

Port

Seine-Métropole

Ouest

Port Seine - Métropole Ouest Débat public

Comment Ports de Paris formalise et met
en œuvre ses engagements

Port

Seine-Métropole

Ouest

A l'occasion du débat public sur le projet Port Seine - Métropole Ouest, de nombreuses questions sont posées à Ports de Paris sur les garanties pour limiter / contrôler les nuisances que pourraient générer Port Seine - Métropole Ouest. Les questions sont aussi posées sur les méthodes et moyens d'actions de Ports de Paris pour mettre en oeuvre ces garanties.

Après trois premières réunions publiques et une visite guidée le 11 octobre 2014, l'établissement public souhaite vous donner des exemples concrets en réponse. C'est l'objet de ce document.

Quatre exemples d'outils vous sont présentés à la suite de cette introduction. Ce sont quatre outils essentiels du Port pour encadrer l'activité portuaire, définir les règles de conception et d'exploitation du port et s'assurer de leur respect. Il existe d'autres outils. Nous avons choisi comme exemples quatre documents cadres de référence qui sont pertinents dans le cas de la réalisation du projet Port Seine - Métropole Ouest.

- Document n° 1 : le cahier des charges d'Haropa – Ports de Paris, 2012
- Document n° 2 : le Schéma d'Aménagement et de Développement Durable (SADD) du port de Limay, 2007
- Document n° 3 : le cahier des prescriptions particulières du Port de Limay, 2008
- Document n° 4 : la charte Sable en Seine, 2009

De quoi s'agit-il ? Une présentation introduit chaque document avec une synthèse du contenu.

Port

Seine-Métropole

Ouest

Document n°1 :

**le cahier des charges
d'Haropa – Ports de Paris
2012**

Port

Seine-Métropole

Ouest

Ce cahier des charges constitue les conditions générales de chaque convention signée entre Ports de Paris et son client. Il décrit ainsi l'ensemble des conditions que doit respecter l'entreprise installée sur une parcelle du domaine public de Ports de Paris. Il contient en particulier des dispositions sur :

- La mise en publicité des emplacements, afin de sélectionner des activités en rapport avec les missions et les exigences du Port,
- L'appréciation de la durée accordée au client, selon l'activité de celui-ci au regard des missions de Ports de Paris. Il faut noter que le régime des baux commerciaux (et en particulier le droit au maintien dans les lieux) ne s'applique pas sur le domaine public,
- L'activité autorisée, toujours encadrée,
- L'état des lieux d'entrée et de sortie avec une attention particulière sur les risques de pollution des sols, par des diagnostics en profondeur à l'arrivée et au départ du client afin d'identifier d'éventuelles pollutions et en garantir le traitement. Plus largement le client sortant doit restituer le terrain dans l'état où il lui a été remis. Cette restitution à l'état initial comprend la démolition des constructions édifiées si importantes soient-elles,
- Les sanctions en cas de non-respect des clauses contractuelles, depuis des pénalités financières jusqu'à la résiliation de la convention,
- Les modalités de sous-location éventuelle, veillant à garantir en pareil cas le respect de toutes les clauses contractuelles,
- Les obligations réglementaires (urbanisme, environnement, etc.) nationales ou locales, qui s'appliquent sur le domaine public comme partout ailleurs,
- La validation par Ports de Paris de tout projet d'aménagement ou de construction, avant même qu'il soit soumis aux autorités réglementaires, et l'obligation de faire retour à Ports de Paris de tout avis ou décision rendu par ces autorités,
- L'incitation financière à l'utilisation de la voie d'eau plutôt que de la route,
- Plus largement, la bonne tenue des installations et le bon comportement responsable et respectueux attendu du client.

CAHIER des CHARGES



CONDITIONS GÉNÉRALES

Approuvé par délibération
du Conseil d'Administration
en date du 3 octobre 2012

SOMMAIRE

CHAPITRE I :

Dispositions administratives

1.1.1	Objet du cahier des charges	2
1.1.2	Nature juridique des titres d'occupation	2
1.1.3	Procédure d'établissement des conventions	2
1.1.4	Durée des conventions	3
1.1.5	Utilisation des lieux	3
1.1.6	Mise à disposition des lieux	3
1.1.7	Responsabilité du Titulaire	4
1.1.8	Résiliation de la convention	4
1.1.9	Restitution des lieux – Remise en état	6
1.1.10	Cession du titre, sous occupation, crédit-bail	7
1.1.11	Constitution d'hypothèques	7
1.1.12	Affichage et publicité	7
1.1.13	Situation du Titulaire au regard de la législation et de la réglementation	8
1.1.14	Responsabilités - Assurances	8
1.1.15	Réclamations	9
1.1.16	Notification	9
1.1.17	Attribution de compétence	9

CHAPITRE II :

Conditions financières

1.2.1	Redevance domaniale	10
1.2.2	Redevance pour services rendus par le Port autonome de Paris	10
1.2.3	Indexation de la redevance domaniale	10
1.2.4	T.V.A.	11
1.2.5	Garanties	11
1.2.6	Règlement de la redevance domaniale	11
1.2.7	Impôts, contributions et taxes	12
1.2.8	Frais d'actes	12
1.2.9	Pénalités financières	12

CHAPITRE III :

Conditions techniques

1.3.1	Droit d'accès de l'Administration et du Port autonome de Paris	13
1.3.2	Règlement particuliers à certains ports – Cahiers de prescriptions particulières	13
1.3.3	Clôture des installations	13
1.3.4	Entretien et réparations	13
1.3.5	Construction et installations	13
1.3.6	Installations classées	14
1.3.7	Travaux réalisés par le Titulaire à l'extérieur des lieux mis à disposition	14
1.3.8	Nuisance, incompatibilités de voisinage	15
1.3.9	Evacuation des rejets liquides, dragage des produits déversés	15
1.3.10	Exploitation des quais	16

CHAPITRE I

Dispositions administratives

Article 1.1.1 - Objet du cahier des charges

Le présent cahier des charges a pour objet de définir dans le cadre de la politique domaniale arrêtée par le Conseil d'Administration du Port autonome de Paris, les conditions d'occupation ou d'utilisation privative des terrains, plans d'eau et autres dépendances du domaine public géré par le Port autonome de Paris.

L'occupation ou l'utilisation des terrains, plans d'eau et autres dépendances du domaine public géré par le Port autonome de Paris, fait l'objet d'une convention.

Le présent cahier des charges précise les droits et obligations réciproques du Port autonome de Paris et du titulaire de la convention, ci-après désigné « le Titulaire ».

Article 1.1.2 - Nature juridique des titres d'occupation

Les conventions d'occupation du domaine public géré par le Port autonome de Paris sont délivrées à titre personnel. Les textes relatifs aux baux de droit privé et notamment le statut des baux commerciaux ne leur sont pas applicables.

Les conventions sont, sauf prescription contraire, constitutives d'un droit réel sur les ouvrages, constructions ou installations de caractère immobilier réalisés avec l'accord du Port autonome de Paris. Ce droit confère à son titulaire, pour la durée de la convention et dans les conditions et limites fixées par la loi, les prérogatives et obligations du propriétaire.

Article 1.1.3 - Procédure d'établissement des conventions

Afin d'assurer la transparence sur les conditions d'accès au domaine public du Port autonome de Paris, les emplacements susceptibles de faire l'objet d'une convention d'occupation sont mis en publicité, sauf cas particuliers où cette procédure ne se justifie pas.

La demande d'occupation doit indiquer dans tous les cas l'activité envisagée, la durée souhaitée et tous éléments permettant d'identifier le demandeur et d'apprécier sa capacité financière.

Lorsque des ouvrages, constructions ou installations de caractère immobilier sont envisagés, le dossier de la demande doit comporter les pièces mentionnées au code général de la propriété des personnes publiques.

Les services du Port autonome de Paris établissent un projet de convention et le proposent au demandeur.

Article 1.1.4 - Durée des conventions

La durée des conventions est fonction de la nature de l'activité et de celle des ouvrages autorisés, et compte tenu de l'importance de ces derniers.

Elle ne peut dépasser trente ans, sauf si l'importance des ouvrages ou des investissements le justifie.

Article 1.1.5 - Utilisation des lieux

Tout projet de construction soumis à demande de permis de construire ou à déclaration de travaux devra avoir reçu l'autorisation écrite préalable du Port autonome de Paris dans les conditions fixées à l'article 1.3.5 du présent livre. Il en sera de même des modifications ou des aménagements ultérieurs sur le domaine mis à disposition.

Le Titulaire s'engage à utiliser les lieux mis à disposition et à exercer l'activité prévue dans la convention ; toute adjonction ou changement d'activité devra être autorisé par voie d'avenant.

Le Titulaire devra supporter sans pouvoir formuler de réclamation, et sans que cela puisse entraîner une réduction des redevances d'occupation, la gêne résultant de réparations ou modifications ou tous autres travaux de durée limitée effectués par le Port autonome de Paris.

Article 1.1.6 - Mise à disposition des lieux

Le Titulaire prend les lieux dans leur état au moment de la mise à disposition. Il renonce à toute réclamation éventuelle qui pourrait avoir son origine dans l'état du sol ou du sous-sol ou dans la présence d'installations diverses aériennes ou enterrées, de quelque nature que ce soit.

Le plan annexé au titre d'occupation définit les périmètres et surfaces des lieux mis à la disposition du Titulaire. Un procès-verbal de piquetage de ces surfaces peut, si nécessaire, être dressé par un géomètre-expert et signé contradictoirement par le Titulaire et un représentant du Port autonome de Paris. Les frais afférents à ces opérations sont à la charge du Titulaire.

Un procès-verbal de l'état des lieux est dressé par le Port autonome de Paris. Il est signé contradictoirement par le Titulaire et un représentant du Port autonome de Paris au jour de la mise à disposition des lieux faisant l'objet du titre.

Au cas où la nature de l'activité projetée ou les conditions d'utilisation des lieux mis à disposition présenteraient un risque de pollution des sols, un diagnostic de pollution des sols et/ou des eaux souterraines sera produit par le Port autonome de Paris selon les règles proposées par le Port autonome de Paris et acceptées par le Titulaire. Ce diagnostic dit « état zéro » permettra de caractériser l'état initial de la qualité des sols et/ou des eaux souterraines.

Au cas où la nature de l'activité ou les conditions d'utilisation des lieux mis à disposition viendraient à être modifiées au cours de la convention, un complément au diagnostic initial pourra être réalisé si besoin par le Port autonome de Paris selon les mêmes règles.

Le Titulaire devra s'assurer de la compatibilité, sur le plan sanitaire, de la qualité des sols et des eaux souterraines avec l'usage des lieux mis à disposition.

Pour les ports desservis non directement par les opérateurs de réseaux, en particulier d'eau potable, d'assainissement et d'électricité, la responsabilité du Port autonome de Paris ne peut être supérieure à celle de l'opérateur. Le Titulaire est réputé avoir pris connaissance des dispositions générales des opérateurs concernés.

Article 1.1.7 - Responsabilité du Titulaire

Le Titulaire s'engage à utiliser les lieux mis à disposition en bon père de famille au sens du Code Civil. Il devra les maintenir en bon état de propreté ainsi que leurs abords. Le Titulaire est responsable de leur surveillance.

Dès leur apparition, il est tenu d'aviser le Port autonome de Paris de toutes défectuosités dont la remise en état incomberait au Port autonome de Paris, c'est-à-dire les travaux de grosses réparations des quais ou, pour les locaux mis à disposition, les travaux liés au clos et au couvert. En cas d'extrême urgence, si la sécurité des biens ou des personnes se trouve menacée, le Titulaire est tenu de prendre les mesures conservatoires nécessaires et d'en aviser immédiatement le Port autonome de Paris.

Pour ses propres installations, il indiquera les mesures qu'il adoptera pour remédier à ces défectuosités. Le Port autonome de Paris peut préconiser tous travaux complémentaires qu'il jugerait indispensables en particulier pour la conservation des fonctionnalités des ouvrages ou de leur esthétique.

En cas de détériorations, sauf celles imputables à un vice de conception ou de construction ou en cas de force majeure, les réparations seront effectuées, aux frais et risques du Titulaire à charge pour ce dernier de se retourner s'il y a lieu contre les tiers responsables.

Le Titulaire s'engage à communiquer au Port autonome de Paris les résultats de toute étude portant sur la qualité des sols et des eaux souterraines (suivi périodique de la qualité des eaux souterraines, ...).

Le Port autonome de Paris se réserve le droit de vérifier à tout moment le bon état des lieux.

Article 1.1.8 - Résiliation de la convention

A - Résiliation par le Port autonome de Paris

Dans le cas où le Port autonome de Paris envisage, pour quelque motif que ce soit, la résiliation de la convention, le Titulaire doit en être informé au moins trois mois avant par lettre recommandée avec avis de réception postal.

I - Résiliation pour inexécution des clauses et conditions du titre

Sans préjudice des indemnités que le Port autonome de Paris se réserve le droit de réclamer au Titulaire défaillant aux fins de réparation du préjudice subi pour cause de cessation anticipée, la convention peut être résiliée, sans indemnité pour le Titulaire, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception dans l'un des cas suivants :

- ✓ cessation d'activité du Titulaire sur le site,
- ✓ non-respect des réglementations applicables à l'activité du Titulaire,
- ✓ non-respect par le Titulaire du présent cahier des charges ou des clauses particulières du titre ou de ses annexes et notamment lorsque :
 - les redevances ne sont pas réglées dans les délais prévus,
 - les lieux ne sont pas utilisés dans le délai d'un an ou dans celui prévu par le titre,
 - les lieux ne sont pas utilisés pour l'activité autorisée par le titre ou sont utilisés pour d'autres activités que celles prévues par le titre,
 - les lieux ne sont pas exploités conformément à la convention ou à ses avenants,
 - L'activité du Titulaire génère des troubles à l'ordre public.

Dans tous les cas de non-respect des clauses de la convention ou du présent cahier des charges, la résiliation n'interviendra qu'après mise en demeure non suivie d'effet dans un délai que celle-ci aura fixé.

Deux mois au moins avant la notification d'une telle mesure, les créanciers régulièrement inscrits seront informés par cette mise en demeure des intentions du Port autonome de Paris à toutes fins utiles et notamment pour être mis en mesure de proposer la substitution d'un tiers au Titulaire défaillant.

Le candidat éventuellement proposé pour une telle substitution devra s'engager à acquitter en lieu et place du Titulaire défaillant, les redevances ou autres sommes restant dues au Port autonome de Paris. Cette substitution est soumise aux dispositions de l'article 1.1.10 du présent livre.

II - Résiliation pour un motif autre que l'inexécution des clauses et conditions du titre

- a) Lorsque le titre est constitutif de droits réels, la résiliation avant le terme prévu, pour un motif autre que l'inexécution de ses clauses et conditions, donne lieu à indemnisation du préjudice direct, matériel et certain né de l'éviction anticipée, dans les conditions prévues par la loi. Les droits des créanciers régulièrement inscrits à la date de la résiliation anticipée sont reportés sur cette indemnité. L'indemnité est à la charge de la collectivité ou de l'organisme au profit duquel est prononcée la résiliation.
- b) Lorsque le titre n'est pas constitutif de droits réels, la résiliation avant le terme prévu dans un intérêt autre que celui du domaine occupé donne lieu à indemnisation du préjudice.

B - Résiliation à l'initiative du Titulaire

La convention peut être résiliée à l'initiative du Titulaire en cas de cessation définitive de l'exploitation autorisée et à condition que le Titulaire accepte d'indemniser le Port autonome de Paris du préjudice subi pour cause de départ anticipé. La demande de résiliation doit être adressée au Port autonome de Paris, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, au moins six mois avant cette cessation, la redevance liée à ce préavis de six mois s'ajoutant à l'indemnité pour préjudice. Cette résiliation ne peut intervenir sans l'agrément des créanciers titulaires d'une inscription hypothécaire qui se seront faits connaître auprès du Port autonome de Paris.

La résiliation est prononcée par le Port autonome de Paris par lettre recommandée avec demande d'avis de réception après que l'ensemble des conditions découlant de la convention et du présent cahier des charges auront été remplies.

Outre l'indemnité liée au préjudice subi visé plus haut, les redevances domaniales continuent à être dues pendant toute la durée du préavis et jusqu'à la remise en état des lieux constatée par le procès-verbal visé à l'article 1.1.9 du présent livre.

C - Résiliation au cours d'une procédure collective

La résiliation du titre dans le cadre des procédures de redressement et de liquidation judiciaires s'appliquera selon les termes de la législation en vigueur.

Article 1.1.9 - Restitution des lieux - Remise en état

- I - Au terme du titre d'occupation, les lieux mis à disposition doivent être remis en leur état primitif.
Les terrains devront être remis nus et convenablement nivelés à la cote initiale. A cet effet, les terres d'apport éventuelles devront faire l'objet d'un accord préalable du Port autonome de Paris.
Aucun matériau de démolition ne devra subsister sur les lieux.
Les entrepôts, les locaux et autres ouvrages et installations mis à disposition par le Port autonome de Paris devront lui être remis en bon état d'entretien et de réparation.
- II - Les ouvrages, constructions et installations réalisés par le Titulaire ou qu'il aurait acquis du titulaire précédent devront être démolis, soit par lui-même, soit à ses frais.
- III - Par dérogation aux paragraphes I et II, le Port autonome de Paris se réserve le droit de renoncer à la démolition totale ou partielle des ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier, ceux-ci devenant alors de plein droit dépendances du domaine public géré par le Port autonome de Paris. Ils devront alors être remis au Port autonome de Paris en bon état d'entretien et de réparation avec les plans de récolement correspondants.
Le Port autonome de Paris se réserve également le droit de demander l'abandon gratuit de tout ou partie de ces ouvrages, qui lui seront remis dans les mêmes conditions. Le Port autonome de Paris en avisera le titulaire par lettre recommandée avec demande d'avis de réception au plus tard un an avant le terme de la convention.
- IV - Au cas où la nature de l'activité ou les conditions d'utilisation des lieux mis à disposition présenteraient un risque de pollution des sols, un diagnostic de pollution des sols et/ou des eaux souterraines sera réalisé par le Titulaire, dans des conditions agréées par le Port autonome de Paris. Au cas où les résultats traduiraient une pollution des sols et/ou des eaux souterraines due à l'activité du Titulaire, il lui appartiendrait de prendre toutes les mesures nécessaires pour retrouver la qualité initiale des sols et/ou des eaux souterraines et en tout état de cause, de supprimer toute pollution due à son activité.
- V - Le Titulaire devra en outre fournir au Port autonome de Paris toutes les études et le rapport de fin de travaux liés à la remise en état du site en matière de pollution des sols (dossier de cessation d'activité prévu par la réglementation en vigueur concernant les installations classées pour la protection de l'environnement dans les conditions prévues à l'article 1.3.6 du présent livre, diagnostics de sols et/ou des eaux souterraines complémentaires, rapport de fin de travaux de dépollution, etc ...).
- VI - A défaut pour le Titulaire de s'être acquitté de toute obligation de remise en état au terme de la convention ou à sa résiliation, la redevance domaniale continuera d'être due jusqu'à l'achèvement de cette remise en état, dans les conditions prévues à l'article 1.2.1 du présent livre. En outre le Port autonome de Paris pourra, après mise en demeure adressée par lettre recommandée avec avis de réception, pourvoir d'office à la remise en état des lieux aux frais et risques du Titulaire.
- VII - Dans tous les cas, la restitution au Port autonome de Paris des terrains et autres dépendances du domaine public ayant fait l'objet d'un titre d'occupation est constatée par un procès-verbal arrêtant la date de remise en état, dressé contradictoirement par un représentant du Port autonome de Paris et signé par le Titulaire.

Article 1.1.10 - Cession du titre, sous-occupation, crédit-bail

- I - Toute cession volontaire ou forcée des droits résultant de la convention notamment dans le cadre de fusion ou scission de sociétés, toute transmission de ces droits dans le cadre de mutation entre vifs ou par décès, est soumise à un agrément préalable du Port autonome de Paris pour la durée de validité du titre restant à courir.
L'agrément du Port autonome de Paris emporte substitution du bénéficiaire de cet agrément dans les droits et obligations résultant du titre.
La demande d'agrément doit être établie conformément aux dispositions du code général de la propriété des personnes publiques.
- II - Les contrats de sous-occupation sont également soumis à l'agrément du Port autonome de Paris. A cet effet, un exemplaire de ces contrats précisant les conditions financières devra être fourni au Port autonome de Paris. Il en sera de même de leurs éventuels avenants.
- III - En cas de recours au crédit-bail, une convention tripartite entre le Port autonome de Paris, l'organisme financier et l'exploitant fixera les conditions d'occupation des lieux mis à disposition. Lorsque le crédit-preneur est un organisme dans lequel la collectivité publique exerce un pouvoir prépondérant de décision ou de gestion, les dispositions du code général de la propriété des personnes publiques sont applicables.

Article 1.1.11 - Constitution d'hypothèques

Le Titulaire peut constituer hypothèque sur ses droits, ouvrages, constructions et installations pour garantir les emprunts contractés en vue de financer leur réalisation, modification ou extension. Il devra obligatoirement en informer le Port autonome de Paris.

Après sa signature, une copie de l'acte de constitution d'hypothèque sera adressée au Port autonome de Paris. A l'expiration du titre soit par anticipation soit par l'arrivée de son terme, un acte authentique constatera l'expiration du titre et l'extinction de plein droit des hypothèques.

Article 1.1.12 - Affichage et publicité

Le Titulaire n'est autorisé à réaliser sur le port ni affichage ni publicité, ni préenseigne sans autorisation préalable du Port autonome de Paris.

La mise en place d'enseignes indiquant le nom, la dénomination ou la raison sociale, l'adresse, l'activité et la marque du Titulaire et de ses sous-occupants éventuels est soumis à l'accord préalable du Port autonome de Paris.

Dans tous les cas, l'accord du Port autonome de Paris ne dispense pas le Titulaire de demander les autorisations nécessaires auprès des autorités compétentes et de respecter les prescriptions qui lui seraient indiquées.

Aucune indemnité ou réclamation ne pourra être demandée au Port autonome de Paris en cas de demande d'enlèvement.

Article 1.1.13 - Situation du Titulaire au regard de la législation et de la réglementation

Le titre accordé par le Port autonome de Paris ne dispense pas le Titulaire d'accomplir les formalités et d'obtenir les permis ou autorisations prévus par la réglementation en vigueur, notamment en ce qui concerne :

- ✓ L'application du code de l'urbanisme et des différents textes régissant la construction ;
- ✓ La conformité avec les documents d'urbanisme applicables à la zone portuaire considérée ;
- ✓ Le respect des textes relatifs à la publicité foncière ;
- ✓ L'application du code du patrimoine ;
- ✓ Les travaux à effectuer au voisinage de toutes canalisations ou réseaux (électricité, télécommunication, gaz, assainissement, adduction d'eau, oléoducs, etc.) ;
- ✓ Les travaux à effectuer au voisinage des ouvrages ou installations ferroviaires ;
- ✓ Les déversements et prélèvements de toute nature à effectuer en rivière ;
- ✓ L'application du code de l'environnement, en particulier des dispositions relatives aux déchets, à la préservation du milieu aquatique et aux installations classées pour la protection de l'environnement ;
- ✓ Les conditions techniques imposées pour la construction et la pose des oléoducs, gazoducs de toute nature ;
- ✓ La réglementation liée aux établissements recevant du public ;
- ✓ La réglementation en vigueur en matière de sécurité et de sûreté, notamment le code International ships and ports security (ISPS), les études préalables de sécurité publique et le plan Vigipirate. Ceux-ci peuvent fixer des règles générales relatives :
 - A l'acquisition, la maintenance et l'exploitation des équipements nécessaires à la vidéo protection et au contrôle automatisé des accès sur le terrain mis à disposition ou les infrastructures d'embarquement,
 - A la mise en œuvre de visites de sécurité,
 - A la réalisation d'exercices et d'entraînement régulier.
- ✓ etc.

Le Titulaire prend à son compte toutes les mesures réglementaires et contracte les assurances correspondant à l'exercice de l'activité pour laquelle le titre d'occupation lui a été délivré.

Article 1.1.14 - Responsabilités - Assurances

Le Titulaire est responsable des dégâts causés aux ouvrages de voirie, voies ferrées, réseaux divers et d'aménagement général réalisés par le Port autonome de Paris. Il devra supporter la charge de leur réparation.

Il devra répondre des dégâts causés par les chutes d'arbres ou de branches qui pourraient survenir dans le périmètre des lieux mis à disposition.

Il reste responsable de tous sinistres pouvant éventuellement intervenir soit à l'occasion ou du fait de ses activités ou de sa présence dans les lieux, soit à l'occasion ou du fait de travaux d'installation nécessités par ses activités. A cet effet, il s'engage à contracter auprès d'une compagnie d'assurance notoirement solvable, toutes assurances nécessaires en vue de couvrir les risques de sa responsabilité civile, y compris en matière de pollution, de vol, d'incendie, d'explosion, de dégâts des eaux, d'accidents et de tous sinistres imputables à son personnel ou aux installations immobilières et mobilières dont il a la propriété, l'exploitation ou la garde.

En cas de sinistre, le Titulaire renonce à tout recours contre le Port autonome de Paris et ses assureurs et s'engage à obtenir de ses assureurs, de ses éventuels sous-occupants et de leurs assureurs une renonciation à recours contre le Port autonome de Paris. A défaut, le Titulaire garantira le Port autonome de Paris et ses assureurs des éventuels recours de ses sous-occupants et de leurs assureurs.

Le Titulaire est tenu de prendre à ses frais toutes mesures de sécurité qui pourraient être imposées par mesures générales de façon à prévenir tout sinistre ou accident. Faute par lui de prendre ces mesures, il pourra y être pourvu d'office et à ses frais. En cas de sinistre ou d'accident, le Port autonome de Paris ne saurait en aucun cas être recherché du fait de l'absence de ces mesures ou de l'insuffisance de celles qui auraient été prescrites.

La garde et la conservation des matériels, équipements ou autres biens placés dans les entrepôts, sur les terrains, terre-pleins, voies publiques et voies ferrées, et plus généralement en quelque lieu que ce soit, ne sont pas à la charge du Port autonome de Paris.

Le Titulaire doit, à la requête du Port autonome de Paris, fournir à tout moment toutes justifications de l'exécution des obligations résultant du présent article, cette justification pouvant s'effectuer par la remise au Port autonome de Paris d'une attestation de l'assureur ou de son représentant.

Article 1.1.15 - Réclamations

Le Titulaire n'a droit à aucune réduction de la redevance prévue à la convention en cas d'interruption ou d'irrégularité dans l'exploitation des voies ferrées du port ou dans l'utilisation des voies navigables, routes et voies ferrées conduisant au port.

Il ne peut demander au Port autonome de Paris aucune réduction du montant de la redevance prévue à la convention pour dommages résultant de perturbations atmosphériques, inondations, crues, sécheresse, incendies, vols, etc.

Article 1.1.16 - Notification

Sauf disposition contraire de la convention, toutes les significations, notifications, citations, commandements sont valablement faits au Titulaire sur les lieux mis à disposition où que soit situé son siège social.

Article 1.1.17 - Attribution de compétence

Les litiges nés de l'interprétation ou de l'application de la convention passée entre le Port autonome de Paris et le Titulaire en application du présent cahier des charges seront soumis au Tribunal Administratif de Paris.

CHAPITRE II

Conditions financières

Article 1.2.1 - Redevance domaniale

Une redevance domaniale est due pour l'occupation des lieux mis à disposition.

La détermination de cette redevance, ses conditions et ses modalités d'application sont fixées au livre auquel le titre se réfère : livre II pour les installations industrielles et commerciales, livre III pour les activités de transport de passagers, d'animation et de loisirs.

Sous réserve de l'indemnité pour occupation sans titre prévue à l'article L2125-8 du Code général de la propriété des personnes publiques, toute prolongation d'occupation au-delà de la durée autorisée sera soumise à une indemnité forfaitaire égale à la redevance majorée de 20 % qui aurait été due pour une occupation régulière, sans application d'éventuels abattements.

Article 1.2.2 - Redevance pour services rendus par le Port autonome de Paris

Les services rendus par le Port autonome de Paris et les dépenses liées à l'exploitation et à l'entretien peuvent faire l'objet d'une redevance spécifique.

L'alinéa précédent ne s'applique pas aux dépenses qui sont prises en charge directement par le Titulaire (électricité, gaz, eau, téléphone, chauffage, enlèvement des déchets, etc.).

Article 1.2.3 - Indexation de la redevance domaniale

Les montants figurant dans le présent cahier des charges et celui des redevances figurant dans les conventions sont révisés au 1^{er} janvier de chaque année.

A cet effet, le montant M de l'année en cours est obtenu par la formule :

$$M = M_0 \times P/P_0$$

Dans laquelle :

M₀ représente le montant de référence ;

P₀ représente la moyenne des valeurs de l'indice du coût de la construction publié par l'I.N.S.E.E. pour le 1^{er} trimestre de l'année précédant l'année de référence du prix de base ou de la redevance domaniale concerné et des trois trimestres précédents

P représente la moyenne des valeurs de ce même indice au 1^{er} trimestre de l'année précédant celle pour laquelle est fait le calcul de la redevance domaniale et aux trois trimestres précédents

Article 1.2.4 - T.V.A.

Le montant des redevances définies par le présent cahier des charges est fixé hors taxes et ne comprend pas la T.V.A. dont la valeur est acquittée lors du règlement de la facture.

Article 1.2.5 - Garanties

A - Dépôt de garantie

En garantie des obligations qui résultent de la convention et du présent cahier des charges, notamment du paiement de la redevance et de l'obligation de remise en état des lieux en fin d'occupation, le Titulaire est tenu de verser, entre les mains de l'Agent Comptable du Port autonome de Paris, lors de la signature du titre et, en tout état de cause, avant l'entrée dans les lieux, une somme dont le montant est indiqué dans ce titre.

Ce montant sera actualisé en fonction de l'indice du coût de la construction qui sert de base au calcul de la redevance, dès lors que ce dernier aura varié d'au moins 20 %.

En fin d'occupation et au vu d'un certificat délivré par le Port autonome de Paris constatant que les terrains ou installations faisant l'objet du titre d'occupation ont été remis en état conformément à l'article 1.1.9 du présent livre, l'Agent Comptable, après s'être assuré que le Titulaire n'est redevable d'aucune redevance ou aucun frais au titre de son occupation, restituera ce dépôt de garantie.

B - Cautionnement bancaire

Au lieu et place de ce dépôt de garantie, le Titulaire a, avec l'accord du Port autonome de Paris, la faculté de fournir à l'Agent Comptable un cautionnement bancaire de même montant et dont la durée de validité correspondra à celle de l'occupation même si celle-ci se prolonge au-delà du titre. Ce montant sera actualisé sans que le Port autonome de Paris ait besoin de demander un nouvel engagement, en fonction de l'indice du coût de la construction qui sert de base au calcul de la redevance, dès lors que ce dernier aura varié d'au moins 20 %. Dès réception par l'Agent Comptable de l'acte de cautionnement bancaire, le dépôt de garantie éventuellement versé sera restitué au Titulaire.

Il sera stipulé dans l'acte d'engagement que l'établissement bancaire ne pourra dénoncer le cautionnement qu'après un préavis de trois mois adressé au Port autonome de Paris par pli recommandé avec demande d'avis de réception. Dans ce cas, le Titulaire sera tenu de fournir une nouvelle garantie aux mêmes conditions.

En fin d'occupation, le cautionnement sera libéré dans les mêmes conditions et sous les mêmes réserves qu'au deuxième alinéa du paragraphe A ci-dessus.

En tout état de cause, l'engagement ne prendra fin qu'à l'expiration d'un délai de douze mois après la date de libération des lieux et de leur remise en état.

Article 1.2.6 - Règlement de la redevance domaniale

La redevance domaniale est due par le Titulaire depuis la date de prise d'effet de la convention, fixée par celle-ci, jusqu'à la date de remise des lieux au Port autonome de Paris - après expiration ou résiliation - constatée par procès-verbal établi contradictoirement et justifiant que le Titulaire a satisfait aux obligations de remise en état des lieux qui lui étaient imparties.

Pour les conventions d'une durée, initiale ou après renouvellement, supérieure ou égale à une année, la redevance domaniale est payable par acomptes trimestriels. Le solde annuel tiendra compte s'il y a lieu de la ristourne induite par le trafic.

Pour les conventions d'une durée, initiale ou après renouvellement, inférieure à une année, la redevance domaniale est payable par acomptes mensuels. La facturation du solde tiendra compte s'il y a lieu de la ristourne induite par le trafic.

Par dérogation aux alinéas précédents, la redevance domaniale dont le montant annuel est inférieur à 2 000 Euros (valeur 2012) est payable en une fois.

Les acomptes et le solde sont exigibles d'avance et sont appelés sous forme de factures. Ces acomptes sont basés sur la redevance de l'année précédente indexée selon la formule indiquée à l'article 1.2.3 du présent livre, en tenant compte des éléments connus au moment de leur émission.

La durée minimum de la période facturable est la quinzaine calendaire. Toute quinzaine commencée est due sauf exception prévue par la loi.

La redevance annuelle, ou pour la durée de la convention si inférieure à un an, minimum est fixée à 500,00 Euros (valeur 2012), exigible d'avance en une seule fois.

Les sommes dues sont versées à l'Agent Comptable du Port autonome de Paris par tout moyen de paiement autorisé par la réglementation en vigueur.

En cas de retard, quelle qu'en soit la cause, et après une mise en demeure restée sans effet, les sommes non payées peuvent porter intérêt au taux légal. Pour le calcul des intérêts de retard, la période prise en compte commencera à la date d'échéance mentionnée sur la facture pour se terminer soit à la date de réception du titre de paiement, soit à la date du débit du compte en cas de paiement direct.

Les frais de poursuite sont à la charge du Titulaire.

Aucun escompte ne sera accordé pour paiement anticipé.

Article 1.2.7 - Impôts, contributions et taxes

Les impôts, contributions, taxes de toute nature (taxe annuelle sur les bureaux, les locaux commerciaux et les entrepôts en Ile de France, taxe foncière, etc...) ainsi que plus généralement tous frais accessoires auxquels peut donner lieu le titre d'occupation sont à la charge du Titulaire.

Article 1.2.8 - Frais d'actes

Tous les frais liés à l'enregistrement (ou à la publication au bureau des hypothèques), à la constitution d'acte authentique, à la constitution ou au retrait d'hypothèque, et plus généralement tous les frais d'actes relatifs à l'établissement, à la modification, ou au transfert ou au retrait de la convention sont à la charge du Titulaire.

Article 1.2.9 - Pénalités financières

Sans préjudice de l'application de l'article 1.1.8 A-I du présent livre, le Port autonome de Paris pourra appliquer une pénalité contractuelle de 1/12 de la redevance annuelle hors abattements éventuels, avec un minimum de 2 000,00 € (valeur 2012) par infraction constatée à l'une quelconque des clauses de la convention ou du cahier des charges.

CHAPITRE III

Conditions techniques

Article 1.3.1 -Droit d'accès de l'Administration et du Port autonome de Paris

Les agents de l'Etat et du Port autonome de Paris ont accès, sur simple demande verbale, sur toutes les surfaces et installations qui font l'objet de la convention.

Article 1.3.2 -Règlements particuliers à certains ports - Cahiers de prescriptions particulières

Les ouvrages, constructions et installations réalisés ou à réaliser sur les lieux mis à disposition doivent respecter les conditions fixées dans le règlement particulier du port concerné et/ou dans le cahier des prescriptions particulières de ce port pris après avis du maire de la commune concernée, lorsqu'ils existent et sont annexés à la convention.

Article 1.3.3 - Clôture des installations

Le Port autonome de Paris peut prescrire au Titulaire de clôturer les terrains ou autres dépendances du domaine public suivant les directives qui seraient prescrites à cet effet, ou conformément au cahier des prescriptions particulières au port considéré.

Sur certains sites au contraire, la pose de clôtures peut être interdite.

Article 1.3.4 - Entretien et réparations

Le Titulaire doit assurer l'entretien, la réparation et le nettoyage des biens et lieux mis à disposition dans les conditions fixées par la convention, le présent cahier des charges et, lorsqu'ils existent, le règlement particulier du port concerné ou le cahier des prescriptions particulières. Il doit agir de même pour ses propres installations. En cas d'inobservation, le Port autonome de Paris pourra y pourvoir d'office aux frais et risques du Titulaire.

Article 1.3.5 - Constructions et installations

Tout projet de travaux, de construction, adjonction ou modification d'installation doit faire l'objet d'une autorisation écrite préalable du Port autonome de Paris.

En ce qui concerne des travaux, constructions, adjonctions ou modifications d'installations (sauf installations classées relevant de l'article 1.3.6 du présent livre) soumis à déclaration, enregistrement ou autorisation au titre du code du patrimoine, de l'urbanisme ou de l'environnement, les dossiers devront être présentés en trois exemplaires au Port autonome de Paris préalablement à leur dépôt, afin que ce dernier délivre son autorisation au titre du présent cahier des charges.

Cette autorisation constitue l'accord du gestionnaire du domaine public requis pour l'obtention d'un permis de construire, en application du code de l'urbanisme. Elle ne préjuge pas de la suite donnée par les services compétents.

Dès le dépôt de sa déclaration ou demande d'enregistrement ou d'autorisation, le Titulaire devra fournir au Port autonome de Paris une copie du récépissé transmis par l'autorité compétente.

Il devra de même adresser une copie de la décision ou, en cas de décision implicite, une copie de l'attestation ou de rejet produite par l'autorité compétente, dès que celle-ci lui aura été notifiée.

Il est interdit au Titulaire d'établir sur le domaine public des constructions à usage d'habitation, sauf gardiennage ou de transformer les constructions existantes en vue de cet usage.

Article 1.3.6 - Installations classées

Au cas où les installations projetées ou existantes sur le terrain mis à disposition ou le stockage des marchandises envisagées seraient soumis à la législation sur les installations classées le Titulaire s'engage à fournir au Port autonome de Paris, préalablement au dépôt de la demande, les pièces constitutives du dossier de déclaration, d'enregistrement ou de demande d'autorisation afin que le Port autonome de Paris soit en mesure d'examiner les éventuelles contraintes générées par l'activité projetée et leur compatibilité avec la politique de développement du port concerné. Il fournira au Port autonome de Paris une copie du récépissé et/ou de l'arrêté délivré par l'autorité compétente.

Au cas où l'une de ces pièces viendrait à être modifiée pendant la durée de validité du titre d'occupation, le Titulaire s'engage à fournir au Port autonome de Paris le ou les nouveaux documents préalablement à leur présentation devant l'autorité compétente.

En cas de cessation d'activité au sens de la législation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, le Titulaire s'engage à fournir au Port autonome de Paris l'exemplaire du dossier de cessation d'activité, ainsi que tout autre étude ou document devant être remis à l'autorité compétente dans le cadre de la cessation d'activité, préalablement à leur transmission.

Ces documents devront permettre au Port autonome de Paris d'apprécier si les mesures proposées sont suffisantes pour restituer le terrain dans un état conforme à celui exigé en application de l'article 1.1.9 IV du présent livre.

Ces documents permettront également au Port autonome de Paris de vérifier que le Titulaire respecte son obligation de remise en état au titre de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement, à savoir la remise du terrain dans un état tel qu'il permette un usage futur auquel il est destiné et qu'il ne s'y manifeste aucun danger ou inconvénient soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publiques, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature et de l'environnement, soit pour la conservation des sites et des monuments.

Article 1.3.7 - Travaux réalisés par le Titulaire à l'extérieur des lieux mis à disposition

Tous les travaux exécutés à l'extérieur des lieux mis à disposition sont soumis à l'autorisation du Port autonome de Paris, notamment la création d'entrée charretière, l'embranchement des voies ferrées, et de manière générale, tous réseaux nécessaires à la desserte et à l'exploitation de la parcelle. Ces travaux sont à la charge du Titulaire. Le rétablissement des installations appartenant au Port autonome de Paris après travaux est de même à la charge du Titulaire.

Les réparations des dommages causés par le Titulaire au domaine public (voirie, voies ferrées, réseaux divers et ouvrages d'aménagement général) sont à sa charge.

Le Titulaire doit fournir au Port autonome de Paris (en format Autocad ou équivalent) le plan de récolement des réseaux de desserte de son amodiation en coordonnées Lambert, avec nivellement en cotes NGF, dès leur réalisation. Au cas où ce plan ne serait pas fourni dans le délai prescrit par lettre de mise en demeure, le Port autonome de Paris le fera dresser par un géomètre-expert aux frais du Titulaire.

Le Port autonome de Paris doit préalablement fournir au Titulaire les plans des réseaux et voiries adjacents à la parcelle concernée.

Article 1.3.8 - Nuisances, incompatibilités de voisinage

A - Prescriptions générales

Le Titulaire doit respecter les dispositions de la réglementation en vigueur en matière de protection de l'environnement et de lutte contre les pollutions et nuisances ; à cet effet, il doit prévoir, installer et utiliser rationnellement les dispositifs de prévention contre les nuisances les mieux appropriés, compte tenu, d'une part, de l'état d'avancement des techniques, et d'autre part, des caractéristiques de l'environnement. Les mêmes préoccupations doivent guider le cas échéant, le choix des procédés de fabrication.

B - Incompatibilités de voisinage

Le Port autonome de Paris informera les nouveaux occupants du port de la nature des industries ou activités déjà installées sur le port, en cours d'installations ou prévues avec certitude à proximité des lieux mis à disposition ainsi que des contraintes qui pèsent sur eux, telles qu'elles ont été portées à sa connaissance. Il appartient au Titulaire de s'informer auprès des autorités compétentes de la compatibilité de l'activité qu'il envisage avec celles déjà autorisées.

La responsabilité du Port autonome de Paris ne peut être engagée à la suite du constat d'effet nuisible des installations ou activités du Titulaire sur ses voisins.

Article 1.3.9 - Evacuation des rejets liquides, dragage des produits déversés

Les raccordements des installations sanitaires, les évacuations d'eaux industrielles et en général tous les rejets d'effluents dans les réseaux d'assainissement ou dans le milieu naturel doivent être établis conformément à la réglementation en vigueur. Il est rappelé par ailleurs que les installations, ouvrages, travaux et activités ayant un impact sur le milieu aquatique sont susceptibles d'être soumis à déclaration, enregistrement ou autorisation au titre du code de l'environnement. Le cas échéant, le Titulaire adressera une copie de son dossier de déclaration ou demande d'enregistrement ou d'autorisation au Port autonome de Paris préalablement à son dépôt auprès de l'autorité compétente.

Les prélèvements d'eau en rivière, en bassin ou nappe phréatique feront l'objet d'une demande adressée au service compétent, dont copie sera adressée au Port autonome de Paris.

Les installations de prétraitement et traitement des eaux résiduaires et pluviales doivent à tous moments et en toutes circonstances, satisfaire à la réglementation en vigueur.

Lorsque le Port autonome de Paris le jugera nécessaire, le déversement d'effluents (eaux usées, eaux pluviales, ...) dans les réseaux d'assainissement du Port autonome de Paris devra faire l'objet d'une « convention de déversement aux réseaux du Port autonome de Paris » qui définira les conditions du rejet.

Le Titulaire a à sa charge l'enlèvement des matières solides déposées en rivière ou en darse par les produits déversés provenant de son activité.

Article 1.3.10 – Exploitation des quais

Il appartient au Titulaire de s'assurer que son exploitation et le stockage des matériaux sont compatibles avec la tenue des ouvrages existants. A cet effet, il devra s'informer auprès des services du Port autonome de Paris de la surcharge maximum admissible sur les quais et terre-pleins réalisés par celui-ci et s'assurer en permanence de ne pas la dépasser.

Il appartient au Titulaire de maintenir en bon état de fonctionnement les bollards, échelles de quai et autres équipements mis à sa disposition.

=====



2, quai de Grenelle
75732 Paris Cedex 15
Tél : 01 40 58 29 99
Fax : 01 45 78 08 57

www.paris-haropaports.com

Port

Seine-Métropole

Ouest

Document n°2 :

**le Schéma d'Aménagement
et de Développement Durable
(SADD) du port de Limay
2007**

Port

Seine-Métropole

Ouest

Afin d'accompagner le développement des ports et de les inscrire de manière durable dans le territoire, Ports de Paris a initié l'élaboration de Schémas d'Aménagement et de Développement Durable (SADD) pour ses principales plateformes multimodales et ports urbains d'envergures (Gennevilliers, Bonneuil et Limay).

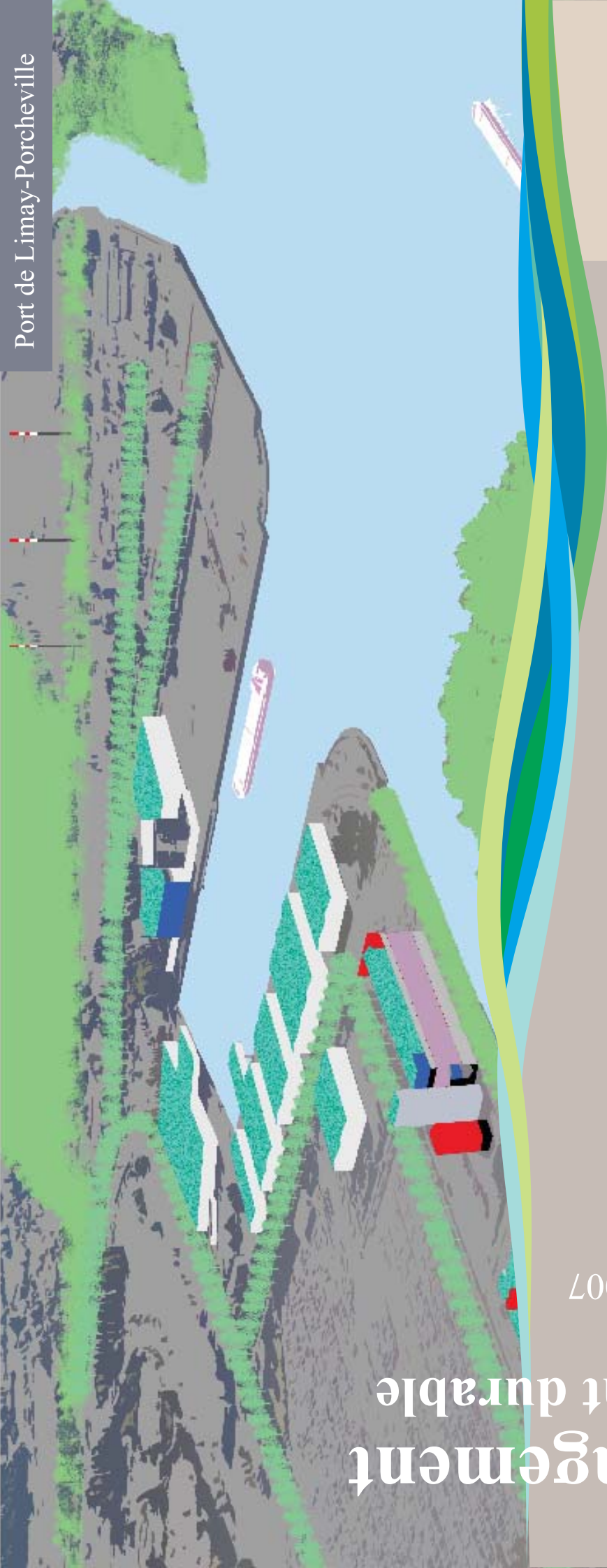
Ces documents ont pour objectif de formaliser et de partager avec l'ensemble des partenaires, des documents de planification pour :

- cadrer les aménagements de Ports de Paris et les modes d'implantation de ses clients,
- préciser les exigences environnementales de ces aménagements,
- définir l'organisation des filières économiques et leur outillages spécifiques sur le port.

Ici, vous est présenté le **schéma d'aménagement et de développement durable** du port de Limay.

Schéma d'aménagement et de développement durable

PROPOSITIONS - Septembre 2007



Port de Limay-Porcheville


PORT
AUTONOME
DE PARIS

L'autre voie en Ile-de-France

PRÉAMBULE
LIMINAIRE

p4
p5

LES AXES DU SCHEMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

p7

AXE 1 - LE PORT DE LIMAY, UN SITE STRATÉGIQUE EN SEINE AVAL

- 1-1 Le port, façade fluviale et plate-forme multimodale du Mantois
- 1-2 Contribuer au développement économique du territoire Seine-Aval
- 1-3 Affirmer la lisibilité du port à l'échelle du Mantois

p9

p11

p13

AXE 2 - LE PORT DE LIMAY, PÔLE D'EXCELLENCE ENVIRONNEMENTALE

- 2-1. Un 'Grand port' entre ville et fleuve
- 2-2. La qualité environnementale comme règle de développement
- 2-3. La sûreté et la sécurité, des services portuaires en développement

p15

p21

p29

SYNTHESE DES ACTIONS

p32

Préambule

- Au travers du Schéma d'Aménagement et de Développement Durable du Port de Limay (SADD), le Port autonome de Paris souhaite définir sa stratégie de développement, d'aménagement et d'occupation de son territoire pour les quinze prochaines années.
- Un diagnostic territorial a été réalisé en 2005/2006. Il a permis d'identifier les enjeux en matière de développement durable à l'échelle de la région Ile-de-France, de la vallée de Seine, des communes et de la zone portuaire de Limay. Le SADD présente les objectifs stratégiques et les objectifs opérationnels répondant à ces enjeux ainsi qu'une première série d'actions à court et à moyen termes. Un suivi des actions mises en œuvre sera réalisé chaque année.
- La mise en œuvre de partenariats notamment avec les collectivités, les entreprises amodiataires, les entreprises externes est nécessaire à la réalisation de l'ensemble des actions du SADD.

Cette partie présente une synthèse des conclusions du diagnostic territorial réalisé en 2005/2006. Il a permis d'identifier les enjeux en matière de développement durable à l'échelle de la région Ile-de-France, de la vallée de Seine, des communes et de la zone portuaire de Limay.

L'échelle géographique du port : la Seine aval et le Mantois

- Placé sur un axe régional nord/sud et inter-régional est/ouest, un port en situation de porte fluviale de l'Ile de France depuis Rouen
- Une augmentation du trafic fluvial et maritime (+ 15,5% en 2005)
- Une contribution significative du port de Limay sur les produits métallurgiques (3ème rang régional) ainsi qu'une forte visibilité dans le secteur des éco-activités (SARP Industrie, CREED, PRISMO) et dans la filière logistique et automobile,
- Des orientations fortes affichées dans le Schéma des Infrastructures Portuaires établi par le Port Autonome de Paris pour le port de Limay (renforcement du rôle du port dans les secteurs des granulats BTP, des véhicules, et des activités logistiques et de distribution)
- Un contexte économique général à la vallée de Seine pénalisé (déindustrialisation) mais profitant d'une volonté locale forte de redynamisation (zones d'activités du Mantois)
- Placé au coeur d'un important dispositif de reconstruction du territoire (Opération d'Intérêt National)
- une situation avantageuse au sein de la vallée du Mantois offrant une identité géographique forte
- Une attention environnementale forte liée à la qualité des espaces de vie environnants et destinée à faire face aux risques de destruction du territoire par l'urbanisation
- Une exposition aux risques naturels que sont les inondations (PPRI en cours d'élaboration)

L'échelle communale du port : la rive gauche du Mantois

- Une logique géographique, historique et économique pour l'implantation d'un port multimodal
- Une implantation récente du port dans un environnement industriel historique et favorable
- Des terrains profondément remaniés de part l'activité industrielle antérieure
- Le rapport à la ville : une discontinuité entre le port et un tissu bâti hétérogène, desservi par un schéma viaire déstructuré
- Des orientations communales fortes (PADD) pour ménager une ceinture verte entre zone portuaire et habitat
- Un port bientôt complet, qui cherche à s'étendre
- Des extensions possibles (par delà la RD 146, au Nord, à l'Est, à l'Ouest de l'enceinte du port) sur les terrains adjacents
- Des opportunités locales de développement liées à la concentration d'entreprises de services et de maintenance industrielle favorisant l'implantation d'industries lourdes
- Des demandes locales en terme de services aux entreprises
- Une accessibilité par les modes de déplacements autres que routier à améliorer (proximité des centres urbains, déplacements doux peu favorisés)

L'échelle de proximité : le port et ses usagers

- Des équipements portuaires adaptés au fret fluvial et des entrepôts mis aux normes (sprinklage)
- Un rythme d'implantations industrielles qui s'accélère conduisant à une rarefaction de terrains à court terme
- Le plan de ZAC qui doit évoluer en parallèle au développement du port
- Une densité de constructions faible à l'intérieur de la zone portuaire qui pose la question d'une restructuration et/ou d'une densification
- Des limites périphériques futures à identifier
- Une recherche d'identité du territoire du port par un travail spécifique sur l'architecture industrielle
- La présence de la Seine à revaloriser (zones de vie, berges, plantations, lieux de travail, point de vue)
- Un réseau viaire à finaliser et à hiérarchiser
- Des projets de développement fluviaux et ferrés répondant à une diversification des types d'activités (nouveau chenal du bras de Limay, desserte ferroviaire ouest...)
- Un vocabulaire végétal qualifiant les espaces d'accompagnement et une gestion du patrimoine végétal à re-cibler
- La nécessité de clarifier les responsabilités liées aux rejets d'eaux pluviales avec les zones industrielles situées au nord de la plate-forme
- Le renforcement du contrôle d'accès et de la surveillance de la plate-forme (code ISPS)
- Une connaissance des risques accrue pour une zone d'activités de pointe en matière d'éco-industries



0 250 m 500 m Le port de Limay-Porcheville aujourd'hui

AXE 1 Le Port de Limay, un site stratégique en Seine Aval

Le port, façade fluviale et plate-forme multimodale du Mantois 1.1
Transport fluvial / intermodalité / équipements logistiques

Contribuer au développement économique du territoire Seine-Aval 1.2
Eco-industrie / développement intra-portuaire / développement extra-portuaire / valeur ajoutée / communication

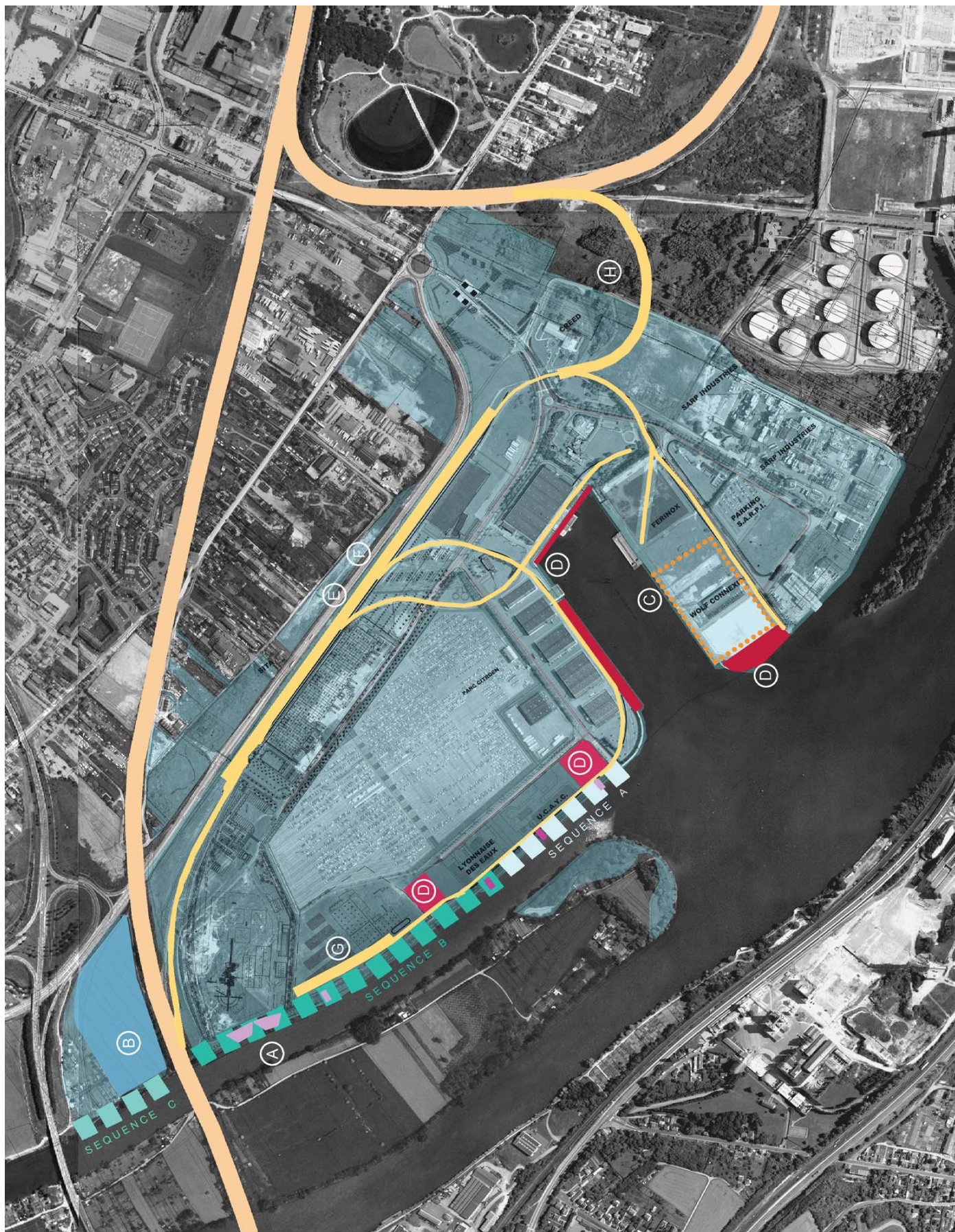
Affirmer la lisibilité du port à l'échelle du Mantois 1.3
Typologies architecturales / continuités géographiques / transition paysagère vers la Seine

AXE 2 Le port de Limay, pôle d'excellence environnementale

Un 'Grand port' entre ville et fleuve 2-1
Fédérer les différents sites du port pour former un 'Grand port' 2-1.1
Un 'Grand' Port' des limites de la ville jusqu'en berges de Seine 2-1.2
Mettre en place un projet de 'Port paysage' 2-1.3

La qualité environnementale comme règle de développement 2-2
Une gestion de l'eau respectueuse de l'environnement (les eaux pluviales) 2-2.1
Une gestion de l'eau respectueuse de l'environnement (les eaux usées) 2-2.2
Qualité des sols et des sédiments : assumer l'héritage industriel du site 2-2.3
Maîtriser les dépenses énergétiques / produire des énergies renouvelables 2-2.4

2-3. La sûreté et la sécurité, des services portuaires en développement 2-3
Renforcer la sûreté et la mise en sécurité du port 2-3.1
Structurer et diffuser les différents niveaux d'information 2-3.2



- estacades existantes/projets
- potentiel de surfaces disponibles port public / front d'accostage
- réseau ferré PAP
- réseau RFF
- terrains appartenant au PAP

OBJECTIFS STRATÉGIQUES

1-1 Le port, façade fluviale et plate-forme multimodale du Mantois



OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

- 1.1 Poursuivre le développement du transport fluvial en :
- multipliant les points d'échange avec la voie d'eau,
 - menant à terme l'aménagement du bras de Limay,
 - créant une desserte voie d'eau pour les terrains ouest,
 - maintenant la possibilité de créer à long terme une escale conteneur (surface minimum de 2 hectares avec 100 ml de quai),
 - en maintenant à minima 2 fronts d'accostage de 100m assurant la fonction de port public.

1.2 Favoriser l'intermodalité en renforçant le réseau ferré du port :

- en créant une 4eme et une 5eme voie au faisceau ferré,
- en desservant l'ensemble des parcelles situées sur la façade fluviale,
- en raccordant le réseau ferré du port directement par l'Est (vers Paris) sans passage obligé par la gare de Mantes.

1.3 Proposer des équipements logistiques favorisant l'emploi des modes de transports alternatifs

ACTIONS A MOYEN ET COURT TERME

- ▶ (A) Mise en oeuvre du projet d'aménagement de la rive droite du bras de Limay (lit du fleuve, aménagement ou réhabilitation de 4 à 5 estacades sur 1,3 km de berges renaturalisées)
- ▶ (B) Etude de compensation hydraulique de l'aménagement des terrains ouest
- ▶ (C) Définition d'un potentiel de surface réservant les terrains pour la création d'une escale conteneurs
- ▶ (D) Conservation d'un potentiel de surfaces en accès libre à la voie d'eau
- ▶ (E) Travaux en cours de la 4eme voie
- ▶ (F) Echange de terrains le long du RD 146 auprès du Conseil Général pour l'élargissement du faisceau ferré
- ▶ (G) Préservation d'une bande de terrain entre la Seine et les parcelles à amodier pour le prolongement des voies
- ▶ (H) Etude de desserte et négociation foncière à mener avec EDF pour un piquage Est
- ▶ Amodiations permettant l'emploi de ponts roulants et du locotracteur du port en temps partagé par plusieurs amodiataires

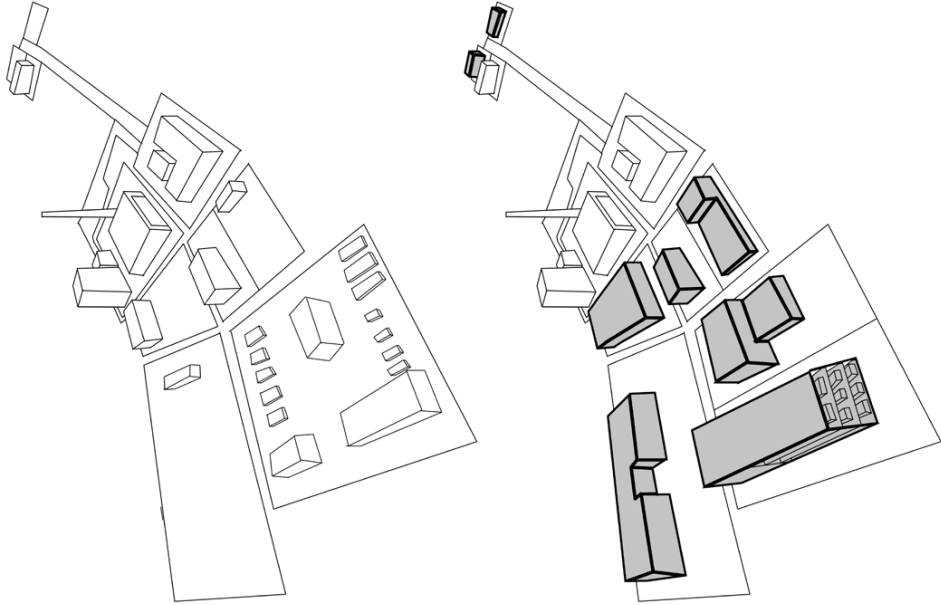


- proposition d'emplacements réservés
- terrains avec accès à la voie d'eau, en attente d'allocation
- emprise Citroën existante
- terrains appartenant au PAP

AXE 1 - Le Port de Limay, un site stratégique en Seine Aval

OBJECTIFS STRATÉGIQUES

1-2 Contribuer au développement économique du territoire Seine-Aval



restructuration / densification

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

2.1 Poursuivre le développement de la filière des éco-industries en coordination avec les orientations du Conseil Général

2.2 Développer l'offre foncière et immobilière par rapport à l'offre mantoise en proposant des surfaces adaptées au types d'activités visées (BTP, éco-activités, logistique) privilégiant la voie d'eau dans l'enceinte actuelle :

- par la restructuration et/ou la densification des parcelles à proximité de la voie d'eau ou des autres modes de transport, au gré du renouvellement des amodiations.

2.3 Développer l'offre foncière et immobilière par rapport à l'offre mantoise en proposant des surfaces adaptées au types d'activités visées (BTP, logistique, entreprises de services/ sous traitance) en dehors de son enceinte actuelle :

- (C) par la mise hors PHEC d'une partie des terrains ouest,
- (D) par l'acquisition de terrains au nord de la RD146,
- (E) par l'acquisition de terrains EDF à proximité immédiate ou en amont de la centrale de Porcheville.

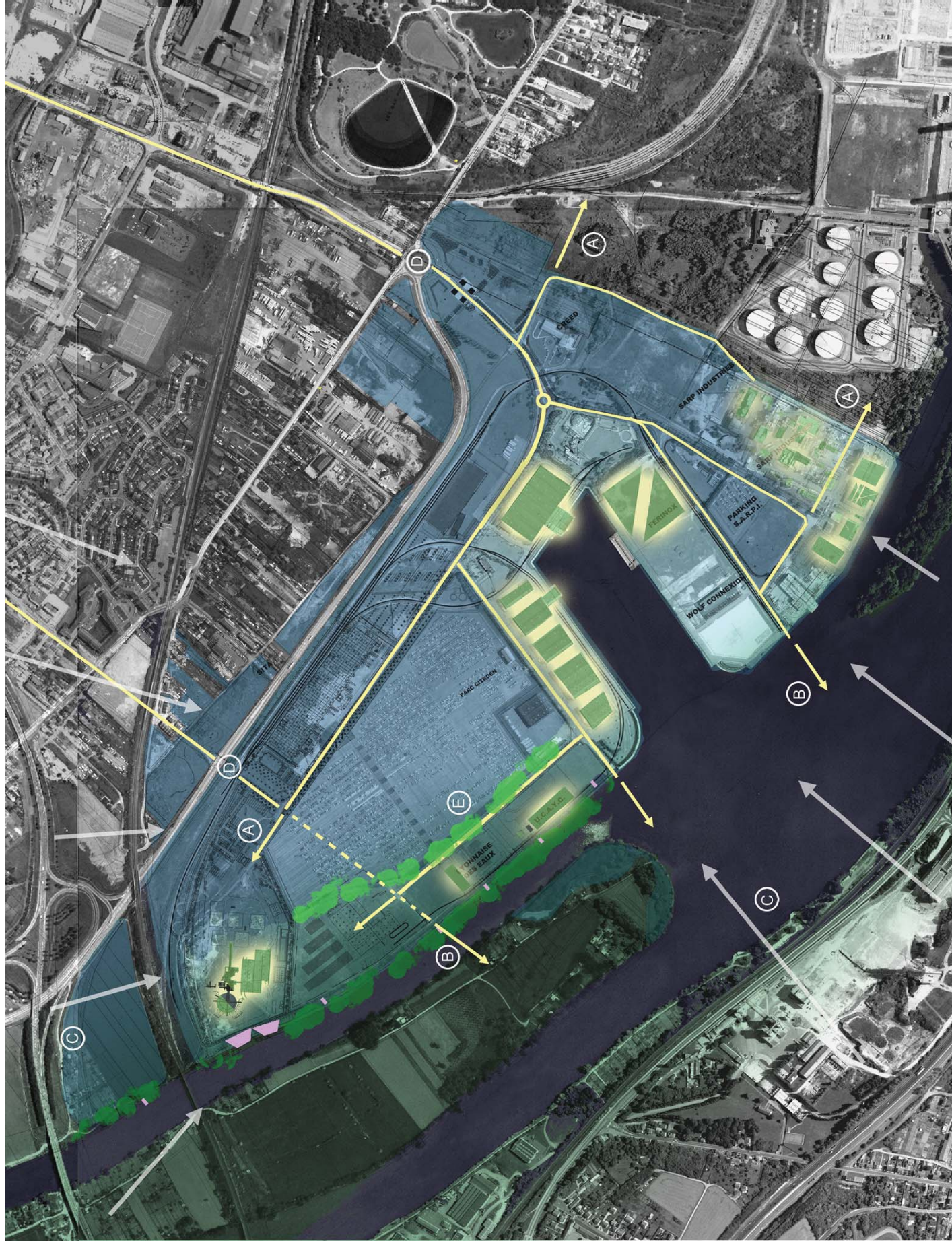
2.4 Développer « la valeur ajoutée portuaire » pour augmenter l'impact économique des implantations portuaires sur le Mantois

2.5 Communiquer sur les vocations industrielles du port (éco-industrie, BTP, logistique) et sur l'image d'une Zone d'Activité du Mantois :

- en développant des activités commerciales communes avec l'EPAMSA et la Chambre de Commerce,
- en choisissant les actions de communication.

ACTIONS A MOYEN ET COURT TERME

- Promotion du site de Limay sous la thématique "éco-industrie"
- (A) Etude sur les possibilités de restructuration de l'emprise Citroën
- (B) Etude d'accessibilité à la voie d'eau des parcelles situées au delà de la route des près de la mer
- Etude sur la possibilité d'implanter des entrepôts de conception innovante (entrepôts modulaires, entrepôts de logistique automatisée ...)
- Etude du PPRI en vue d'une méthode de gestion globale des surfaces inondables à l'échelle du port
- Proposition à la ville de Limay d'emplacements réservés sur les terrains nord en vue de la refonte du PLU
- Démarche auprès d'EDF et de Porcheville
- Favoriser l'implantation d'entreprises accompagnant la rupture de charge (emploi d'au moins un mode de transport massif) par une transformation génératrice d'emplois (entrepôts impliquant des ateliers de préparation, transformation...)
- Choix du type de supports de communication, événementiel ou écrit (manifestation logistique, plaque ...)
- Établissement d'une charte avec l'EPAMSA concernant les actions de promotion commerciale

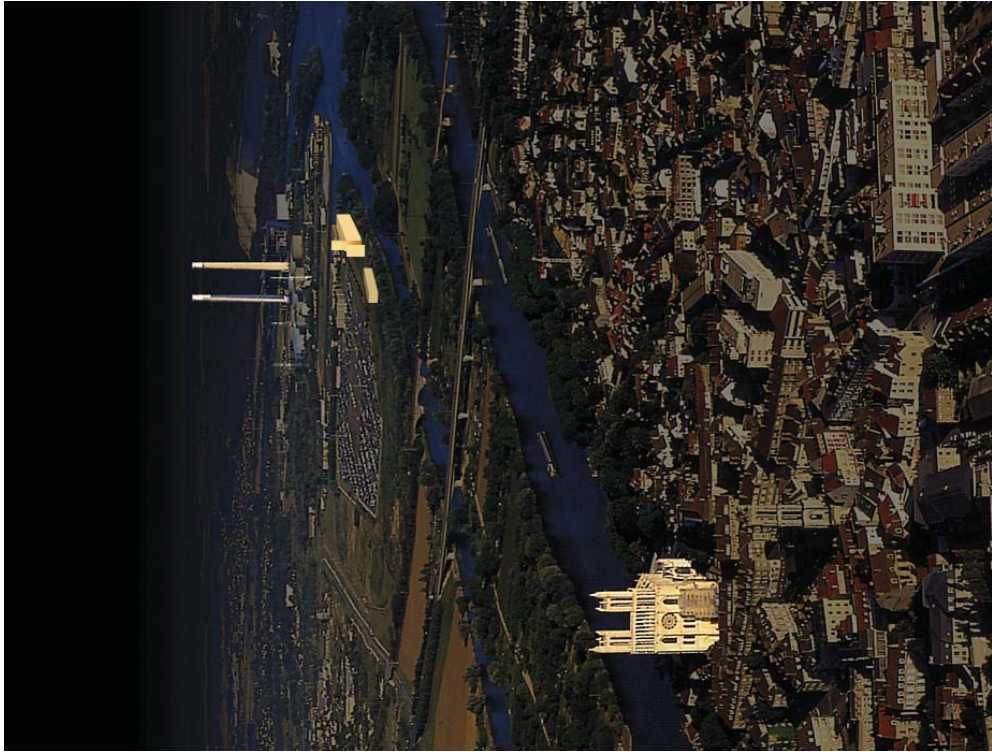


- estacades existantes/projets
- continuités visuelles et paysagères
- terrains appartenant au PAP

AXE 1 - Le Port de Limay, un site stratégique en Seine Aval

OBJECTIFS STRATÉGIQUES

1-3 Affirmer la lisibilité du port à l'échelle du Mantois



OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

3.1 Mettre en valeur la situation de fond de vallée et la typologie architecturale spécifique du port :

- en profitant de la proximité et de la position en surplomb de l'autoroute et de la RD 983,
- en établissant un plan 'Lumière' sur le port, visible à l'échelle de la vallée.

3.2 Conserver des continuités avec les axes géographiques et les axes routiers structurants dans le schéma de développement du port en :

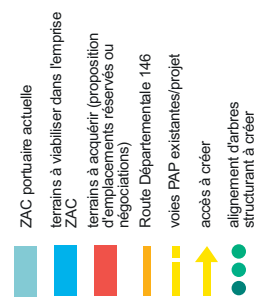
- (A) implantant les nouvelles installations en continuité avec l'axe de la vallée (Collégiale de Mantes la Jolie / Centrale de Porcheville),
- (B) implantant les nouvelles installations en préservant les ouvertures vers le coteau de Guerville et la Seine,
- (C) prenant en compte les points de vue dominants (autoroute, rocade) pour les nouvelles installations,
- (D) établissant une continuité visuelle et paysagère des voies du port avec la rue Lafarge et le chemin des grands vals, dans la mesure du programme des futures amodiations.

3.3 Etablir une transition paysagère de la Seine vers l'intérieur du port en :

- établissant un travail spécifique des façades fluviales des amodiatrices en rapport avec le traitement des berges,
- proposant un éclairage spécifique des infrastructures portuaires,
- élargissant le traitement de la façade fluviale jusqu'à l'intérieur du port par le traitement des voies parallèles à la Seine.

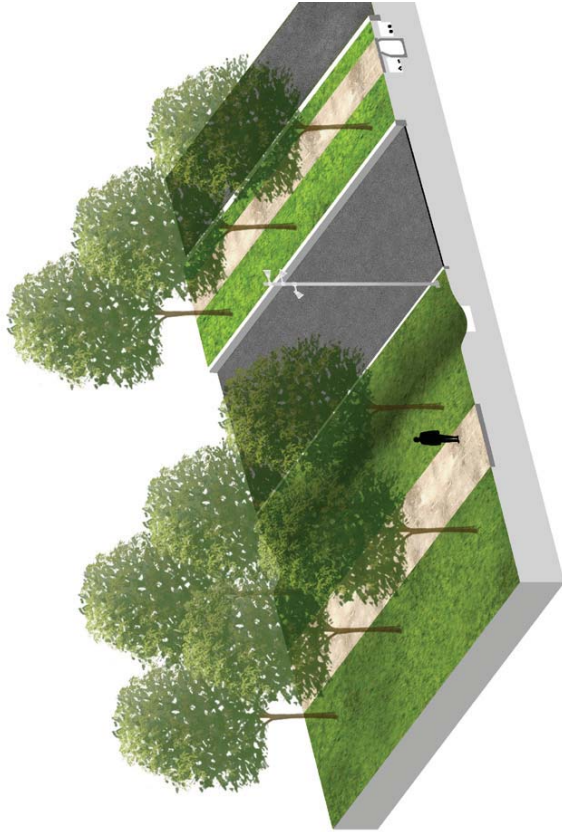
ACTIONS A MOYEN ET COURT TERME

- Démarche auprès de la DDE pour le confortement de la signalétique du port sur le parcours de l'autoroute et de la RD 983, sur le thème du grand paysage
- Etablissement d'un Plan 'Lumière' sur les espaces publics du port et les parcelles amodiées
- Etablissement d'un cahier de prescriptions architecturales, paysagères et environnementales à destination des amodiatrices, prenant notamment en compte:
 - la perception à grande échelle des nouvelles installations (volumes, hauteur et gammes chromatiques)
 - leur implantation dans la parcelle par rapport leur position dans le port
 - l'organisation générale de la parcelle et l'imbrication des volumes architecturaux
 - le traitement des toitures, et la lisibilité des process de production
 - un projet d'éclairage des installations
 - l'aménagement de la façade fluviale (le cas échéant)
- Etude sur les possibilités de restructuration de l'emprise Citroën pour la création d'une voie de bouclage interne
- Etablissement d'un cahier des prescriptions "espaces publics du port" annexé au cahier des charges général du SADD
- (E) Etude sur la possibilité de réaménagement de la route des près de la mer



OBJECTIFS STRATÉGIQUES

2-1.1 Fédérer les différents sites du port pour former un 'Grand port'



projet de prolongement de l'avenue Dreyfous Ducas

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

.1/1 Traiter comme un ensemble cohérent le port actuel et ses extensions au moyen d'une trame viaire hiérarchisée en :

- créant une trame viaire sur les terrains nord en continuité avec le réseau viaire urbain (boulevard Pasteur) et le réseau de voiries actuelles du port,
- desservant les terrains ouest depuis la route départementale avec une typologie identique aux autres voies interne du port
- reliant les routes Dreyfous Ducas et des près de la mer par l'ouest pour finaliser le réseau viaire interne tout en conservant une continuité visuelle avec la rue Lafarge.

.1/2 Traiter comme un ensemble cohérent le port actuel, ses extensions et ses réaménagements au travers d'une qualité d'aménagement homogène :

- des gabarits et des usages de voies nouvellement créés semblables aux voies existantes du port (trottoirs confortables, liaisons douces...),
- des structures d'alignement d'arbres,
- du traitement des abords de la RD, permettant de relier visuellement chaque parties.

ACTIONS A MOYEN ET COURT TERME

- ▶ (A) Etude de circulation et de desserte prenant en compte l'aménagement des terrains ouest, des terrains nord et une éventuelle liaison urbaine reliant la RD146 au quartier de la gare (à valider avec le Conseil Général, la ville de Limay et RFF)
- ▶ (B) Etude sur les possibilités de restructuration de l'emprise Citroën pour la création de la voie de bouclage interne
- ▶ (C) Prolongement récent de l'avenue Dreyfous Ducas (récupération des eaux en surface, noues filtrantes, liaison douce, double ou triple alignement d'arbre, trottoir surélevé en quai et mobilier spécifique)
- ▶ (D) Extension de la ZAC portuaire existante
- ▶ Etablissement d'un cahier des prescriptions "espaces publics du port" annexé au cahier des charges général du SADD
- ▶ Etablissement d'un Plan de Paysage annexé au cahier des charges général du SADD et incluant :
 - . un état des lieux des plantations d'alignement
 - . un programme pluriannuel de plantations



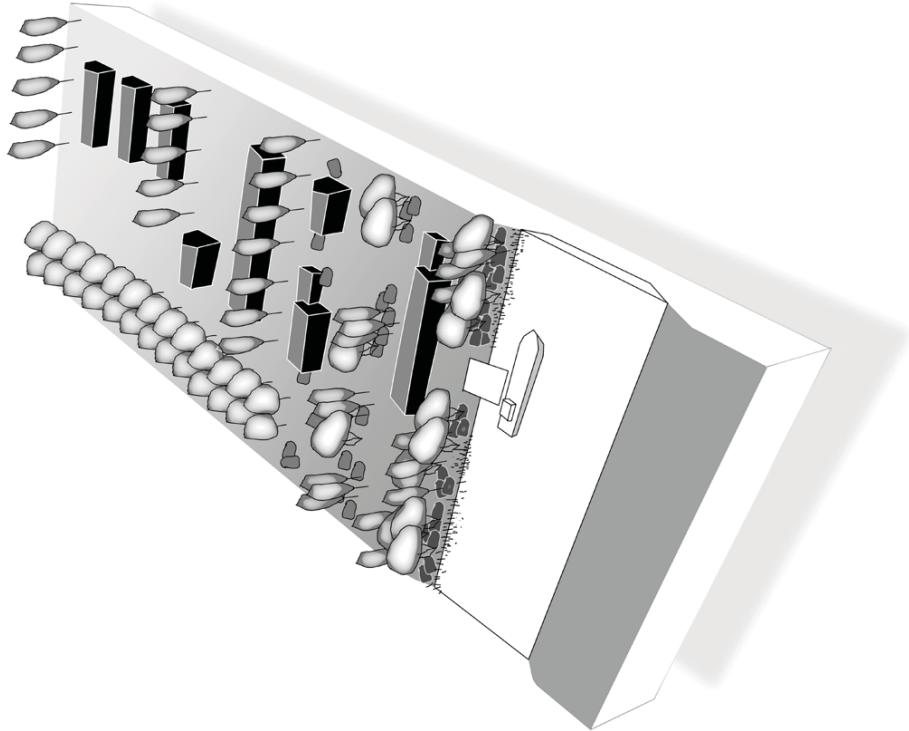
- terrains appartenant au PAP
- projet d'extension PAP
- voirie ville existante / projet (Mou Ville/RFF)
- voirie CG78
- voirie PAP existante / projet
- accès PAP à créer
- création d'infrastructures : rond point / trémie
- liaisons douces à créer

AXE 2 - Le port de Limay, pôle d'excellence environnementale

Un 'Grand Port' entre ville et fleuve 2-1

OBJECTIFS STRATÉGIQUES

2-1.2 Un 'Grand Port' des limites de la ville jusqu'en berges de Seine



OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

2/1 Elaborer un schéma viaire pour le port qui réponde également aux objectifs de la commune pour :

- désenclaver le quartier de la gare et les impasses du boulevard Pasteur,
- permettre la suppression du passage à niveau SNCF du boulevard Pasteur,
- proposer une desserte industrielle hiérarchisée sans nuisances liées au transit des PL, pour l'habitat situé sur le boulevard Pasteur,
- affirmer la RD 146 comme un boulevard de contournement,
- améliorer les liaisons douces entre la gare et les secteur d'activités,
- sécuriser le carrefour RD 146/RD983.

2/2 Mettre en valeur les terrains situés en contact avec la ville en :

- (E) agréant l'implantation de services (restauration, hébergement) aux abords du port,
- (E) proposant une typologie de parcelles permettant l'implantation d'activités en vue d'une transition urbaine d'entrée de ville,
- exploitant le potentiel commercial lié à la situation de façade de la RD 146 et en proposant de grandes parcelles en façade, propices à l'installation d'activités industrielles.

2/3 Renforcer les notions de ceinture verte du Plan d'Aménagement et de Développement Durable de Limay et de coupure verte du Schéma Départemental des Espaces Naturels Sensibles en :

- (G) intégrant la ceinture verte du PADD dans le projet de développement du port au nord de la RD 146,
- (H) traitant la limite Ouest du port avec la ville par un aménagement en continuité avec les berges aménagées,
- (I) traitant la limite Est du port avec Porcheville en conservant la notion de coupure verte,
- (J) traitant la limite Sud du port (rive droite du bras de Limay) en aménageant les berges tout en améliorant une diversité biologique

ACTIONS A MOYEN ET COURT TERME

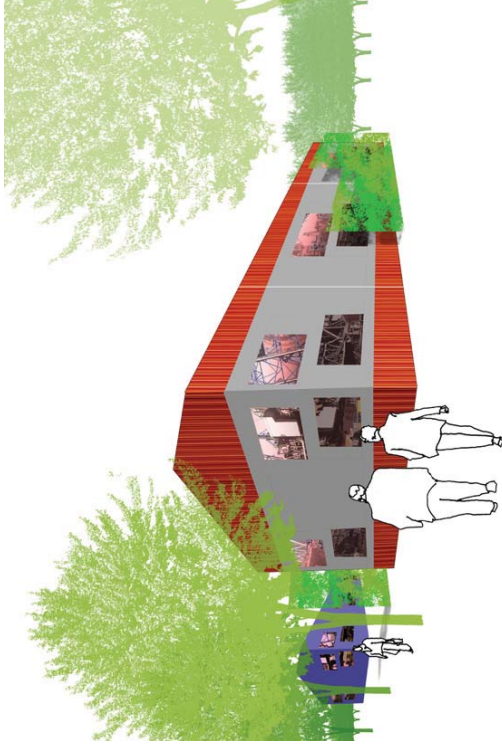
- ▶ (A) Prise en compte par le port des projets de trémie de franchissement des voies SNCF en vue de la suppression du passage à niveau (Maîtrise d'Ouvrage Ville/RFF)
- ▶ (B) Etude et concertation avec le Conseil Général et la ville de Limay pour l'aménagement de piquages sur la RD 146
- ▶ (C) Mise au point des procédures d'échanges fonciers avec la ville de Limay en lien avec la création de l'aire d'accueil des gens du voyage et de la trémie de franchissement des voies SNCF
- ▶ (D) Création de circulations douces vers la gare et le centre de Limay depuis le prolongement de l'avenue Dreyfous Ducas (dans le cadre des exigences du code ISPS)
- ▶ Soutien et participation à l'étude de faisabilité conduite par Fondaterra pour la création d'un restaurant/centre de services au niveau de la zone d'entrées de villes de Limay/ Porcheville
- ▶ Etude sur la mise en oeuvre de la ceinture verte en contact avec la ville sur les terrains nord (typologie, montage opérationnel, gestion, entretien)
- ▶ Etablissement d'un cahier des prescriptions "espaces publics du port" annexé au cahier des charges général du SADD
- ▶ Mise en oeuvre du projet d'aménagement de la rive droite du bras de Limay



- zones d'intérêt écologiques et/ou paysagers
- ripisylve (frange boisée fluviale)
- ouvertures en direction de la darse
- espaces verts d'agrément
- espaces ouverts amodiés en attente d'affectation
- espaces ouverts en attente d'amodiation
- terrains agricoles temporaires (champs et jardins potagers) en attente d'amodiation
- secteurs sans enjeux économiques mais à potentiel écologique
- emprise PAP

OBJECTIFS STRATÉGIQUES

2-1.3 Mettre en place un projet de port 'paysage'



un rapport intérieur / extérieur à établir entre bâtiment et espaces publics du port



des espaces interstitiels riches en diversité biologique

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

3/1 Valoriser la présence de la Seine en :

- favorisant des ouvertures visuelles par des réaménagements à chaque angle de la darse,
- en mettant en place un 'laboratoire expérimental' d'aménagement de berges sur la rive droite du bras de Limay, faisant office de vitrine expérimentale du port.

3/2 Mettre en place un paysage plus 'naturel' dans les espaces publics et s'orienter vers une gestion moins horticole en lien avec le paysage de la Seine :

- par l'établissement d'une gestion différenciée dans les espaces plantés à proximité des lieux de vie,
- dans le traitement des voies à proximité de la Seine.

3/3 Définir des zones naturelles dans les espaces interstitiels et/ou en périphérie de l'enceinte actuelle du port pour :

- une gestion des stations faunistiques et floristiques existantes,
- l'établissement d'une diversité de milieux dans les secteurs sans enjeux économiques,
- la gestion des délaissés dans les emprises des amodiataires et des espaces en attente d'amodiation.

3/2 Orienter les nouvelles implantations d'amodiataires dans une démarche de qualité paysagère :

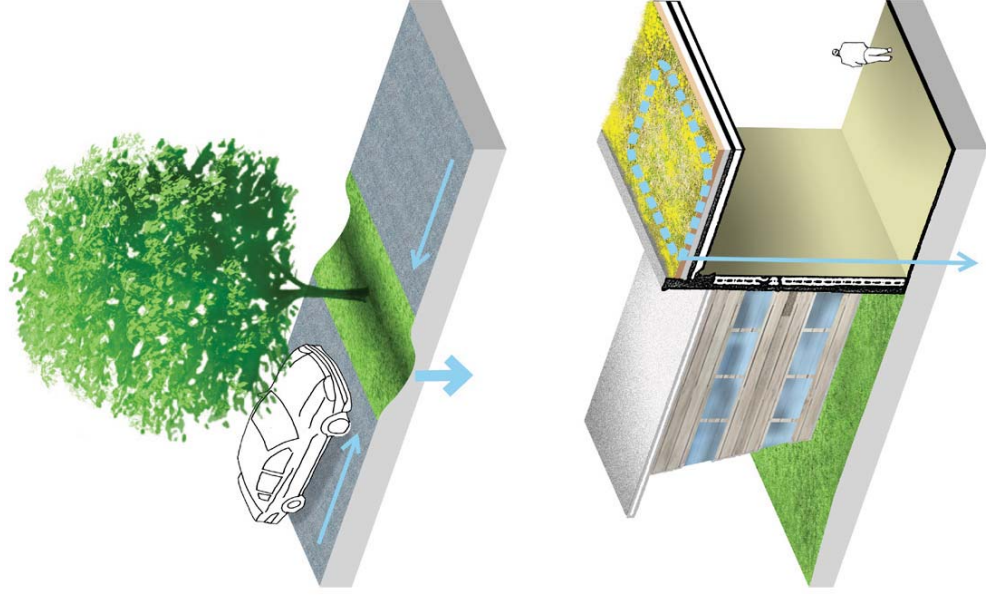
- une démarche d'aménagement des espaces extérieurs,
- une architecture "accueillante aux plantes",
- des espaces de travail profitant de la situation en bords de Seine.

ACTIONS A MOYEN ET COURT TERME

- ▶ (A) Diagnostic du secteur des bureaux du port (bâtiments et espaces extérieurs, parking VL)
- ▶ (B) Etude de l'extension du parking Poids Lourds avec un aménagement préservant l'ouverture vers la darse
- ▶ (C) Mise en oeuvre du projet d'aménagement de la rive droite du bras de Limay
- ▶ Etablissement d'un Plan de Paysage annexé au cahier des charges général du SADD et incluant :
 - un état des lieux des plantations d'agrément et de leur mode d'entretien,
 - un programme de plantations,
 - un plan de gestion s'orientant vers une gestion différenciée
- ▶ (D) Etude sur la possibilité de réaménagement de la route des près de la mer
- ▶ Etablissement d'un Plan de Paysage annexé au cahier des charges général du SADD et incluant :
 - un état des lieux des milieux naturels spontanés
 - un plan de gestion s'orientant vers une gestion différenciée.
- ▶ Suivi faunistique et floristique de l'aménagement des berges du bras de Limay
- ▶ Etablissement d'un cahier de prescriptions architecturales, paysagères et environnementales à destination des amodiataires, prenant notamment en compte :
 - les toitures végétalisées,
 - les façades végétalisées,
 - l'aménagement et la gestion des espaces extérieurs,
 - les percements, les vues.

OBJECTIFS STRATÉGIQUES

2-2.1 Une gestion de l'eau respectueuse de l'environnement (eaux pluviales)



parking VL perméable avec noue infiltrante /
toit planté avec fonction de stockage et réduction de vitesse d'écoulement des EP

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

1./1 Anticiper les dispositions du futur PPRI au niveau de l'emprise de la plate-forme par une gestion globale traitée dans les espaces publics du port par :

- un plan de gestion des crues et décrues,
- la création de zones inondables en dessous des PHEC en liaison avec le réaménagement des voiries, parkings et espaces plantés.

1./2 Améliorer la prise en compte des eaux pluviales dans les espaces publics du port et les parcelles amodiées par :

- une meilleure gestion des eaux de ruissellement de voirie, parkings VL, et toitures des amodiataires et du PAP,
- une limitation de l'imperméabilisation,
- la recherche de moyens de stockage, d'infiltrations ou de réutilisation des eaux pluviales,
- mise en place de réseaux séparatifs pour les eaux pluviales polluées et non polluées.

1./3 Améliorer la gestion de l'exutoire des eaux pluviales situé en fond de darse en :

- clarifiant les responsabilités entre le PAP, la ville de Limay et les entreprises de la zone industrielle rejetant en amont du réseau du PAP,
- clarifiant les responsabilités entre le PAP et ses amodiataires déversant des effluents dans les réseaux du PAP.

ACTIONS A MOYEN ET COURT TERME

- Etablissement d'un plan précis des surfaces submersibles à faire valider par la DDE
- (A) Etablissement d'un cahier des charges "espaces publics du port" annexé au cahier des charges général du SADD et définissant la création de zones potentiellement inondables (route des près de la mer, centre de vie, terrains ouest, bassin de sprinklage, île de Limay ...)
- (B) Etude de compensations des surfaces inondables par acquisition éventuelle de terrains auprès d'EDF
- Information auprès des clients du port sur le risque d'inondation et le suivi des crues
- (C) Aménagement de la route Dreyfous Ducas et création de noues perméables infiltrantes
- Etablissement d'un cahier de prescriptions architecturales, paysagères et environnementales à destination des amodiataires, favorisant :
• les toitures plantées
• les parkings perméables
• les noues infiltrantes
• la récupération et réutilisation des eaux pluviales
- Etablissement d'un cahier des charges "espaces publics du port" annexé au cahier des charges général du SADD et prenant en compte la réduction des surfaces imperméabilisées, l'infiltration ou la rétention des eaux pluviales
- (D) Etablissement de conventions de rejet avec les amodiataires et les entreprises implantées dans les zones d'activités situées au nord de la plate-forme (conjointement avec la Ville de Limay)



■ bassin de retenue des eaux de ruissellement des entrepôts du PAP
■ STEP actuelle et son projet d'extension

OBJECTIFS STRATÉGIQUES	OBJECTIFS OPÉRATIONNELS	ACTIONS A MOYEN ET COURT TERME
2-2.2 Une Gestion de l'eau respectueuse de l'environnement (eaux usées)  bassin de stockage des eaux d'incendie entherbé et planté - route de la Noue	2/1 Améliorer la prise en compte du traitement des eaux usées en : • s'assurant, dans le cadre de tout projet d'implantation sur la plate-forme, du respect des principes de séparation des réseaux d'eaux usées industrielles et eaux usées domestiques, des points de rejets et du traitement approprié de ces différents effluents, • anticipant les besoins fonciers liés à la mise aux normes de la station d'épuration de la ville de Limay. 2/2 S'assurer de la récupération complète des eaux d'incendie des entrepôts du PAP sans rejet direct en Seine : • par la construction de bassins de retenue	► Etablissement d'un cahier de prescriptions architecturales,paysagèresetenvironnementales à destination des amodiataires, prenant notamment en compte une liste de points définis comme obligatoires ou recommandés comme : .le traitement des eaux usées domestiques .le traitement des eaux usées industrielles ► ① Conservation d'une surface libre (à définir) à proximité de la station existante pour permettre sa restructuration ► ② Bassin de retenue d'eau incendie pour les entrepôts A2/A10 à l'extrémité de la route de la Noue (réalisation 2eme semestre 2006) ► Dépôt du dossier de régularisation ICPE pour les entrepôts A2-A16

OBJECTIFS STRATÉGIQUES

2-2.3 Qualité des sols et des sédiments :
assumer l'héritage industriel du site



zone de remblais et de carrières sur le secteur du port et de la centrale EDF

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

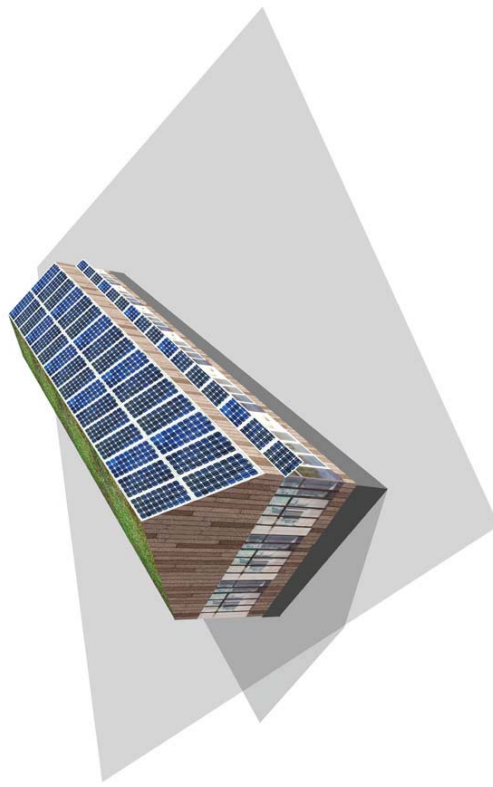
.3/1 Renforcer le suivi de la qualité des sols :

.3/2 Mettre en place une gestion collective des sédiments issus du dragage en :

- clarifiant les responsabilités liées à la dépollution des sédiments issus du dragage afin d'appliquer le principe du « pollueur payeur »,
- diminuant la quantité de sédiments non pollués actuellement qui se déposent annuellement entre le chenal de Seine et la darse.

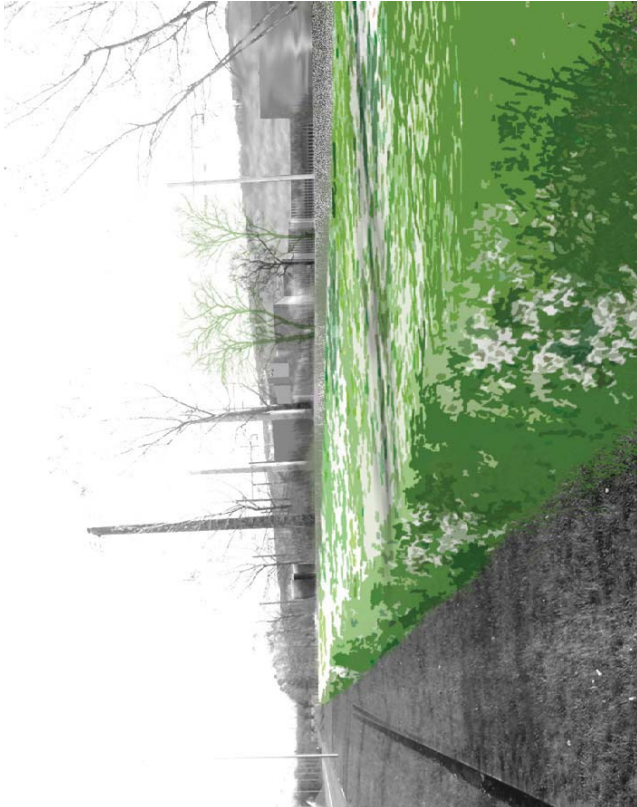
ACTIONS A MOYEN ET COURT TERME

- Poursuite des diagnostics de sols et d'eaux souterraines lors de changements d'amodiataires
- Établissement d'une cartographie des sols de la plate-forme sur la base des données existantes
- Poursuite de l'établissement de conventions sous forme de participation financière avec les acteurs concernés (industriels et collectivités)
- Etude pour la création d'une zone de sédimentation au large de la darse
- Démarche d'analyse de la sédimentation depuis la définition du nouveau chenal et proposition d'aménagements visant à réduire le coût récurrent du dragage en poursuivant les études hydrauliques déjà lancées

OBJECTIFS STRATÉGIQUES	OBJECTIFS OPÉRATIONNELS	ACTIONS A MOYEN ET COURT TERME
2-2.4 Maîtriser les dépenses énergétiques / produire des énergies renouvelables  des bâtiments industriels rationnels en terme d'énergies : toitures photovoltaïques / toitures plantées / bardage en matériaux isolants	4/1 Promouvoir la production et l'utilisation d'énergies renouvelables par le Port autonome de Paris et par les amodiateurs en : • mettant en valeur les importantes surfaces horizontales dont disposent le port pour l'énergie solaire pour l'utilisation sur site ou la revente, • identifiant les opportunités de production d'énergies renouvelables (pompe à chaleur, vapeur...) pour l'utilisation sur site ou la revente. 4/2 Améliorer le confort d'usage et le bilan énergétique des installations industrielles et des installations du port • promouvoir les pratiques environnementales innovantes en matière de conception, de construction et d'exploitation des sites industriels favorisant la maîtrise de la consommation d'énergie et la qualité des espaces de travail (hygrothermie et isolation, éclairage naturel, confort acoustique).	► Étude de faisabilité pour la mise en place de capteurs solaires photovoltaïques sur les entrepôts du port (30 000 m2) ► Etablissement d'un cahier de prescriptions architecturales, paysagères et environnementales à destination des amodiateurs, prenant notamment en compte une liste de points définis comme obligatoires ou recommandés comme : .<i>le choix des matériaux et l'isolation</i> .<i>les toitures plantées</i> .<i>les façades végétalisées</i> .<i>l'éclairage naturel, les percements ...</i> .<i>un niveau d'éclairage extérieur adapté</i> .<i>le Diagnostic Performance Énergétique</i> ► Diagnostic énergétique des bâtiments appartenant au PAP afin d'identifier les bâtiments les plus « énergivores » et les possibilités d'économie d'énergie ► Diagnostic énergétique des équipements d'éclairage public du PAP afin d'identifier des possibilités d'économie d'énergie

OBJECTIFS STRATÉGIQUES

2-3.1 Renforcer la sûreté et la mise en sécurité du port



comment assurer la sûreté tout en s'intégrant au paysage ?

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

- .1/1 Contribuer à améliorer la connaissance des risques technologiques pour :
- mettre en place une organisation permettant de connaître les risques technologiques liés aux activités des entreprises implantées sur la plate-forme,
 - améliorer l'information des amodiataires concernant les risques technologiques intra et extra plate-forme notamment à l'occasion des « réunions clients » organisées par la Port Autonome de Paris deux fois par an,
 - poursuivre la participation du Port Autonome de Paris aux réunions et aux actions du SPI Vallée de Seine.

.1/2 Assurer la synergie des démarches sûreté et sécurité :

- en donnant aux gardiens une formation en matière de surveillance environnementale
- en réalisant un Plan Interne d'Organisation des Secours mobilisant les pompiers et notre gardiennage pour améliorer la sécurité du port sans nuire à sa sûreté et réciproquement.

.1/3 Mettre en oeuvre le code ISPS (International Ship & Port facility Security) :

- en poursuivant les actions de mise en sécurité de la plate-forme au regard des exigences du Code ISPS de l'OMI en vigueur depuis le 1er juillet 2004.

ACTIONS A MOYEN ET COURT TERME

- Mise à jour de l'étude sur les risques technologiques majeurs de janvier 2004 tous les cinq ans
- Mise au point du marché de gardiennage et de formation des gardiens (détection des pollutions, surveillance contre les décharges sauvages, formation de pompiers pour assurer les premiers secours...)
- Création d'un second accès de secours sécurisé
- Amélioration de la sécurité périphérique de la plate-forme (poste d'accès, clôture, amélioration de l'éclairage, mise en place de caméra)

OBJECTIFS STRATÉGIQUES	OBJECTIFS OPÉRATIONNELS	ACTIONS A MOYEN ET COURT TERME
2-3.2 Structurer et diffuser les différents niveaux d'information  se faire connaître / fédérer les connaissances	2./1 Centraliser les informations pour favoriser les projets d'écologie industrielle pour : • mutualiser les problématiques partagées (ex. collecte des déchets, consommation d'énergie, réutilisation sous-produits, valorisation d'énergie...), • rechercher des solutions et favoriser les opportunités de partenariats inter-entreprises. 2./2 Améliorer l'intégration des réseaux des NTIC lors de la conception des infrastructures par le Port Autonome de Paris : • pour maintenir l'attractivité du site en terme de moyens de communication, • pour anticiper la mise à niveau des infrastructures et éviter la succession d'interventions sur les réseaux. 2./3 Promouvoir l'ensemble des services existant sur le port et structurer les clients du port en réseau pour organiser à terme un dispositif de gouvernance locale :	▶ Bulletin semestriel auprès des clients ▶ Participation aux études actuelles conduites par Fondaterra (valorisation des déchets dur la zone d'activité de Limay) ▶ Etude sur les réseaux NTIC actuellement développés sur le département des Yvelines et les villes de Limay et Porcheville ▶ Etude auprès des amodiateurs sur leurs besoins actuels et futurs ▶ Suivi actualisé au cours des réunions clients annuelles ▶ Bulletin semestriel auprès des clients ▶ Développement de la fonction 'Accueil' dans les bureaux du PAP pour les clients présents sur le port



2 quai de Grenelle
75732 Paris cedex 15
Tél.: 01 40 58 28 80
Fax : 01 40 58 29 48

www.paris-ports.fr

Port

Seine-Métropole

Ouest

Document n°3 :

**le cahier des prescriptions
particulières du Port de Limay
2008**

Port

Seine-Métropole

Ouest

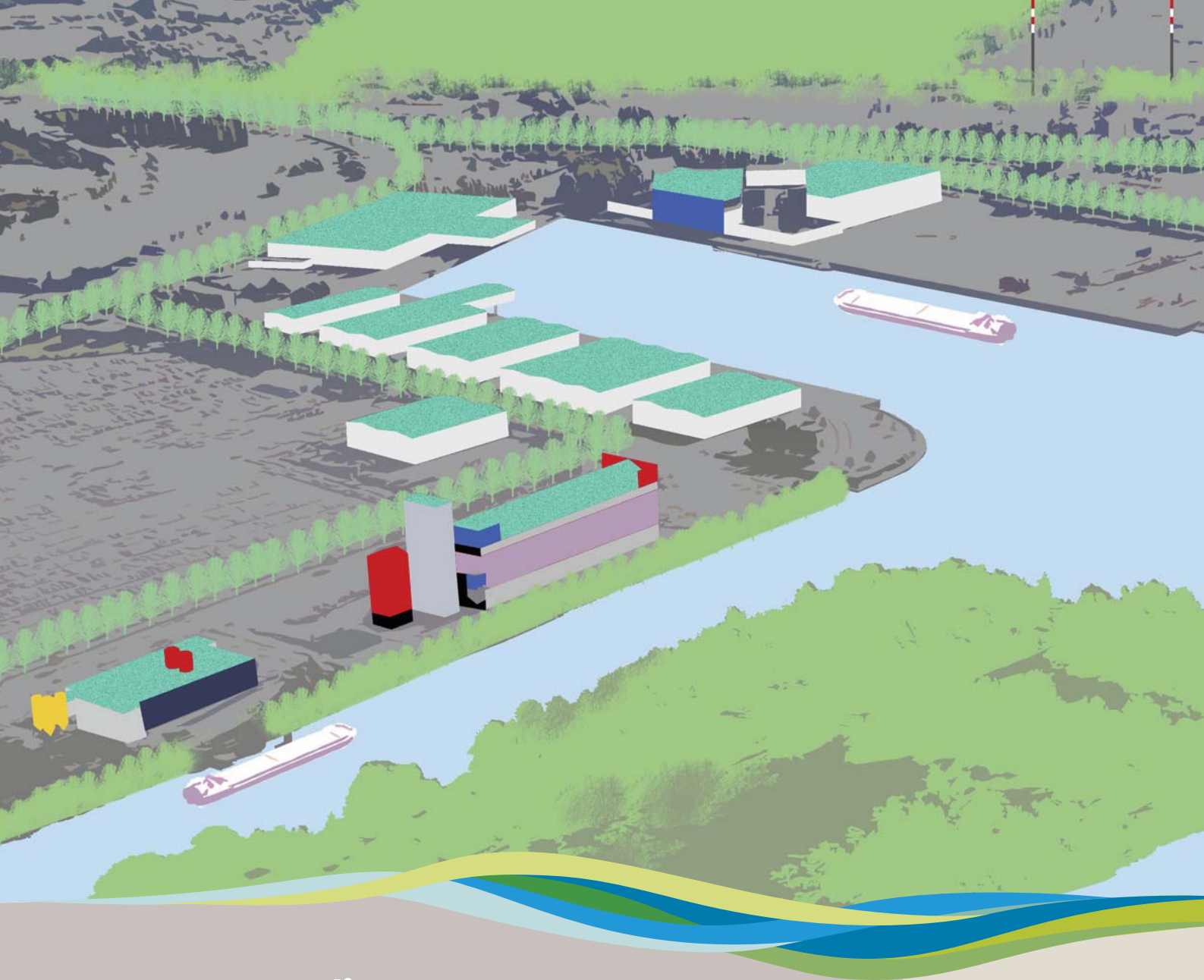
Afin d'accompagner et d'encadrer les entreprises ammodiataires¹ dans leurs aménagements (implantation nouvelle, agrandissement ou réaménagement sur leur parcelle), Ports de Paris a élaboré un **cahier de prescriptions architecturales, environnementales et paysagères sur certains de ses ports. Ce document spécifique à chaque port est joint à la convention d'occupation signée par l'entreprise ammodiataire.**

Ce guide prescriptif permet de s'assurer du respect des Schémas d'Aménagement et de Développement Durable (SADD) ou des Schémas d'Objectifs par les maîtres d'œuvres (architecte, paysagiste ou autre concepteur) missionnés par l'entreprise. Il compile toutes les préconisations d'aménagement particulières en complément des PLU :

- l'organisation générale à l'intérieur des parcelles (grands axes à respecter, orientations des bâtiments, annexes et stationnements, plans de circulation),
- les règles d'implantation et de hauteur des bâtiments,
- les caractéristiques architecturales de chaque type d'installation (architecture HQE notamment), et les matériaux préconisés (type et couleurs),
- les plantations à prévoir sur le site (abords de parcelle, aires de stationnement et tout autre dispositif paysager qui favorisera l'insertion de l'installation),
- le type de clôtures,
- l'aspect des enseignes,
- la mise en lumière des bâtiments et parcelles,
- la maîtrise des impacts environnementaux (gestion des EU, des EP et des déchets, air, sols)
- les actions supplémentaires spécifiques identifiées dans les Schémas d'Aménagement ou d'objectifs et s'appliquant aux problématiques des clients (risque environnemental des implantations, cadre de vie des salariés, écologie industrielle ...).

Ici, vous est présenté le **cahier de prescriptions architecturales, environnementales et paysagères** sur le port de Limay.

¹entreprise amodiataire: entreprise qui loue un terrain du domaine public



S'implanter sur le port de Limay-Porcheville

CAHIER
DES PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES

Mars 2008

L'autre voie en Ile-de-France



PORT
AUTONOME
DE PARIS

Ce cahier a été réalisé par :

Jean Marc Gaulier

Architecte x paysagiste '**Urbicus**' Jean-Marc GAULIER, architecte et paysagiste

Assistant : Laurence Sciascia - l.sciascia@urbicus.fr

3, rue Edmé Frémy 78000 Versailles - T 01 39 53 14 35 - axp@urbicus.fr



Pour :

Port Autonome de Paris

Agence Portuaire des Boucles de la Seine

23, Ile de la Loge BP 52 78380 Bougival cedex - T 01 39 18 80 48

et

Département de l'Urbanisme, du Foncier et de l'Environnement

2, quai de Grenelle 75732 Paris cedex 15 - T 01 40 58 28 90

S'IMPLANTER SUR LE PORT DE LIMAY-PORCHEVILLE

Cahier des prescriptions particulières

les prescriptions

1- Un partenariat entre le PAP et le Maître d'Ouvrage pétitionnaire p.4

2 - Une méthode de travail pour l'élaboration d'un projet portuaire p.5

les recommandations

**3- Un projet pour le Port de Limay :
le Schéma d'Aménagement et de Développement Durable** p.6

4- Une démarche architecturale, paysagère et environnementale p.9

Approche paysagère : l'insertion dans le site p.10

Approche du paysage architectural p.16

Approche environnementale p.26

5- Annexes

Liste des fiches d'aide à l'aménagement p.34

Sources p.35



1 - Un partenariat entre le PAP et le Maître d'Ouvrage pétitionnaire

La démarche d'amodiation passe par un partenariat entre différents acteurs pour aboutir à l'obtention d'un permis de construire :

. Le Maître d'ouvrage et son équipe de maîtrise d'oeuvre

Le maître d'ouvrage est responsable de la conduite de son projet et de l'élaboration de son programme. Il lui est demandé au travers de ce guide d'intégrer une démarche de qualité environnementale, architecturale et paysagère. Pour ce faire, un partenariat s'engage et implique pour le maître d'ouvrage de :

- participer à des réunions de travail en amont des PC avec le PAP et son architecte,
- engager une démarche de dialogue constructive,
- présenter un pré- PC suffisamment en amont du dépôt officiel.

Pour que cette démarche soit fructueuse, il est conseillé au Maître d'ouvrage d'avoir recours à une équipe de maîtrise d'oeuvre composée à la fois par des architectes, des paysagistes, et des bureaux d'études spécialisés en environnement suivant les spécificités des projets. Ces équipes devront assurer une mission complète allant des premières esquisses au suivi complet de la construction.

. Le Port Autonome de Paris

Le Port Autonome de Paris dispose au travers de ses différentes structures des compétences nécessaires pour la conduite des projets.

l'Agence Portuaire des Boucles de Seine assure la mise en oeuvre continue du SADD sur le port de Limay en tant que maître d'ouvrage des aménagements publics et est responsable de la bonne exploitation du site.

23, Ile de la Loge BP 52 78380 Bougival cedex - T 01 39 18 80 50

la Direction de l'Aménagement et des Investissements Portuaires et de l'Environnement

définit la politique d'aménagement du PAP qui sera déclinée sur le port de Limay.

2, quai de Grenelle 75732 Paris cedex 15 - T 01 40 58 28 90

le Département de l'Action Commerciale et Logistique assure la promotion et la commercialisation des terrains et bâtiments gérés par le PAP.

2, quai de Grenelle 75732 Paris cedex 15 - T 01 40 58 ??

l'architecte et paysagiste conseil du PAP qui a réalisé le Schéma d'Aménagement et de Développement Durable, le met en oeuvre en participant aux réunions d'élaboration des projets d'aménagements publics ou privés.

Il est missionné pour une durée de 8 ans

la cellule d'exploitation du port de Limay-Porcheville gère le site au quotidien et conduit les travaux neufs

62, route du hazay 78520 Limay - T 01 30 92 88 49

. Les services instructeurs des PC des villes de Limay et Porcheville

La Direction aménagement et urbanisme de Limay

5, avenue du président Wilson 78520 Limay - T 01 34 97 27 34

les Services techniques de Porcheville

boulevard de la république 78440 Porcheville - T 01 30 98 87 87



2- Méthode de travail pour l'élaboration d'un projet portuaire

Les esquisses en phase 'élaboration'

Une note explicative des process à mettre en oeuvre est remise par le Maître d'ouvrage au début de la phase esquisse afin d'engager avec le PAP une démarche environnementale positive concernant sa propre production. Elle décrit également les contraintes spécifiques au projet :

- consommation d'eau ou d'énergie particulière,
- nuisances (olfactives, bruits, poussières ...),
- incidences de trafics et de déplacements sur et hors la zone portuaire / déplacements du personnel,
- étude de danger,
- rubriques concernées de la nomenclature 'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement',
- pré-étude de bilan énergétique ...

Mise en forme du dossier de pré-PC

Le dossier de suivi du projet d'implantation d'amodataire comprend, sans préjuger des pièces légales obligatoires et des plans architecte «standards » et en connaissance du règlement de ZAC :

- o une note descriptive architecturale et paysagère
- o un plan de paysage au 1/500ème (plantations, revêtements de sol, gestion des EP, nivellement...)
- o une note précisant le projet de plantation (densités des essences plantées, tailles à la plantation et tailles adultes définitives...)
- o un projet de coloration des bâtiments
- o un projet d'éclairage et un descriptif des enseignes
- o un plan des limites parcellaires / plan des clôtures
- o quelques perspectives
- o un argumentaire sur les nuisances sonores et autres
- o une note résumant les processus de traitement des eaux usées et des eaux pluviales

L'instruction du PC

Tout dépôt de Permis de Construire est subordonné à l'avis du propriétaire (Direction générale du PAP sur avis d'APBS, DUF et de son architecte conseil), avis qui sera rendu sous un délai de quinze jours après remise du dossier en 3 exemplaires. Cette autorisation est indispensable pour engager la procédure officielle de demande de PC auprès de la mairie. Il est conseillé d'avoir rencontré la mairie concernée avant le dépôt du dossier.

Dans le cas d'installations classées, une déclaration ou une demande d'autorisation est à faire en préfecture,préalablement au dépôt du permis de construire en mairie.

La phase travaux

Toute modification de PC doit être communiquée au PAP. La durée de validité du PC est de deux ans (ou un an après interruption de travaux).

L'architecte conseil peut intervenir sur demande quant à des avis et conseils durant la période de réalisation des installations.

Un certificat de conformité sera établi avec la participation du Port Autonome de Paris à l'issue des travaux.



3- Un projet pour le Port de Limay : le Schéma d'Aménagement et de Développement Durable

Le Port Autonome de Paris a entamé depuis 2006 une démarche de diagnostic et d'orientation du développement du port de Limay-Porcheville, prenant à la fois en compte les logiques économiques, les paramètres géographiques et environnementaux, les acteurs territoriaux et les usagers.

Cette démarche se traduit par un Schéma d'Aménagement et de Développement Durable, engagé pour une quinzaine d'années.
Ce SADD dégage deux thèmes majeurs guidant les choix en matière de développement, les points forts et les points à améliorer, et les volontés en matière de politique environnementale.

Axe 1 : le port de Limay, un site stratégique en Seine aval

- **Le port, façade fluviale et plate-forme multimodale du Mantois** par le développement du transport fluvial et des outils d'intermodalité,

- **Une contribution au développement économique du territoire Seine-Aval** par l'affirmation de la spécificité de l'activité 'éco-industrie', par le déploiement intra-portuaire et extra-portuaire pour le développement de l'offre foncière et immobilière,

- **Une affirmation de la lisibilité du port à l'échelle du Mantois** par un travail de typologies architecturales, d'inscription des infrastructures dans la géographie du territoire mantois, et l'établissement de transitions paysagères vers la Seine au travers du traitement des espaces extérieurs.

Axe 2 : le port de Limay, pôle d'excellence environnementale

- **La mise en oeuvre d'un 'Grand port' entre ville et fleuve**, fédérant les différents sites du port par une qualité d'aménagements homogènes et hiérarchisés, créant un nouveau rapport valorisant avec la ville de Limay, conservant les notions de coupures et ceintures vertes aux abords du port et profitant de la présence de la Seine comme d'un atout paysager à préserver et valoriser,

- **La qualité environnementale comme règle de développement**, au travers d'une gestion de l'eau respectueuse de l'environnement pour les eaux pluviales et les eaux usées, d'une gestion raisonnée de l'héritage d'anciennes exploitations industrielles, et de la volonté de maîtriser les dépenses énergétiques voire de produire des énergies renouvelables,

- **La sûreté et la sécurité, des services portuaires en développement** par le renforcement de la sûreté et la continuité de la mise en sécurité du port, et par la volonté de structurer et diffuser les différents niveaux d'information concernant l'écologie industrielle, les techniques de communication et la gouvernance locale

Le SADD cadre également un ensemble d'orientations destinées aux amodiataires, dont le présent cahier est l'outil essentiel.

Il a pour vocation de conduire les projets et les installations des nouveaux amodiataires conformément aux intentions du SADD.

Il n'a pas pour vocation à prescrire des solutions, ni des recettes mais à proposer une 'plate-forme' commune de réflexion sur le projet durable.



O || propositions de création d'infrastructures
 —— voirie ville existante/propositions
 —— voirie CG78
 —— voirie PAP existante/propositions
 —— terrains appartenant au PAP proposition d'extension



- Proposition à la ville de Limay d'emplacements réservés dans le cadre de l'élaboration du PLU - A
- Proposition et concertation avec RFF et la ville de Limay pour la création d'une trémie de franchissement des voies SNCF en vue de la suppression du passage à niveau - B
- Proposition et concertation avec le Conseil Général et la ville de Limay pour l'aménagement de la RD 146 - C
- Mise au point des procédures d'échanges fonciers avec la ville de Limay en lien avec la création de l'aire d'accueil des gens du voyage - D
- Proposition de création de circulations douces vers la gare et le centre de Limay depuis le prolongement de l'avenue Dreyfous Lucas - E
- Soutien de l'implantation de services (restauration, hébergement) - F
- Typologie de parcelles d'activités permettant une transition urbaine d'entrée de ville - G
- Aménagement en concertation avec la ceinture verte inscrite au PADD de Limay - H
- Aménagement en continuité avec les berges aménagées de Limay - I
- Aménagement en continuité avec la 'Coupure verte' départementale située sur la commune de Porcheville - J
- Aménagement des berges de la rive droite du bras de Limay : développement de l'infrastructure fluviale et amélioration de la diversité biologique - K



4 - Démarche architecturale, paysagère et environnementale

Le port de Limay est situé dans un contexte géographique spécifique et valorisant.

L'intérêt de son développement passe aujourd'hui par la valorisation de ce patrimoine et, en contrepoint, par sa propre mise en valeur. Le parti pris est désormais de confronter le vocabulaire industriel du port à cet espace naturel et paysager reconnu.

Les recommandations sont de deux ordres : le premier relève de l'insertion du projet du point de vue du paysage de la vallée du Mantois et du port, le second rejoint le projet d'architecture et son rapport à la technologie développée. L'ensemble est guidé par une volonté affirmée d'optimiser les réponses aux problématiques environnementales propres au site que sont le traitement des eaux de pluie et de process, les consommations d'énergies et les énergies renouvelables ainsi que la place de la biodiversité dans un site industriel.

Approche paysagère : l'insertion dans le site

Implantation générale

Vues et orientations / Organisation de la parcelle / limites et clôtures

Thématiques végétales

Déclinaison des typologies paysagères / structures des plantations

Eclairage des édifices et des espaces extérieurs

Ambiances nocturnes / éclairages ponctuels / matériel

Approche du paysage architectural

Volumétrie

Volumes / Socles / éléments techniques ponctuels

Percements

Fenêtres / portes

Matériaux et façades

Matériaux bruts / revêtements de surface colorés

Façades

Façades filtres / façades plantées

La 5^{ème} façade : le toit

Le toit élément architectural / les toitures végétalisées

Approche environnementale

Gestion des eaux de surface

Ralentissement et infiltration des eaux pluviales / stockage des eaux d'incendie

La maîtrise des énergies et des ressources naturelles

Le pré-bilan énergétique / la consommation d'électricité / améliorer l'isolation / les ressources naturelles

Le photovoltaïsme

La biodiversité

Gestion des 'interstices' / modifications / continuité avec les espaces publics / gestion différenciée



Démarche architecturale, paysagère et environnementale

Approche paysagère : insertion dans le site

Implantation générale

Vues et orientations / Organisation de la parcelle / limites et clôtures



1 : la vallée du Mantois avec en contrebas le port et l'usine EDF - 2 : le port vu depuis l'île de Limay
3 : le port vu depuis la voie SNCF
4 : le port vu depuis la RD146
5 : l'axe en direction de la collégiale de Mantes la Jolie
6 : le coteau de Guerville face au port

La situation en fond de vallée, face au coteau de Guerville est un atout majeur pour le port de Limay. Située géographiquement au centre de la boucle du Mantois, elle permet notamment d'offrir des points de vue sur le port depuis les infrastructures et offre pour les amodiataires un cadre de travail valorisant, largement ouvert sur le paysage de la vallée.

Les vues lointaines et rapprochées sur le port :

Les vues depuis les hauteurs (autoroute A13, RD 986) proposent des points de vues plongeants sur le port. L'aspect des toitures et l'organisation générale des parcelles sont donc des éléments à valoriser.

Les vues rapprochées depuis la berge opposée, la voie ferrée en direction de St Lazare et la RD146 sont également importantes. Elles donnent des points de vue rasants où l'aspect des clôtures et l'aménagement des espaces extérieurs, et plus particulièrement des plantations, offrent des filtres ou des fenêtres sur les installations.

Les axes de vues à préserver :

L'axe 'Collégiale de Mantes la Jolie/usine EdF' : selon la localisation dans le port, il est souhaitable d'organiser la parcelle et de préserver des ouvertures sur cet axe, qui forment un repère visuel constant.

L'axe de la Seine : selon la localisation dans le port, préserver les ouvertures en direction du coteau, placer les locaux sociaux le plus à proximité du fleuve et offrir des vues depuis l'intérieur vers les berges sont des points à valoriser.

Les axes transversaux des voiries et de la darse : ils doivent être prolongés dès que possible dans les parcelles et ne pas être obstrués pour préserver les vues vers le coteau.



Démarche architecturale, paysagère et environnementale

Approche paysagère : insertion dans le site

Organisation de la parcelle :

Les bâtiments et édifices, les installations techniques et les aires de stockage devront être regroupés et alignés préférentiellement selon une trame régulière pour éviter tout effet de mitage.

Le tracé des voies est à simplifier au maximum et les rayons de giration sont calculés au plus près pour minimiser l'impact des surfaces imperméabilisées. Les plantations d'alignement structurent l'entrée et la voirie.

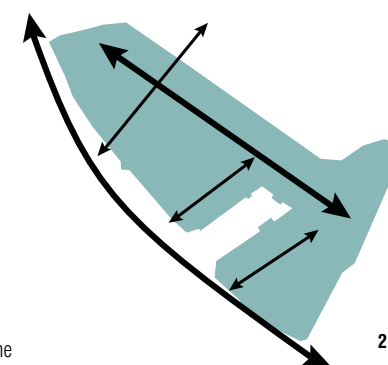
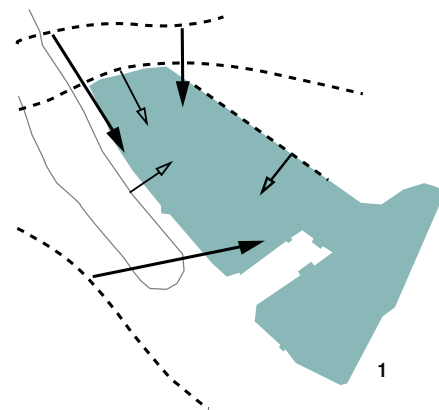
Traitements des limites de parcelle :

Pour les parcelles situées en façade fluviale, la clôture faisant face à la rive doit être traitée en concordance avec le réaménagement du quai. Pour les parcelles situées en limite Est, Ouest et Nord du port, une attention particulière est portée sur la limite externe, qui peut être amenée à être traitée en cohérence avec le domaine public du port.

Le port dispose d'une clôture type : soubassement béton couronné par une clôture métallique en treillis soudé double fil blanche de 2 m de haut.

Les portails sont laissés aux choix de l'amodataire, qui cependant veillera à minimiser ses dimensions.

Le projet d'implantation doit détailler l'ensemble de ces éléments.

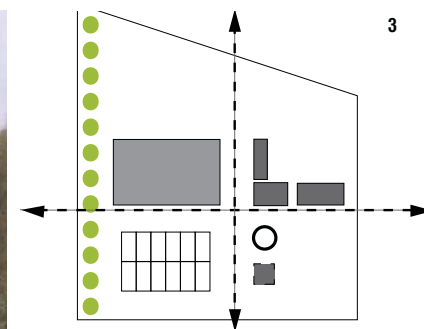


1 : les vues rapprochées depuis les berges, la RD146 et la voie SNCF / les vues éloignées depuis l'autoroute et la RD986

2 : les axes longitudinaux : la collégiale de Mantes et la Seine / les axes transversaux : les voies descendant du coteau vers la Seine

3 : principe d'alignement des édifices et des superstructures - 4 : le projet d'aménagement des berges du port (2008)

5 : la clôture type du port de Limay



à voir en annexe : le projet d'aménagement des berges du bras de Limay



Thématiques végétales

Déclinaison des typologies paysagères / structures des plantations / gestion des plantations



L'insertion du port dans la vallée du Mantois passe par la gradation des typologies paysagères depuis les rives de la Seine jusqu'au coteau de Limay, où s'est installée l'urbanisation.

Le Schéma d'Aménagement du port recommande de traiter différemment les plantations en fonction de l'emplacement de la future parcelle amodiée car la place du végétal dans ces typologies paysagères est déterminante.

Déclinaisons des typologies paysagères

La berge de Limay : les boisements rivulaires (ou ripisylve)

Pour les parcelles situées en façade fluviale, un vocabulaire végétal issu des essences de berges est à favoriser. Des plantations à l'avant et à l'arrière des clôtures permettent un traitement homogène de la façade fluviale.

En situation intermédiaire : la plaine alluviale

Pour les parcelles situées en retrait de la façade fluviale, un vocabulaire végétal issu des essences de plaines alluviales est à favoriser.

En limite d'urbanisation : la ceinture verte de Limay / la coupure verte de Porcheville / les berges publiques de Limay

Pour les parcelles situées au delà de la RD146, un vocabulaire végétal issu des essences utilisées en situation urbaine est à favoriser. La ville de Limay projette par ailleurs d'établir en limite du port une ceinture verte.

Le PAP étudie les modalités d'insertion de cette ceinture verte à l'intérieur de son enceinte de manière à en mieux gérer les contraintes.

Pour les parcelles situées à cheval ou sur la commune de Porcheville, le projet de plantation doit être mis en rapport avec la coupure verte inscrite au Schéma des Espaces Naturels Sensibles des Yvelines.

Il s'agit essentiellement de préserver en limite de parcelle un corridor de biodiversité entre le coteau et la Seine.

Pour les parcelles situées à l'ouest du port, une mise en relation avec l'aménagement des berges publiques aménagées de Limay est à étudier.



1 : peupliers du centre de vie - 2 : berges de Limay au niveau de Prism'O - 3 : platanes de l'avenue Dreyfous Lucas - 4 : centre de vie - 5 : haie bocagère à Rennes



Démarche architecturale, paysagère et environnementale

Approche paysagère : insertion dans le site

Structures de plantation :

Les voies et la structure des parcelles : les alignements d'arbres
Les alignements structurent avec les bâtiments l'organisation de la parcelle.
Les parkings sont systématiquement plantés par des alignements offrant de l'ombrage.

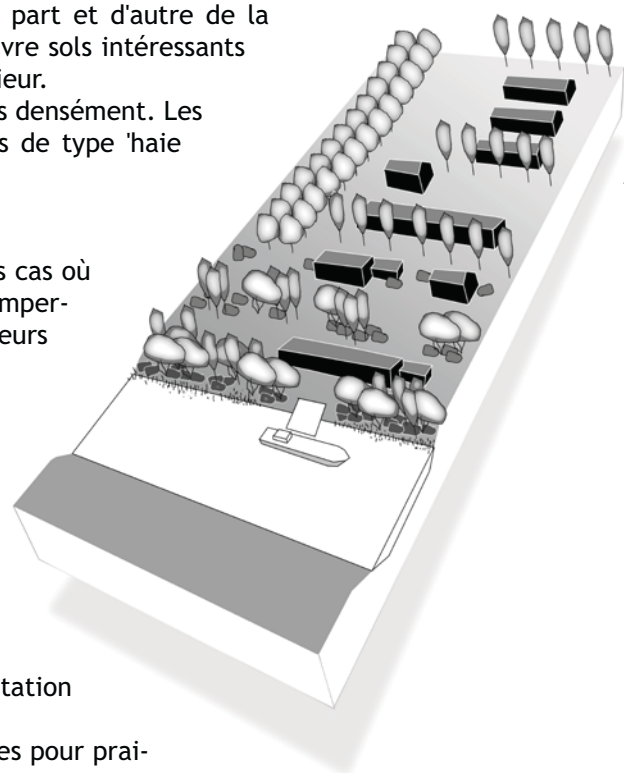
Les grandes surfaces libres : haies et bosquets
Les surfaces libres permettent de laisser une vue filante de part et d'autre de la clôture. Elles sont constituées de prairies rustiques ou de couvre sols intéressants quant à la gestion différenciée et la perception depuis l'extérieur.
Les haies sont regroupées à l'intérieur de l'enceinte et plantées densément. Les essences à planter sont à choisir dans des palettes végétales de type 'haie bocagère', favorisant une diversité faunistique et floristique.

Les toitures et façades : les solutions de végétalisation
Ces solutions s'avèrent particulièrement intéressantes dans les cas où les parcelles présentent une forte occupation du sol et une imperméabilisation élevée. Cette thématique est développée par ailleurs dans le chapitre 'approche environnemental - la biodiversité'

Gestion des plantations, entretien :

Dans le souci d'une gestion différenciée, le PAP souhaite réduire les opérations de taille et d'entretien. Pour cela, les arbres en port libre sont préférés à ceux conduits en taille.
Les arbustes ne subissent qu'une taille d'entretien annuelle ou bisannuelle respectant leur port naturel.
Les couvre sols sont taillés de manière à rabattre une végétation extensive selon une rotation établie sur plusieurs années.
Les engazonnements sont réalisés avec des mélanges de graines pour prairies rustiques.

à voir en annexe : les thématiques végétales du port, le cahier de gestion différenciée, le schéma directeur des espaces publics du port



1 : bloc diagramme des berges jusqu'au coteau de Limay - 2 : gestion différenciée sur accotements
3 : Carex, plantes de fossé - 4 : lierres sur talus



Eclairage des édifices et des espaces extérieurs

Ambiances nocturnes / éclairages ponctuels / matériel



Le port souhaite réaliser un plan "lumière" destiné à mettre en exergue les éléments structurants de son territoire que sont ses infrastructures portuaires et routières pour une lisibilité à l'échelle du Mantois.



Il souhaite que ses amodiataires engagent de leur part une démarche identique visant les thématiques suivantes :

- la perception des volumes architecturaux spécifiques,
- la lisibilité des process développés par chaque entreprise,
- le rapport à la Seine (cas particulier des parcelles en berges).

Dans le souci d'utiliser à bon escient les énergies, le saupoudrage lumineux généralisé de la parcelle et des bâtiments n'est pas recherché. Un choix et une gradation des effets lumineux sont à opérés à la fois sur l'ensemble de la parcelle (voirie, stockage ...) et sur les différents édifices.



- 1 : entrepôt du PAP sur leport de Bonneuil sur Marne - 2 : chapelle de l'univeristé de Seattle (USA) -
3 : Usine de traitement des déchets à Guerville
4 : les cheds colorés des ateliers du Lycée Jolimón à Toulouse



Les espaces extérieurs :

Les voiries sont éclairées à minima pour obtenir un éclairage sécuritaire suffisant. Les zones de stationnement bénéficient d'éclairage de balisage. Les stocks de matériaux peuvent être éclairés de manière particulière pour évoquer l'activité développée.

Les édifices :

les choix s'orienteront vers l'éclairage des baies lorsqu'elles permettent de lire l'activité interne.
Les éléments techniques spécifiques à l'activité (tourelle, silos, tapis roulant, passerelle...) sont soulignés.
Les façades sont éclairées de manière ponctuelle. Un éclairage coloré peut être proposé pour valoriser les gammes chromatiques des revêtements.
Les enseignes peuvent être éclairées dans une moindre mesure.

Matériel :

Le port cherche à homogénéiser sa gamme de mobilier d'éclairage. Il développe dans ses projets récents une recherche de sources d'éclairage pouvant se décliner en fonction de l'effet recherché. Actuellement, un ensemble de projecteurs sur mâts est testé pour l'éclairage du prolongement de la voie Dreyfous Ducas. Ce dispositif peut être employé dans les projets des amodiataires pour obtenir un effet global.

voir également au chapitre 'Approche environnementale' :
la maîtrise des énergies et des ressources naturelles



1 : mât d'éclairage du prolongement de l'avenue Dreyfous Ducas



Démarche architecturale, paysagère et environnementale

Approche du paysage architectural

Volumétrie

Volumes / socles / éléments techniques ponctuels



1 : gabarit homogène et horizontal autour de la darse
2 : volumes imbriqués de Prism'O - 3 : volumes percés de Ferinox - 4 : toits façade d'UCAYC
5 : composition verticale sur la façade fluviale

A l'échelle de la vallée, l'épannelage général du port reste peu élevé (hormis les quelques éléments de grande hauteur).
A l'échelle de l'Homme, ces mêmes dimensions restent cependant importantes. La volumétrie générale est donc à mettre en rapport avec ces deux échelles.

La volumétrie des bâtiments sera l'expression de leur fonctionnalité. Pour ce faire, les points suivants devront être étudiés :

- la volumétrie,
- la différenciation des activités,
- le socle,
- l'expression du process.

Volumétrie :

Les bâtiments seront des volumes épurés où :

- les volumes seront décomposés dans le cas de grands bâtiments, pour minimiser les effets de masse à l'échelle de la vallée,
- l'imbrication des volumes fera l'objet d'une recherche architecturale et recherchera l'épuration,
- les édifices dispersés feront l'objet d'un traitement identique.

Les façades sont différenciées selon les points de vue depuis l'extérieur et l'ensoleillement.

Les silos et bâtiments de grande hauteur peuvent être l'occasion d'une recherche sur l'expression architecturale de la notion de hauteur.



Démarche architecturale, paysagère et environnementale

Approche du paysage architectural

La différenciation des activités :

Les bâtiments sociaux seront séparés ou rattachés aux bâtiments de process ; ils auront leur volumétrie propre. Le traitement des détails (fenêtres, matériaux, décrochement, encorbellement...) sera plus conséquent en nombre et qualité.

Le socle :

Un effet de socle sera recherché sur l'ensemble des édifices, sous la forme d'un soubassement béton d'une hauteur établie proportionnellement à la hauteur générale.

Ce soubassement, apte à recevoir les chocs occasionnés par les déplacements d'engins, crée une assise commune aux différents éléments du projet dans laquelle prennent place les portes et autres éléments techniques.

L'expression du process :

Les éléments techniques ponctuels ou spécifiques à l'activité (tapis roulants, avant becs, cheminées, silos...) seront valorisés et traités en rapport avec la volumétrie générale du bâtiment, regroupés ou alignés autant que possible.

Ils sont mis en exergue par un traitement coloré (voir chapitre 'matériaux et façades - Colorimétrie').

Dans les cas d'une trop grande multiplicité de ces éléments techniques, nuisant à la lecture d'ensemble, le choix d'un habillage peut être fait. On s'orientera alors vers des structures de type 'métal déployé', plus ou moins transparentes.



1 : effet de socle à UCAYC - 2 : Silos chez Prism'O - 3 : éléments techniques en contraste avec la volumétrie générale

à voir en annexe : le règlement de ZAC



Démarche architecturale, paysagère et environnementale

Approche du paysage architectural

Percements

Portes / fenêtres



- 1 : portail /enceinte de Ferinox
2 : effet de porte en creux et en plein chez UCAYC et Prism'O
3 : porte colorée des réserves de sprinklage
4 : avant bec du A1
5 : porte à quai de Pilkington

Si la volumétrie des architectures reste volontairement simple, le travail des percements devient l'occasion d'exprimer les process particuliers inhérents à chaque entreprise.

Les portes :

Nombreuses et de grandes dimensions du fait des conditions de transport et de manutention, les portes permettent au même titre que les fenêtres d'animer les façades.

Elles font l'objet d'un travail architectural de façade portant sur :

- l'encadrement,
- la situation au nu de la façade,
- la couleur et la matière,
- le rapport au socle ou au sol,
- la transparence ...

Elles peuvent également avoir la fonction d'éclairage naturel, dans les entrepôts notamment, et être associées à la fonction d'auvent (abri).

Les fenêtres :

Peu nombreuses généralement dans les bâtiments industriels, elles sont l'occasion d'un travail de fragmentation de la façade visant à :

- plus de lumière dans les parties internes accueillant du personnel, que ce soit dans les bâtiments techniques comme dans les locaux sociaux,
- des points de vues sur le paysage pour les usagers,
- des ouvertures montrant depuis l'extérieur les process internes,
- des fenêtres zénithales participant à l'expression de la toiture.



Démarche architecturale, paysagère et environnementale

Approche du paysage architectural

Les menuiseries et les vitrages sont isolés et combinent ouvertures et ventilation.

Les baies doivent pouvoir capter le maximum d'énergie solaire en hiver pour réduire les consommations de chauffage tout en s'en protégeant en été.

Les protections solaires sont placées à l'extérieur des baies pour moduler efficacement les apports solaires.

à voir également au chapitre 'Approche environnementale' :
la maîtrise des énergies et des ressources naturelles

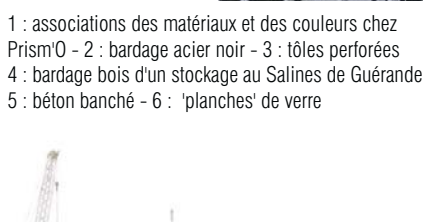
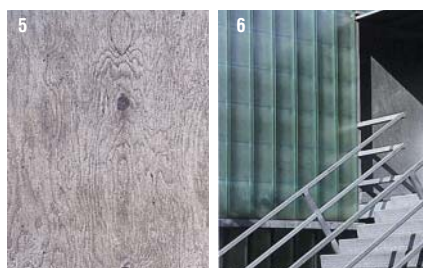
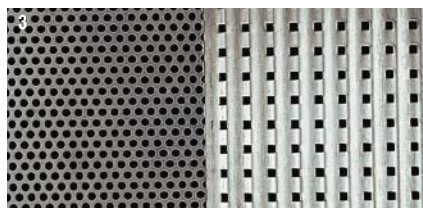


- 1 : porte et éclairage zénithale chez Ferinox
- 2 : fenêtres et paroi translucide d'UCAYC
- 3 : éclairage zénithale de Pilkington
- 4 : baie panoramique de Pilkington



Matériaux et colorimétrie

Matériaux bruts / revêtements de surface colorés



Deux stratégies sont proposées dans l'approche sensible de l'enveloppe du bâtiment : une stratégie de matériaux et une stratégie chromatique.

Stratégie de matériaux :

La couleur du bâtiment est celle de son matériau, utilisé brut :

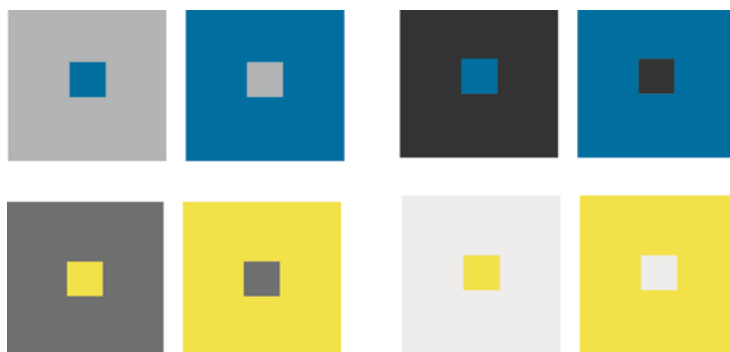
- les bardages aciers et les tôles perforées,
- les bardages bois (en fonction de la durée de vie du bâtiment),
- le béton,
- le verre translucide.

Ces solutions sont à choisir en fonction des performances énergétiques et acoustiques recherchées.

Stratégie chromatique :

Dans la continuité d'un travail engagé sur le site, une gamme chromatique est soumise aux équipes de maîtrise d'oeuvre.

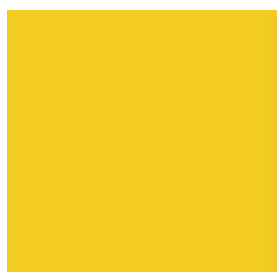
Basée sur 3 couleurs dites primaires, elle est complétée de deux gammes de gris (chauds et froids) permettant de faire vibrer les premières et de jouer sur des effets de profondeurs, par application en grandes surfaces simples et distinctes selon les volumes.



Vibration des couleurs en fonction des surfaces, des proportions et des gammes de gris associés



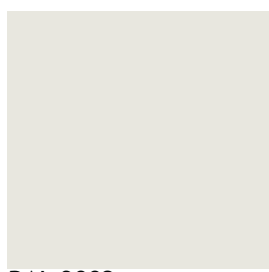
La gamme chromatique des aciers laqués et des peintures :



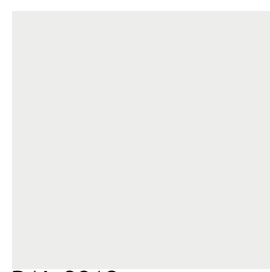
RAL 1018



RAL 1016



RAL 9002



RAL 9018



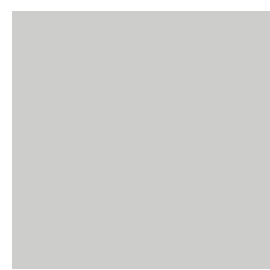
RAL 3000



RAL 2008



RAL 7044



RAL 7038



RAL 5002



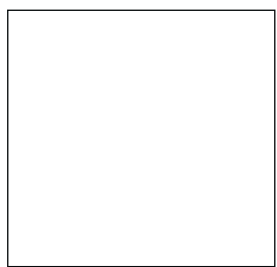
RAL 5015



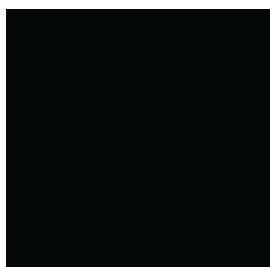
RAL 7030



RAL 7000



RAL 9016



RAL 9011



RAL 7022



RAL 7043

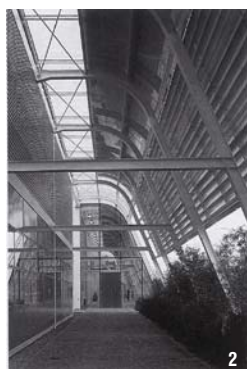
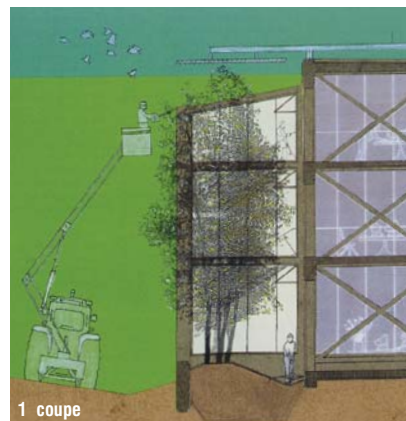


Démarche architecturale, paysagère et environnementale

Approche du paysage architectural

Façades

Façades filtres / façades plantées



1 : plantations intégrées à la façade de l'ENGREF à Clermond-Ferrand - 2 : façade filtre / couloir du technocentre Renault à Guyancourt - 3 : façade filtre en bois d'un immeuble commercial à Wolfurt - 4 : façade en maille acier d'un bâtiment communal à Niort - 5 : atelier Total Energie à la Tour de Salvagny

Une façade filtre ou une façade plantée s'avèrent intéressantes en terme de confort thermique et visuel des usagers.

Les façades filtres :

Les filtres d'occultation solaire et de protection visuelle peuvent être des éléments architectoniques intéressants en association avec le vocabulaire architectural du port.

Façades filtres et bâtiments de grande dimension
Elles créent une enveloppe homogène du bâtiment tout en alternant surfaces opaques et surfaces filtrantes.

Perception des façades filtres depuis les alentours du port
Elles permettent depuis les lointains de faire « vibrer » les grandes façades et de multiplier les perceptions de celles-ci.

Façades filtres et confort thermique
Elles font varier la perception de la luminosité à l'intérieur du bâtiment et minimisent les écarts de température et les ponts thermiques.

Mise en valeur des matériaux

Par l'affichage en façade d'éléments techniques et de produits plus ou moins bruts, les façades filtres contribuent à affirmer le caractère et l'usage industriel du bâtiment.



Démarche architecturale, paysagère et environnementale

Approche du paysage architectural



Les façades plantées :

Les façades plantées sont de trois types :

- la simple vêtue végétale de certaines façades par des plantes grimpantes auto-agrippantes,
- la 'façade accueillante aux plantes' où une structure architecturale conduit et supporte des plantes volubiles,
- la 'façade végétale' où le projet de plantation est intégré à l'architecture et peut prendre de multiples formes végétales (arbustes, arbres, sedums...).

Les clôtures et murs végétaux à effet d'écran visuel et acoustique peuvent être utilisés, dans une moindre mesure, dans le cas de secteurs densément occupés.

Les façades plantées ont l'avantage de moduler les apports thermiques et lumineux selon les saisons.

Elles permettent également d'amener une présence végétale au plus près des lieux de travail sans pour autant 'consommer' une surface au sol plutôt réduite.

Elles créent une échelle intermédiaire et optimisent un dispositif de noues d'infiltration en pied de façade par leur fonction d'arrosage naturel.

Le choix d'une telle installation demande cependant un travail d'intégration en amont, un choix judicieux des structures végétales, et une justesse d'entretien pour en assurer la pérennité.



- 1 : mise en rapport du sol et de la façade par les plantations pour une maison à Vienne -
2 : siège d'entreprise avec façade/support de grimpantes à Munich - 3 : parking avec support de plantes grimpantes - 4 : support pour grimpantes sur mur nu - 5 : clôture avec grimpantes - 6 : procédé de mur anti-bruit végétalisé Rock Delta

à voir en annexe : la mise en oeuvre de façades plantées



La cinquième façade : le toit

Le toit comme élément du projet architectural / les toitures végétalisées



Compte tenu de la position en fond de vallée et des points de vue plongeants sur le port qu'offre la topographie, la toiture est un élément à part entière de la composition architecturale.

Le choix du type de toiture sera issu d'une logique technique ou programmatique ; il fera l'objet d'une réflexion architecturale ou paysagère.

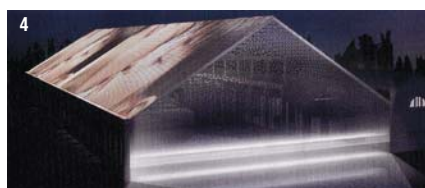
Dans le cas de toits pentés, cette réflexion pourra porter par exemple sur :

- la perception liée à l'inclinaison,
- les matériaux,
- l'expression architecturale de la récolte des eaux pluviales
- le traitement des ouvertures d'éclairage et de sécurité,
- la signalétique qui peut y être associée,
- la capacité de la toiture à intégrer un dispositif photovoltaïque ...

Dans le cas de toits plats, cette réflexion pourra porter par exemple sur :

- la perception du toit en rapport avec la façade depuis les abords du bâtiment,
- le traitement des ouvertures d'éclairage et de sécurité,
- la végétalisation de la toiture ...

Afin de participer à une démarche générale d'éclairage des locaux par source naturelle, une surface minimale de 4% des toitures des entrepôts et ateliers sera dédiée à l'éclairage zénithal.



1 : les puits de lumière zénithaux de Pilkington
2 : raccord façade/toiture du studio multimédia 3 suisses à Villeneuve d'Asc - 3 : raccord façade/toiture du Technocentre Renault à Guyancourt - 4 : projet de réhabilitation d'entrepôt SNCF à Arles avec toit électroluminescent de 48 000 leds (3000m²) pour une signalétique nocturne



Recommandations architecturales, paysagères et environnementales

Approche du paysage architectural

Des toitures à double usage

Des toitures végétalisées :

L'idée que les 'toits végétalisés restituent en toiture la parcelle de territoire que la construction ôte' s'applique particulièrement bien aux problématiques d'un port industriel densément imperméabilisé.

Mais au delà de l'enrichissement écologique que la végétalisation peut apporter dans les meilleurs cas, elle répond également aux problématiques environnementales que sont les économies d'énergies, la gestion et la qualité des eaux pluviales, l'amélioration de la qualité de l'air ainsi que le confort des usagers.

Des toitures pour la production d'énergie photovoltaïque :

Les bâtiments de process et de logistique disposent de grandes surfaces homogènes aptes à recevoir des installations de production d'énergie photovoltaïque. Le PAP incite ses amodiateurs, dans le cadre d'un pré-bilan énergétique, à vérifier la pertinence de ce type d'installation ou à intégrer une démarche d'intérêt général de production régionale d'énergie renouvelable.

à voir également au chapitre 'Approche environnementale' :
le photovoltaïsme
la maîtrise des énergies et des ressources naturelles

à voir en annexe :
la mise en oeuvre des toitures végétalisées
étude de faisabilité d'installations photovoltaïques sur le site du port



1 : toit penté et végétalisé dans une zone d'activités 'standard'



2 : toit de sedums et vivaces sur substrat extensif à Gennevilliers réalisé en 1990

3 : toit extensif et semi-extensif du Chicago City hall réalisé en 2000

4 : exemple de plantations à base de graminée sur substrat semi-extensif

5 : zone d'activité à Stuttgart aux toits entièrement végétalisés

6 : expression architecturale du toit végétalisé d'un bâtiment public à Letterkenny (GB)



Gestion des eaux de surface

Ralentissement et infiltration des eaux pluviales / stockage des eaux d'incendie



De part sa nécessaire proximité à la Seine, le PAP est sensibilisé aux problématiques hydrauliques que sont la gestion des débits de rejets des eaux pluviales et leurs qualités.

Les outils sont de plusieurs ordres : ralentissement par stockage temporaire des eaux de ruissellement, infiltration des eaux pluviales par bassins et noues, amélioration de la qualité des eaux par décantation et végétalisation.



Noues et Bassins végétalisés pour les eaux pluviales :

Les noues permettent à la fois de ralentir, stocker et infiltrer les eaux pluviales en fonction de la configuration donnée. Ce sont des dispositifs simples, disposés en pied de bâtiment ou le long des voies, peu consommateur d'espace.



Les bassins permettent de stocker et de dépolluer le cas échéant ; ils peuvent avoir également la fonction d'agrément.

Ces bassins sont nécessairement végétalisés, l'emploi d'une simple étanchéité n'est pas recommandé.

1 : bassin des eaux de sprinklage des entrepôts du port - 2 : bassin d'orage à Chanteloup les Vignes
3 : parking de la SARP sur le port de Limay - 4 : noue plantée d'iris à Rennes Beauregard



Utilisation de sols filtrants :

Les secteurs non soumis à des pollutions lourdes peuvent être assainis par infiltration directe des eaux de ruissellement au travers des revêtements poreux tels que les dalles alvéolées engazonnées ou remplies de gravillons, les procédés "d'enrobé vert", les enrobés poreux et dans une moindre mesure les stabilisés et les surfaces pavés à joint poreux. Si tous ne présentent pas un coefficient de ruissellement identique, ils restent avantageux quant à la quantité et la vitesse d'eau rejetée dans le réseau d'assainissement.

Ce cas s'applique particulièrement aux zones de stationnement VL, aux aires de stockage occasionnelles, aux accès pompiers spécifiques.

Bassins de stockage des eaux d'incendie :

Les eaux glycolées ne peuvent être rejetées en Seine ; elles sont stockées dans des bassins enherbés et végétalisés. Une membrane étanche classique recouverte d'une géogrille permettent d'installer une épaisseur de 20 cm de terre végétale apte à recevoir des plantations de petit développement racinaire. En cas d'incendie, la couche superficielle peut être décapée pour être dépolluée ; le bassin est alors revégétalisé.

Une attention particulière est apportée au traitement des pentes, adoucies autant que possible.

1 : dalles alvéolées plastique pour stationnement PL - 2 : dalles alvéolées plastique pré-cultivées
3 : dalles alvéolées plastique remplies de gravillons - 4 : enrobé vert en cours de pose (coulis végétal)



à voir en annexe : l'utilisation de sols poreux pour la gestion des eaux pluviales



La maîtrise des énergies et des ressources naturelles



1 : toit végétalisé avec installation photovoltaïque sur une école à Unterensingen, Allemagne - 2 : système de drainage sur isolation de toiture avant installation du substrat et de la végétation

Si aujourd'hui, la RT 2005 n'est pas applicable au contexte des bâtiments à usage industriel (locaux faiblement chauffés, production d'eau chaude sanitaire et de refroidissement peu consommateurs), le PAP s'intéresse cependant au cadre général qui guide le Diagnostic Performance Énergétique et propose la mise en oeuvre d'un pré-bilan énergétique.

Le pré-bilan énergétique

Au delà de la connaissance d'une consommation d'énergies liée au chauffage, à la climatisation et à l'eau chaude sanitaire, une connaissance élargie des besoins en consommation électrique, en consommation d'eau de process et la production éventuelle d'énergies (chaleur, vapeur, sous produits pouvant être utilisées par combustion...) permet de distinguer besoins et dérives et de mutualiser les problématiques énergétiques sur le port.

Ce même bilan est à mettre en rapport entre bâtiments de process / entrepôts logistiques et locaux sociaux.

L'ADEME, sous réserves de critères imposés, subventionne ce type de diagnostic.

Réduire la consommation électrique

De manière générale, une recherche d'économie sur la consommation électrique est demandée quant aux dispositifs d'éclairage. Elle est orientée sur deux points :

- l'éclairage à minima des espaces extérieurs et l'utilisation de dispositifs à faible consommation (leds à durée de vie optimale).
- l'éclairage intérieur par apports solaires .

Pour ce point, la surface vitrée de référence doit représenter environ 1/6 de la surface du bâtiment (soit 17%).

L'orientation de référence est de 40 % au sud et 20% au nord, à l'est et à l'ouest.

Les vitrages sont isolés et la transmission thermique, liée au type de menuiseries, étudiée.

Les fenêtres doivent pouvoir s'ouvrir et se fermer pour réguler la température.



Par ailleurs, la climatisation artificielle est minimisée pour favoriser une ventilation naturelle (ventilation traversante jouant sur les façades exposées au vent, tirage thermique par surventilation nocturne ou par puits canadiens ou bien encore plancher à circulation d'air...).

Améliorer l'isolation des bâtiments de process et des locaux sociaux

Maintenir une hygrothermie correcte, c'est assurer une température constante (18 à 20°C), une hygrométrie de 40 à 60 %, ainsi qu'une différence de température inférieure à 3 °C entre l'air intérieur et les parois. Ce niveau de température ne s'applique pas aux bâtiments industriels, mais l'humidité trop forte de l'air, sa condensation en surface ou dans les parois exposées à l'air extérieur peuvent provoquer la dégradation de certains types d'enveloppes des bâtiments et dégrader les isolants. Cette maîtrise de l'humidité peut être assurée par ventilation.

Par ailleurs, l'emploi des différents matériaux isolants de façade et de toiture doit être une réponse à la fois au process développé et à la volumétrie du bâtiment. Le choix d'un bardage (métallique, bois...) ou d'un matériau pleins (bloc de béton, briques, parpaings de bois...), sera pris en conséquence, les isolations de toiture seront correctement dimensionnées.

Les toitures végétalisées améliorent également le confort hygrothermique ; elles diminuent la consommation énergétique (jusqu'à 25% en heure de pointe en cas de climatisation), tout en augmentant la durée de vie des toitures.

Maîtriser la consommation des ressources naturelles (eau, gaz, bois...)

La connaissance de la quantité de matières premières ou secondaires utilisées par les process développés permet au PAP de mieux gérer les besoins de ses différents clients ; elle peut mettre également en relation ces différents clients pour mutualiser les achats ou échanger des sous produits.



1 : toit végétalisé de l'usine Ford dans le Michigan, l'un des plus grands au monde (4.2ha)

à voir en annexe : la mise en oeuvre de toitures végétalisées



Le photovoltaïsme



1 : bris solaire en panneaux photovoltaïques des bureaux de Total Energie à la Tour de Salvagny
2 : panneaux photovoltaïques en façade d'un lycée rénovée
3 : panneaux amorphes souples sur un entrepôt



Le PAP dispose, de par les toitures de ses entrepôts, de vastes surfaces libres. Une réflexion interne est engagée quant à la viabilité d'y associer une production d'électricité d'origine photovoltaïque pour participer à la production régionale d'énergie renouvelable. Dans une préoccupation environnementale, il incite parallèlement ses amodiataires à équiper en unités de production d'énergie solaire leurs nouvelles installations.

L'implantation générale du port est plutôt propice à l'installation de panneaux photovoltaïques, l'orientation favorable étant plein sud, puis Sud-est et Sud-Ouest et enfin Est et Ouest.

Selon les surfaces disponibles, ces panneaux peuvent servir :

- à alimenter en énergie les installations de l'amodiataire (surface moyenne),
- à produire et à vendre de l'électricité (surface importante).

L'inclinaison favorable est de 30°. L'orientation 0° et 60° restent avantageuses. La verticale est la situation la moins productive par essence mais peut être facilement palliée en fonction du type d'installation.

Suivant ces paramètres, le choix du type d'installation se fait entre deux grandes familles d'implantation :

- le système intégré, faisant également office de clos et de couvert,
- la surimposition sur ouvrages.

Les solutions techniques restent multiples et variables en terme de captage solaire et de puissance maximum fournie :

- capteurs vitrés rigides sur consoles ou posés sur la toiture (surimposition),
- bacs acier avec capteurs vitrés intégrés rigides (intégration),
- capteurs vitrés translucides (intégration),
- bacs Zinc, aluminium ou acier avec panneaux amorphes souples permettant une certaine liberté architecturale (intégration).



L'application de ces techniques aux formes architecturales est diverse : toitures, bris solaires, allèges, verrières, garde corps d'ouvertures, bardages, murs rideaux...

Le choix des solutions techniques est également liée à l'utilisation souhaitée : revente à EDF (valable dans le cas de grandes surfaces) ou l'utilisation en interne pour les usages sanitaire ou de chauffage (petites surfaces comme les bris solaires, les façades en verre...)

Le rapport entre la surface de la paroi utilisée par rapport à la surface de la cellule doit être également pris en compte : plus l'installation est morcelée, moins intéressant sera le rapport.

Cependant, une solution de type morcelée (ex. : une façade en 'zigzag' ou des bris solaires) peut s'avérer obtenir un meilleur coefficient de captage solaire que dans le cas d'une façade verticale linéaire.

Le prix de vente est actuellement de 0.305 euros/KWh dans le cas général et 0.55 euros/kWh pour les modules intégrés à l'architecture.

Des bureaux d'études d'ingénierie fournissent aujourd'hui des pré diagnostics prenant en compte l'ensemble des contraintes (voir annexe).

Les aides financières peuvent intervenir à l'étude de faisabilité (les taux pratiqués actuellement sont de 25 % pour l'ADEME et 40 % pour le Conseil Régional d'IDF) ou en tant qu'aide aux travaux (30% des travaux HT pour le Conseil Régional).

Le crédit d'impôt de 50% est l'aide financière principale pour l'installation de générateurs photovoltaïques connectés au réseau électrique. Celui-ci représente 50 % du montant de l'investissement.

1 : panneaux solaires intégrés à la structure de la façade - 2 : panneaux amorphes souples - 3 : toit incurvé
4 : verrière des ateliers BP Solar - 5 : bacs acier avec panneaux photovoltaïques



à voir en annexe : étude de faisabilité d'installations photovoltaïques sur le site du port



La biodiversité



Le terrain qui accueille aujourd'hui le port a profondément été remanié par les carrières d'exploitation antérieures et les remblais qui ont modelé la plate-forme actuelle.

Les effets anthropiques de ces modifications sur les peuplements végétaux de ces berges de Seine ont paradoxalement permis de développer des milieux écologiques dits 'pionniers', où la friche 'ouverte' par opposition aux milieux fermés et stables comme les boisements, offre des faciès hétérogènes, et en constante évolution.

Le milieu le plus représenté aujourd'hui de par sa surface dans l'enceinte du port reste une végétation dite 'héliophile' (groupe d'espèces des lieux lumineux), située sur les berges ou les délaissés et appréciant les talus secs ou frais des voies de communications (routes, voies ferrées...).

Divers étages de végétation (plantes herbacées ou buissonnantes, petits groupes d'arbustes et arbrisseaux, arbres pionniers isolés) sont capables de s'y installer rapidement et de développer d'autres milieux plus stables si le fait de l'entretien ne s'y opposait. On retrouverait ainsi rapidement une ormaie accompagnée de prunelliers et de robini-ers si un fauchage régulier n'était pas effectué.

La végétation en place, maintenue à l'état d'une strate basse, offre parfois quelques plantes peu communes qu'il convient de considérer au titre de la biodiversité.

La gestion des 'interstices' pour développer une biodiversité à l'échelle d'une parcelle

Les surfaces délaissées, parfois temporairement, au sein des parcelles sont une situation fréquente du fait de l'évolution constante des besoins des amodiateurs.

Si elles paraissent parfois peu satisfaisantes au titre de l'aspect paysager et de la notion d'entretien, elles peuvent cependant représenter un intérêt significatif en terme de diversité. Une gestion dite différenciée de ces espaces peut être engagée dans l'intérêt de la flore (période de protection/période d'intervention...) et du gestionnaire (meilleure connaissance des paramètres d'évolution).

1 : prairie de fauche dans le parc Marne et Gondoire à Marne la Vallée

à voir en annexe : les thématiques végétales du port,
le cahier de gestion différenciée, le schéma directeur des espaces publics du port



La modification des peuplements végétaux lors des nouvelles installations d'amodiataires

Les paramètres des groupements végétaux en place (espaces ouverts prodiguant de la lumière, sols pauvres et à coloniser) sont nécessairement remis en cause lors de l'installation des nouveaux amodiataires.

Par delà la nécessaire suppression de ces milieux spécifiques, le choix de recréer des zones de 'prairies' ouvertes liées aux milieux du lit majeur de la Seine peut être un parti d'aménagement ou tout du moins une manière d'offrir une plus large palette de paysages et de réintroduire une biodiversité.

Continuité avec les espaces publics du port

La richesse biologique est souvent liée à la continuité des différents milieux entre eux et les possibilités d'échanges. L'établissement de continuités entre les espaces plantés des amodiataires et ceux des espaces publics du port est une composante nécessaire pour obtenir d'une part une homogénéité des paysages et d'autre part établir des couloirs de richesse biologique aussi ténus qu'ils soient.

Gestion différenciée des espaces verts

L'entretien traditionnel de type 'désherbage chimique, tontes régulières, rabattage intensif des arbustes' est aujourd'hui largement remis en causes : déchets verts en grandes quantités, pollutions chimiques, consommation d'hydrocarbures...

Coûteux en temps et en budgets, il réduit par ailleurs considérablement le cortège végétal en supprimant la place de la flore indigène.

Le port engage aujourd'hui une démarche d'amélioration de sa gestion du patrimoine vert et la recherche d'une meilleure connaissance des milieux écologiques présents. Un cahier de gestion et un schéma directeur des espaces publics du port seront mis à la consultation des amodiataires dans le courant de l'année 2008.



1 : les berges devant Prism'O - 2 : végétation des rives surélevées des grandes rivières d'Ile de France - 3 : les terrains encore non occupés dans l'enceinte du port



5- Annexes

Liste des fiches d'aides à l'aménagement et Sources iconographiques

Ses fiches sont disponibles sur demande à l'Agence Portuaire des Boucles de Seine pour permettre au maître d'ouvrage d'orienter son équipe de concepteurs vers des thématiques spécifiques à développer sur le port ou de préciser des cadres réglementaires en vigueur.

Contexte administratif et réglementaire

A - Règlement de ZAC du port de Limay- Porcheville

B - Démarches administratives et textes réglementaires d'urbanisme

Contexte architectural et paysager

C - Le projet d'aménagement des berges du bras de Limay

D - Les thématiques végétales sur le port de Limay-Porcheville

E - Schéma directeur des espaces publics du port de Limay-Porcheville

F - Cahier de gestion différenciée des espaces publics du port

Contexte environnemental

G - L'utilisation de revêtements poreux sur le port de Limay-Porcheville

H - La mise en oeuvre de toitures végétalisées sur le port de Limay-Porcheville

I - La mise en oeuvre de façades végétalisées sur le port de Limay-Porcheville

J - Etude de faisabilité d'installations photovoltaïques sur le site du port

Iconographie

. page 11

vignette n°4 : vue perspective du projet d'aménagement des berges de Limay - groupement de maîtres d'oeuvre Hydrosphère/ Ecosphère/HYL/Fondasol

. page 14

vignette n°1 : entrepôt à Bonneuil sur Marne par Nicolas Michelin architecte pour Port Autonome de Paris - d'A n°155 p38

vignette n°2 : chapelle St Ignace par Steven Holl architecte pour Université de Seattle - L'architecture d'aujourd'hui n°322

vignette n°3 : usine de valorisation des déchets à Guerville par Agence S'pace SA pour District urbain de Mantes - AMC n°95 p87

vignette n°4 : ateliers du lycée Jolimont à Toulouse par Laurens et Loustau architectes pour Région Midi Pyrénées - Le moniteur 05/05/06



. page 20
vignette n°2 :
vignette n°4 : bâtiment de production et de stockage du sel à Pradel par Agence michel Rouleau pour Les Salines de Guérande - d'A n° 155
vignette n°6: musée par Giron et Guyer architectes

. page 22
vignettes n°1 : centre du machinisme agricole et du génie rurale et forestier à Clermont ferrand par David Besson Girard paysagiste - Christian Hauvette architecte pour le CEMAGREF- page paysage n°8
vignette n°2 : Technocentre Renault Le Diapason à Guyancourt par Jacques Ferrier architecte pour Renault-AMC n°95
vignette n°3: immeuble commercial et résidentiel à Wolfurt Autriche par Carlo Baumschlager et Dietmar Eberle architectes-AMC n°127
vignette n°4: réhabilitation de 3 pavillons municipaux à Niort par Francis Chatelin/Dorothee Gueneau/Raffaello Molis architectes -AMC n°127
vignette n°5: atelier Total Energie à la Tour de Salvagny par Jacques Ferrier architecte pour Total - L'architecture écologique

. page 23
vignettes n°1 : habitation individuelle à Vienne Autriche par Noncon:form architectes + plan2 paysagistes AMC n° 152 p117
vignette n°2 : immeuble de bureaux à Munich Allemagne par Bothe, Richter,Teherani architectes et martha Schwartz paysagiste in 'Les paysages iconoclastes de martha Schwartz' éd. Thames et Hudson
vignettes n°3,4,5 : in 'Planting green roofs et living walls' éd.Timber press

. page 24
vignettes n°2 : studio de création multimédia à Villeneuve d'asc par Studio Naço pour 3 Suisses International - AMC n°95
vignette n°3 : centre de réalisation de prototype Renault à Guyancourt par Jean Paul Hamonic pour Renault - AMC n°95
vignette n°4 : entrepôt SNCF à Arles par Alain Moati et Henri Rivière architectes pour région PACA - le moniteur 5 mai 2006

. page 25
vignettes n°1,2 : réalisation Zinco et Soprema in 'Toit et murs végétaux' éd. du Rouergue
vignettes n°3,4 : toit extensif et semi-extensif du Chicago City hall in 'Toit et murs végétaux' éd. du Rouergue
vignette n°5 : toit d'une zone d'activité à Stuttgart - in 'Toits et murs végétaux'éd. du Rouergue
vignette n°6 : Letterkenny Area Office à Letterkenny par Antoin MacGabhann architects pour Donegal County Council- d'A n° 136

. page 27
vignette n°1 : documentation Ecogreen
vignette n°4 : documentation Greenflex - produit développé par SCREG

. page 28
vignette n°1 : écoles primaire et secondaire à Unterensingen Allemagne par Ulrich Kahl architecte pour Spitzmaus GbR in 'Green Roofs' éd. Schiffer

. page 29
vignette n°1 : in 'Green Roofs' éd. Schiffer

. page 30
vignette n°1 : atelier Total Energie à la Tour de Salvagny par Jacques Ferrier architecte pour Total - L'architecture écologique
vignette n°2 : produit BP Solar
vignette n°3 : produit Solar Integrated

. page 31
vignette n°1 : panneaux solaire schuco
vignette n°2,3 : produit Solar Integrated
vignette n°4 : verrière photovoltaïque Solar Integrated

. page 33
vignette n°2 : in 'Guide des groupements végétaux de la région parisienne' éd. Belin



Fiche d'aide à l'aménagement

C / le projet d'aménagement des berges du bras de Limay



Depuis 2005, le Port Autonome de Paris a engagé un projet d'aménagement du linéaire des berges du bras de Limay permettant de concilier :

- le développement des activités portuaires et la prise en compte des contraintes techniques liées aux activités et installations existantes (présence d'une voie ferrée en haut de berge, d'estacades...),
- la préservation et l'amélioration des caractéristiques hydrauliques, pour le maintien du volume d'expansion des crues de la Seine sur le site et la réduction des conséquences de la réalisation de l'aménagement projeté sur l'écoulement des crues (hauteurs, débits, vitesses...),
- le dimensionnement géotechnique des aménagements des berges en fonction des installations portuaires envisagées afin d'assurer la stabilité et la pérennité du projet,
- la valorisation paysagère,
- la valorisation écologique.

Les objectifs paysagers

La berge articule, souligne et met en scène les grandes composantes du site que sont la vallée, le fleuve, l'île, le port et ses grands volumes bâtis. Son réaménagement répond ainsi à deux enjeux.

- La structuration du grand paysage du fleuve et la mise en scène du port :
 - établissement d'une continuité réelle entre les différentes séquences de berges,
 - mise en place d'un dispositif simple mais fort de plantations jouant par cadrages et occultations sur la mise en scène des grands volumes bâtis du port.
- Renforcer l'idée de nature, de fleuve sauvage :

L'expression du 'naturel' des berges est évoquée par les boisements de la rive mais aussi, dans la zone particulière de contact entre le pied de talus et l'eau, par la constitution d'un premier plan (bande de végétation hélophytique*), de nature changeante, en contraste avec le caractère industriel des bâtiments.

Les objectifs écologiques

L'expertise écologique réalisée en 2006 et les données bibliographiques disponibles ont mis en évidence la valeur écologique relativement modérée des berges de Seine du Port de Limay-Porcheville. Seuls les milieux boisés et les friches situées en arrière berge atteignent un niveau de valeur légèrement plus élevé ainsi que les herbiers aquatiques et certains groupements hélophytiques*.

* végétation hélophytique : plantes dont seules les racines se développent dans un substrat gorgé d'eau (ex : joncs, carex, roseaux,...)

Les aménagements envisagés sur les berges de Seine du Port de Limay-Porcheville ont donc trois objectifs écologiques.

- Maintenir la valeur écologique actuelle des boisements par la transplantation d'arbres et l'installation de saulaies, frênaies et aulnaies-frênaies, pour la protection des berges et les milieux de nidification et contre l'érosion et les effets du batillage.
- Restaurer les milieux directement associés à la Seine susceptibles d'abriter des espèces animales peu fréquentes (oiseaux d'eau nicheurs, amphibiens, libellules...) et des espèces végétales peu fréquentes par :
 - la création de hauts-fonds permettant l'installation d'herbiers aquatiques,
 - l'introduction de plages de sables et graviers ayant une faible hauteur d'eau et un bon ensoleillement pour la reproduction des poissons au sein de secteurs peu perturbés par les activités portuaires,
 - l'installation de groupements hélophytiques diversifiés afin d'améliorer les potentialités d'accueil pour l'avifaune.
- Préserver et accroître l'intérêt écologique des milieux localisés en haut de berge (prairies 'sèches', végétations pionnières sur mélanges de sables et cailloux...) pour la diversification des milieux favorables à des groupes faunistiques tels que les lépidoptères, les orthoptères et à d'autres espèces végétales peu fréquentes observées en 2006.

Les principes d'aménagements retenus (travaux engagés en 2008)



Trois séquences ont été définies, en fonction des critères de profils de berge et des contraintes techniques portuaires ou hydrauliques :

- Séquence A - 400m
 - berge reprofilée à 3/2 plantée de saules avec en alternance une saulaie haute (h : 10 m) et une saulaie basse (h : 2/4 m) rabattue tous les 4 à 5 ans,
 - banquette de 1 m composée de plantes hélophytiques sur gabions boîte en avant des palpieux existants,
 - enrochements libres sous-fluviaux avec plants d'hydrophytes*.
- Séquence B - 610m / 3 estacades envisagées sur la moitié aval de la séquence
 - berge reprofilée en déblai 2/1 avec, en alternance, une ambiance ouverte (prairie/34%), une ambiance boisée (boisement diversifié / 41%) ou une plage sablo-graveleuse d'intérêt piscicole sur 3m (5% du linéaire),
 - banquette hélophytique de 5 m comprenant parfois une saulaie sur 2m de large,
 - talus sous-fluvial stabilisé à l'aide d'enrochements libres avec plants d'hydrophytes intégrés.

L'ensemble de ces milieux est positionné en alternance de façon à constituer une mosaïque de milieux herbacés et ligneux et à accroître les effets de lisières, généralement plus riches écologiquement.

- Séquence C - 260m -
 - prairies et boisements rivulaires en arrière berge (max.10m) plantées en saulaie ou en aulnaie-frênaie ou en herbacées de type prairies,
 - banquette hélophytique de 8 à 10m,
 - reconstitution d'herbiers aquatiques en pied de berge.

* végétation hydrophyte : plantes qui vivent immergées dans l'eau (lentilles d'eau, nénuphars...)

Fiche d'aide à l'aménagement

D/ les thématiques végétales sur le port de Limay

Les différentes typologies de plantations en fonction de leur emplacement dans le port



Du haut de la berge à l'arrière berge (100 m de large environ) : un vocabulaire issu des associations végétales déjà présentes sur place

'Rétablir une continuité et une épaisseur entre les berges et la plaine alluviale'

Les milieux ouverts : les prairies dites 'pionnières'

Les prairies pionnières sont composées d'une alternance de milieux ras et clairsemés et d'espaces plus denses au sein desquels la végétation atteint localement 0,8 à 1 m de hauteur, et pouvant prospérer dans des espaces aux sols récemment modifiés. On favorisera donc l'utilisation de sol en place avec ou sans amendements de manière à y accueillir les espèces pionnières des prairies sèches et moins sèches comme le Panicaut champêtre (*Eryngium campestre*), l'Achillée millefeuille (*Achillea millefolium*), le Pâturin commun (*Poa trivialis*), le Trèfle des prés (*Trifolium pratense*), la Campanule raiponce (*Campanula rapunculus*), l'Origan commun (*Origanum vulgare*), l'Asperge officinale (*Asparagus officinalis*) ... Ces espaces peuvent cohabiter avec des prairies rustiques, plus classiques, à proximité des espaces d'agrément.

Les strates arbustives

La strate arbustive basse constitue des haies denses composées principalement de : Saule des vanniers (*Salix viminalis*), Saule cendré (*Salix cinerea*), Cornouiller sanguin (*Cornus sanguinea*), Prunellier (*Prunus spinosa*), Aubépine (*Crataegus monogyna*), Troène commun (*Ligustrum vulgare*), Sureau noir (*Sambucus nigra*), Ronce commune (*Rubus fruticosus*), Eglantiers (*Rosa gr. canina*, *Rosa arvensis*).

Les boisements

Les arbres à port libre sont regroupés en bosquets ou alignements d'essences mélangées : Frêne commun (*Fraxinus excelsior*), Frêne à folioles étroites (*Fraxinus angustifolia* subsp. *oxycarpa*), Saule blanc (*Salix alba*), Saule marsault (*Salix caprea*), Aulne glutineux (*Alnus glutinosa*), Peuplier tremble (*Populus tremula*), Erable champêtre (*Acer campestre*).

La plaine alluviale, de l'arrière berge à la rd 146

'Evoquer la vallée de Seine'

Les milieux ouverts : les prairies rustiques

Les prairies rustiques forment des espaces ouverts ; elles peuvent être complétées par des graminées et des vivaces pérennes au port plus important de manière à offrir des abris pour la faune (corridor biologique) et des 'événements' végétaux : Canche cespiteuse (*Deschampsia cespitosa*), Angélique sauvage (*Angelica sylvestris*), Marguerite blanche (*Leucanthemum vulgare*), Berce (*Heracleum sphondylium*), Mauve sauvage (*Malva sylvestris*), Molène (*Versbascum nigrum*), Fenouil sauvage (*Foeniculum vulgare*) ...

Les milieux arbustifs

La strate arbustive se rapproche de celle de l'arrière berge à l'exception des Saules mais en y ajoutant le Noisetier (*Coryllus avellana*), le Néflier (*Mespilus Germanica*), le Cormier (*Sorbus domestica*), la Viorne obier (*Viburnum opulus*), le Groseiller rouge (*ribes rubrum*), le Nerprun (*Rhamnus alaternus*).

Les boisements

Les essences d'arbres évoquent des boisements autrefois associés aux espaces de cultures tels que l'Erable sycomore (*Acer pseudoplatanus*), l'Erable plane (*Acer platanoïdes*), le Robinier faux-acacia (*Robinia pseudoacacia*), l'Aulne glutineux (*Alnus glutinosa*), le Chêne pédonculé (*Quercus robur*), le Merisier (*Prunus avium*), l'Orme champêtre (*Ulmus minor*), le Noyer (*Juglans nigra*), le Peuplier blanc (*Populus alba 'nivea'*), le Peuplier tremble (*Populus tremula*), le Peuplier grisard (*Populus canescens*), le Bouleau (*Betula nigra*).

Les ports des arbres sont libres, aux premières branches relevées en hauteur ou non selon leur emplacement. Les arbres sont en alignement ou en bosquet, avec des écartement variables ou réguliers.



La zone de contact avec la ville, de la rd 146 au boulevard Pasteur

'Amorcer une transition avec un vocabulaire urbain'

Les pelouses

Les prairies rustiques remplacent les gazons soignés.

Les arbustes

Les types de haies sont déclinées à partir des essences classiques adaptées aux situations urbaines et donc aptes à subir des tailles régulières pour rester dans des volumes réduits : charmillé (*carpinus betulus*), hêtre (*fagus sylvatica*), troène commun (*Ligustrum vulgare*), céanothe (*ceanothus 'burkwoodii'*), laurier-tin (*Viburnum tinus*), fusain ailé (*Euonymus alatus*), buis (*Buxus sempervirens*), érable champêtre taillé (*acer campestre*).

Les arbres

Il s'agit essentiellement d'essences utilisées pour les alignements : tilleul (*Tilia cordata*), platane (*Platanus acerifolia*) qui sont déjà présents sur le site ou bien classiques en Ile de France comme le marronnier commun (*Aesculus hippocastanum*), les érables planes et sycomores (*Acer platanoïdes* et *pseudoplatanus*), les Frênes (*Fraxinus excelsior* ou *angustifolia*)....

Plus on progresse vers le nord et donc vers la ville, plus on mettra en place des structures d'arbres régulières :

- d'écartement variable vers un écartement régulier,
- d'arbres en ports libres pouvant avoir des premières branches basses et nombreuses vers des arbres à ports plus dressés et aux troncs dégagés.

Les différentes composantes végétales du projet

d'aménagement à vocation industrielle

Le projet d'installation industrielle comporte des spécificités telles que les bassins techniques (eaux d'incendies ou de rétention d'eaux pluviales), les talus et les abords d'infrastructures, les parkings et plateformes. Ces ouvrages comportent à la fois des problématiques d'insertion paysagère (impact maximal), de gestion d'espaces verts (investissement minimal) et pose la question de la réduction des zones perméables ou de la présence de délaissés.

Bassins techniques : les couvre-sols et les graminées sont les composants majeurs de ces espaces car ils requièrent un entretien minimum. Le choix est laissé à l'appréciation du concepteur en fonction des contraintes techniques.

Talus et les abords d'infrastructures : il faut à la fois accompagner l'ouvrage, sans pour autant le cacher entièrement, par un principe de haies caduques variées, en y introduisant des arbres ponctuellement et en utilisant ces implantations linéaires comme support de corridors biologiques. Par exemple : Arbre à papillons (*Buddleia davidii*), Lilas (*Syringa vulgaris*), Baguenaudier (*Colutea arborescens*), Cornouiller mâle (*Cornus mas*), Berberis vulgaris, Cerisier de Ste Lucie (*Prunus malaheba*), Cytise (*Laburnum anagyroides*), Olivier de Bohême (*Eleagnus angustifolia*) ...

Parkings et plateformes : ils sont plantés d'arbres en ports libres et accueillent des noues plantées de Pétasite fragans, *Polygonum affine*, *Iris sibirica*, *Géranium pratense*, *Buglossoides purpureo-caerulea*, *Hedera helix* ...

Fiche d'aide à l'aménagement

G/ l'utilisation des sols poreux sur le port de Limay

La réduction de l'imperméabilisation en contexte industriel pour une meilleure gestion des eaux pluviales



Dalle plastique enherbée Ecovégétal



Pavés à joints drainant Kronimus



Dalle plastique Ecoraster avec gravillons

La réduction du volume des eaux pluviales par l'utilisation de sols perméables permet de minimiser les infrastructures d'assainissement tout en répondant aux normes imposées de débit de fuite à la sortie des parcelles amodiées. Pour permettre une infiltration optimale, la couche portante et le lit de pose doivent impérativement être perméables. Si le fond de forme est perméable, il convient d'augmenter l'épaisseur de la couche portante en fonction de l'indice de portance exigé par le trafic souhaité.

Il faut prévoir une décharge de secours sous forme de caniveau ou/et de rigole comme sécurité contre de fortes précipitations. Par ailleurs, la protection du sol et de la nappe phréatique doit rester garantie dans les zones au niveau phréatique inférieur à 2 m ou dans celles où, en hiver, l'on emploie des sels de déneigement.

Pavés à joints drainants / pavés drainants en béton poreux

'Permettre à l'eau de s'infiltrer dans des sols minéraux et reconduire l'eau de pluie vers le cycle naturel'

- **Principe** : système de pavage béton classique avec joints droits larges (3/4cm) ou cavités d'infiltration engazonnées, ou remplis de sable ou de concassé / système de pavés poreux sur toute ou partie de leur épaisseur avec joints fins (3 à 5mm) remplis de sable ou de concassé.

- **Performances** : stockage de l'eau dans le revêtement perméable et les fondations, infiltration dans le sol :
 - pavés avec joints drainants élargis réservés aux parkings,
 - pavés à cavités d'infiltration et à effet d'emboîtement soumis à la circulation jusqu'à la classe de construction 5 et de manière illimitée pour les parkings,
(NB : ces deux sols à l'esthétique soignée conviennent aux abords de bâtiments sociaux)
 - pavés en béton très poreux utilisés pour la consolidation de chemins piétonniers et de pistes cyclables.

- **Conditions de mise en oeuvre** : couche de support selon terrain en place / lit de pose / géotextile / matériau de jointement .

- **Coût** : 20 à 35€/m² (fourniture seule).

- **Entretien** : balayeuse.

- **Fournisseurs** : Kronimus / Bivois / Bleijko ou équivalent.

Dalles alvéolaires en béton (ou evergreen)

'Renforcer des engazonnements roulables ou des sols gravillonnés, stocker l'eau de pluie et de la laisser s'évaporer'

- **Principe** : système de dalles modulaires de grandes dimensions, en béton, avec plots apparents et joints très larges engazonnés ou remplis de concassé.

- **Performances** : stockage de l'eau dans les cavités et réutilisation de l'eau par le végétal, infiltration de l'eau (env. 30%), utilisation pour mise en valeur esthétique de chemins piétonniers, parkings et voies pompiers (voir photo page suivante).

- **Conditions de mise en oeuvre** : dans le cas d'un sol répondant aux qualités de portance, pas de sous couche à prévoir hormis 2 cm de sable pour le réglage des dalles. Dans le cas contraire, prévoir : 20 cm de grave naturelle / 2 cm de sable / dalles / terre végétale allégée avec du sable ou concassé en remplissage des alvéoles jusqu'à -1cm / engazonnement ou non
- Ouverture au VL : après 2 tontes de gazon, soit selon la météo, entre 2 et 3 mois, ou bien ouverture immédiate dans le cas de remplissage de gravillons.

- **Coût** : 20 €/m² (fourniture seule).
- **Entretien** : tonte idem pelouse.
- **Fournisseurs** : Sotubema, Escofet, ou équivalent.



Dalle alvéolaire béton 'Checkerbock' de chez Escofet

Grilles plastique pré-remplies de minéral ou végétal

'un principe proche de l'Evergreen mais une présence plus discrète'

- **Principe** : dalle alvéolaire PVC ou polyéthylène de grande dimension (env. 40x40cm), posée sur fondation simple (grave drainante entre 30 et 60 cm) puis, au choix :
 - remplissage des alvéoles par milieu fertile à ensemercer ou pré-garnies de gazon,
 - remplissage par concassés ou gravillons (max. 8mm),
 - remplissage par agrégat poreux + tourbe + ensemencement de mousses et graminées.

- **Performances** : évite le compactage des sols, facilite l'évapo-transpiration, absorbe 40 à 50% des eaux de pluies, supporte des charges admissibles de 150 t/m² à 350 t/m², utilisation pour parking, voie pompiers, talus, accotements.

• Conditions de mise en oeuvre :

Structure de fond de forme : 20 cm de concassé / lit de pose de 3 cm de sable / dalles / remplissage au choix
Ouverture aux VL : deux tontes ou 1 semaine dans le cas de la dalle pré-cultivée.

- **Coût** : fourniture seule vendue soit vide (12 euros/m²), soit déjà enherbée (25 euros /m²) / à titre indicatif : dalle enherbée fournie-posée à environ 55 à 60€/m².
- **Entretien** : tonte idem pelouse / balayage si remplissage minéral/ rien dans le cas des mousses/graminées.
- **Fournisseurs** : Inovgreen, Ecovégétal (dalle Ecovégétal et Ecoraster voir photo page préc.), ou équivalent.



Parking en mélange terre-pierres à Angers



Parking en mélange terre-pierres au Mont St Michel (ag. HYL)

Sol en terre-pierre engazonné

'une mise en oeuvre très simple et la plus naturelle qui soit pour des engazonnements roulables'

- **Principe** : assise composée d'un mélange de terre végétale (env. 40%) et de pierres de calibres variables (env. 60%, Ø min. 4 cm) de type pouzzolone ou cailloux de carrière (schiste, calcaire, galets...) selon disponibilités locales.
- **Performance** : présente une bonne stabilité et permet une implantation végétale optimale en facilitant l'aération du sol et en évitant le tassement - utilisation pour parking entièrement enherbé, voie pompiers.
- **Conditions de mise en oeuvre** : lit de 30 cm / compactage à la plaque / lit de semence en terre végétale amendée et sable / semis de gazon.
Ouverture aux VL : deux tontes, soit selon la météo, entre 2 et 3 mois.
- **Coût** : 40 à 60 € /m² fourni-posé.
- **Entretien** : tonte idem pelouse.
- **Fournisseurs** : mise en oeuvre par entreprises d'espaces verts.

Fiche d'aide à l'aménagement

H/ la mise en oeuvre des toitures végétalisées sur le port de Limay



Graminées et vivaces sur 10 cm de substrat



Sedums et vivaces sur substrat semi-extensif



Végétalisation intensive avec arbustes bas et vivaces

Les toitures végétalisées sont des parterres de sedums, de plantes vivaces fleuries, de bulbeuses et de graminées, formant un mélange de plantes pérennes et vivaces qui restituent un paysage de prairies sèches riche en biodiversité.

L'intérêt des toitures végétalisées se résume en trois enjeux :

- le souci d'isolation (diminution de la consommation énergétique liée à la climatisation et au chauffage),
- l'amélioration de la qualité et de la quantité des eaux pluviales à l'exutoire (baisse de la quantité de nitrates, rétention et réduction des eaux de ruissellement),
- l'amélioration du cadre environnemental (amélioration de la biodiversité, intégration paysagère et création d'importantes surfaces plantées dans un contexte extrêmement contraint).

• **L'isolation** : une bonne isolation thermique permet de gagner 3 à 4 °C en période estivale. Ce sont les mélanges de graminées et herbes hautes qui offrent la meilleure protection grâce à un effet d'ombrage. Pour une bonne isolation thermique hivernale, ce sont les plantes persistantes (telles que la pervenche) qui restent performantes. Les toitures végétalisées permettent également une réduction des émissions sonores émanant de l'extérieur pouvant varier de 5 db à 40 db selon l'épaisseur du substrat.

• **L'effet de rétention des eaux** : le retardement de l'écoulement par l'utilisation immédiate des premières pluies par les plantations et le substrat qui se gorge d'eau, par la capacité de rétention des systèmes de drainage, et par l'évapotranspiration liée à la végétation, permet une réduction du volume d'eau évacué pouvant varier de 50 à 80 %. Ces performances sont variables en fonction du type et de l'épaisseur du substrat mais également de la saison (plus efficaces en été qu'en hiver).

• **La biodiversité** : elle dépend énormément des végétaux qui recréent un biotope de sol mince inféodé aux périodes de sécheresse régulières (prairies sèches). Ces sols permettent à une grande diversité floristique de s'installer du fait de l'impossibilité pour les plantes habituellement dominantes de s'installer. Parallèlement, le cortège d'insectes qui peut être accueilli durant la période de végétation (printemps-été) est important. La diversité se trouve par ailleurs accrue par la variété des hauteurs et pentes de toits, la présence d'espaces caillouteux et d'aires plus ou moins drainées. A ce titre, la toiture monospécifique de sedums est moins riche qu'une toiture qui aurait pu mettre en oeuvre le semis de groupes de plantes locales sur des terres résiduelles de la construction.

Mise en oeuvre

Les toitures végétalisées peuvent se mettre en oeuvre sur la plupart des systèmes constructifs actuels de toits (bac acier, planchers béton, matériaux composites...). La pente du toit ne peut être généralement supérieure à 17 % sans dispositif particulier et à 30 % avec un dispositif tel que de planches transversales, grilles PVC...

L'étanchéité du bâtiment est assurée par une étanchéité lourde de type membrane multicouche (SBS par exemple) ou monocouche (PVC, caoutchouc butyle ou EPMD) superposée à une protection anti-racine (PVC).

Trois couches sont placées au dessus de l'étanchéité : une couche drainante (dans le cas de toiture inférieure à 5°), une couche filtrante, une couche de culture (substrat minéral et végétation).

- **Le drainage** joue un rôle essentiel dans la réussite de la toiture végétalisée (les essences adaptées ne supportent pas l'excès d'humidité). Le support drainant doit assurer efficacement l'écoulement et l'évacuation des eaux, tout en gardant son rôle d'écrêteur. Il peut être associé à la fonction de stockage. Pouzzolane et billes en argile expansée permettent de limiter la charge sur la couverture, les modules en plastique combinent plusieurs fonctions.
- **La couche filtrante** (film non tissé semi perméable en polypropylène) empêche les particules lessivées du substrat d'obstruer les voies d'évacuation.
- **Le substrat** doit assurer durablement la fonction de couche végétative. Il est composé d'un mélange de matières minérales (pouzzolane ou argile expansée à 70 %) et de matières organiques (compost à 30 %) afin d'obtenir une fertilité moyenne.

Trois types de végétalisation existent : un système extensif sur substrat mince (8 cm) qui s'intègre facilement dans la structure de portage d'un toit moderne, un système semi-extensif (12 cm) intermédiaire, un système intensif (12/20 cm) qui demande une structure adaptée mais dont les propriétés écologiques et les pouvoirs de rétention varient proportionnellement.

Des buttes de terre ponctuelles peuvent accueillir des arbustes et des petits arbres à port décoratif se plaisant dans des situations précaires (genêt, cytise, amélanchier, bouleau nain, érables japonais).

La plantation peut s'effectuer par semis (sites de grande taille sur substrat mince), godets ou mini-mottes pré-cultivées (sites de petites tailles) et selon le type de mélange et l'effet désiré. Il faut attendre six mois à deux ans pour obtenir un aspect satisfaisant. Il existe également des systèmes de dalles pré-cultivées ou de pose en rouleaux, qui bien souvent combinent substrat, drainage et plantations ; ils présentent l'avantage d'une pose simplifiée et d'un effet quasi immédiat mais sont souvent dédiés aux sedums.

Comparatif de coûts entre différents types de végétalisation de toiture et une protection en graviers - Exemple d'une surface de 500m ² en pente faible sur support béton						
Système	Protection en graviers	Système extensif mousse-sedum (semis)	Système extensif "Sedum-graminées-vivaces"(plantation)	Système extensif "Mousse-sedum"(élément pré-cultivé)	Terrasse-jardin : gazon sur terre végétale (semis)	Terrasse-jardin : arbustes sur terre végétale (semis)
Épaisseur indicative du complexe de culture(1)	4cm	8cm	12cm	8cm	35cm	60cm
Poids indicatif du complexe de végétalisation(2)	80Kg/m ²	80Kg/m ²	150Kg/m ²	60Kg/m ²	600Kg/m ²	1200Kg/m ²
Surcoût sur la construction (acrotères, support porteur...)	0€/m ²	0€/m ²	15€/m ²	0€/m ²	60€/m ²	105€/m ²
Coût de l'installation(3)	7€/m ²	30€/m ²	45€/m ²	45€/m ²	40€/m ²	75€/m ²
Coût de l'entretien sur 10 ans	5€/m ²	5€/m ²	25€/m ²	5€/m ²	45€/m ²	25€/m ²
Coût global sur 10 ans	13€/m ²	35€/m ²	85€/m ²	50€/m ²	125€/m ²	205€/m ²

Prix indicatifs 2004 comprenant fourniture et mise en oeuvre de l'ensemble des matériaux et végétaux hors isolant et étanchéité - in 'Végétalisation extensive des toitures' F.Lassalle éd. Le Moniteur

Les associations végétales

Les sedums et les plantes de prairies sèches sont des variétés de petit développement avec un pouvoir colonisateur très important. Elles résistent à des conditions extrêmes (sécheresse, vents) et à la pollution. Ce sont des plantes tapissantes, en touffe, qui subissent une compétition avec les graminées, ce qui les oblige à s'adapter à ce milieu difficile.

Les succulentes : adaptées aux milieux arides tels que les Sedums (famille très large), Sempervivum ou Delosperma ...
 Les graminées : utilisées en substrats semi-extensif et intensif comme Briza media, Carex caryophylla, Festuca cinerea ...
 Les vivaces et les annuelles : à port bas comme Thymus ou Campanula, à port plus haut comme Gypsophila ou Achillea...
 Les bulbes et les rhizomateuses : adaptés aux substrats de 10 à 20 cm comme l'Allium, l'Iris, le Crocus, le Muscari...

En tout les cas, le choix est issu de différents facteurs : épaisseur du substrat, hygrométrie, exposition aux vents, compétition entre les plantes, amélioration de la biodiversité, esthétique.

Entretien

Un toit végétalisé double la durée de vie de la membrane d'étanchéité car il la protège des écarts de chaleur importants, des rayons ultraviolets et de l'accumulation d'eau, et ce d'autant plus que sa végétation est diversifiée.

Il ne nécessite pas d'arrosage une fois passées les deux premières années de garantie et entretien. Cependant, il faut prévoir un point d'eau pour l'arrosage de ces premières années et en cas de canicule.

L'entretien est faible ; il consiste pour un toit de sedums en un nettoyage des dispositifs d'évacuation des eaux pluviales, un désherbage manuel occasionnel, l'enlèvement de déchets végétaux (feuilles d'arbres, ...) non liés à la végétalisation extensive, la fertilisation facultative au printemps pour améliorer la floraison. Ces visites d'entretien sont réalisées 2 fois par an. Pour les prairies fleuries, il n'y a pas de tonte mais un fauchage annuel.

Aides financière pour la mise en oeuvre de toitures végétalisées

Depuis le mois de mai 2006, les toitures terrasses végétalisées sont subventionnées à hauteur de 50 % du coût hors taxe de réalisation par le Conseil Régional d'Ile de France. Cet amendement s'inscrit dans le cadre de la construction de l'Ecorégion en tant que 'Aide aux travaux dans le domaine de la maîtrise de l'énergie'.

Fiche d'aide à l'aménagement

I / la mise en oeuvre des façades végétalisées sur le port de Limay

Pour articuler au mieux le projet d'espaces extérieurs au projet d'architecture et moduler les apports thermiques



Vignes vierges sur un immeuble de bureaux à Munich / Martha Schwartz paysagiste

Les plantes grimpantes peuvent considérablement réduire les températures maximales d'un bâtiment, en protégeant ses murs du soleil direct, et abaisser ainsi la fluctuation thermique journalière de 50%.

Il est préférable cependant de choisir des plantes caduques pour les murs orientés au sud et des plantes aux feuillages persistants pour les murs orientés au nord, afin d'éviter les chocs thermiques avec les vents froids d'hiver.

Il faut noter aussi la capacité de ces plantes à piéger les poussières et à concentrer certains polluants aéroportés dans leurs tissus (veiller dans ce cas à ramasser les feuilles mortes).

Enfin, ces plantes participent assez directement à une amélioration de la biodiversité lorsqu'elles permettent de fournir un habitat et un apport de nourriture pour les oiseaux et les insectes.

Les conditions d'installation

- **Le développement de la plante :** Il existe deux grandes familles de plantes qui permettent la végétalisation des façades :
 - les plantes à crampons qui s'accrochent directement sur la façade avec leurs propres racines ou ventouses,
 - les plantes qui ont besoin de supports accrochés aux façades pour s'y s'enrouler grâce à leurs tiges évoluant en spirale (plantes volubiles) ou leurs vrilles, appendices souples émis depuis la tige (plantes à vrilles ou feuilles spécialisées).

La hauteur maximale qui peut être couverte par des plantes grimpantes est de 24 m ; il s'agit là de conditions optimales de support, de sol et d'entretien. Par contre, la croissance en hauteur se fait au détriment de la croissance en largeur.

- **Le support :**

- Les plantes à crampons peuvent atteindre des tailles importantes mais doivent trouver des supports rugueux tels que pierre, brique, crépi, ciment. Ce sont les moins faciles à contenir mais également les plus faciles à mettre en oeuvre. Contrairement à l'idée reçue, ces plantes n'endommagent pas les murs en bon état mais il ne faut pas leur laisser l'occasion de se faufiler dans des interstices (dalles collées...). Elles ont par contre l'intérêt de faire écran contre les eaux pluviales et empêcher l'imprégnation de l'humidité dans les matériaux.

- Les plantes volubiles ont une forte tendance à se développer de manière uniquement verticale. Elle apprécie les câbles de section ronde, en aluminium ou acier inoxydable, dimensionnés selon la hauteur de la structure et la taille adulte de la plante. L'utilisation de fibres de verre est également possible (min. 7,8 mm de diam.). L'écartement entre ces câbles sera d'environ 40 à 80 cm si l'on souhaite couvrir une surface.

Enfin, le support doit être suffisamment solide contre la torsion qu'impose la plante ; des systèmes de serre-câbles, protection de surcharge et d'embouts de serrage sont indispensables et doivent être bien dimensionnés.

- Les plantes à vrilles apprécient d'être supportées par des treillages leur permettant de se développer à la fois horizontalement et verticalement, de section ronde ou carrée selon les espèces, et possédant des écarts de 30 à 40 cm pour les plantes les plus vigoureuses. Le support, en général constitué de barres de 3 à 5 cm sera d'autant moins épais que la façade sera sujette au phénomène de montées de température estivale. Par ailleurs et de manière générale, la structure doit être suffisamment écartée de la façade pour éviter ce phénomène de chaleur (entre 10 et 20 cm d'écartement).

Le calcul de charges devra prendre en compte : le poids de la plante (entre 1 et 50 kg/m²), le poids de la pluie et de la neige (2 fois le poids de la plante caduque et trois fois le poids de la plante persistante), la charge du vent (d'autant plus importante que la plante présente de grandes quantités de feuilles).

La valeur guide se situe donc autour de 0.5 kN/m² jusqu'à 8 m au dessus du sol et 0.8 kN/m² entre 8 et 20 m.

• **Le sol** : si la majorité des plantes grimpantes apprécie les façades ensoleillées, leurs pieds doivent cependant rester dans un sol frais protégé du soleil direct et des vents qui assèchent le sol. Des dispositifs de protections ou un mulching de pierres pareront à ces problèmes.

On doit par ailleurs veiller à disposer un sol bien drainé en pied de façade et offrir des conditions de fertilité adaptées. La disposition d'un tuteur les premières années leur permettront de se guider vers les supports définitifs, hormis pour les plantes à crampons qui peuvent passer sans soucis les 2 premières années à courir sur le sol avant de monter à l'assaut des façades.

• **L'entretien** : les deux premières années doivent assurer un arrosage ponctuel pour la bonne mise en place des végétaux. La taille, le guidage, et l'éclaircissement auront lieu tous les ans pour les plantes à crampons, et tous les deux ans pour les plantes volubiles ou à vrilles.

L'accès pour l'entretien doit être pensé au moment de la conception de la façade végétalisée.



Les essences adaptées aux contraintes du site

- *Ampelopsis megalophylla* : plantes à vrilles / feuillage caduque / écartement par rapport à la façade = 10 cm / mi-ombre ou soleil / Vigoureuse / hauteur max. = 6m / sur treillage section 7cm à angle droit / largeur du support = 2m
- *Aristolochia macrophylla* : plante volubile / feuillage caduque / écartement par rapport à la façade = 10cm / mi-ombre ou soleil / Vigoureuse / hauteur max. = 10 m / sur treillage à angle droit / largeur du support = 6 m
- *Celastrus orbiculatus* : plante volubile / feuillage caduque / écartement par rapport à la façade = 15cm / mi-ombre ou soleil / Très vigoureuse / hauteur max. = 10 m / sur treillage section ronde à angle droit / largeur du support = 2 m
- *Glycine (Wisteria sinensis)* : plante volubile / feuillage caduque / écartement par rapport à la façade = 20 cm / soleil / vigoureuse / hauteur max. = 30 m / sur support verticaux ronds puis horizontaux en hauteur / largeur du support = 3 m
- *Houblon (Humulus lupulus)* : plante volubile / feuillage caduque / écartement par rapport à la façade = 5cm / mi-ombre ou soleil / Vigoureuse / hauteur max. = 7 m / sur treillage section ronde à angle droit / largeur du support = 2 m
- *Hortensia grimpant (Hydrangea petiolaris)* : plante à racines aériennes / feuillage caduque / écartement par rapport à la façade = 10cm / mi-ombre ou ombre / moyennement vigoureuse mais poussant bien au nord et dense / hauteur max. = 15 m / sur treillage au début puis par évolue de lui même (crampons) / largeur du support = 5 m
- *Lierre (Hedera helix)* : plante à racines aériennes / feuillage persistant / écartement par rapport à la façade = aucun / ombre ou soleil / Vigoureuse / hauteur max. = 10 m / pas de support
- *Vigne vierge (Parthenocissus tricuspidata veitchii)* : plante à crampons / feuillage caduque / écartement par rapport à la façade = aucun / mi-ombre ou soleil / Vigoureuse / hauteur max. = 20m

Coûts

Le coût des fournitures végétales est réduit. Le coût des supports est pris en charge dans la conception de la façade. Un budget doit être pris en compte pour l'entretien mais au même titre que l'entretien des espaces verts classiques.



*PORT
AUTONOME
DE PARIS*

2 quai de Grenelle
75732 Paris cedex 15
Tél.: 01 40 58 28 80
Fax : 01 40 58 29 48

www.paris-ports.fr

Port

Seine-Métropole

Ouest

Document n°4 :

**la charte Sable en Seine
2009**

Port

Seine-Métropole

Ouest

La Charte Sable en Seine est une démarche mise en place par Ports de Paris et les principaux acteurs du BTP en Ile-de-France dans l'objectif d'améliorer l'acceptabilité des ports en réduisant leurs impacts.

Initiée en 2000, cette charte a évolué en 2008 avec la mise en place d'une démarche visant l'amélioration continue de l'intégration urbaine, architecturale et paysagère des installations portuaires, la maîtrise accrue des impacts environnementaux de leurs activités et l'information régulière des publics concernés.

Ce nouvel engagement, signé par les principales entreprises du BTP implantées en Ile-de-France, institue une démarche de progrès basée sur l'évaluation annuelle (audit) de l'état des installations portuaires et industrielles et **repose sur 4 piliers** :

- **S'engager** : chaque entreprise signe la charte, finance ses audits et s'engage à améliorer son intégration dans un calendrier défini.
- **Mesurer** : un prestataire unique et indépendant réalise un audit annuel de chaque installation (installations industrielles et installations gérées par Ports de Paris).
- **Progresser** : à l'issue de l'audit annuel, les signataires s'engagent à mettre en place un plan d'actions.
- **Communiquer** : les élus locaux, les associations, les riverains sont informés des résultats des audits et des plans d'actions engagés, en particulier lors des Comités locaux d'information portuaires (CLIP).

Les audits réalisés dans le cadre de la Charte ont pour objectif de s'assurer de l'acceptabilité des ports.

Les critères évalués se répartissent suivant 5 thématiques :

- **Intégration urbaine, architecturale et paysagère** : interface ville-port, qualité architecturale des installations, aménagement paysager, sécurité du public, circulation et stationnement
- **Propreté et entretien**
- **Conformité réglementaire,**
- **Prévention et traitement des pollutions et des nuisances, management environnemental** : procédures en cas de pollutions accidentelles ou d'inondation, gestion des eaux, émissions atmosphériques et poussières, nuisances sonores, déchets, énergie.
- **Communication et concertation** : traitement des plaintes, participation à la vie locale.

Port

Seine-Métropole

Ouest

Ces thèmes se déclinent autour de 80 à 100 critères à évaluer. **Chaque année, le comité de pilotage de la Charte choisit un thème d'action prioritaire.** En 2014, il s'agit des cheminements piétons. Les années précédentes, nous avons retenu la lutte contre les envols de poussières, l'état des voiries en sortie de site, la végétalisation, la lutte contre les dépôts sauvages et les tags.

Ports de Paris s'est engagé à annexer la Charte Sable en Seine à toute nouvelle convention d'amodiation (contrat de location) portant sur une activité relevant du BTP. Ce sera donc le cas pour les entreprises s'implantant sur Port Seine - Métropole Ouest.

Vous sont présentés ici :

- La Charte Sable en Seine (texte de la Charte)
- La lettre d'information Sable en Seine du printemps 2014, présentant les résultats de la campagne d'audits 2013.

En complément, vous pouvez consultez en ligne :

- [Le répertoire des bonnes pratiques](#) : réalisé à partir d'un travail d'enquête auprès de l'ensemble des signataires et de recueil de témoignages d'acteurs économiques et territoriaux, cette publication détaille les actions et réalisations emblématiques de la démarche d'amélioration continue Sable en Seine, mis en œuvre par Ports de Paris et par les entreprises signataires de la Charte, en Ile-de-France.
- [Le site web Sable en Seine](#)

LA CHARTE

d'engagement en faveur d'une meilleure intégration environnementale des installations portuaires

PORT AUTONOME DE PARIS
UNICEM ÎLE-DE-FRANCE
SYNDICAT FRANÇAIS
DE L'INDUSTRIE CIMENTIÈRE
RABONI
POINT P

SABLE
SEINE2

1 – Préambule :

En 2000, l'UNICEM Ile-de-France (dont les principaux membres sont le Syndicat Régional des Producteurs de Granulats et Syndicat Régional du Béton Prêt à l'Emploi), ainsi que le SFIC (Syndicat Français de l'Industrie Cimentière) ont signé avec le Port Autonome de Paris la charte nommée « Sable en Seine » qui engage ses signataires à exploiter leurs installations sur les berges dans le respect de l'environnement.

En 2004, les sociétés Point P et Raboni ont rejoint les signataires de la Charte.

Aujourd'hui, l'ensemble des partenaires souhaitent marquer une nouvelle étape dans leurs engagements en faveur de l'environnement, en s'inscrivant dans une démarche de progrès.

Ce nouvel engagement, consacré par la Charte « Sable en Seine II » vise à mesurer et à rendre compte des efforts entrepris par les signataires de la présente charte pour préserver un environnement de qualité au bénéfice du plus grand nombre et permettre le maintien, sinon le développement, sur les emprises du Port Autonome de Paris, des activités des signataires de la présente charte et par voie de conséquence du transport fluvial de marchandises.

2 – Objet :

La Charte « Sable en Seine II » institue une démarche de progrès visant l'amélioration continue de l'intégration urbaine, architecturale et paysagère des sites et installations des signataires; la maîtrise de leurs impacts environnementaux et l'information régulière des publics concernés.

La présente charte engage les entreprises signataires, ainsi que le Port Autonome de Paris, à respecter la méthode d'audit exposée, à mettre en œuvre les améliorations reconnues nécessaires et à communiquer sur les résultats observés.

3 – Champ d'intervention

Cette charte s'applique sur l'ensemble des ports urbains et plates-formes de la région Ile-de-France gérés par le Port Autonome de Paris, aux installations de ce dernier ainsi qu'aux installations relevant d'activités dépendantes des filières du bâtiment, des travaux publics et des granulats.

4 – Démarche de progrès

La démarche de progrès repose sur une méthode d'audit annuel de l'état des installations portuaires et industrielles donnant lieu à l'élaboration d'un plan d'actions et au suivi de sa réalisation.

La méthode d'audit, annexée à la présente charte, se présente sous la forme de 6 grilles de critères correspondant à chacune des activités présentes sur les ports urbains :

- les infrastructures gérées par le Port Autonome de Paris,
- les centrales de Béton Prêt à l'Emploi,
- le transit de matériaux,
- la distribution de matériaux élaborés,
- le stockage et transit de ciment,
- le recyclage de matériaux de construction.

Chaque grille se décompose en 5 thèmes :

- intégration urbaine, architecturale et paysagère,
- propreté et entretien,
- conformité réglementaire,
- prévention et traitement des pollutions et des nuisances,
- communication et concertation.

Toutes les installations signataires comprises sur le domaine portuaire géré par le Port Autonome de Paris, ainsi que les installations propres à ce dernier, sont auditées une fois l'an. A l'issue de cet audit, chaque installation obtient une note moyenne sur 20 qui définit sa situation dans la démarche de progrès.

Des délais de progression sont définis pour atteindre la note la plus élevée, sur une durée variant de 4 à 6 ans en fonction de la sensibilité du milieu environnant.

Un site ayant atteint le meilleur niveau s'attachera à le maintenir, conformément au principe de l'amélioration continue.

5 – Engagements

5-1 Engagements des organisations professionnelles : UNICEM, SFIC

- Poursuivre les actions visant à faire mieux connaître le rôle des ports urbains et des installations industrielles utilisatrices de la voie d'eau pour le développement

économique, la lutte contre le réchauffement climatique et la limitation de la congestion des transports routiers dans la région capitale,

- Inciter les adhérents à signer la présente Charte afin de mettre en œuvre la démarche de progrès,
- Participer à la gestion et à l'animation de la Charte,
- Participer au financement des actions de communication définies par le comité de pilotage.

5-2 Engagements des entreprises signataires

- Appliquer la démarche de progrès approuvée par le comité de pilotage de la Charte Sable en Seine,
- Faire réaliser dans le cadre d'une convention financière avec le Port Autonome de Paris, un audit annuel de leurs installations, selon le modèle ci-dessus décrit, par un auditeur externe présentant toutes les garanties de parfaite indépendance.
- Assurer à l'auditeur l'accès à la totalité des installations et des informations nécessaires à l'exercice de sa mission,
- Mettre en œuvre à l'issue de l'audit annuel un plan d'actions prenant en compte les résultats de l'audit et les recommandations de l'auditeur,
- Garantir la transmission des résultats d'audit au comité de suivi de la Charte Sable en Seine,
- Autoriser le comité de pilotage de la Charte Sable en Seine à exploiter ces résultats pour informer de manière collective (par port, par thème...) les collectivités locales, les associations et les riverains sur la mise en œuvre de la démarche de progrès.
- Participer au financement des actions de communication définies par le comité de pilotage.

5-3 Engagements du Port Autonome de Paris

- Poursuivre les actions visant à faire mieux connaître le rôle des ports urbains et des installations industrielles pour la lutte contre les effets de serre, le développement économique et la lutte contre la congestion des transports routiers dans la région capitale.
- Inciter les entreprises non adhérentes à signer la Charte Sable en Seine et adopter la démarche de progrès,
- Annexer la Charte Sable en Seine II à chaque nouvelle convention d'amodiation du domaine public fluvial concernée par le champ d'application de la charte.
- Adopter la démarche d'audit approuvée par le comité de pilotage de la charte Sable en Seine.
- Faire réaliser à ses frais un audit annuel de ses installations par un auditeur externe présentant toutes les garanties de parfaite indépendance.
- Assurer à l'auditeur l'accès à la totalité des installations et des informations nécessaires à l'exercice de sa mission.
- Mettre en œuvre à l'issue de l'audit annuel un plan d'actions prenant en compte les résultats de l'audit et les recommandations de l'auditeur.

- Garantir la transmission des résultats d'audit au comité de suivi de la Charte Sable en Seine.
- Autoriser le comité de pilotage de la Charte Sable en Seine à exploiter ces résultats pour informer de manière collective (par port, par thème...) les collectivités locales, les associations et les riverains sur la mise en œuvre de la démarche de progrès.
- Participer à la gestion et à l'animation de la Charte.
- Participer au financement des actions de communication définies par le comité de pilotage.

6- Gestion et animation de la Charte

L'animation et la gestion de la Charte « Sable en Seine II » est organisée au travers de deux instances : un comité de suivi et le comité de pilotage

6-1 Comité de suivi

Un comité de suivi, constitué des responsables des sites portuaires et de ceux des sites industriels signataires de la charte, se réunit au minimum deux fois par an pour établir le suivi des actions mises en œuvre dans le cadre de la démarche de progrès.

6-2 Comité de pilotage

Un comité de pilotage est composé de 3 collèges : le collège du Port Autonome de Paris, le collège des autres membres fondateurs et le collège des entreprises indépendantes des membres fondateurs.

Il se tient au moins une fois par an pour faire le bilan de l'application de la Charte, prendre connaissance des résultats de l'audit annuel et déterminer les actions à poursuivre ainsi que les modalités de communication. Des thématiques d'action prioritaires peuvent être définies afin d'orienter les axes de progrès.

Le comité de pilotage se dote, pour son fonctionnement et son organisation, d'un règlement intérieur. Celui-ci précise la répartition des votes par collège.

7- Communication et Concertation

Des actions de communication informative et pédagogique à destination notamment des administrations, des municipalités, des départements, de la région, des organisations politiques, des riverains et autres associations sont menées pour faire connaître la démarche de progrès adoptée.

Aucune communication nominative n'est autorisée sans l'accord express de l'entreprise ou de l'établissement concerné ; elle est également soumise à l'avis du comité de pilotage

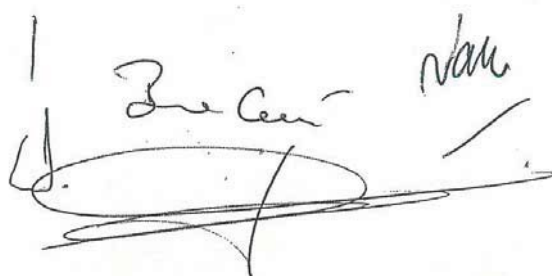
La première année de mise en œuvre de la Charte est consacrée au lancement de la démarche et à la réalisation de l'état de référence.

Marie-Anne BACOT - Port autonome de Paris
Xavier LASCAUX - UNICEM
Bruno CARRE - Syndicat Français de l'Industrie Cimentière (SFIC)
Franck BRUEL - POINT P
Louis BRUZI - CRH-Ile de France Distribution (RABONI)

13 JAN. 2009



Philippe CHAUVIN
CEMEX bétons Ile de France



Alain PLANTIER
CEMEX - Granulats Val de Seine



Laurent ARMAND
UNIBETON Ile de France



Louis CHAVANE
(Marine LATHAM par délégation)
LAFARGE Granulats Seine Nord



Gaëlle MONTEILLER
LAFARGE BETON VALLEE DE SEINE



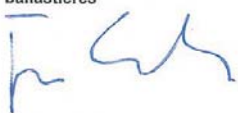
Sébastien YAFIL
HOLOM Bétons Ile-de-France



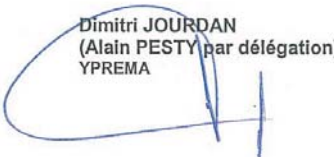
Xavier LASCAUX
GSM Région Ile-de-France



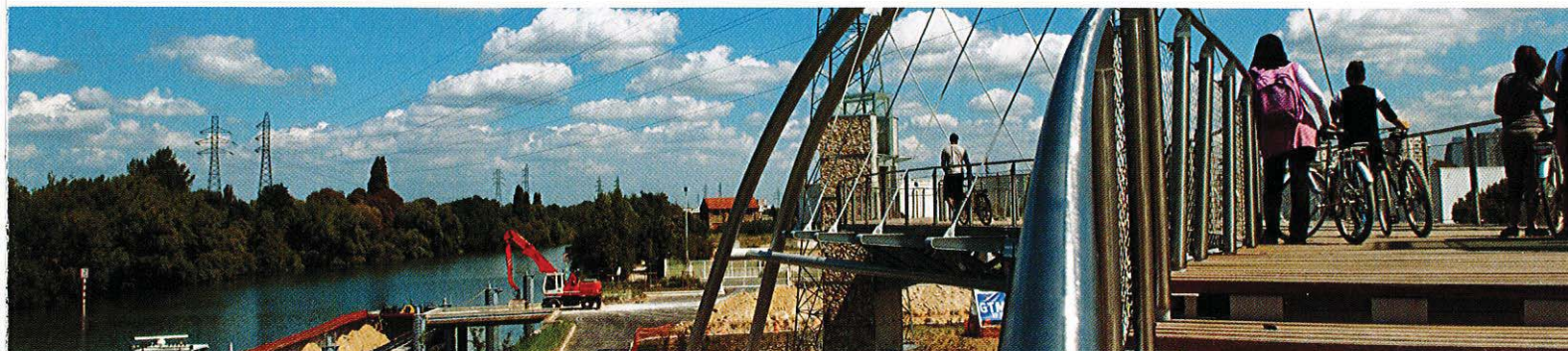
Armand LOPES
(Jorge Da Cunha par délégation)
S.N.B - société nouvelle de
ballastières



Armand LOPES
(Jorge Da Cunha par délégation)
SFB - société francilienne de béton



Dimitri JOURDAN
(Alain PESTY par délégation)
YPREMA



Edito

LES FRANÇAIS ET L'INDUSTRIE : LA VOIE DE LA RÉCONCILIATION ?

Comment recréer le lien entre l'industrie et les Français ? Cet enjeu est au cœur de la démarche Sable en Seine. Pour l'ensemble de ses signataires, responsables du secteur BTP, le temps est venu d'ouvrir les portes, de renforcer la communication auprès du grand public et de montrer les actions réalisées par ces industriels pour favoriser une meilleure acceptabilité.

Car si les français ont une représentation plutôt négative de l'industrie qu'ils jugent globalement en perte de vitesse, et peu respectueuse des contraintes environnementales actuelles, ils reconnaissent avant tout être mal informés sur ses évolutions. C'est l'un des principaux enseignements du sondage national mené par « l'Observatoire des usines du futur » Fives et IFOP paru en 2013.

Ce sondage nous apprend dans le même temps que les français se montrent exigeants en matière de protection de l'environnement et de la sécurité des populations. Ainsi pour 81% des personnes interrogées, l'usine de demain devra être propre et éviter tout rejet toxique, émettre peu de gaz à effet de serre (39%), intégrer des dispositifs de recyclage (27%), être économe en énergie (39%) et bien s'intégrer dans son environnement urbain et paysager (15%).

Autant de thèmes abordés dans le Répertoire des bonnes pratiques Sable en Seine « Pour une nouvelle génération de ports dans la ville » qui recense les actions menées par les industriels en Ile-de-France en faveur d'une meilleure intégration de leurs équipements dans le tissu urbain, venant ainsi pallier un déficit d'informations tangibles sur les efforts réalisés.



Frédérique Guilbert
responsable du service
Environnement
Haropa-Ports de Paris

Dans le cadre de son nouveau Schéma de services portuaires d'Ile-de-France, Haropa-Ports de Paris poursuit le déploiement et l'élargissement de la Charte Sable en Seine.

Le nombre d'installations auditées et engagées dans la démarche d'amélioration continue pour une meilleure intégration environnementale est donc amené à croître progressivement selon quatre axes d'évolution : l'engagement d'annexer la Charte Sable en Seine à toute nouvelle convention d'amodiation portant sur une activité relevant du BTP ; la décision d'auditer les installations portuaires propres à Haropa-Ports de Paris, soit 14 ports industriels supplémentaires ; l'élargissement de la démarche aux plateformes multimodales et l'extension à venir aux filières « produits valorisables ».

L'année 2013 a également vu le renforcement du niveau d'exigence et de progrès, avec une grille d'audit intégrant de nouveaux critères tels que la gestion de l'énergie, les déplacements et la biodiversité.

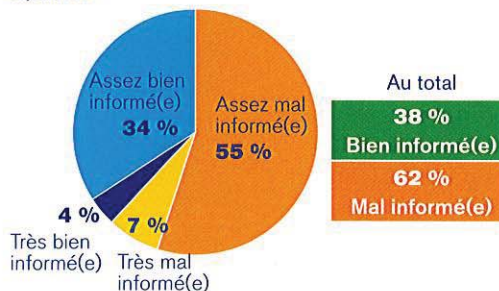
L'objectif recherché est de généraliser les bonnes pratiques et de continuer à innover à l'aune des résultats probants obtenus à travers la démarche d'audit Sable en Seine - recensés dans le répertoire « Pour une nouvelle génération de ports dans la ville » paru en octobre dernier -.

Mais la réussite de l'intégration urbaine des industries en bord de fleuve en Ile-de-France se mesurera aussi et surtout à la capacité des acteurs économiques à répondre aux attentes des franciliens et de contribuer ainsi à transformer sensiblement l'image de l'industrie auprès des français.

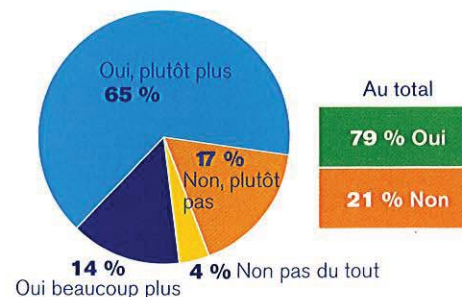
Le sondage national IFOP « Les français et l'industrie » paru récemment est l'occasion de mesurer en ce début d'année où nous en sommes dans cette réconciliation et quels sont les efforts qui restent à fournir dès 2014.

Cette enquête inédite réalisée auprès de 1004 français interroge la place de l'industrie dans notre société et évalue les attentes des citoyens vis-à-vis de l'action des industriels pour la conception des usines et leur intégration dans la ville.

Diriez-vous que vous êtes très bien, assez bien, assez mal ou très mal informé(e) concernant le fonctionnement et la vie des usines en France aujourd'hui ?



Et diriez-vous que vous souhaiteriez être mieux informé(e) concernant le fonctionnement et la vie des usines en France aujourd'hui ?



Audit 2013 :
Une progression
moyenne de 6,8%
depuis 2009

Grilles d'audit 2013 : les nouveaux critères

- **Biodiversité :**
critère spécifique pour les ports
(diagnostic faune flore et mesures
effectives).
- **Energie/eau :**
suivi des consommations et
actions de réduction
- Mesures de réduction de
consommation d'énergie
(détecteurs de présence, leds,...)
- Renforcement des exigences de
propreté générale du site
- Mise en place de solutions
alternatives de **mobilité** ou
actions de **sensibilisation**

Répartition des audits par activité

- 40 ports (dont 14 audités hors
cadre Sable en Seine)
- 30 sites Béton Prêt à l'Emploi
(BPE)
- 9 sites de distribution de
matériaux
- 3 sites de recyclage de matériaux
- 18 sites de transit de matériaux
et de déchets
- 2 sites de stockage et transit de
ciment
- 2 sites centrales d'enrobé

Ecocert : pour un audit éco-responsable

Les audits réalisés sur chacun des sites nécessitent de nombreux déplacements en Ile-de-France. Ecocert a mis en place une démarche de réduction de l'impact en privilégiant des alternatives à la voiture individuelle.

Sur 104 sites audités : 38 ont été effectués par co-voiturage, 35 en RER, 22 en métro, 9 en vélo.

Le bilan en émission de CO₂ est de 150kg.

AUDITS 2013 LE BILAN

CHACQUE ANNÉE, LA CHARTE SABLE EN SEINE IMPOSE UN AUDIT POUR RELEVER LES AVANCÉES DES INDUSTRIELS EN FAVEUR DE L'INTÉGRATION DES PORTS DANS LA VILLE, ET ÉVALUE SPÉCIFIQUEMENT LES PROGRÈS RÉALISÉS SUR UN AXE PRIORITAIRE PRÉALABLEMENT DÉFINI PAR L'ENSEMBLE DES SIGNATAIRES.

104 SITES ONT ÉTÉ AUDITÉS EN 2013.

L'intégration urbaine des ports industriels se poursuit globalement avec succès grâce au déploiement des bonnes pratiques telles que les réaménagements des accès et des voiries dans un objectif d'insertion paysagère et de mixité des usages, la mise en lumière des sites, les actions et dispositifs permettant d'améliorer la propreté et de réduire les nuisances.

LES SITES PORTUAIRES : UNE ANNÉE DE MAINTIEN DE LA PROGRESSION POUR L'ENSEMBLE DES SITES ET D'ÉTAT DES LIEUX POUR 14 NOUVEAUX PORTS

Concernant les sites portuaires, cette année 2013 a vu la poursuite de la réhabilitation complète des ports Victor et Issy-les-Moulineaux et le maintien du niveau de vigilance nécessaire pour stabiliser les résultats obtenus lors des audits précédents. La note atteinte pour 2013 (82,3/100) est, en conséquence d'une exigence accrue de la grille d'audit, légèrement inférieure à 2012 (87,2/100). Les ports qui obtiennent le meilleur classement A+ sont les ports de Limay-Porcheville (78) et de Gennevilliers (92). Quant aux 14 nouveaux ports audités (note obtenue 69,4), ce premier audit aura valu d'état des lieux pour progresser à travers la mise en place de plans d'actions rapides et efficaces.

LES SITES BÉTON PRÊT À L'EMPLOI (BPE) :

UNE DISPARITÉ DES RÉSULTATS EN FONCTION DE L'ANCIENNETÉ DES SITES

Alors que les plus jeunes structures BPE ou projets en construction apparaissent comme exemplaires par l'intégration à la source de l'ensemble des critères d'intégration urbaine (conception architecturale, mise en lumière, mixité des usages), les équipements plus anciens doivent composer avec un panel plus réduit d'actions d'amélioration (signalétique, actions de nettoyage et de sécurité). La note moyenne obtenue pour cette activité est en légère baisse par rapport à celle de l'année précédente (89,2 en 2013 contre 89,9 en 2012).

LES SITES DE NÉGOCE DE MATÉRIAUX ET DE TRANSIT : UNE PROGRESSION SENSIBLE

Avec une note moyenne de 92,5 contre 91,7 en 2012, le négoce de matériaux est l'activité auditée qui connaît l'une des meilleures progressions grâce notamment aux actions d'embellissement des sites, et au renforcement des aspects sécurité, propreté et gestion des déchets, dans un objectif d'exemplarité.

Quant à l'activité transit, elle enregistre sur 18 sites audités une très bonne progression de 2 points et atteint la note de 89,9.

LE PALMARÈS 2013 DES BONNES PRATIQUES

LE PORT DE LIMAY-PORCHEVILLE (78) :

UNE DÉMARCHE ENVIRONNEMENTALE AVANCÉE



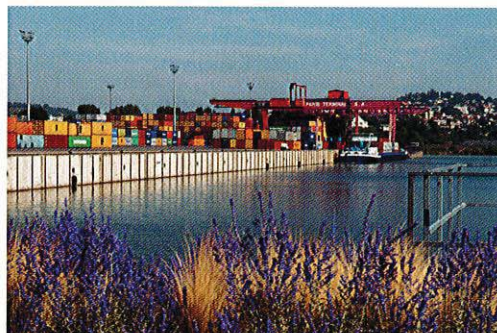
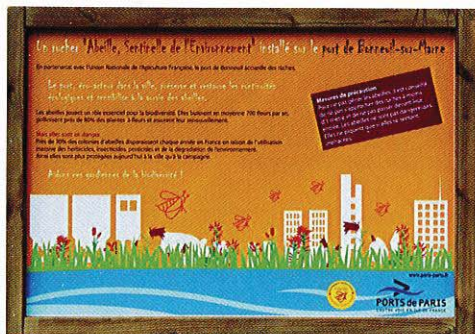
Le Port de Limay-Porcheville s'inscrit dans une démarche durable intégrée et a vocation à devenir un pôle d'excellence environnementale. Parmi les bonnes pratiques recensées par l'audit 2013, figurent la végétalisation du site, la mise en place d'un bus entre la gare SNCF et le port, la surveillance du site, la gestion différenciée des espaces verts, la non-utilisation de produits phytosanitaires, la mise en place d'éclairage basse consommation, ou encore par l'installation de toilettes sèches dans le parking poids-lourds.

LE PORT DE GENNEVILLIERS (92) : UNE STRATÉGIE ENVIRONNEMENTALE GLOBALE

Le port de Gennevilliers poursuit sa progression avec la mise en place d'objectifs concrets et la volonté de faire avancer la place portuaire et ses amodiataires dans la démarche d'amélioration continue voulue par la Charte Sable en Seine.

La certification ISO 14 001 du port de Gennevilliers obtenue en octobre 2013 favorise l'optimisation des outils et des procédures de management environnemental.

La démarche engagée par le port se traduit par un Schéma d'orientation et de développement durable (SODD) basé sur des actions concrètes (biodiversité, assainissement, Installation Classée pour la Protection de l'Environnement,...), en cohérence avec la mise en place d'une démarche de Management Environnemental ISO 14001, en tant qu'outil transversal et exhaustif de gestion de planification et de contrôle de la maîtrise des impacts sur l'environnement.

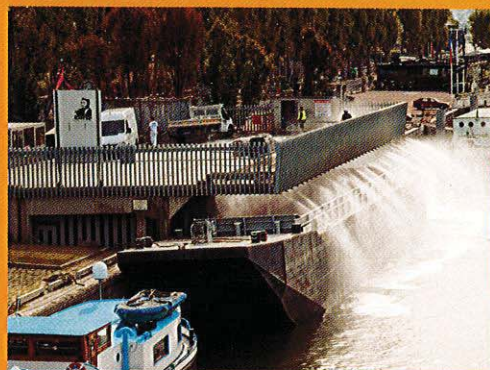


Le port de Gennevilliers accueille un rucher de 6 ruches qui témoignent de la politique de Ports de Paris en faveur de la préservation de la biodiversité et des équilibres écologiques.

DES ACTIONS EXEMPLAIRES PRÉSENTÉES DANS LE CADRE DE L'AUDIT

- Mise en place d'une navette «le bus du port» fonctionnant sur le port en lien avec les lignes régulières assurées par les bus communaux
- Présence du prestataire d'entretien à temps plein sur le port (7 employés)
- Mise à disposition sur le port d'une balayeuse, d'une sableuse, de nettoyeurs à haute pression, d'un bateau nettoyeur
- Arrosage des espaces verts avec de l'eau de récupération
- Mise en place d'une gestion différenciée des espaces verts
- Réalisation d'une étude sur la biodiversité
- Aménagement de frayères à poissons
- Mise en place de ruches en partenariat avec l'Union Nationale de l'Apiculture Française (UNAF)
- Tri sélectif réalisé au sein de l'Agence portuaire

TECHNIQUES DE LUTTE CONTRE L'ENVOL DES POUSSIÈRES



Aspersion d'eau pour rabattre les poussières



Brumisateuse tracteur citerne



Bac automatique de lavage de roues en sortie de site

ZOOM

Thèmes d'action prioritaire

Chaque année Sable en Seine définit un thème prioritaire d'action d'amélioration.

2014 : Cheminements piétons

2013 : La lutte contre l'envol des poussières

Le thème prioritaire choisi pour l'année 2013 a permis de mettre en place des actions exemplaires et préventives destinées aux utilisateurs des ports :

- Bacs automatiques de lavage de roue en sortie de site
- Buses d'arrosage automatique sur les cases à granulats
- Système d'aspersion et de brumisateurs pour rabattre les poussières
- Nettoyage régulier des voiries par balayeuse et jet d'eau
- Mise en place de goulottes de déchargement des marchandises

2012 : État des voiries en sortie de site

- Des résultats globalement très satisfaisants, grâce à une vigilance accrue sur la propreté (passage de balayeuse et interventions immédiates après constat)

2011 : Végétalisation

- Des actions de végétalisation souvent couplées à la lutte contre les tags et des perspectives de déploiement notamment pour les installations portuaires

2010 : Tags et dépôts sauvages

- Une éradication progressive des phénomènes de tags, notamment par une vigilance accrue, le renouvellement des structures ou des actions de végétalisation

Comité Local d'Information Portuaire (CLIP)

S'informer, s'exprimer, décider

Le Comité Local d'Information Portuaire (CLIP) est un outil de concertation organisé par Haropa-Ports de Paris et ses partenaires industriels, ouvert à tous pour :

- Rendre compte des actions menées par les acteurs locaux
- Informer des projets en cours et des plans d'action à venir
- Instaurer le dialogue entre citoyens, industriels, élus, agences portuaires locales
- Éclairer la prise de décision pour le développement durable des activités du port dans le cadre de la démarche d'amélioration continue Sable en Seine

Les Comités Locaux d'Information Portuaire de 2014

- Gennevilliers (92)
- Clichy (92)
- Nanterre (92)
- Saint-Ouen l'Aumône (95)
- Bonneuil (94)
- Tolbiac/Bercy (75)
- Javel/Point du Jour (75)

Retrouvez la version en ligne du Répertoire des bonnes pratiques ainsi que les dates des CLIPS sur www.sableenseine.fr.

LE RÉPERTOIRE DES BONNES PRATIQUES SABLE EN SEINE

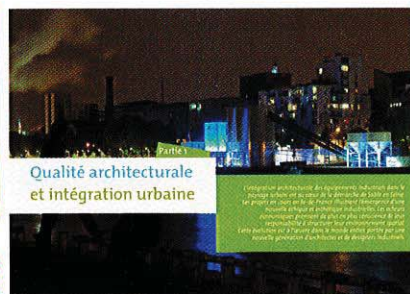
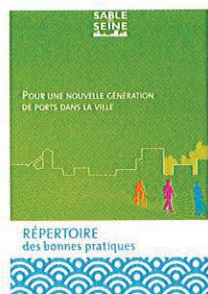
« POUR UNE NOUVELLE GÉNÉRATION DE PORTS DANS LA VILLE »

Les adhérents de Sable en Seine ont souhaité montrer concrètement les actions engagées dans le cadre de Sable en Seine en recensant l'ensemble des bonnes pratiques répondant aux critères d'évaluation de la Charte.

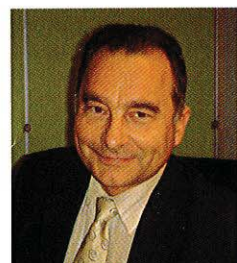
Il en résulte une publication structurée autour de 7 thématiques :

- Qualité architecturale et intégration urbaine ;
- Mixité des usages ;
- Paysage et Végétalisation ;
- Propreté et Réduction des nuisances ;
- Prévention et traitement des pollutions ;
- Préservation de la Biodiversité ;
- Concertation et vie locale.

Réalisé à partir d'un travail d'enquête auprès de l'ensemble des parties prenantes de Sable en Seine et de recueil de témoignages d'acteurs économiques et territoriaux, cette publication détaille les actions et réalisations emblématiques de la démarche d'amélioration continue, mis en oeuvre par Haropa-Ports de Paris et par les entreprises signataires de la Charte, en Ile-de-France.



CE QU'ILS EN PENSENT...



Xavier Lascaux, Président de l'Union nationale des industries de carrière et matériaux de construction et directeur régional GSM Paris Ile-de-France

« Le Répertoire des bonnes pratiques constitue un document de référence important qui capitalise la démarche commune et volontariste engagée à travers la charte. Il contribue à promouvoir une image positive de la profession et de la filière. Il était temps de livrer les résultats concrets et de partager les retours d'expériences. Notre souhait est de permettre aux élus de s'appuyer sur ces témoignages pour aller au-devant des riverains, et mieux argumenter les projets portuaires qui intègrent une réflexion sur l'intégration urbaine optimale des activités dans leur environnement. Il faut maintenant aller au-delà et développer la communication avec une approche renouvelée et toujours plus ciblée par territoire, pour doter les élus d'outils de communication qui relaient nos grands messages auprès des citoyens ».

Khaled Bachir, Président CRH Raboni



« Traditionnellement les Français se montrent peu intéressés par ce qui touche l'économie, mais ce qui est nouveau aujourd'hui, c'est qu'il y a un besoin de mieux la connaître. La démarche de Sable en Seine contribue indéniablement à pallier le déficit d'information en direction du grand public et des élus. Des constats établis, une Charte, un dispositif d'audit et des plans d'action, des rendez-vous réguliers de suivi et aujourd'hui le Répertoire des bonnes pratiques conduisent et valorisent la démarche de progrès qu'est la nôtre, en tant qu'acteurs du secteur industriel. Ce Répertoire a vocation à s'enrichir régulièrement de nouvelles actions à faire connaître au plus grand nombre. Son format, à la fois attractif et pratique, exhaustif dans ses thèmes, en fait un document facilement communicable et très utile pour alimenter le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes concernées par l'amélioration de l'intégration urbaine de nos équipements ».