presque le porte-parole des autres maires concernés) que la concertation a été très positive, même s'il reste des choses à préciser.

Aujourd'hui, sur le plan d'aménagement général, du port lui-même mais aussi de son environnement, nous sommes tous tombés sur un schéma qui intègre la quasi-totalité de ce que nous demandions, nous, les élus du territoire, et je crois aussi pouvoir le dire, la majorité des habitants de ce territoire, notamment ceux qui ont participé très activement aux ateliers et à cette synthèse très positive pour tout le monde. Je souhaite que les ateliers (notamment le dernier, ce soir) soient très productifs et que l'on continue dans le sens d'une création très positive du port et de son environnement. Merci à tous, je vous souhaite un très bon travail.

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

**Pascal BEAUMARD, État d'Esprit Stratis :** Comme la dernière fois, nous aurons un temps d'échange qui, je crois, est utile concernant l'actualité du projet, les sujets en connexion, et les grands jalons du projet et de la concertation pour 2017-2018. Vous verrez que le calendrier a légèrement glissé, et des jalons précis vous seront présentés. Nous aurons ensuite un temps de questions/réponses sur cette première partie d'actualité. La deuxième partie sera consacrée à la présentation des évolutions du cahier des prescriptions architecturales, paysagères, environnementales.

Lors de l'atelier n° 5 du 24 novembre dernier, vous avez été très productifs : 75 contributions ont émergé. Cet atelier a fait évoluer le CPAPE, vous avez reçu sa version n° 2 il y a 15 jours. Ce soir, c'est le moment de finaliser ce document, de faire part de vos dernières observations. Un temps d'échange est prévu concernant ces points d'évolution.

Ensuite, nous travaillerons sur table. Il y aura un temps de restitution par les rapporteurs. Ces rapporteurs recevront le compte-rendu (qu'ils pourront compléter, annoter) ainsi que la version n° 3 du document au mois de juin.

Pour vous informer pendant cet atelier n° 6, sont présents Kris Danaradjou, directeur adjoint de l'Aménagement à HAROPA - Ports de Paris. Vous connaissez bien Pascale Blatnik, directrice adjointe du projet PSMO ; Jean-Marc Gaulier d'Urbicus, nous rejoindra tout à l'heure, ainsi que Sébastien Hennick, directeur de l'Aménagement d'HAROPA - Ports de Paris.

Je passe la parole à Kris Danaradjou pour quelques précisions préalables.

**Kris DANARADJOU, Directeur adjoint de l'aménagement, HAROPA - Ports de Paris :** Bonjour à tous, merci d'être présents. Merci à M. le Maire et à la ville d'Andrésy de nous recevoir pour cet atelier que nous avons essayé d'organiser le mieux possible dans les circonstances actuelles. Cette concertation s'insère dans la période électorale, nous sommes donc tenus à un devoir de réserve, certaines questions ne pourront peut-être pas être abordées. Néanmoins, nous avons souhaité poursuivre la concertation suivant le calendrier car c'est un projet technique, un certain nombre de sujets peuvent être abordés qui n'ont pas d'influence notable sur la période électorale.

Le deuxième point, qui a été souligné dans l'introduction, est que l'équipe de PSMO a changé, avec le départ à la retraite de Marc Reibold, le directeur du projet que vous avez bien connu et qui a animé le débat public ces dernières années. Nous sommes tous reconnaissants envers Marc, qui a fait un énorme travail sur ce projet, pour préparer le débat public, le lancement de l'avant-projet, et pour préparer tous les contacts avec les élus, avec le territoire. Nous allons reprendre ce projet, la direction de Ports de Paris confirme bien sûr l'intérêt de ce projet majeur. Dans cette période qui s'ouvre, le directeur de l'Aménagement, Sébastien Hennick, et moi-même qui suis son adjoint, assurons l'intérim de la direction de projet, aux côtés de Pascale Blatnik et de Bozena Kluba, que vous connaissez, qui sont toujours complètement motivées et intégrées dans l'équipe projet.

En parallèle de la concertation, depuis novembre nous avons continué à travailler sur des sujets techniques, nous y reviendrons plus en détail ce soir.

**Pascal BEAUMARD :** Je voudrais préciser que la concertation est sous le contrôle du garant, Michel Gaillard, qui n'avait pas pu être présent la dernière fois. Nous le saluons ainsi que les équipes de la maîtrise d'œuvre qui sont dans la salle. Je pense à Vincent Thiesson de l'entreprise On, qui s'occupe notamment des éclairages, et à Marc Le Saout de Safège, qui est un expert des questions environnementales. Ils seront à votre disposition et très utiles en termes de ressources pour le travail sur table. Sans oublier Jean-Marc Gaulier d'Urbicus, architecte, qui vient d'arriver.

**Kris DANARADJOU :** Toute l'équipe de PSMO est à votre écoute pour vous assister et vous écouter, et pour que cette soirée soit la plus productive possible.



**Pascale BLATNIK, Directrice Adjointe du projet PSMO, HAROPA - Ports de Paris :** Bonsoir à toutes et tous. C'est toujours très agréable de vous voir aussi nombreux pour passer du temps sur le projet et pour nous aider à l'enrichir.

*(Actualité du projet, cf. diaporama en ligne)*

Un petit rappel à l'attention des nouveaux venus. Vous voyez la situation actuelle du site sur lequel s'inscrit PSMO, et une configuration en 2040 où on voit un port BTP fonctionnel, avec la darse (bassin intérieur) équipée de quais et d'estacades, la longue bande grise le long du faisceau ferroviaire (qui sera mis à disposition de l'ensemble des parcelles), et des berges aménagées.

Ensuite, une vision de l'avancement des travaux en 2025 : les berges sont aménagées (chaque parcelle a un quai qui lui est affecté, il devient privatif le temps de son amodiation), le faisceau ferroviaire rénové, le quai à usage partagé qui permet à toute personne du port (y compris les parcelles qui ne sont pas sur la darse) et aux entreprises locales de bénéficier d'un accès fluvial sur le port.

Concernant le plan d'aménagement du port - nous remercions Monsieur le Maire d'Andrésey pour la reconnaissance de la qualité du travail partenarial qu'il y a eu avec le territoire - c'est un port paysage, accessible à tous, ouvert au public, dans lequel on a souhaité renforcer la biodiversité. Il y a les aménagements sur les berges, le parc des Hautes Plaines, et toute la trame viaire arborée qui permet d'assurer ces continuités.

Sur le plan guide, vous voyez le centre de vie qui est aménagé dès 2025, et la Maison du projet sur les berges, avec le pavillon style Louis XIII.

*(Que s'est-il passé depuis le mois de novembre ? cf. diaporama en ligne)*

On s'était engagé à prendre un prestataire pour l'accompagnement social des habitants pour retrouver un logement, Citallios a été retenu et a rencontré la ville d'Andrésey. Ce prestataire est en contact avec une première famille et accompagnera celles qui en auront besoin.

**La trajectoire des bateaux** : il y a eu de nombreuses remarques lors du débat public et en début de la concertation, donc nous avons rassuré la profession des bateliers sur le fait qu'une étude de trajectographie a déjà été faite. Nous l'affinons pour prendre en compte des petites modifications apportées au bassin intérieur suite aux remarques qui nous avaient été faites et pour prendre en compte le poste de découplage qui est sur la partie conflanaise, pour s'assurer que les manœuvres de découplage, ou d'entrée et sortie de la darse peuvent être faites en plus du trafic sur la Seine et sur l'Oise. À l'issue de ce travail, on présentera aux occupants des bateaux-logements et à la ville de Conflans les futurs aménagements au droit des bateaux-logements. Il y avait eu un premier temps sur la base d'un poste de découplage à cet endroit, en septembre 2016.

**Le centre de vie** : ce sont les bâtiments de l'agence Seine Aval, de Ports de Paris, une salle polyvalente, un kiosque, et plus tard la possibilité d'avoir un service de restauration et de commercialiser des bureaux. On a lancé une étude de définition des besoins, phasée, et de préfaisabilité, pour s'assurer que l'aménagement phasé sera



cohérent dans le temps, que les fonctionnalités seront bien assurées et que les briques successives s'articulent bien entre elles.

**La passerelle de la darse** : une étude de faisabilité pour préparer le concours permettra d'avoir les typologies de franchissement possibles et des illustrations pour visualiser avant le concours ce que pourrait être cette passerelle.

**Les accès** : nous sommes en étroite relation avec GPS&O pour les raccordements de la ZAC portuaire au réseau départemental. GPS&O est très présent sur le projet, nous échangeons régulièrement sur le PLUI, la ZAC, et comment créer des clauses d'insertion sociale dans les futurs marchés de travaux. Je remercie M. Clavier de GPS&O, ici présent. Nous irons voir ensuite le Conseil départemental (CD78), pour les raccordements à la RD 30 (il ne s'agit plus des barreaux de liaison ZAC portuaire/RD 30 mais des carrefours). Si le trafic poids lourds baisse avec l'arrivée de PSMO, les personnes qui se rendront sur leur lieu de travail (750 emplois) généreront néanmoins un peu de trafic. Vos propositions dans les ateliers précédents nourriront les réflexions sur des modes alternatifs, le covoiturage, l'Autolib ou équivalent.

*(Sujets en connexion ou indirectement liés au projet, cf. diaporama en ligne)*

**L'espace du site VNF** : on vous avait présenté une possibilité de recomposition urbaine à moyen terme de ce site pour montrer que l'aménagement PSMO est compatible sur ce site. L'étude de recomposition urbaine propose une évolution potentiellement différente de ce secteur VNF et intègre l'arrivée d'une future passerelle adossée au barrage. L'étude de faisabilité de la passerelle est financée par Ports de Paris et pilotée par VNF ; les résultats sont attendus d'ici l'été.

**Côté Conflans-Sainte-Honorine** : sur la continuité des cheminements doux pour relier PSMO, il faudra engager des échanges entre la ville, GPS&O, le Conseil départemental (CD78) et nous. On regarde aussi une aire de retournement juste avant le pont ferroviaire puisque l'accès sera « privatif » pour les bateaux-logements.

**Les parcs d'Achères** : nous souhaitons avoir la meilleure interface entre le projet et les parcs. C'est soutenu par la ville d'Achères (M. le Maire d'Achères et M. Perronet n'ont pas pu être présents ce soir). C'est partagé aussi par GPS&O et par le Conseil départemental. L'entreprise GSM est impliquée également puisque le parc urbain qui est au Sud du projet fait partie de l'autorisation d'exploitation de la carrière et sa remise en état jusqu'en 2040 par le carrier. L'étude de définition en cours de ces parcs nous permettra d'avoir les meilleures interfaces possibles entre les deux projets, parcs et port.

**LNPN (Liaison Nouvelle Paris-Normandie)** : le passage Nord a été écarté, il reste trois fuseaux. Le fuseau Sud ne concernerait pas du tout une gare de Confluence, et les deux fuseaux Centre A et Centre B permettraient d'avoir soit une gare de Confluence à Grand-Cormier, soit une gare sur le site de la Plaine d'Achères. SNCF Réseau a écarté le fuseau qui pouvait concerner une gare dans le secteur du périmètre de PSMO. Vous pouvez vous renseigner sur le site [www.LNPN.fr](http://www.LNPN.fr) où se trouvent les comptes rendus du COPIL de ce projet. En raison de la période électorale, la

concertation sur ce projet est suspendue. Il y a quelques groupes de travail « gare Confluence », mais en comité un peu réduit. En juillet, la concertation sera relancée par un COPIL, afin d'avoir, en septembre/octobre, une concertation en vue d'une décision sur le fuseau en fin d'année.

*(Contributions depuis le début de la concertation, cf. diaporama en ligne)*

Il y a eu 75 contributions pour l'atelier P5, nous en sommes à un total de 330 contributions de votre part, principalement en ateliers. Nous vous en remercions, elles enrichissent vraiment le projet.

**Pascal BEAUMARD** : Vous les retrouvez en ligne sous forme de tableau avec, pour chaque contribution, la réponse de Ports de Paris. Ce sera le cas aussi pour cet atelier. Vous les avez reçues par email dernièrement. Vous pouvez voir que vos contributions font avancer le projet. Quand la contribution n'est pas retenue, on vous le dit aussi.

*(Calendrier, cf. diaporama en ligne)*

**Kris DANARADJOU** : Nous en sommes à l'atelier P6 qui est un atelier de consolidation sur les remarques concernant le cahier des prescriptions architecturales.

D'ici l'été, nous souhaitons organiser un Comité de suivi partenarial, avec le garant, Michel Gaillard. Les réunions sont régulières pour vérifier que les engagements que nous avons pris lors du débat public sont respectés, et ce comité fait le point sur la concertation. Ce sera l'occasion de faire le bilan de la concertation sur le CPAPE et de cadrer la concertation à venir sur la charte d'exploitation que nous vous proposerons l'hiver prochain.

Nous souhaitons organiser avant l'automne un COPIL d'information avec l'ensemble des partenaires. C'est l'occasion de donner de la visibilité sur le projet, de l'information sur où l'on en est, les dernières conclusions en termes de cofinancement, de partenariat sur les voiries, de libération des terrains.

Enfin, deux ateliers sont prévus à l'automne et à l'hiver 2017/2018 de cette année : un Atelier P7 sur la charte d'exploitation et un atelier P8.

Nous programmons de nouveau un comité de suivi partenarial fin 2017/début 2018, un COPIL au printemps, un bilan de la concertation avant l'été 2018. Nous souhaitons commencer l'enquête publique fin 2018/ début 2019.

Nous avons pris un peu de retard par rapport à ce qui vous avait été présenté, pour trois raisons :

1. L'avant-projet a été un peu plus complexe que prévu, c'est un document de presque 300 pages qui définit les grandes orientations du projet, nous l'étudions de manière détaillée avec le maître d'œuvre. Nous avons souhaité approfondir un certain nombre de sujets dès l'avant-projet, en particulier concernant les dessertes internes des parcelles et la connexion des réseaux eaux usées/eaux pluviales. Il est important de consolider ces hypothèses très importantes et

donc engageantes pour le projet par la suite. C'est prendre un peu d'avance sur la phase d'après qui sera la consolidation de toutes ces options.

2. Pour préparer l'enquête publique nous devons produire une étude d'impact. Depuis mars 2017, de nouveaux sujets doivent être inclus, nous consoliderons donc l'étude d'impact et cela prend du temps.
3. Les discussions se poursuivent avec les entreprises, en particulier GSM et Le Foll. Ces sujets sont très compliqués, surtout leur déménagement, leur restructuration, dans le cadre de la mise en place du projet. Ces négociations ont pris du retard car il fallait consolider des hypothèses. Tout cela nécessite un temps de réflexion.

**Pascale BLATNIK** : avant l'enquête publique, il faut déposer le dossier, et compter à peu près une année entre cette étape et l'enquête publique, le temps que le dossier soit instruit par l'Autorité environnementale et par le Commissariat général à l'investissement qui fait une contre-expertise de notre étude socio-économique.

**Kris DANARADJOU** : C'est une très bonne précision. C'est en deux temps : le dépôt de dossier, et l'ouverture de l'enquête publique.

## >> Temps d'échange N°1

**Pascal BEAUMARD** : Merci pour cette contextualisation et cette actualisation du projet. Avez-vous des questions sur le projet ?

**Hubert NOVÉ-JOSSERAND, membre de l'Association Les Ateliers pour l'Environnement et la Démocratie** : Vous parlez d'un petit dérapage sur le calendrier ; n'est-ce pas deux ans de retard ? Vous parlez du dépôt du dossier d'enquête publique fin 2018/début 2019 donc l'enquête aura lieu un an après. Je crois avoir lu dans les documents que c'était bien plus tôt que cela.

**Kris DANARADJOU** : Oui, il y a un décalage, mais d'un peu moins d'un an. Nous pensions déposer le dossier d'enquête publique début 2017, ce sera plutôt fin 2017/début 2018.

**Pascal BEAUMARD** : Avez-vous d'autres questions ?

**Martine LEBARD, association Conflans Cadre de Vie et Environnement** : Vous avez parlé d'une liste de nouveaux impacts, nous voudrions savoir lesquels.

**Kris DANARADJOU** : Ce n'est pas une liste de nouveaux impacts, mais une liste de nouvelles rubriques à renseigner dans le cadre de l'étude d'impact. Depuis mars 2017, l'administration nous impose d'étudier un certain nombre de nouvelles rubriques. Marc Le Saout pourra peut-être compléter.

**Marc LE SAOUT, Safège** : Les études d'impact ont évolué, notamment sur le contenu. Par exemple, il faut prendre en compte les effets des aménagements sur le changement climatique, en termes de pollution accidentelle, d'analyse du risque, des effets sur la santé publique. Un certain nombre de thématiques sont à ajouter et demandent donc des développements supplémentaires.

**Kris DANARADJOU** : Cela prend bien sûr du temps également de renseigner ces nouvelles rubriques indispensables pour déposer un dossier aujourd'hui.

**Danielle GIBLET, habitante d'Achères** : C'est une question un peu annexe au projet : au sujet du mouvement des bateaux entrant dans la darse, avez-vous tenu compte d'un éventuel projet de Canal Seine-Nord Europe ? Savez-vous ce qu'il en est ?

**Pascale BLATNIK** : Je n'ai pas d'actualité nouvelle sur le Canal Seine-Nord Europe. J'avais en tête que la mise en service pouvait commencer en 2022/2023 mais on peut peut-être trouver une date précise sur Internet. Toutes les études de trafic des bateaux ont pris en compte le fait qu'il y aura le Canal Seine-Nord. Je crois qu'il y a actuellement une cinquantaine de bateaux, avec le canal d'ici quelques années, ce sera plutôt 70 bateaux sur le secteur.

Concernant la trajectographie, il s'agit surtout de s'assurer qu'un bateau a une visibilité sur un autre bateau, et de la façon dont les manœuvres entrantes et sortantes se font en toute sécurité. Marc Reimbold avait déjà pris en compte la Confluence. Il y a la présence du barrage, le poste de découplage. Cette étude de trajectographie permet d'affiner et de s'assurer que tout se fera en toute sécurité, sur la base du logiciel NAVMER. Des capitaines de bateau sont à la manœuvre.

**Martine LEBARD** : Donc, vous dites que la circulation du Canal Seine-Nord-Europe passera devant PSMO et va même s'y arrêter, à long terme ? Je préfère reposer la question.

**Pascale BLATNIK** : Je n'ai dit ni l'un, ni l'autre. Le Canal Seine-Nord est acté et le trafic de bateaux avait déjà été pris en compte pour le débat public. On avait dit qu'au barrage d'Andrésy où il y a 50 bateaux, il y en aurait 70, c'est connu depuis les études initiales du débat public. S'agissant des synergies avec PSMO, tant que la carrière est en exploitation il n'y a pas de raison que des matériaux viennent de l'Oise. Après, en 2040, l'activité sera alimentée par des granulats venant soit par la Seine (granulats marins), soit par l'Oise (calcaires du Nord), avec une autre possibilité par la voie ferrée, ou les deux.

**Pascal BEAUMARD** : Y a-t-il d'autres questions avant de poursuivre la présentation sur le cahier des prescriptions ?

**Elisabeth DOUSSET, architecte, association Construisons Ensemble un Andrésy Solidaire, CEAS** : Je n'ai pas compris : l'aire de retournement pour les bateaux-logements serait un espace public, mais privé ?

J'ai une deuxième question. Si la maîtrise d'œuvre a déjà fait son Avant-Projet Détaillé (APD), nous en sommes à reprendre les prestations, il y a peut-être un décalage. Ce



sera compliqué d'intégrer les remarques éventuelles quant à la phase précédente puisque l'APD est déjà très détaillé. Comment ferez-vous ?

**Pascale BLATNIK :** Sur l'aire de retournement, vous voyez la définition sur la diapositive. Quelqu'un venant de là peut franchir le pont SNCF et aller le long des rives de la Seine, sur la berge. Il y a une continuité en voiture. Avec le projet PSMO il n'y aura plus d'accès public, mais pour que les occupants des bateaux-logements entre le pont ferré et l'ouverture de la darse accèdent à leur bateau, il y aura un système robuste, par exemple, de barrière ou de badge, pour qu'eux seuls puissent venir en voiture en face de leur bateau. Il y a une continuité des berges pour les piétons et les cycles, pas pour les voitures.

Concernant l'avant-projet, il y a deux choses. La partie qui a été concertée, c'est le plan-guide, la concertation qui a eu lieu avant juin 2016, c'était le plan d'aménagement du projet. L'Avant-Projet Détaillé (APD), son autre versant, le plus lourd vis-à-vis du maître d'œuvre, mais le moins « concertant », ce sont les aspects purement techniques : comment on construit le quai, les estacades, les structures des chaussées. Le plan-guide a été concerté, puis on a demandé au maître d'œuvre de faire le projet technique du plan-guide. Depuis deux ateliers, on concerte sur le cahier des prescriptions et la charte d'exploitation, qui sont indépendants de l'APD. L'APD est « en plan » alors que pour le cahier des prescriptions la « 3D » arrive.

**Kris DANARADJOU :** Pour compléter, les documents sur lesquels nous souhaitons travailler avec vous (cahier des prescriptions architecturales, charte d'exploitation) dureront après le projet. Cela perdurera même après les travaux, et dimensionnera l'activité sur le site pendant les décennies à venir, donc il y a une décorrélation entre le travail technique qui prépare le chantier de PSMO et les documents d'exploitation qui se projettent sur la phase d'exploitation portuaire.

**Pascal BEAUMARD :** Merci. M. Sébastien Hennick, directeur de l'Aménagement de Ports de Paris, nous a rejoint.

**Sébastien HENNICK, Directeur de l'Aménagement, Ports de Paris :** Bonsoir à tous, excusez-moi pour mon retard. J'étais venu vous rencontrer à mon arrivée à Ports de Paris. Comme on vous l'a expliqué, Marc Reimbold étant parti à la retraite, c'est la direction de l'Aménagement de Ports de Paris qui a repris le pilotage du projet. Vous avez rencontré Kris Danaradjou, mon adjoint, à l'occasion de l'atelier. Puisque je prends l'atelier en marche, je vous redonne la parole pour la suite. Je vous souhaite un bon travail sur le CPAPE qui est une étape importante du projet.

**Georges MARTIN SAINT LÉON, Réseau Vélo 78 :** Vous parlez d'une aire de retournement mais y aura-t-il aussi un parking ? Si les piétons et vélos peuvent accéder au sein de l'espace, les automobilistes doivent pouvoir poser leur voiture et continuer à pied. Je n'ai pas vu ces parkings. Par ailleurs, je cherche le tracé, s'il existe, de la bande transporteuse. Je m'inquiète, elle doit être capotée, etc., et je ne sais pas où elle se situe.

**Pascale BLATNIK :** Concernant l'aire de retournement, s'il y a de la place pour quelques places de stationnement (moins de dix) ce sera fait, sinon les piétons et

cycles pourront stationner en amont, ils auront toute la berge. Ce sera plus agréable d'arriver au port en vélo et à pied que directement en voiture, puisqu'ils pourront stationner même avant.

Les bandes transporteuses seront capotées et traversables, elles seront revêtues comme un caniveau couvert, avec une dalle béton, sauf lorsqu'elles émergeront dans une parcelle, mais ce sera juste une émergence pour alimenter la parcelle. Sinon, tout le circuit sera au niveau du sol et ne gênera pas les entrées/sorties des parcelles grâce à une dalle béton franchissable.

**Kris DANARADJOU** : Nous retenons cette option dans le cadre de l'avant-projet et c'est aussi pourquoi nous avons pris du temps pour consolider l'avant-projet. Ce choix est structurant pour la suite. Ces bandes transporteuses seront faites en concertation avec les futures entreprises sur le site.

**Pascale BLATNIK** : Un complément de réponse sur le Canal Seine-Nord après avoir consulté le site Internet de VNF : les travaux pourraient débuter cette année, avec des essais en 2022 et une mise en service qui s'échelonne entre 2022 et 2025. C'est confirmé par Sébastien Hennick.

**Pascal BEAUMARD** : Je redonne la parole à Pascale Blatnik, peut-être pour replacer le CPAPE dans la charte de qualité qui est structurée autour de plusieurs documents.

**Pascale BLATNIK** : Le cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales sera donné aux entreprises pour l'aménagement des parcelles. Ensuite, la charte d'exploitation sera le document prescriptif pour exploiter leur parcelle, mais également pour les usagers du port (par exemple, le quai à usage partagé) et on associera à cette charte le guide des chantiers : quand les entreprises travailleront dans le port, il faudra qu'il y ait de la qualité, une vision du développement durable, y compris dans la phase chantier.

Dans la charte de la qualité, il y avait ces trois dispositifs techniques. Après l'enquête publique, il faudra trouver un autre mode de fonctionnement pour continuer ensemble avec le port en travaux et le port en exploitation, ce sont les instances permanentes de concertation ; ensuite, des registres, et un observatoire de la qualité.

**Danielle GIBLET** : Quel moyen de pression aura Ports de Paris sur les entreprises si les prescriptions ne sont pas respectées ?

**Pascale BLATNIK** : C'est un cadre contractuel, donc en cas de non-respect des mesures sont prises pour que le contrat soit respecté. Les entreprises auront des contraintes qui pourront être des atouts pour elles en termes d'image, donc ne pas les respecter serait contre-productif pour elles. Il faudra mettre de l'intelligence autour de cela pour aller vers une co-construction et non pas vers une confrontation.

## >> Présentation des attendus de l'atelier P6 et des points d'évolution du CPAPE

**Pascal BEAUMARD** : Je voudrais repréciser les attendus de l'atelier de ce soir. Dans l'atelier n° 5 on avait défriché le document, vous aviez fait part d'observations, de questions, de propositions. Le document a été amendé, vous avez ce soir, à disposition, sa version n° 2. Le but aujourd'hui est d'en faire ensemble une lecture ciblée et fine selon les thématiques : paysage, environnement, architecture, espace extérieur au sein du port ; et de faire part de vos observations. Le but est de clore ce cycle sur le cahier des prescriptions. L'opération sera réussie si déjà, chacun pense que la version n° 2 correspond au travail fait en novembre, si le CPAPE porte vos attentes et celles de Ports de Paris, et si on construit ensemble un port BTP de qualité. Il ne s'agit pas de rouvrir des débats, ils ont été très utiles, nous sommes là pour « refermer le livre ».

**Pascale BLATNIK** : La mouture du CPAPE qu'on vous a adressée s'appuie sur les remarques prises en compte parmi les 75 contributions.

Nous sommes là sur le cahier des prescriptions et il y aura dans un deuxième temps tout ce qui est lié au chantier (charte d'exploitation/guide de chantier). On a donc extrait les contributions traitant de ces deux points qui viendront ultérieurement ; on en a fait une note mémoire qui sera mise en ligne une fois que le CPAPE sera publié ; ce sera repris en temps voulu.

**Pascal BEAUMARD** : Jean-Marc Gaulier va pointer les principales évolutions entre la version sur table de novembre et la version n° 2.

*(Évolutions CPAPE, cf. diaporama en ligne)*

**Jean-Marc GAULIER, Urbicus** : Nous allons feuilleter ces évolutions ensemble.

Les cahiers de prescriptions sont construits avec deux chapitres principaux : les prescriptions obligatoires et les prescriptions où le projet a des marges de manœuvre (matériaux, couleurs...). Pour ce qui est obligatoire, il faut être très clair et très précis.

### Hauteurs des bâtiments

Sur la hauteur des bâtiments on avait laissé une marge de manœuvre d'un mètre, avec des hauteurs entre 19,50 et 20,50 m. Pour que ce soit plus clair, on propose que la hauteur maximum soit commune pour l'ensemble du port : 20 m. Cela permet d'avoir une homogénéité des corps de bâtiments principaux. On autorise des excroissances liées aux processus industriels (cheminées, silos, etc.) jusqu'à 40 m maximum.

Sur la façon de gérer les plans masses, à l'intérieur de chaque lot on incitera à ne pas se répandre trop sur le terrain, à concentrer les emprises constructibles, dans une logique d'économie du foncier. Plus les projets sont concentrés, plus on peut avoir des

activités différentes sur le site, plus on optimise du point de vue environnemental, moins on a de surfaces imperméabilisées.

**Pascal BEAUMARD** : Toutes ces informations se trouvent dans le dossier participants qui vous aidera pour le travail sur table.

**Jean-Marc GAULIER** : On a proposé pour les bâtiments du site en dehors de ceux qui sont issus du process industriel, donc les bureaux, les petits bâtiments, d'utiliser des bâtiments modulaires fabriqués en usine, qu'on assemble et qui ont en commun des dimensions et une thématique. Le port l'appliquera en premier pour les bâtiments du pôle de vie. Cela concourt à une continuité architecturale sur le bâtiment, c'est une souplesse dans la constructibilité et dans l'évolution des projets, et cela permet de « rajouter des briques ». Ce sera un thème commun pour les architectes. Les cahiers des prescriptions ont vocation à alimenter les architectes des industriels qui déposeront des permis d'aménager ou de construire dans le port.

Concernant la lumière, l'idée est de mettre en valeur des éléments spécifiques la nuit. Il faut éviter la pollution lumineuse mais il peut être intéressant de mettre en valeur des éléments architecturaux comme la passerelle ou certains éléments des espaces publics du port.

On propose dans le cahier des prescriptions d'éviter des matériaux de façade trop banalisants, comme la tôle peinte, et d'introduire des matériaux plus naturels comme le bois, en veillant à ses qualités de pérennité et à la façon de l'utiliser. Une fois coupé, avant sa mise en œuvre, le bois devient plus gris, mais il vaut mieux avoir un bois qui vieillit bien que de la tôle qui vieillit mal. Il faut utiliser des bois traités thermiquement et être vigilant en termes de développement durable.

La gestion de la couleur sur un site où souvent les activités industrielles et commerciales ont leur propre charte de couleurs, doit permettre l'expression commerciale tout en évitant une cacophonie colorimétrique. L'idée est d'avoir des bases de couleurs simples allant du gris au noir pour les bâtiments principaux, en pouvant ponctuer cela en raison des chartes commerciales des entreprises ou en raison d'enjeux architecturaux, en introduisant des couleurs mais en les limitant.

Il y a eu de nombreuses remarques dans les ateliers sur l'imperméabilisation ; on a rajouté les gammes de matériaux drainants pouvant être utilisés.

Les clôtures sont un élément très important et dimensionnant dans ce genre de projet, c'est la façon dont sont traitées les limites. On a introduit l'idée de les opacifier en respectant des couleurs définies dans le cahier des prescriptions.

La gestion des enseignes est une problématique. Les entreprises sont tentées par de grands panneaux visibles de loin ; pour contenir cela on oriente les panneaux vers les voies intérieures du port pour qu'ils servent pour l'adressage de l'activité plutôt que pour une publicité à l'échelle du grand territoire.

Dans la diapositive suivante, on a regroupé les divers thèmes.



**Pascal BEAUMARD** : Ces thèmes seront repris pour la concertation sur la charte d'exploitation. C'est le mémoire où sont regroupées toutes vos contributions du mois de novembre (P5) qui concernaient la charte d'exploitation.

Ce surplus du très bon travail que vous avez fait en novembre est consigné dans un mémoire qui sera mis en ligne et qui nous servira à l'automne/hiver prochain (2017/2018). Il s'agit par exemple de la gestion du bâti et des espaces extérieurs, de la temporalité d'éclairage, des espaces de stockage et de gestion des déchets, de la gestion des espaces plantés. Il y a aussi la gestion alternative des eaux pluviales, communiquer sur les actions en faveur d'un port nouvelle génération. Nous en parlerons la prochaine fois. Mais tout cela est développé dans le dossier participants.

**Jean-Marc GAULIER** : Dès lors qu'on impose et propose des prescriptions, il faut pouvoir les pérenniser. Par exemple, si l'on prévoit de planter des arbres dans les parkings, l'idée est que l'entreprise pense à les entretenir. Donc, on regardera les cahiers d'entretien et de gestion.

**Pascal BEAUMARD** : Ces précisions sont des clés pour travailler ensuite sur table.

## >> Temps d'échange N°2

**Pascal BEAUMARD** : Avez-vous des questions concernant les évolutions du CPAPE, version N°2?

**Lionel FAVIER, membre de l'Association des Usagers des Transports** : J'aurai simplement une question concernant l'avenue de l'Écluse. S'agit-il de dessiner là une avenue urbaine ? Je vois que les façades doivent être rigoureusement alignées, il n'y aura pas d'espace de recul devant, elles donneront directement sur l'avenue qui sera plantée. Cette avenue devra-t-elle procurer une vie urbaine à ce nouvel aménagement portuaire ?

**Jean-Marc GAULIER** : Tout le foncier qui longe cette avenue a plutôt vocation à recueillir une activité plus tertiaire qu'industrielle lourde. On a donc proposé dans le cahier des prescriptions des règles un peu plus rigoureuses. Je ne pense pas que ce sera comme dans le centre-ville d'Andrésy ou d'Achères, ce n'est pas de l'habitat, c'est de l'urbain d'activité, mais c'est un endroit plus « tenu » dans l'urbanisme et dans la façon de composer les espaces.

**Lionel FAVIER** : Il n'y aura pas d'activités commerciales ?

**Jean-Marc GAULIER** : Cela dépend, il peut y avoir par exemple un loueur de matériel ou de prestations diverses.

**Lionel FAVIER** : Ou un petit supermarché ?

**Jean-Marc GAULIER** : Cela ne marcherait pas. On ne met pas de supermarché là où il n'y a pas d'habitat directement (et ce n'est pas lié à l'activité portuaire), seulement d'éventuels commerces liés aux entreprises.

**Danielle GIBLET** : Une enseigne de négoce de matériaux comme Lapeyre ou Leroy-Merlin ? Pour que le dimanche, ce port ne soit pas désert.

**Pascal BEAUMARD** : Là, c'est plus dans la charte d'exploitation.

**Jean-Marc GAULIER** : On trouve beaucoup de négociés de matériaux, par exemple Point P, dans les zones portuaires, c'est lié au BTP, mais cela s'adresse-t-il aux particuliers ? En général, cela s'adresse plutôt aux artisans, c'est plutôt du commerce de gros. On attend plus la fréquentation du port sur les berges, le tourisme industriel qui peut se développer à terme, les gens qui embarquent pour des promenades sur le fleuve, et les parcs. C'est là où il faut rechercher la fréquentation et la vie du quartier, y compris le week-end.

**Danielle GIBLET** : Concernant la liaison entre le parc d'Achères et le centre de vie, y aura-t-il une dénivellation ?

**Jean-Marc GAULIER** : Non, il n'y a pas de dénivellation autre que les nivellements permettant de récupérer les eaux pluviales, les noues qui permettent d'en stocker, et les contraintes d'écoulement de l'eau. Les nivellements restent proches des niveaux de la plaine. Il faut respecter les contraintes hydrauliques du site, d'écoulement des crues, etc. C'est globalement plat, au détail près.

**Danielle GIBLET** : Ce sera donc facilement accessible à pied.

**Jean-Marc GAULIER** : Tous les espaces publics sont accessibles aux personnes à mobilité réduite et les continuités sont complètes.

**Pascal BEAUMARD** : Nous prenons encore une ou deux questions, mais en lien avec les évolutions du cahier des prescriptions.

**Marc-Noël VANDAMME, association Construisons Ensemble un Andrésey Solidaire, CEAS** : Dans l'atelier précédent on a beaucoup parlé de syndicats d'occupants du port et du rôle très actif de Ports de Paris dans la mutualisation d'un certain nombre de choses. Or, dans la version que nous avons vue et dans la présentation que vous en avez faite, cette idée n'a pas été reprise. C'est aux entreprises qui s'installent de se mettre d'accord pour mutualiser des prestations, et c'est placé dans la troisième catégorie : ce serait un plus si les entreprises du port le faisaient. Je pense que Ports de Paris a un rôle de coordinateur entre les entreprises sur la mutualisation du traitement des eaux et des déchets. Ce serait bien que ce document comporte un chapitre sur ce sujet.

**Jean-Marc GAULIER** : Tout ce travail rentre plutôt dans le cahier d'exploitation. Ce sont les incitations qu'on peut mettre dans l'exploitation pour mutualiser les éléments. C'est difficile, sans connaissance complète de l'activité, d'être précis. Ce n'est pas une volonté d'y échapper, c'est un intérêt partagé, si on mutualise des éléments de gestion sur les espaces verts, ce sont des économies d'échelles.

**Kris DANARADJOU** : Nous sommes même très proactifs dans la mutualisation, nous essayons de proposer des services aux entreprises sur certaines de nos plateformes,

en particulier sur les espaces verts. Nous les entretenons dans les espaces publics, les entreprises présentes doivent aussi entretenir les leurs, et nous essayons de leur proposer nos prestataires.

**Marc-Noël VANDAMME** : Sans faire un débat là-dessus, c'est au début qu'il faut le définir. Quand l'entreprise s'installe il faut lui dire : « *Une gestion mutualisée est en place, que cela fait partie de notre contrat de vous y associer ou pas* », ce n'est pas dans l'exploitation mais bien dans ce document-là qu'il faut le mettre en place. Donc, je conteste votre réponse.

**Kris DANARADJOU** : Vous avez raison de le préciser, c'est bien dans les négociations en amont avec les entreprises, nous le faisons en effet avant de contractualiser la location. Nous leur proposons des services, nous essayons de mutualiser un maximum de choses.

**Marc-Noël VANDAMME** : C'est ce qu'on devrait trouver dans ce document-là.

**Kris DANARADJOU** : Ce sera dans le cahier d'exploitation.

**Pascal BEAUMARD** : Si c'est dans le cahier d'exploitation, on peut le mettre pour mémoire et reprendre cette discussion. Nous avons deux ateliers consacrés à l'exploitation. Cette question est intéressante, elle avait nourri le dernier atelier. Je vous propose de le mettre en mémoire et de le travailler en ateliers n° 7 et n° 8. La mise en ligne du mémoire garantit de ne pas tomber dans l'oubli. Est-on d'accord avec cela ? Très bien.

**Elisabeth ROJAT-LEFEBVRE, directrice du Conseil d'Architecture de l'Urbanisme et de l'Environnement des Yvelines** : J'imagine que le découpage parcellaire qui est dans le document est indicatif. Si une entreprise souhaite prendre la totalité des trois parcelles au milieu, peut-elle le faire ? Quid de l'imperméabilisation du terrain si elle veut par exemple construire entièrement ? A-t-elle cette possibilité ? Dans les préconisations, je ne vois rien sur la densité.

**Jean-Marc GAULIER** : C'est un découpage de principe, dans une trame d'espace public qui dessert du foncier, donc les projets s'instruisent au fur et à mesure. Dans les ports de plusieurs dizaines d'années, il y a des évolutions, le port reste propriétaire du foncier donc quand une entreprise s'en va on récupère le foncier et on le recycle pour faire d'autres projets. À l'arrivée, la taille des parcelles évolue énormément. Il n'y a pas de règle de densité, afin de laisser ouvertes les capacités d'installation.

**Elisabeth DOUSSET, CEAS** : Excusez-moi, j'ai un peu perdu le fil, j'étais absente à la réunion précédente. Il y a des remarques dont on ne vous a pas fait part, c'est un peu tard, heureusement certaines ont été intégrées avant qu'on les fasse. On fera peut-être un courrier.

**Pascal BEAUMARD** : Vous pourrez en faire part, déjà, sur table.

**Elisabeth DOUSSET, CEAS** : Je ne sais pas si la porte est encore ouverte ou pas, et si oui quelle est l'ouverture, mais nous verrons sur table. Concernant les

parcelles, lors de l'étude du document nous n'avons pas vu de pourcentage d'emprise perméable, imperméable, végétale, à la parcelle. Ce n'est pas bête de mettre des quotas pour ces choses-là, justement si c'est évolutif. Pour la densité ce n'est pas vraiment possible, il y a des hauteurs, mais pour ce qui se passe au sol... Je n'ai pas compris le degré d'imperméabilisation du sol, j'ai entendu que ce serait très imperméable pour tout ce qui est chargement, déchargement, stockage, donc je ne visualise pas la part du totalement imperméable par rapport à quelque chose qui serait plus perméable ou végétalisé.

**Pascal BEAUMARD** : Nous prenons votre remarque.

**Pascale BLATNIK** : Les choses ne sont pas complètement statuées. Pour répondre à la question d'Elisabeth Rojat-Lefebvre, une entreprise pourrait prendre plusieurs parcelles, cela reste indicatif.

Sur les espaces verts, d'abord sur les principes, on dit dans le cahier des prescriptions qu'il faut densifier pour limiter les imperméabilisations. Dans le projet il y a 19 ha d'espaces verts, y compris les parcs, le long des clôtures on a indiqué 3 m d'espaces verts, en dehors des voiries elles-mêmes arborées ; il y a les parcs d'Achères autour. Le port est un port d'activités, les parcelles sont donc majoritairement dédiées à l'activité, on n'exigera pas qu'une entreprise fasse encore plus de vert, car après il n'y aura plus de parcelles d'activités. Si elle respecte le SDAGE (c'est un SDAGE actuellement en matière de réglementation loi sur l'eau), elle sera légitime pour le faire.

**Marc LE SAOUT** : Pour compléter, sur la gestion des eaux pluviales, tout ce qui est espace public aménagé par Ports de Paris sera géré par Ports de Paris, ensuite chaque amodataire gèrera sur sa parcelle les eaux pluviales, avec un débit de fuite qu'il faudra déterminer. Donc, s'il y a des imperméabilisations très importantes des passerelles, il faudra prendre des mesures pour limiter le ruissellement : toitures végétalisées, chaussées poreuses, etc.

**Jean-Marc GAULIER** : Le rejet au réseau qui est limité obligera les entreprises à trouver des solutions pour stocker ou réinfiltrer. Je le redis, un gros effort est fait sur les espaces verts, les espaces publics, en termes de non-imperméabilisation et de végétalisation. Il y aura un dialogue constructif avec les entreprises. On leur demande de végétaliser plutôt les parkings, de faire de la toiture végétalisée, tout en sachant que c'est compliqué, que c'est un surcoût de structure pour l'industriel. Quand il vient s'implanter sur le port avec un projet, le port rentre dans une phase de discussion. Sur la gestion du foncier, le port attribuera les terrains au bord de la darse à quelqu'un qui fera beaucoup de voies d'eau, d'autres seront derrière et auront éventuellement des bandes transporteuses ou des moyens pour faire de la voie d'eau. Je rappelle que la vocation du port est de faire de la voie d'eau. Ensuite, on met au point ce projet, avec un volet convention, exploitation, négocié dès le début, et un volet architectural. Je pense que le port recrutera un architecte-conseil pour mettre au point le projet avec l'architecte de l'entreprise, et trouver les bons compromis sur la déclinaison du cahier des prescriptions. Ensuite, le port autorise l'entreprise à déposer un permis de construire. Le cahier des prescriptions



permet d'inciter les entreprises à faire un peu plus. Tout le jeu est de savoir où l'on met les règles impératives et les règles incitatives. C'est du donnant/donnant et on essaie de faire un travail positif avec les acteurs.

**Pascal BEAUMARD** : Nous prenons une toute dernière question.

**Michel GUILLEMIN, Achères** : Sur les attributions des parcelles, en page 1 du document que vous nous avez remis, à qui est attribuée la bande Sud ? On voit une série de bâtiments ouverts sur la darse, les arrières de ces bâtiments industriels sont directement à la vue des habitants d'Achères, donc je m'inquiète de l'attribution de chacune de ces parcelles.

**Jean-Marc GAULIER** : Nous sommes vigilants sur les façades principales, sur les façades des arrières des bâtiments. Dans le cahier des prescriptions, on constate qu'il y a un travail important sur la végétalisation des bâtiments et des limites, pour faire des filtres. Il n'y aura pas un devant bien traité et un arrière mal traité. Nous sommes aussi attentifs et prescriptifs concernant le traitement des limites, elles sont systématiquement végétalisées, avec une belle épaisseur végétale. Après, c'est de l'activité, on ne fait pas le dernier musée en vogue sur une île, mais les industriels veulent que leurs bâtiments soient qualitatifs et économiquement viable. Il faut trouver le bon degré où l'on met la qualité pour avoir l'intégration. Il ne faut pas négliger les façades, mais elles ne seront pas luxueuses. Les choix de matériaux sont très importants, si la façade arrière est bardée de bois cela peut être une réponse. Dans certains cas, on végétalise. Ce sont des solutions simples.

**Pascal BEAUMARD** : Merci. Nous allons passer au travail sur table. C'est un travail collégial, ce n'est pas une succession de remarques individuelles. On essaiera de s'accorder sur des observations ; s'il y a des divergences, elles seront notées.

>> Restitution orale et écrite du travail sur table :

TABLE N°1 : PRESCRIPTIONS ENVIRONNEMENTALES

→ **RAPPORTEUR** : Marc-Noël VANDAMME

→ **ANIMATEUR** : Rémi SALORT, consultant concertation État d'Esprit Stratis

→ **PARTICIPANTS** :

T1 E	Nom	Prénom	Fonction	Structure	Profil
M.	GUILLEMIN	Michel	Retraité		Particulier
M.	JOSSET	Raphael	Étudiant		Particulier
Mme	LEBARD	Martine	Présidente	Conflans Cadre de Vie et Environnement	Association
M.	VANDAMME	Marc-Noël	Secrétaire	Construisons Ensemble un Andrésy Solidaire	Association
Mme	GIBLET	Bernard	Retraîtée	Achères	Particulier

→ **RESTITUTION ÉCRITE TABLE 1** :

### 3-1 / Gestion des eaux pluviales

Pages de références du document →

Pages 34 et 35

> **Stockage** : il faut du stockage à la parcelle, c'est indispensable pour gérer « *qualitativement et quantitativement* » les eaux de ruissellement. Il faut pouvoir analyser et gérer le débit, donc le stockage de ces eaux est nécessaire.

> **Perméabilisation** : mettre en engagement de performance le fait que l'entreprise doit perméabiliser le plus possible est insuffisant car ce n'est pas assez contraignant. Il faut imposer un ratio d'occupation des sols perméable, comme cela existe dans les PLU.

> Mieux définir dans les documents de travail ce que sont les eaux pluviales, eaux de surfaces et eaux de ruissellement.

#### Autres commentaires ?

> On a bien noté qu'au niveau du port, dans la zone humide du parc, il y a une zone de décantation qui permet de gérer le débit de rejet de l'eau vers la Seine.

### 3-2 / Préservation et développement de la biodiversité locale

Pages de références du document →

Pages 36 et 37

> Ports de Paris est lui-même occupant de la zone, que fait-il pour répondre aux engagements de performance ? Il faudrait que Ports de Paris s'engage en tant qu'occupant du port à respecter l'ensemble des engagements de performance qu'ils proposent aux entreprises.

> La préservation de l'environnement local ne peut pas se faire à la parcelle. Il faut gérer la biodiversité dans un cadre plus général, globalement.

> Ports de Paris doit demander à une association environnementale de faire des recommandations en matière de faune et de flore et que celles-ci soient prises en compte par chaque entreprise.

#### Autres commentaires ?

> Quelles mesures seront prises contre les espèces envahissantes comme les rats ? Il faut gérer ces espèces et de façon collective.

### 3-3 / Gestion des déchets

Pages de références du document →  
 Pages 26 et 27

> La communication sur la gestion des déchets des entreprises doit être obligatoire, pourquoi la mettre en engagement de performance ? C'est nettement insuffisant ! Il faut que cela soit fait vis-à-vis de la préfecture mais également de Port de Paris.

> **Nous sommes pour la mutualisation des aires de stockage mais :**

- Comment seront gérées les aires de stockage mutualisées ?
- Qui les met en place et qui les gère ?
- Est-ce que c'est individuel avec chaque entreprise qui se « débrouille » pour expédier ses déchets ? Ou c'est collectif ?
- Comment s'effectuent le stockage et la collecte de déchets des entreprises ?

### 3-4/ Mobilité

Pages de références du document →  
 p.34

> **Nous souhaitons une politique restrictive de circulation dans le port. Il est important de fixer des règles restrictives sur la circulation dans le port.**

> Il est écrit dans le document que des navettes « pourraient » être mises en place. Nous souhaitons que des navettes « soient » mises en place par Ports de Paris qui incitera ensuite les entreprises à les utiliser.

> On pourrait aussi envisager que les transports publics collectifs fassent un détour le matin et le soir par le port pour transporter ceux qui y travaillent.

> Le port doit être indépendant énergétiquement et fonctionner à l'aide d'énergies renouvelables comme l'énergie géothermique (comme au collège d'Achères) ou l'énergie du courant du fleuve.

- « **Les entreprises doivent être en conformité avec les réglementations** ». Cette phrase est inscrite dans le document, elle n'a pas besoin d'y figurer car c'est évident qu'elles doivent respecter la réglementation et le fait de l'inscrire laisse à penser qu'elles pourraient ne pas la respecter.

### 3-5 / Énergies renouvelables

Pages de références du document →  
 Pages 38 et 39



	<p>&gt; Il faut une régie chargée de gérer de façon globale (pour toutes les entreprises) les énergies. Il ne faut pas que chaque entreprise seule gère son énergie.</p> <p>&gt; « <b>Les entreprises doivent être conformes aux réglementations</b> ». Cette phrase est inscrite dans le document, elle n'a pas besoin d'y figurer car c'est évident qu'elles doivent respecter la réglementation et le fait de l'inscrire laisse à penser qu'elles pourraient ne pas la respecter.</p>
--	--

### → RESTITUTION ORALE TABLE 1

**Marc-Noël VANDAMME** : Nous avons relu un certain nombre de pages du document et réagi sur chacun des points qui nous choquaient un peu. Il y a beaucoup d'engagements de performance ; ce serait bien que Ports de Paris s'engage à respecter tous les engagements de performance qui figurent dans ce document pour l'ensemble du terrain qu'il occupe, par exemple les bâtiments du centre de vie.

**Pascal BEAUMARD** : L'engagement de performance est proposé aux entreprises, c'est optionnel.

**Marc-Noël VANDAMME** : Oui, mais Ports de Paris étant un des occupants du port, ce serait bien que Ports de Paris s'engage à respecter ces engagements de performance qu'il propose aux entreprises.

**La gestion des eaux pluviales (pages 33 et 35)** : nous avons eu des difficultés à comprendre la nuance entre eaux pluviales, eaux de surface et eaux de ruissellement. On a compris que des eaux pluviales de ruissellement n'étaient pas polluées et que des eaux de surface étaient polluées.

Sur les eaux pluviales non polluées, deux questions se posent :

- La perméabilisation : mettre en engagement de performance le fait que l'entreprise doit faire en sorte que ce soit le plus perméable possible ne nous semble pas assez contraignant. Nous aimerions que cette contrainte soit plus forte en imposant un ratio d'occupation des sols perméables, comme cela existe dans les PLU. De plus, le sol qui sera remblayé sur le port sera moins perméable que le sol actuel.
- Un stockage de ces eaux par la parcelle semble indispensable pour les gérer qualitativement et quantitativement. Qualitativement, il faut pouvoir analyser

l'eau de ruissellement, donc la stocker, et quantitativement il faut pouvoir régler le débit. Sans stockage, c'est impossible. Il y a une petite contradiction dans la rédaction du document sur ce point. De plus, ce stockage serait utile pour réutiliser ces eaux, pour diminuer l'utilisation d'eau potable pour arroser, etc. Il faut donc indiquer que ce stockage d'eaux de ruissellement et d'eaux pluviales est nécessaire.

Enfin, nous avons bien noté qu'un bassin de décantation dans la zone humide du parc permettra de régler le débit de rejet à la Seine.

**La biodiversité** : c'est bien de donner la responsabilité à chaque entreprise de gérer la biodiversité, mais cette biodiversité doit être gérée dans un cadre général et préétabli par Ports de Paris. Il y a lieu de gérer la faune et la flore ensemble.

Comme engagement de performance, il est demandé aux entreprises de contacter des associations de préservation de l'environnement mais on s'imagine mal telle ou telle entreprise contactant telle ou telle association, pour gérer ensemble la biodiversité. C'est à Ports de Paris de contacter une association afin que celle-ci fixe les lignes et négocie, travaille avec chaque entreprise, sur les préconisations concernant la parcelle de l'entreprise. L'initiative de la mise en place de ce système revient forcément à Ports de Paris.

Par ailleurs, il faut gérer les populations d'animaux sur l'ensemble du port, en particulier s'il y a des infections de rats, ou autres. Cette gestion de la faune et de la flore du port doit être faite non pas par les entreprises, mais collectivement.

**La gestion des déchets (pages 26 et 27)** : il nous paraît bizarre que l'on considère comme un plus le fait que les entreprises communiquent sur leur gestion des déchets. Légalement, elles ont l'obligation de gérer leurs déchets et de communiquer sur cette gestion, donc pourquoi mettre cette communication dans un engagement de performance ? Elles sont obligées de le faire vis-à-vis de la préfecture et peuvent facilement donner ces informations à Ports de Paris.

Nous n'avons pas compris qui piloterait la possible mutualisation des aires de stockage. Des entreprises se mettraient-elles ensemble pour gérer une aire de stockage mutualisée, ou Ports de Paris mettrait-il en place des aires de stockage mutualisées en proposant des services aux entreprises ? Donc, comment gère-t-on ces aires ? Qui les gère ? Qui les met en place ?

Ces aires de stockage doivent être accessibles, pour assurer la collecte. Qui assure cette collecte ? Comment ? Est-elle individuelle, par entreprise, chacune se débrouillant pour expédier ses déchets à la station de traitement des déchets locale ?

**La mobilité (page 28)** : nous n'avons pas vu de politique restrictive de circulation dans le port. Cela donne l'impression que tout véhicule peut circuler où il veut. Il nous semble important que des règles restrictives de circulation dans le port soient fixées.

Les entreprises sont invitées à participer à un plan de déplacement. Nous n'avons pas compris : des navettes pourraient être mises en place ? Il faut dire aux entreprises que

des navettes seront mises en place et que Ports de Paris les mettra en place entre le RER A et le port, et il faut inciter les entreprises à les utiliser. Le conditionnel du verbe « pouvoir » ne semble pas adapté.

On ne parle pas de service additionnel des transports collectifs alors qu'on pourrait envisager que ces derniers fassent un détour par le port pour transporter le matin et le soir les personnes à l'entrée du port.

**Les énergies renouvelables** : un texte nous paraît intéressant, page 39 : « *On va inciter au lancement d'études sur la potentielle utilisation d'énergies renouvelables* ». On va inciter, donc ce n'est pas sûr. Le « lancement d'études » : le début d'études. Et « l'utilisation potentielle ». La phrase rédigée ainsi dit tout, on ne fera rien en fin de compte.

**Pascal BEAUMARD** : ne feriez-vous pas un procès d'intention, non ?

**Marc-Noël VANDAMME** : C'est écrit ainsi. Ce serait bien qu'on s'engage à ce que le port soit énergétiquement neutre. Si l'on veut utiliser des énergies renouvelables il y aura des producteurs et des consommateurs d'énergie, et forcément une régie, une gestion collective, comme dans certains villages et dans des entreprises (sur une plateforme industrielle l'énergie est gérée de manière globale). Cela doit pouvoir se faire sur le port, et non pas entreprise par entreprise.

L'utilisation d'énergie géothermique est intéressante. Le collège d'Achères est partiellement chauffé par géothermie, ce serait dommage de ne pas profiter de la carrière et des possibilités de mettre en place une récupération d'énergie renouvelable sur ce système.

Nous trouvons bizarre que l'une des obligations demandées aux entreprises concernant l'énergie soit d'être conformes aux réglementations, c'est bien un minimum ; nous ne pensons pas que ce soit utile de l'écrire dans ce document. Le fait de l'inscrire (page 38) suppose qu'elles pourraient ne pas être conformes aux réglementations.

**Pascal BEAUMARD** : C'est aussi une feuille de route. Merci, M. Vandamme. Vous avez fait une lecture exigeante et attentive du document.

**TABLE N°2 : PRESCRIPTIONS ENVIRONNEMENTALES**

→ **RAPPORTEUR** : Jean-Baptiste ARTRU

→ **ANIMATEUR** : Pascal BEAUMARD, directeur conseil concertation État d'Esprit Stratis

→ **PARTICIPANTS** :

T2 E	Nom	Prénom	Fonction	Structure	Profil
M.	ARTRU	Jean-Baptiste	Responsable Foncier et Environnement	LAFARGE GRANULATS FRANCE	Entreprise
M.	LEROY	Philippe	Vice-président	Réseau Vélo 78	Association
M.	RIOU	Jean-Claude	Membre	ADEVA	Association
M.	DESMAREST	Guillaume	Directeur de Région	GSM	Entreprise

→ **RESTITUTION ÉCRITE TABLE 2** :



### 3-0 / Préambule CPAPE

### 3-1 / Gestion des eaux pluviales

Pages de références du document →  
 Pages 34 et 35

#### > Préambule générale page 9 :

- Mieux préciser le caractère optionnel des engagements de performance
- Bien préciser qu'il y a aussi des installations soumises à autorisation. Ce cahier de prescription sera intégré mais ne peut pas se substituer à la réglementation relative aux ICPE
- La mutualisation sur le port ne doit pas être de manière générale un engagement de performance mais une prescription/préconisation.

#### > Page 34 :

- Préciser concernant les voies de circulation qu'il convient de prévoir un revêtement drainant, pas uniquement pour les parcelles à amodier mais aussi pour l'ensemble du port
- Objectif : le cahier doit préciser « comment minimiser les coûts »
- Engagement de performance : quel lien est prévu entre le traitement à la parcelle et le traitement collectif ? C'est à préciser dans les objectifs.

### 3-2/ Préservation et développement de la biodiversité locale

Pages de références du document →

Pages 36 et 37

### 3-3 / Gestion des déchets

Pages de références du document →

Pages 26 et 27

> **Page 35** : observations sur l'objectif « réduire de façon sensible » : qu'est-ce que cela veut dire précisément ?

#### > Page 36 (gauche)

- Préconisations : préciser le lien et la compatibilité entre le chien de garde et l'espace de clôture (hauteur des grilles ?)
- Arbre épineux : nous proposons la phrase « privilégier les arbres épineux » et non végétaliser avec des arbres épineux

#### > Page 36 (gauche)

- Objectif : préciser quel type de traitement ? (chimique ?)
- Qu'entend Ports de Paris par espèce invasive ? S'agit-il d'espèces végétales ?
- Attirer la microfaune : mettre en engagement de performance (les arbres fruitiers c'est de l'espace foncier précieux perdu)

#### > Page 26 :

- La mutualisation / collecte sélective : cet engagement de performance doit être une prescription.
- Communiquer sur les déchets ? Auprès de qui ?

**3-4/ Mobilité**

Pages de références du document →  
p.28

**3-5 / Énergies renouvelables**

Pages de références du document →  
Pages 38 et 39

**> Page 28 :**

- Préconisations : il faut anticiper le réseau de covoiturage et les bornes électriques, c'est à Ports de Paris de le faire
- Accès à la voie d'eau : l'organisation générale d'accès à la voie d'eau doit être pensée par l'aménageur et non par chacune des entreprises
- Concernant les cyclistes non-salariés, il faut prévoir d'autres aménagements

**> Page 38 :**

- Qu'entend Ports de Paris par « *limiter l'épuisement des ressources énergétiques et des déchets radioactifs* » : est-ce là une allusion à la transition énergétique ?
- Il est écrit en préconisations que la performance énergétique des bâtiments doit être supérieure à la réglementation : dans ce cas, ça doit être un engagement de performance
- Nous décelons une contradiction avec la volonté de développer à la fois les panneaux photovoltaïques et les toitures végétalisées
- Les BREFs ne concernent pas toutes les installations.

## → RESTITUTION ORALE TABLE 2

**Jean-Baptiste ARTRU** : Nous avons une remarque générale sur le préambule qui figure dans le cahier des charges. Nous aimerions avoir une précision sur les engagements de performance, à savoir : c'est quand même un caractère optionnel.

**La gestion des eaux pluviales (page 34)** : on parle de revêtement des sols pour favoriser une bonne drainage des sols, mais il y a aussi la solution plus simple de ne pas mettre de revêtement. Quand cela peut s'infiltrer, c'est mieux. Il y a une demande de précision : les voies d'accès sont-elles concernées par l'engagement de drainage ?

Dans le stockage/recyclage des eaux (colonne de droite), un objectif est : minimiser les coûts. Il est demandé de préciser cet objectif. Comment ?

Ce point a peut-être été soulevé par M. Vandamme. On voit souvent des demandes à la parcelle, qui à notre sens relèvent de Ports de Paris. Dans ces prescriptions environnementales un principe devrait être la gestion économe de l'espace, donc plutôt que de mettre en préconisation, voire en engagement de performance, un certain nombre de choses, ce serait plus intelligent que ce soit prévu de manière générale, en termes de mutualisation. On relève souvent que lorsque le port aura atteint une vitesse de croisière, la mutualisation sera encouragée, alors que pour la gestion des déchets, etc., mieux vaut prévoir en avance que d'attribuer des parcelles, que dans chaque parcelle des choses se retrouvent, et qu'au final on perde de l'espace. Le foncier est un bien très précieux.

**Pascal BEAUMARD** : Il y a donc le principe de mutualisation pour gagner des espaces à la parcelle.

**Jean-Baptiste ARTRU** :

**La dépollution des eaux de surface (page 35)** : dans les objectifs, sur « *réduire de façon sensible* », le port pourrait-il préciser ses attentes ?

**La biodiversité** : dans les préconisations, nous souhaitons que la formulation utilisée pour les arbres épineux soit plutôt : « privilégier les arbres épineux » car pour attirer des passereaux, il n'y a pas que des arbres épineux. On comprend que cela puisse remplacer des clôtures en termes de dissuasion, mais l'idée est de panacher les espèces, sans imposer unilatéralement les arbres épineux.

Sur l'enrichissement avec les noues, nous comprenons l'intérêt en termes de biodiversité, mais cela peut être au détriment de la surface utile de chaque parcelle, donc ne peut-on pas mutualiser les noues et les prévoir de façon intelligente avant l'attribution des parcelles, au lieu de multiplier le nombre d'aménagements par parcelle ?

Page 36, colonne de droite : favoriser les équilibres naturels. Qu'entend-on par « *traitement* » ? Ce sont des traitements chimiques ?



**Jean-Baptiste ARTRU** : Les espèces invasives, nous avons compris que c'étaient essentiellement des espèces végétales, ce serait bien de le préciser.

Nous pensons que la préconisation : « attirer faune et microfaune pour développer de la biodiversité, les espèces fruitières » relève plutôt de l'engagement de performance qui est derrière.

**Pascal BEAUMARD** : Notamment, mettre des arbres fruitiers pour attirer l'avifaune.

**Jean-Baptiste ARTRU** :

**La gestion des déchets** : il y a eu peu de remarques, mais je fais la même observation que tout à l'heure, c'est dommage de mettre dans les prescriptions de préconisations des points de stockage/collecte de déchets, alors que cela pourrait être mutualisé.

**Sur la mobilité** : en novembre, j'étais à la table où l'on a parlé du covoiturage, on pensait qu'il y aurait deux ou trois points de covoiturage à l'échelle du port. Cela paraît excessif de prévoir, comme on peut le lire, un point de covoiturage à la parcelle.

Sur les bornes électriques de chargement, le coût est intéressant pour la collectivité.

**L'accès à la voie d'eau** : un certain nombre de prescriptions tombent sous le sens, comme le recul par rapport au quai pour pouvoir desservir les parcelles qui semble évident. Notre table a réagi sur les bandes transporteuses, pour nous l'accès à la voie d'eau relève d'une organisation générale du port, d'une vision anticipée, avant l'attribution des parcelles. Ce n'est pas à l'entreprise, une fois installée, d'avoir un « conflit » avec son voisin qui veut faire passer une bande transporteuse alors que ce n'est plus possible.

**Les énergies renouvelables** : une phrase est un peu étrange : « Limiter l'épuisement des ressources énergétiques et les déchets radioactifs ». On comprend que c'est limiter la consommation d'énergie, notamment nucléaire. Ce sont peut-être des phrases assez générales. Faut-il remettre ces objectifs nationaux à l'échelle du port ?

**Pascal BEAUMARD** : Cela doit être en lien avec la transition énergétique.

**Jean-Baptiste ARTRU** : Certaines pages sont plus un condensé de réglementations qu'un cahier des charges.

Une préconisation indique « *un niveau supérieur à celui exigé par la réglementation* », dans ce cas nous pensons que c'est à passer en engagement de performance.

Une personne a soulevé une contradiction éventuelle entre l'objectif de toitures végétalisées et de panneaux photovoltaïques, et de prescriptions paysagères, parce qu'il est demandé à la fois de faire des toitures végétalisées pour la biodiversité mais aussi la rétention d'eau ; ce sera difficile de tout faire.

Une question (page 39) : est-ce que les « best références » s'appliquent bien à tous les types d'installations susceptibles d'être mises dans le port ? La directive relative aux IED n'est pas forcément sur l'ensemble des ICPE.

**Pascal BEUMARD** : Merci beaucoup pour cette lecture très attentive et toutes ces observations à l'attention de Ports de Paris.

**TABLE N°3 : PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES**

→ **RAPPORTEUR** : Françoise MORHANGE

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

→ **PARTICIPANTS** :

T3 A	Nom	Prénom	Fonction	Structure	Profil
M.	AUFRAND	Alain		Association	Particulier
Mme	CHÂTEAU	Michèle		CEAS	Association
Mme	CORCY	Caroline			Particulier
M.	COURBARIAUX	Jean	Chargé de missions		Institution
Mme	DOUSSET	Elisabeth	Architecte	CEAS	
M.	FAVIER	Lionel	Membre associatif	AUT Ile de France	Particulier
Mme	MARQUER	Catherine	Retraitée		Particulier
Mme	MORHANGE	Françoise		Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie	Association
M.	PRES	Michel	Conseiller Municipal d'opposition à Andrésey	Andrésey Énergies Renouvelées	Institution
Mme	MIROCHNITCHENKO	Katia	Directrice	CU GPSO&E	Institution
Mme	ROJAT-LEFEBRE	Elisabeth	Directrice	CAUE78	Institution

→ **RESTITUTION ÉCRITE TABLE 3** :

### 1-1 / Implantations

Pages de références du document →  
Pages 14 et 15

### 1-2/ Aspect extérieur / visible des bâtiments

Pages de références du document →  
Pages 16 à 19

#### Page 14 :

- Demande de précision sur le mot « optimiser » à confirmer.
- Accord sur espace de 3m sur chaque parcelle
- Prescription : nécessité d'un pourcentage de perméabilité des sols, notamment sur les grandes parcelles, avec une nécessité de définir une taille moyenne de parcelle.
- Préconisation : favoriser un épannelage plutôt que des volumes maximum ou minimum notamment le long de la nue du barrage et de la façade sud (parc urbain).

#### Page 17 :

- La volumétrie des constructions : la prescription doit concerner la recherche d'unité pour les extensions.
- Une préconisation, au 3<sup>e</sup> paragraphe, est de remplacer « volumétrie » par « architecture ».
- En ce qui concerne la hauteur maximale, il est nécessaire de clarifier si les constructions respectent les PLU ou la limite de 20m (risque de contradiction).

#### Page 18 :

- En ce qui concerne la colorimétrie, ajouter « cette base colorimétrique pourra être complétée à la marge et de manière ponctuelle par l'usage de deux couleurs au choix maximum par parcelle.
- Dans les prescriptions, supprimer la phrase « une seule matière est autorisée par façade de module ».



### → RESTITUTION ORALE TABLE 3 :

**Pascal BEAUMARD** : Vous étiez la seule table qui a traité ce soir de l'architecture, vous étiez assez nombreux et cela s'est manifestement très bien déroulé. Nous vous écoutons.

**Françoise MORHANGE** : Nous avons passé beaucoup de temps sur les premiers sujets, sans doute les plus importants au regard de l'enjeu des implantations de l'architecture

**L'organisation de la parcelle** : l'optimisation est un sujet qui est revenu (concentrer les activités pour optimiser les surfaces d'activité). Il y a eu un débat sur : vaut-il mieux concentrer les bâtiments et dégager de l'espace au sol pour améliorer la végétalisation ou la perméabilisation, ou abaisser les bâtiments et les voir de moins loin ?

Au chapitre de l'implantation des bâtiments au sein des parcelles, une marge de recul de 3 m minimum est prévue, par rapport aux limites parcellaires et aux voies publiques. Cette marge sera végétalisée et créera donc une sorte de trame de verdure entre les parcelles. Elle sera d'autant plus importante qu'il y aura des plus petites parcelles. On s'est demandé quelle serait la taille des parcelles et quel volume de verdure et de clôture végétalisée allait finalement ressortir de cet ensemble.

Les images montrent des parcelles moyennes donc la végétalisation a été évaluée pour des parcelles moyennes, et si des parcelles étaient regroupées par un seul grand industriel, cette trame végétale globale pourrait disparaître, donc ne faudrait-il pas proposer un pourcentage de perméabilisation et de végétalisation par parcelle, au cas où elles n'auraient pas la taille moyenne montrée ici ? Et faire cette prescription pour faciliter le maintien d'un certain niveau de végétalisation inter-parcelles, ou au sein des parcelles si elles sont très grandes ? Donc, avec la nécessité de définir une taille moyenne de parcelle. Nous avons écrit cela après mûre réflexion.

Un autre sujet sur les implantations, qui concerne un chapitre qu'on verra ensuite, sur les hauteurs. Les bâtiments qui sont implantés le long des routes pourraient avoir un épannelage plutôt que des volumes maximum ou minimum, c'est-à-dire que tous les bâtiments ne seraient pas sur toutes les parcelles à la même hauteur, il y aurait une progression entre une zone et une autre, notamment là où c'est vu de l'extérieur de la zone (le long de la route du barrage et de la façade Sud vers le parc urbain). Nous n'avons pas conclu sur le fait de proposer une solution dans un sens ou dans l'autre.

Sur l'orientation des bâtiments et sur le stationnement, après analyse on laisse les choses telles qu'elles sont proposées.

**L'évolutivité** : un sujet très important du Développement durable est l'évolutivité des bâtiments. Il y a eu un débat lors de la précédente réunion sur l'intérêt d'une architecture modulaire, s'agissant d'architecture industrielle. Je comprends l'intérêt mais il faut veiller à laisser une certaine ouverture aux industriels qui auront des

usages fonctionnels très divers. J'ai bien noté que les architectures devront se construire de façon spécifique sur les bâtiments qui ont un processus industriel. Si on a la chance d'avoir des laboratoires, des processus de fabrication et de stockage différenciés, bien évidemment cela n'ira pas dans une architecture modulaire.

Il faudrait rajouter dans les prescriptions que les extensions devront bien sûr respecter les partis pris d'architecture, mais dans la recherche d'une unité, l'inquiétude étant que sur un bâtiment évolutif les extensions ne respectent pas le parti pris général. Une forme d'unité est nécessaire pour que cela n'ait pas l'air construit de bric et de broc en plusieurs phases au cours des années.

On l'a rajouté également dans la volumétrie. Une recherche d'unité est demandée, y compris pour les extensions.

Toujours sur la volumétrie, les éléments techniques ponctuels spécifiques à une activité (silos, cheminées...) devront être traités en rapport avec l'architecture générale du bâtiment plutôt qu'avec sa volumétrie pour qu'il n'y ait pas de recherche d'identité de volumétrie impossible mais plutôt un traitement en rapport avec l'architecture générale, de façon logique et pas forcément dans le même volume.

**Les hauteurs des constructions** : nous avons noté un risque de contradiction entre deux paragraphes ; l'un dit que les hauteurs des constructions respecteront les prescriptions des PLU d'Achères, d'Andrésy et de Conflans, et le suivant dit que la hauteur maximale des constructions est de 20 m et ne pourra pas dépasser 44 m. On ne comprend pas quelle réglementation est applicable. Je crois qu'il faut dire qu'on respecte quelque chose des PLU mais que les hauteurs seront celles qui sont désignées là.

Nous avons beaucoup travaillé sur chaque sujet donc nous ne sommes pas allés au bout de l'exercice, nous avons fait ce qui était possible et important.

**La colorimétrie** : puisqu'il y a un nuancier de base, la base colorimétrique pourrait être complétée par l'usage de deux couleurs, à la marge ou de façon ponctuelle, l'idée étant d'avoir une base, puis deux couleurs complémentaires utilisées de façon limitée.

Nous pensons qu'il faut laisser un peu de liberté aux architectes et supprimer la prescription : une seule matière ou couleur autorisée par façade de module.

Ceux qui ont eu le temps d'étudier les autres sujets n'ont pas fait de remarques particulières.

**Pascal BEAUMARD** : Merci pour cette lecture scrupuleuse et minutieuse.

**TABLE N°4 : PRESCRIPTIONS PAYSAGÈRES  
/ ESPACES EXTÉRIEURS**

→ **RAPPORTEUR** : Hubert NOVE-JOSSERAND

→ **ANIMATEUR** : Kyvan FARZAMI, consultant concertation État d'Esprit Stratis

→ **PARTICIPANTS** :

T4 PE	Nom	Prénom	Fonction	Structure	Atelier 6
M.	NOVE-JOSSERAND	Hubert	Membre	AED	espaces extérieurs
M.	CLAVIER	Florent	Directeur Développement Durable et Agriculture	Communauté Urbaine GPS&O	paysagères
M.	RENARD	Pierre Émile	Délégué	Yvelines Environnement	paysagères
M.	GIBLET	Danielle	Retraitée	Achères	paysagères

→ **RESTITUTION ÉCRITE TABLE 4** :

### 2-1 / Traitement des limites

Pages de références du document →  
**Page 23 et page 30 (gauche)**

### 2-2 / Principes de végétalisation :

Pages de références du document →  
**Page 30**

#### > Page 23

- **Clôtures opacifiées** : « ponctuellement » à rajouter

#### > Pages 43 et 44

- **Annexe 4.2** : donner les noms communs des végétaux dans le rendu au public.

#### > Page 30

- Concernant la gestion des déchets verts (troisième objectif de la gestion des espaces plantés), préciser les méthodes (mulch, ...)

#### > Page 31

- Concernant la limitation de l'emprise des parkings sur le site (troisième objectif de l'aménagement paysager des zones de stationnement), cette formulation est acceptable si elle vise à permettre à HAROPA - Ports de Paris de demander à l'amodataire une justification sur le nombre de parkings.
- Concernant l'aménagement paysager des zones de stationnement, il faut mentionner aussi les prescriptions relatives aux revêtements de sol (ex : evergreen) en indiquant un renvoi à la page 32.

#### Autres commentaires ?

> Serait-il possible de végétaliser des structures élevées telles que les cheminées ?



**2-3 / Voirie et revêtement de sol**  
 Pages de références du document →  
**Page 32**

**2-4 / Éclairage**  
 Pages de références du document →  
**Pages 24 et 25**

**4-2 / Enseignes :**  
 Page de référence du document →  
**Page 21**

> **Page 32**

- Est-ce que la troisième prescription (« Différencier les usages à travers les matériaux et les couleurs ») ne devrait pas être plutôt une préconisation ?

> **Page 33**

- Le choix de la photographie supérieure avec des voitures sur un espace engazonné suscite de la confusion, car elle laisse supposer que l'on accepte du stationnement sur gazon.

> **Page 24**

- Ajouter comme objectif concernant l'ambiance nocturne générale la limitation de la pollution lumineuse.

> **Page 21**

Peut-être spécifier que les publicités sont interdites sauf les enseignes

## → RESTITUTION ORALE TABLE 4

**Hubert NOVE-JOSSERAND :**

**Le traitement des limites des parcelles** : nous avons bien compris que la bande de 3 m plantée n'était pas de la prairie mais des buissons avec éventuellement des arbres ; la clôture se trouve dans cette bande de 3 m. L'architecte nous a expliqué que l'endroit précis n'était pas indiqué dans les prescriptions car, probablement, les entreprises souhaitent que la clôture soit au plus près de la voirie alors que Ports de Paris préfère qu'elle soit au milieu de la bande de 3 m.

Il est mentionné qu'à certains endroits, quand la sécurité le demande, la clôture peut être opacifiée. Nous supposons qu'il s'agit alors de tôle, de couleur gris foncé comme le grillage ; nous pensons qu'il faut préciser que cela doit être fait ponctuellement.

**Les végétaux** : il est difficile de comprendre la liste en latin des végétaux qui peuvent être utilisés pour les plantations dans les clôtures, la prairie, les habillages des façades, etc. L'architecte nous a expliqué un bon nombre d'entre eux, mais si les noms en latin

sont conservés pour le cahier des prescriptions, ce serait bien d'avoir la traduction en langage courant à l'attention du public.

**Les principes de végétalisation** : dans les objectifs on mentionne « gérer les déchets verts », nous pensons qu'il serait utile de préciser les méthodes, même si elles sont précisées ailleurs dans le document.

**L'objectif « limiter les emprises des parkings sur le site »** : nous nous sommes demandé s'il faudrait indiquer un ratio. Nous avons compris d'après ce qui a été dit ce soir que le cahier des prescriptions était utilisé par Ports de Paris comme un outil de négociation avec les amodiataires candidats, et que les entreprises n'ont pas toutes les mêmes contraintes et les mêmes besoins de parking, donc finalement nous acceptons cette formulation qui est très vague, car nous comprenons (si ce n'est pas le cas il faudra nous corriger) qu'elle suffit pour vous donner des outils pour demander à l'amodiataire d'expliquer son plan de parking et comment il limite le nombre de parkings. Si ce n'est pas le cas, il faudrait avoir une justification du nombre de parkings.

**L'aménagement paysager des zones de stationnement** : même si on en parle ailleurs, il faudrait mentionner aussi page 31 les prescriptions des revêtements de sol car c'est important, ou ajouter un renvoi à la page 32 où il est précisé que ces places de stationnement ne doivent pas être imperméables.

**Végétalisation** : l'un d'entre nous a suggéré que des efforts de végétalisation soient faits sur certaines façades, en particulier dans le cas des structures élevées. On a parlé de cheminées, etc., pouvant atteindre 40 m de haut, cela se voit beaucoup.

**Les revêtements de sol** : nous pensons que la prescription indiquant qu'il faut différencier les usages à travers les matériaux et les couleurs est un peu redondante avec celle qui est juste avant, disant qu'il faut tenir compte des différents usages, etc. Par conséquent, cela pourrait peut-être être considéré seulement comme une préconisation.

**La limitation des espaces résiduels (page 33)** : l'idée est d'éviter les bandes d'espaces verts trop petites ne correspondant à rien, ce qui est bien, mais une des deux photos choisies pour illustrer cela est mal choisie. La première est barrée pour montrer ce qu'on ne veut pas, mais la seconde montre un bel espace vert avec des voitures garées dessus. Or, je suppose qu'on ne souhaite pas que les voitures se garent sur de la prairie, mais sur un revêtement non imperméabilisant.

**L'éclairage** : il manque dans les objectifs « limiter la pollution lumineuse », même si c'est décliné par ailleurs, dans les prescriptions.

Il faudrait peut-être préciser que les enseignes sont le seul mode de publicité exposé autorisé.

**Pascal BEAUMARD** : Merci. Vous avez beaucoup travaillé, c'est normal que la restitution soit un peu plus longue que prévu.

**TABLE N°5 : PRESCRIPTIONS ENVIRONNEMENTALES**

→ **RAPPORTEUR** : Miche DE RUYCK

→ **ANIMATEUR** : Alexandra MERLOT, directrice conseil concertation État d'Esprit Stratis

→ **PARTICIPANTS** :

T5 PE	Nom	Prénom	Fonction	Structure	Atelier 6
Mme	MOREL	Dorothée	Ingénieur Travaux		espaces extérieurs
M.	DE RUYCK	Michel	Conseiller municipal	Ville d'Andrésey	paysagères
M.	DESCARTES	Pierre	Archiviste	Club Historique d'Andrésey	paysagères
M.	HAUCHARD	Thierry	Responsable Foncier & Environnement	GSM	paysagères
M.	MARTIN SAINT LEON	Georges	Vice-Président	Réseau Vélo 78	paysagères
M.	ZUNINO	Patrick	Chef de chantier		paysagères

→ **RESTITUTION ÉCRITE TABLE 5** :

## 2-0 / Préambule du CPAPE

Pages de références du document →  
**Page 9 (introduction)**

> **Préambule page 9** : au niveau du titre, il faudrait le modifier « instructions des permis de construire et des dossiers d'enregistrement au titre des ICPE » et mettre à la place « instructions des permis de construire et des dossiers soumis à la réglementation des installations classées ».

> **Page 9 également** : « le gestionnaire de la ZAC portuaire validera les éléments du dossier des demandes à présenter en préfecture pour son instruction administrative » Pourquoi c'est au préfet d'instruire et non pas au port ? Dans le préambule, il est marqué « enregistrement au titre des ICPE », or les procédures au titre d'installations classées ne se résument pas aux enregistrements, il y a les déclarations et les autorisations également. On a l'impression, avec la formulation du préambule, que c'est Ports de Paris qui est le service instructeur des demandes d'enregistrement. Mais en fait, Ports de Paris ne fait que valider les éléments du dossier et c'est bien les services de l'État qui instruisent les dossiers.

### Autres commentaires ?

> « Ports de Paris » et « Gestionnaire du port », est-ce la même chose ?



### 2-1 / Traitement des limites

Pages de références du document →  
**Page 23 et page 30 (gauche)**

### 2-2 / Principes de végétalisation :

Pages de références du document →  
**Page 30**

> **Clôtures** : Quelle compatibilité, pour la clôture à 15cm du sol, avec les dispositifs de gardiennage ?

> **Haies** : prescriptions → 8m de haut (à la plantation ?)

> **Annexes 4.2** : Préciser le nom commun des espèces, justifier le choix des espèces, compléter l'annexe, préciser les espèces invasives à proscrire.

> **Prairie et sol planté** :

- Prescriptions : préciser la gestion différenciée
- Attention prairie, certaines graines proposées dans les mélanges sont invasives.

> **Gestion des espaces plantés** :

- Objectif : préciser le 2eme objectif.
- Quelle action de PSMO pour la gestion commune des déchets verts ? Quid de la compatibilité des végétaux avec l'activité BTP ?
- Prescriptions : expliquer la gestion différenciée à mettre au point 4.2.

> **Aménagements paysagers zone stationnement** :

- Objectif : ajouter un parking vélo
- Prescription : arbres de hautes tiges plutôt pour les espaces publics.

### 2-3 / Voirie et revêtement de sol

Pages de références du document →

Page 32

### 2-4 / Éclairage

Pages de références du document →

Pages 24 et 25

#### > Revêtement de sol :

- **Prescription :** ajouter des prescriptions pour les voies cyclables.
- **Préconisations :**
  - Les dalles gazonnées sont à déconseiller.
  - L'ensemble des préconisations sont non adaptées aux engins de chantier. Pour les zones où vont les engins de chantier, de la terre entretenue suffirait.
  - Des revêtements adaptés aux PMR sont à préconiser.

#### > Éclairage nocturne :

- **Prescription :**
  - Prendre en compte des questions de sûreté qui nécessitent un éclairage minimum.
  - Indiquer une limitation maximum du flux lumineux vers les enseignes.
- **Préconisation :** à préciser.
- **Engagement de performance :** préciser les attentes en matière de tourisme industriel nocturne

#### > Mobilier d'éclairage :

- **Prescriptions :** les participants demandent si la prescription demandant une couleur blanche avec un IRC de 60 minimum est vraiment cohérente avec la préconisation de lampes aux teintes de couleur orange-ambre.

<p><b>4-1 / Entrée - clôture :</b> Pages de références du document → <b>Page 23</b></p> <p><b>4-2 / Enseignes :</b> Pages de références du document → <b>Page 21</b></p>	<p><b>&gt; Traitement des limites – Entrée :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Préconisation :</b> proposer plus de choix pour les éléments de maçonnerie.</li></ul> <p><b>&gt; Implantation et dimensions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Objectifs :</b> empêcher leur perception également depuis le parc urbain.</li></ul>
--	--

→ **RESTITUTION ORALE TABLE 5 :**

**Michel DE RUYCK :** Dans le préambule, page 9, il faudrait remplacer le titre « instruction du permis de construire et des dossiers d'enregistrement au titre des ICPE » par « instruction des permis de construire et des dossiers soumis à la réglementation des installations classées ».

Toujours page 9, concernant la dernière phrase, « le gestionnaire de la ZAC portuaire validera les éléments du dossier de demande à présenter en préfecture pour son instruction administrative », pourquoi est-ce au préfet d'instruire la demande et non pas au Port ?

**Pascal BEAUMARD :** Il faudrait repréciser ce point-là.

**Thierry HAUCHARD, GSM :** Dans le préambule, on parle simplement des enregistrements au titre des ICPE. Or, les procédures « installations classées » ne sont pas résumées aux enregistrements, il y a les déclarations, les enregistrements et les autorisations. La formulation laisse penser que c'est vous, Ports de Paris, qui êtes les services instructeurs des demandes d'enregistrement, donc il faut le préciser. Vous validez peut-être les éléments du dossier, mais c'est bien aux services de l'Etat d'instruire les dossiers.

**Pascal BEAUMARD :** On le précisera. C'est pointu.

**Michel DE RUYCK :** Une petite remarque : « Ports de Paris » et « gestionnaire du port » sont les deux formules employées pratiquement dans le même chapitre, est-ce bien la même chose ?

**Les prescriptions paysagères (pages 23 et 30)** : au sujet des clôtures et de leur compatibilité avec les dispositifs de gardiennage, un peu plus de clarté est nécessaire. Sur les prescriptions des hauteurs de plantation des haies, il est écrit « 8 m de haut », est-ce lors de la plantation ou au bout de combien d'années ?

Dans l'annexe 4-2, sur les plantations (cela a été évoqué par la table n° 4), il faudrait préciser les noms communs des espèces, et justifier le choix des espèces.

Par ailleurs, il faudrait proscrire les arbres fruitiers au niveau des parcelles.

**Pascal BEAUMARD** : Donc, vous ne voulez donc pas que ce soit une prescription.

**Michel DE RUYCK** : Il faudrait préciser dans l'annexe 4-2 quelles sont les espèces invasives à proscrire.

Au sujet des prairies et sols plantés, préciser ce qu'est la gestion différenciée. Attention, certaines graines sont invasives, donc elles sont à éviter.

Gestion des espaces plantés : préciser le deuxième objectif, et les actions de PSMO pour la gestion commune des déchets verts. Quid de la compatibilité des gestions avec l'activité BTP ?

**Pascal BEAUMARD** : Quelles actions ?

**Thierry HAUCHARD** : Il peut y avoir des problématiques de qualité avec les matériaux BTP en automne, à cause des feuilles caduques, il y a donc peut-être une attention à avoir sur la comptabilité avec les arbres de haute tige.

**Pascal BEAUMARD** : Quand on fait du béton, etc. ?

**Thierry HAUCHARD** : Oui, par exemple.

**Pascal BEAUMARD** : Il faudra effectivement le repréciser.

**Michel DE RUYCK** :

**Voiries et revêtements de sol (page 32)** : il faudrait rajouter dans les prescriptions les voiries cyclables au niveau des revêtements de sol, et en préconisation, déconseiller les dalles engazonnées, non adaptées aux engins de chantier. J'attire également l'attention sur les personnes à mobilité réduite, concernant ces dalles.

**L'éclairage (pages 24 et 25)** : dans les prescriptions sur l'éclairage nocturne, « prendre en compte des questions de sûreté qui nécessitent un éclairage minimum », il faudrait indiquer une limitation du flux lumineux minimum aussi à propos des enseignes, et proscrire aussi les noues dans les parcelles.

Engagement de performances : préciser les attentes en matière de tourisme industriel nocturne.



Nous voudrions connaître la différence entre IRC 60 et éclairage de couleur orange.

**Pascal BEAUMARD** : On avait déjà abordé ces questions-là.

**Michel DE RUYCK** :

**Les entrées, clôtures (page 23)** : on pourrait ouvrir plus de choix concernant les éléments de maçonnerie.

**Les principes de végétalisation (page 31)** : concernant l'aménagement paysager des zones de stationnement, ajouter les parkings vélos. Prescrire des arbres de haute tige plutôt pour les espaces publics, et non pas dans les parcelles.

## >> Conclusion :

**Pascal BEAUMARD** : Merci, M. De Ruyck. Nous arrivons au terme de notre réunion. Je vous propose, pour conclure, de donner la parole au maître d'ouvrage. Le mot final reviendra à M. Gaillard.

**Sébastien HENNICK** : Je tiens à vous remercier pour l'ensemble des contributions qui sont, une fois de plus, très riches et très nombreuses.

Vos remarques exprimées lors de l'atelier précédent ont été prises en compte autant que possible dans le document qui vous a été remis. Ces nouvelles contributions feront bien sûr l'objet d'un retour détaillé et nous les intégrerons autant que possible dans le document du CPAPE final.

Je ferai un commentaire général sur vos propositions pour essayer de bien préciser un point. Sur le curseur au niveau des engagements de performance et des préconisations, nous visons un certain équilibre côté Ports de Paris dans ce que le port pourra, demain, demander à ses entreprises. Dans le cadre de PSMO, nous sommes dans un projet très amont, notamment au vu de l'arrivée des entreprises qui se produira dans quelques années. Nous devons donc nous donner une marge de manœuvre vis-à-vis des entreprises pour être demain dans un dialogue constructif avec elles. Le port a cette expérience de dialogue vertueux pour obtenir le maximum d'engagements de la part des entreprises.

Aujourd'hui, nous ne souhaitons pas trop rigidifier le système sur un trop grand nombre de points, donc nous avons mis un curseur raisonnable nous permettant de prendre en considération à la fois le développement durable mais également la flexibilité pour l'installation des entreprises. Les entreprises ont aussi leur logique et on ne peut pas rigidifier tout le système. Typiquement, sur les gabarits des futurs bâtiments, notamment leur étagement, on ne peut pas imposer à la parcelle ce que devrait être un bâtiment, par rapport à la parcelle d'une autre entreprise qui est à côté. Les entreprises ont leur logique de fonctionnement à la parcelle : la disposition du bâtiment, sa taille, l'utilisation de l'espace en fonction de son activité (elle devra par exemple installer une

centrale à béton, des granulats...) ; nous pouvons seulement la pousser à être la plus vertueuse possible et à organiser l'espace de la manière la plus vertueuse possible.

Il ne faut pas être méfiant vis-à-vis des entreprises. Par exemple, les entreprises se sont engagées avec le Port il y a plus de dix ans dans la démarche Sable en Seine. Au départ, c'était l'ensemble des entreprises du BTP qui étaient concernées. Cette année, les entreprises des filières produits valorisables rejoignent la démarche, qui devient beaucoup plus large et s'appellera Charte de l'amélioration des ports (pour les ports existants). Cette charte prévoit que toutes les entreprises s'engagent à des contrôles annuels concernant la qualité de l'air, leur gestion des déchets, etc. Les entreprises sont aujourd'hui dans cette démarche de qualité, et le Port construit cela avec elles, de manière encore plus approfondie.

Il faut développer le port le plus vertueux possible, nous sommes tous d'accord, nous prendrons en compte toutes vos remarques, jusqu'où on peut les amener, mais je souligne l'importance du curseur entre les préconisations et les engagements de performance, le fait d'essayer de mettre un curseur permettant demain d'avoir une souplesse et nous permettant de dialoguer avec les entreprises de façon constructive.

**Pascal BEAUMARD** : Merci, Sébastien Hennick. J'invite M. Gaillard pour le mot de la fin.

**Michel GAILLARD, garant de la concertation** : Une fois de plus, je voudrais souligner le bien que je pense de la façon dont cette concertation est conduite. Cela fera presque deux ans qu'on a abordé le plan de masse de ce port, aujourd'hui on clôt toute la réflexion sur la conception architecturale, paysagère, etc. C'est un travail remarquable, vous avez été nombreux à y participer.

Une autre phase s'ouvrira ensuite, on parlera de l'exploitation du port et de comment il vivra. Tout cela me paraît exemplaire.

J'espère que vous serez toujours aussi nombreux, jusqu'au bout du processus, pour achever ce projet de port exemplaire. Il me semble que ce mot avait été utilisé pour le qualifier aussi. Bonne soirée à tous.

**Pascal BEAUMARD** : Merci, M. Gaillard. Nous nous retrouverons lors des ateliers, à l'automne/hiver 2017/ 2018. Merci à tous, bonne soirée. Merci également à la maîtrise d'ouvrage et à la maîtrise d'œuvre.