

**PORT D'ISSY-LES-MOULINEAUX ET PORT VICTOR
CAHIER DES PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES ET PAYSAGÈRES**

SOMMAIRE

0. INTRODUCTION	4
Auteurs	5
1. PRESENTATION DU PROJET GLOBAL	6
Le contexte du projet de restructuration du port Victor et du port d'Issy les Moulineaux	6
Les enjeux urbains et paysagers	7
2. L'ESPACE PUBLIC PORTUAIRE PARTAGÉ, PRESCRIPTIONS D'AMENAGEMENT	9
Le terre-plein des installations industrielles : homogénéité du traitement	9
Le port de transit mutualisé : ouvrir le site à de nouveaux trafics	10
La zone d'escale à passagers : redonner à la ville une place sur Seine, introduire à la nature des îles	11
L'aménagement du plan d'eau	11
Projet d'aménagement lumière	12
3. LES PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES	13
Introduction	13
A - L'organisation fonctionnelle	14
A1 / Les principes d'implantation	14
A2 / Les constructions : implantations et volumétrie	19
A3 / Les accès et la voirie	19
A4 / Le stationnement des véhicules de service et du personnel	19
A5 / Les différentes configurations de fonctionnement	20
A6 / Les limites de prestations	21
B - Le traitement qualitatif des différents éléments du projet	22
B1 / Les limites et les accès	22
B2 / Les éléments d'infrastructures	22
B3 / Les constructions	27

B4 / La préservation de l'alignement d'arbres existants	29
B5 / Le mobilier urbain et portuaire	30
B6 / La signalétique portuaire et les enseignes	31
B7 / La mise en couleur	32
B8 / La mise en lumière	33
4. ANNEXES	35
ANNEXE 1 – LES ETAPES DE L'ELABORATION DU PROJET	35
1 - Le choix et le rôle de l'architecte	35
2 - L'élaboration de l'étude de faisabilité	36
3 - L'Avant-Projet	36
4 – Les demandes d'autorisation et de déclarations préalables au titre du Code de l'Urbanisme	37
5 – Demande d'autorisation ou déclaration préalable au titre du code de l'environnement.	37
6 - Le Dossier de Consultation des Entreprises	37
7 - La réalisation	37
8 - Modifications du projet	37
ANNEXE 2 – LES REGLES DE BONNE TENUE DE CHANTIER	38
1 - Fonctionnement du port pendant les travaux	38
2 - Balisage du chantier, accès et gestion de l'eau	38
3 – Transport des matériaux	38
4 - Affichage, clôture et installations de chantier	38
5 - Approvisionnement et évacuations	39
6 - Nettoyage du chantier, permis feu, survol des grues	39
7 - Rejets d'eaux	39
8 - Lutte contre les nuisances, pollution, bruits, déchets	39
9 – Echantillons, essais	40
ANNEXE 3 – LE REGLEMENT D'EXPLOITATION	40
1 - Les voiries terre-pleins et quais	40
2 - Entretien des installations industrielles	41

<u>3 - La signalétique, l'éclairage et installations électriques</u>	41
<u>4 - Eaux de ruissellement</u>	41
<u>5 - Eaux usées</u>	41

**ANNEXE 4 – LES DOCUMENTS REGLEMENTAIRES EN MATIERE
D'URBANISME**

<u>A - Les Plans Locaux d'Urbanisme</u>	42
Paris	42
Issy-les-Moulineaux	43
<u>B - Les Plans de Prévention du Risque d'Inondation</u>	43
Paris	43
Issy-les-Moulineaux	43
<u>C - Les Zones de Publicité Restreinte</u>	44

ANNEXE 5 – INTEGRATION DES PRESCRIPTIONS ENVIRONNEMENTALES

<u>La notice HQE pour les projets des amodiataires.</u>	45
Identification et hiérarchisation des cibles :	45
Niveau très performant pour les cibles :	45
Niveau performant pour les cibles :	46
Niveau de base pour les cibles :	46
<u>La notice HQE pour l'aménagement des espaces publics :</u>	47
Niveau très performant pour les cibles :	47
Niveau performant pour les cibles :	47
Niveau de base pour les cibles :	48

**ANNEXE 6 – CAHIER SEPARÉ DES FICHES TECHNIQUES POUR
L'AMENAGEMENT DU PORT VICTOR ET DU PORT D'ISSY-LES-
MOULINEAUX**

0. INTRODUCTION

Le présent cahier des prescriptions fixe les conditions architecturales et paysagères de l'aménagement du port Victor à Paris, et du port d'Issy-les-Moulineaux.

Ce cahier est un document spécifique au Port Autonome de Paris.

A Paris, ce cahier des prescriptions est applicable au port Victor ; il complète et précise le « Cahier des prescriptions architecturales et paysagères de mise en valeur des berges de Seine dans Paris ».

Ce dernier a été établi par le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine de Paris, l'Atelier Parisien d'Urbanisme et le Port Autonome de Paris. C'est une charte traduisant l'accord de l'Etat, de la ville de Paris et du Port Autonome de Paris sur le mode de traitement des berges.

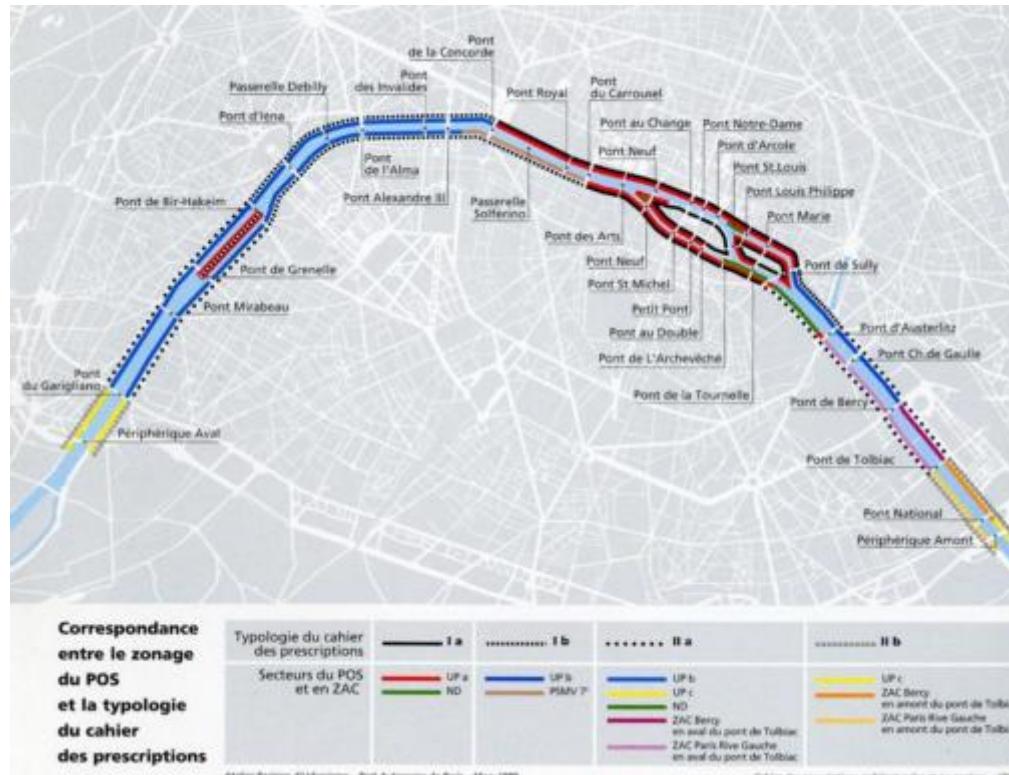
A Issy-les-Moulineaux le présent cahier des prescriptions constitue le seul document applicable relatif aux objectifs d'aménagement du port.

Les principes généraux d'aménagement s'inscrivent dans un esprit de continuité avec les aménagements des berges de Seine dans Paris. Ils sont conformes à la convention d'objectifs élaborée entre le Conseil Général des Hauts de Seine et le Port Autonome de Paris.

Le Conseil Général et le Port Autonome de Paris partagent en particulier, dans une perspective de développement durable, l'objectif de respecter et de faire respecter l'environnement.

Les cahiers sont annexés aux conventions d'occupation du domaine public fluvial et ont donc un caractère contractuel pendant la durée de ces conventions. Ils ne constituent pas des documents d'urbanisme réglementaire comme le PLU. Pour Paris, en cas de contradiction entre les deux cahiers de prescriptions, les clauses du présent cahier l'emportent.

A titre de rappel, la liste des documents réglementaires en matière d'urbanisme est jointe en annexe 4.



Extrait du Cahier des prescriptions architecturales et paysagères de mise en valeur des berges de Seine dans Paris

Auteurs

Ce document a été établi par le Port Autonome de Paris, avec le concours de Luc Weizmann Architecte Urbaniste et Lydie Chauvac paysagiste.

Des modifications ont été apportées en cohérence avec le projet d'aménagement de la plate-forme portuaire de HYL Paysagistes / Feichtinger Architectes / Coup d'éclat éclairagistes / COPLAN / ISL, avec l'assistance de Bernard Wagon, architecte conseil du Port Autonome de Paris.

Le présent cahier des prescriptions architecturales :

- 1- Définit la nature des aménagements de l'espace, notamment des sols et de la plate-forme portuaire. Il sert au Port Autonome de Paris pour assurer la continuité des formes et des matériaux sur son territoire. Il cadre les contraintes générales qui s'imposent aux amodiataires en cas de transformations de l'espace ou de l'usage.
- 2- Définit concrètement les modalités d'implantation des différentes activités et établit des préconisations en terme de matériaux, couleurs..., pour garantir une homogénéité de perception et une qualité nouvelle de l'aménagement du site. Un travail architectural spécifique devra être assuré sur chaque emprise amodiée, en fonction des contraintes techniques des diverses implantations industrielles : la réalisation des superstructures portuaires privées confère au port son identité dans la ville.
- 3- Définit les objectifs de développement durable pour l'ensemble de conceptions et de réalisations. L'annexe 5 du présent Cahier de Prescriptions identifie les cibles non exhaustives que les projets devront atteindre.

Les prescriptions du présent dossier constituent un cadre pour guider et définir les interventions sur le domaine du Port Autonome de Paris.

La plate-forme portuaire étant en constant aménagement, l'ensemble des détails prescrits pour les aménagements sont joints en annexe 6 sous forme de fiches techniques. Ces fiches pourront évoluer au fur et à mesure de la réalisation des travaux de la plate-forme et pourront préciser l'aspect des matériaux, leur composition, leurs teintes, leur finition, leurs dimensions, etc...

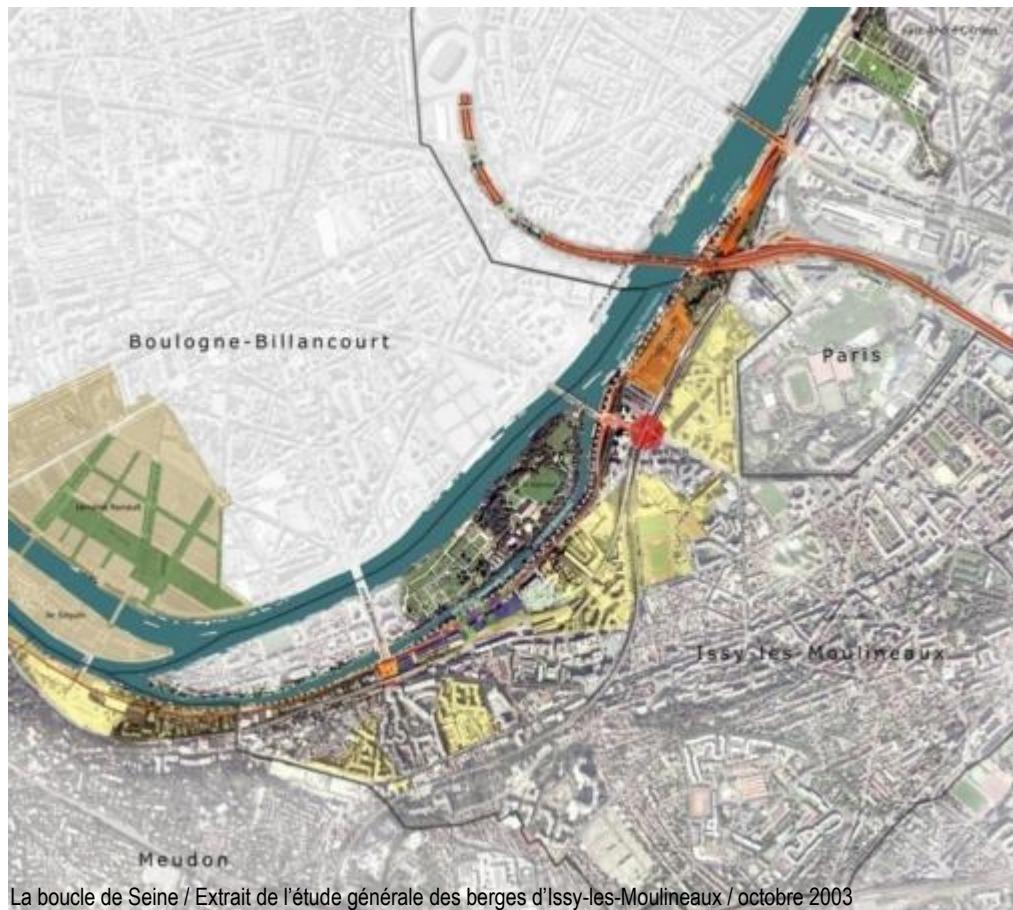
1. PRESENTATION DU PROJET GLOBAL

Le contexte du projet de restructuration du port Victor et du port d'Issy les Moulineaux

Le port Victor et le port d'Issy-les-Moulineaux forment une entité spatiale continue homogène, implantée dans un territoire stratégique en mutation, du secteur Paris Ouest / Val de Seine ; situé aux limites du XVème arrondissement de Paris et de la commune d'Issy-les-Moulineaux dans les Hauts-de-Seine. Traversé par le boulevard périphérique en superstructure, le site portuaire s'implante sur une emprise très ténue, comprise entre, d'une part, le quai d'Issy à Paris, le quai du Président Roosevelt, suivi du quai de Stalingrad à Issy-les-Moulineaux, et d'autre part, la Seine. Les activités industrielles portuaires - centres de production de béton prêt à l'emploi, négoce de matériaux et de marchandises, évacuation de produits de démolition, de terrassement et de mâchefer d'incinération... - sont ainsi extrêmement contraintes de façon linéaire. Elles présentent un impact visuel important en façade sur le fleuve et sur la voie routière à forte circulation.

Le site est en profonde transformation avec, d'une part des projets de requalification des infrastructures routières et industrielles vers une identité urbaine affirmée, et d'autre part, avec des réalisations majeures :

- le centre de valorisation des ordures ménagères du SYCTOM, sur le quai de Président Roosevelt.
- la requalification de la RD 7 dans le cadre du projet « Vallée rive Gauche » d'aménagement des berges, des espaces publics et de la voirie du pont de Sèvres à la porte de Paris réalisé par le Conseil général des Hauts-de-Seine.



La boucle de Seine / Extrait de l'étude générale des berges d'Issy-les-Moulineaux / octobre 2003

- la prolongation du tramway T2 jusqu'à Paris pour une connexion avec le tramway des Maréchaux Sud, se terminant actuellement sur le pont du Garigliano.

- la requalification de l'entrée de ville entre Issy-les-Moulineaux et Paris autour de l'îlot Bara, et l'implantation de programmes tertiaires importants :

- les bureaux du groupe Generali à l'angle du quai du président Roosevelt et de la rue Bara, potentiellement accompagnés du réaménagement du carrefour à l'interface des deux communes.
- le siège du groupe Bouygues immobilier dans l'îlot Bara.
- la démolition partielle de la tour EDF et édification d'une tour et d'immeubles tertiaires.

Les enjeux urbains et paysagers

L'enjeu du projet des ports Victor et d'Issy-les-Moulineaux est une requalification globale de l'ensemble du site, afin de concilier une pérennisation des activités industrielles utilisatrices du transport fluvial et une valorisation des berges de la Seine dans une perspective de développement durable. La contrainte forte est, en dehors des heures d'exploitation le week-end, de permettre une accessibilité du public en priorité au bord à quai.

La finalité du projet est ainsi de penser le site portuaire comme un ensemble urbain linéaire cohérent qui prenne en compte, dans l'étroitesse de son emprise, les volontés suivantes :

- assurer une sécurisation différenciée des accès et des circulations, pendant et en dehors des horaires d'exploitation industrielle,
- améliorer la fonctionnalité de chacune des installations portuaires,
- valoriser les façades du port sur son environnement.



Vue aérienne du site portuaire existant / 2000



La façade fluviale existante / 2004

Le schéma d'objectif, réalisé pour les entités portuaires, propose de hiérarchiser les différentes composantes du site :

- **les entités foncières sont redéfinies sur la longueur du site**, dégageant ainsi des séquences distinctes, sur lesquelles les infrastructures et superstructures portuaires sont progressivement (ré)aménagées : emprise pour escales à passagers, parcelles amodiabiles, pour les activités génératrices de transport fluvial, emprises pour ouvrage de chargement fluvial gravitaire, port de transit mutualisé.
- **les diverses entrées sont précisées et retraitées** pour favoriser la circulation et le stationnement des véhicules sur le port, en libérant l'emprise routière de tout arrêt ou file d'attente intempestif,
- **la façade du port vers la ville** peut être le support d'une signalétique portuaire nouvelle, d'une mise en lumière spécifique, l'occasion d'une intervention plastique conférant une identité nouvelle aux activités portuaires,

2. L'ESPACE PUBLIC PORTUAIRE PARTAGÉ, PRESCRIPTIONS D'AMÉNAGEMENT

Le projet d'aménagement de cet ensemble de deux ports est présenté ci-après. Les plans, images et notice descriptive sont annexés au présent cahier de charges (annexe 6.0 – cahier séparé).

Les aménagements proposés veulent à la fois renforcer l'identité spécifique du lieu, et satisfaire aux fortes sollicitations inhérentes à sa fonction. Le projet privilégie la simplicité et la robustesse des aménagements, et recherche une mutualisation des fonctions techniques pour conserver un sol très dégagé.

Le projet distingue plusieurs séquences sur le linéaire des ports qui répondent aux différentes activités à accueillir sur le site.

Le terre-plein des installations industrielles : homogénéité du traitement

L'aménagement de la partie industrielle des quais occupée par les amodiataires vise à mettre en valeur l'étendue de la plate-forme par un traitement simplifié des sols.

Coté ville,

En pied du mur anti-crue, les pavés grès sont utilisés en revêtement pour le trottoir et les stationnements. Une bordure granit, faisant également office de chasse roue, dessine dans cette surface la ligne des stationnements et guide les manœuvres.

Le mur anti-crue (hors maîtrise d'ouvrage PAP) pourrait se présenter comme « un soubassement » paysagèrement en rapport avec les installations portuaires. A chaque entrée, ce mur s'accompagne, d'un dispositif de contrôle d'accès en retrait sur le domaine portuaire qui participe par un aspect reprenant celui de batardeau, au vocabulaire du port. Ces portes matérialisent par leur position les périodes d'ouverture et fermeture au public et participent à la mise en sécurité du site.

- Le week-end, les accès sont partiellement obturés évitant ainsi les intrusions sauvages de véhicules, tout en laissant l'accès au public piéton. Accompagnant ces éléments, des totems « balises », facilitent le repérage des accès.
- La semaine en exploitation, les accès réservés aux véhicules sont ouverts suivant les besoins des amodiataires. Un dispositif de contrôle d'accès type barrière mobile permet de gérer l'accès des véhicules et de dissuader l'accès des personnes extérieures à l'exploitation.
- La semaine hors exploitation, les portails sont fermés.

Coté Seine,

La plate-forme est traitée en béton sablé et désactivé. La texture du béton utilisé privilégiera des granulats foncés. Elle s'étend depuis le tapis de grès jusqu'à la bande du bord à quai.

Côté Ville :

Les 3m50 du bord à quai retrouvent les pavés de grès et sont dégagés au maximum de construction au bord du fleuve. Une ligne de caniveaux traverse l'ensemble du linéaire des ports. Cet élément fonte, largement dimensionné, est prévu pour accepter les charges lourdes du trafic portuaire.

Collecteur des eaux de ruissellement d'un modèle unique, il présente des sections indépendantes par amodiation, qui conduisent par écoulement gravitaire vers chacun des décanteurs - débourbeurs propres à l'amodiation avant rejet à la Seine.

La plate-forme devient la nuit écran des projections nocturnes et du spectacle du port. Elle se dématérialisera au gré d'une programmation à inventer. Elle pourra par exemple se métamorphoser en eau, communiquer sur l'activité du port, ou encore évoquer son activité au repos...

La limite du bord à quai protégé par les chasse-roues, reçoit en complément une ligne d'éclairage, l'ensemble constitue un « fil conducteur visuel ».

Un accès piéton généreux par trois points distincts, une entrée renforcée à l'échelle urbaine, sont aménagés au droit des piles du pont du périphérique. Les emmarchements sont doublés d'une rampe pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Le contrôle d'accès des piétons au port de transit mutualisé est géré par un système de portails en retrait du mur anti-crues. Il est fermé pendant l'exploitation industrielle.

Les accès routiers pour la desserte du port mutualisé se répartissent de part et d'autre de ces emmarchements, en rampe pour les véhicules et sont communs avec les accès des terrains mitoyens.

Le contrôle d'accès des véhicules au port mutualisé est mis en place par le Port Autonome de Paris par un système de portails en retrait du mur anti-crues. Des barrières automatisées contrôlent les mouvements des véhicules des amodiataires et ceux des véhicules sur le port de transit mutualisé.

L'organisation de la desserte proposée en sens unique, entrant à l'aval de la pile du pont du périphérique et sortant à l'amont, ou inversement suivant la destination, favorise la fluidité des flux d'accès au port mutualisé et maintient la possibilité d'utilisation de ces accès et sorties par les activités des amodiataires voisins.

Tout usage du port de transit mutualisé est soumis à l'accord préalable du Port Autonome de Paris.

Le port de transit mutualisé : ouvrir le site à de nouveaux trafics

Les principes d'aménagement d'ensemble du site se poursuivent sur l'espace du port de transit mutualisé pour libérer un axe visuel vers la Seine.

Côté Seine :

L'estacade de 9x45 m, est prolongée en front du port mutualisé dans la continuité de l'estacade existante. Cette avancée accueille les activités de manutention et permet une nouvelle perception de la Seine.

L'estacade du port mutualisé définit le nivelingement, principe d'évacuation des eaux pluviales, alignement des pieux et aspect de surface pour l'éventuel réaménagement de l'estacade existante.

Port Autonome de Paris

Cahier des prescriptions mars 2009

Port d'Issy-les-Moulineaux / Port Victor / 10/48

La zone d'escale à passagers : redonner à la ville une place sur Seine, introduire à la nature des îles

Cet espace articule un quai haut, trottoir de la ville et un quai bas, qui s'étire en bord de Seine.

Le quai haut

En aval, le quai haut s'accroche au pont d'Issy-les-Moulineaux, dans le prolongement de l'axe menant au centre ville. Il s'élargit en une petite place urbaine surplombant l'escale à passagers et se prolonge par un ample emmarchement.

Plusieurs accès sont aménagés pour atteindre le quai bas.

A l'extrémité amont de l'escale, une rampe en pente douce prolonge la pente naturelle du trottoir en accès aux personnes à mobilité réduite (PMR) au droit des déposes-minute des autocars. Un escalier donne un accès rapide vers l'embarcadère amont. Une rampe assure également depuis le boulevard un accès direct des véhicules à la place basse et au bord à quai, pour l'entretien, les stationnements et les livraisons.

L'aménagement des accès et sorties des amodiataires sera réalisé en concertation avec le Port Autonome de Paris tenant compte de ces contraintes d'accessibilité des véhicules et des personnes à mobilité réduite (PMR).

Le quai bas

Le quai bas se décompose en deux plates-formes séparées par un dénivélé de 40 cm.

- La place basse est une large esplanade qui offre des lieux ombragés et est dotée de bancs. Le sol est traité en pavés grès (détails suivant fiche en annexe n°6.1.2 et 6.1.3), les murs et marches habillés en pierre naturelle.,
- Le bord à quai est réalisé dans la continuité du bord à quai de la plate-forme portuaire. Il doit préserver la continuité de la promenade des berges, dont il reprend à l'identique les matériaux. Le caniveau est remplacé par des plaques en fonte, détails suivant fiche en

annexe n°6.1.4. La largeur du bord à quai passe à 4m50 en raison des dispositions techniques nécessaires à l'accès aux bateaux.

L'aménagement du plan d'eau

Des pontons flottants accessibles par des passerelles depuis le bord à quai permettent la création de deux escales à passagers.

Une rangée de ducs d'albe en acier peint protège les pontons côté Seine et permet l'amarrage des bateaux en escale.

Entre cet alignement et le quai la zone d'escale offre la possibilité de recevoir deux établissements flottants avec éventuellement des terrasses flottantes.

Les deux escales sont constituées de pontons flottants avec des passerelles pour permettre l'accès des passagers. Leur conception est adaptée à l'accès des personnes à mobilité réduite (PMR) jusqu'aux plus hautes eaux navigables (PHEN).

Un portillon permet de contrôler l'accès des passagers par l'utilisateur de l'escale.

Les pontons sont des caissons flotteurs en acier peint avec un plancher en bois à 1 mètre au dessus du niveau de l'eau.

Les pontons sont guidés par des pieux en acier peint.

Les passerelles d'accès aux pontons sont des caissons en acier peint avec un plancher en bois à claire voie.

Pour le vocabulaire de traitement des différents éléments - les pontons, passerelles, pieux et ducs d'albe, se référer à la fiche technique jointe en annexe n°6.5.1.

L'alimentation en réseaux secs et humides des établissements flottants se fait par les passerelles et les pieux de guidage et d'amarrage.

Les passerelles d'accès aux établissements flottants et leurs pontons-terrasse sont réalisées, le cas échéant, en tenant compte des mêmes matériaux et détails, se reporter à la fiche technique joint en annexe n°6.5.1.

Des bacs – flotteurs en acier permettent d'installer plusieurs types de végétations entre l'alignement d'accostage et le quai bas.
L'emplacement des bacs n'empêche pas l'accostage des bateaux ni les interventions d'entretien de l'ouvrage de rejet du SYCTOM.

Jardins flottants

L'éclairage du site est réalisé dans une unité globale :

- l'éclairage tient son unité du sol, qui devient tapis de lumière, sur lequel les différentes entreprises amodiataires s'implantent et évoluent.
- la façade bâtie côté ville, traitée dans un vocabulaire pointilliste et coloré se distingue ainsi de la façade côté Seine, longue frise aux teintes nuancées au fil du fleuve,
- Dans un objectif de simplicité et de pérennité, la fonctionnalité de l'éclairage est associée à sa qualité. Une même lumière permettra aux entreprises une exploitation aisée du site et la création d'une image nocturne identitaire.

Le traitement et dispositifs d'éclairage sont précisés dans le §B8 du présent document et détaillé dans les fiches techniques jointes en annexe n°6.3.

3. LES PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES

Introduction

Le présent cahier vise à définir les principes généraux d'aménagement des terrains amodiés afin de conférer une unité de traitement à l'ensemble de la zone portuaire entre le pont du Garigliano et le pont d'Issy.

Ces aménagements sont effectués au fur et à mesure de l'avancement des projets de reconstruction ou de rénovation des équipements industriels. Les amodiataires devront prendre en compte les objectifs qualitatifs du projet global.

Toutefois, la diversité des occupations des terrains n'autorise pas à cadrer trop précisément les modalités d'installation des amodiataires : c'est au travers d'un dialogue constructif entre l'amodiataire, ses maîtres d'œuvre et le Port Autonome de Paris, que les projets pourront être affinés et accompagnés, à mesure de l'élaboration du projet incluant les phases suivantes : L'étude de faisabilité, l'avant-projet, les demandes d'autorisation, puis le dossier de consultation des entreprises et la réalisation des travaux (voir chapitre 4, Annexe 1 page 353536 et Annexe 4 page 43).

Chaque emprise amodiée fera l'objet d'une réflexion spécifique en amont de la formalisation des dossiers de demande d'autorisation.

Le présent chapitre présente, à partir des thèmes suivants, les dispositions à respecter sur chaque terrain pour la reconstruction ou la réhabilitation des installations :

• L'organisation fonctionnelle :

- Les principes d'implantation
- Les constructions : implantations et volumétrie
- Les accès et la voirie
- Le stationnement des véhicules de service et du personnel
- Les différentes configurations de fonctionnement
- Les limites de prestations

• Le traitement qualitatif des différents éléments d'architecture et d'aménagement du projet

- Les limites et les accès
- Les éléments d'infrastructures
- Les éléments de superstructures
- La préservation de l'alignement d'arbres existants
- Le mobilier urbain et portuaire
- La signalétique portuaire et les enseignes
- La mise en couleur
- La mise en lumière



Plan de l'état existant du port Victor et du port d'Issy-les-Moulineaux / 2003

Port Autonome de Paris

Cahier des prescriptions mars 2009

Port d'Issy-les-Moulineaux / Port Victor / 13/48

A - L'organisation fonctionnelle

A1 / Les principes d'implantation

L'étroitesse du port oblige à une distribution fonctionnelle rigoureuse permettant d'organiser la juxtaposition des fonctions suivantes sur les emprises amodiées :

- utilisation des infrastructures portuaires
- exploitation de l'outil industriel
- circulation et stationnement des véhicules utilitaires et privés
- implantation de locaux techniques
- possibilité d'accès du public au quai hors exploitation le week-end.

Un **principe de bandes fonctionnelles**, parallèles au cours de la Seine, est adopté sur la totalité du linéaire de berge des ports Victor et d'Issy-les-Moulineaux. Chaque bande possède une destination spécifique.

Il est néanmoins important de noter que le projet donne la priorité à l'uniformité de l'aspect industriel sur tout le linéaire du port. C'est dans cette continuité que les aménagements devront être conçus.

Outre les cas particuliers qui seront traités de façon spécifique, il convient de distinguer plusieurs séquences-type sur la longueur du site portuaire ; à l'intérieur de chacune de ces séquences, le principe d'organisation de ces bandes fonctionnelles est affiné.

Dans le cadre des objectifs de développement durable, le cahier des prescriptions donne la priorité aux dispositifs qui favorisent les échanges avec la voie d'eau. C'est dans ce sens que la circulation en bord à quai, est susceptible d'être interrompue par des aménagements fonctionnels.

On distingue deux séquences sur le linéaire de berge selon les types d'activités:

La séquence 1 : implantation d'activités industrielles portuaires

La séquence 2 : implantation d'entrepôts logistiques

Pour chaque séquence, sont précisées, ci-après les dispositions particulières relatives à l'organisation des bandes fonctionnelles.

Ces principes sont adaptables en fonction des sujétions et configurations particulières (aménagement sous le périphérique, raccordement aux ponts existants...).

Outre ces deux séquences, trois espaces font l'objet d'une approche spécifique, du fait de leur fonctionnalité particulière :

- l'implantation d'un port de transit mutualisé au niveau du périphérique
- l'entrée principale du port d'Issy-les-Moulineaux qui inclut deux postes de transit de matériaux en encorbellement
- une zone d'escales à passagers

Le port de transit mutualisé et la zone d'escales à passagers correspondent à des équipements publics portuaires qui sont réalisés par le Port Autonome de Paris.

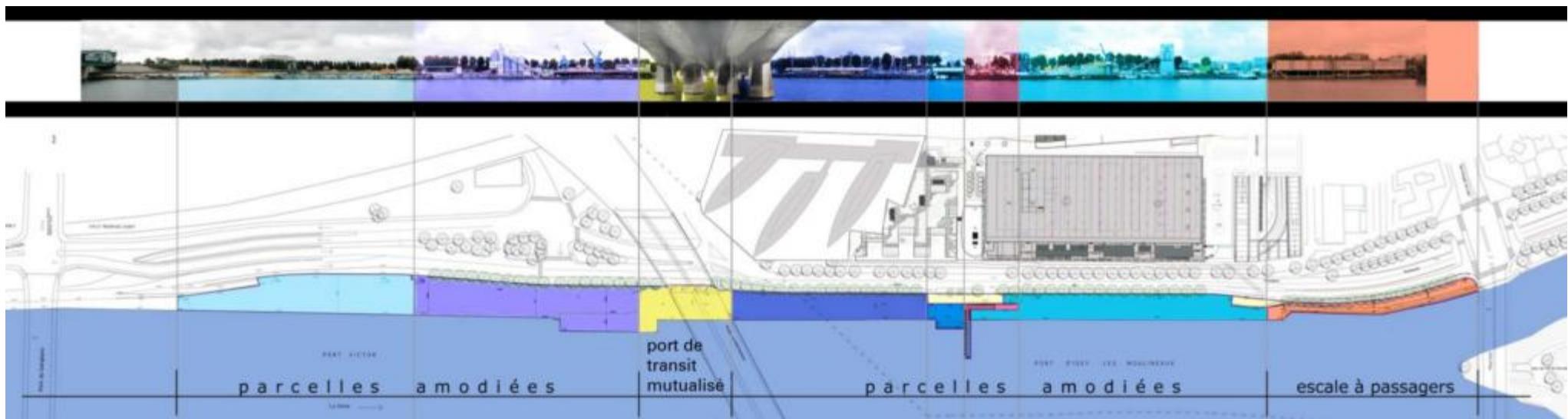


Schéma de principe d'organisation

entrée principale du port d'Issy-les-Moulineaux

SEQUENCE 1 : IMPLANTATION D'ACTIVITES INDUSTRIELLES

Une première séquence correspond à l'implantation d'unités de production liés à l'activité du bâtiment et des travaux publics (BTP)

Les bandes fonctionnelles ordonnent les différents équipements techniques :

- **un bord à quai minimum de 3m50**

Cette bande est constituée par les infrastructures nécessaires à l'exploitation de l'outil portuaire.

Hormis les infrastructures et superstructures portuaires, toute construction y est proscrite. Seuls les équipements liés aux opérations de chargement-déchargement des bateaux peuvent y être installés.

Le stationnement des véhicules hors exploitation y est également interdit.

La circulation du public, hors exploitation industrielle, devra être favorisée préférentiellement avec une vue directe du fleuve.

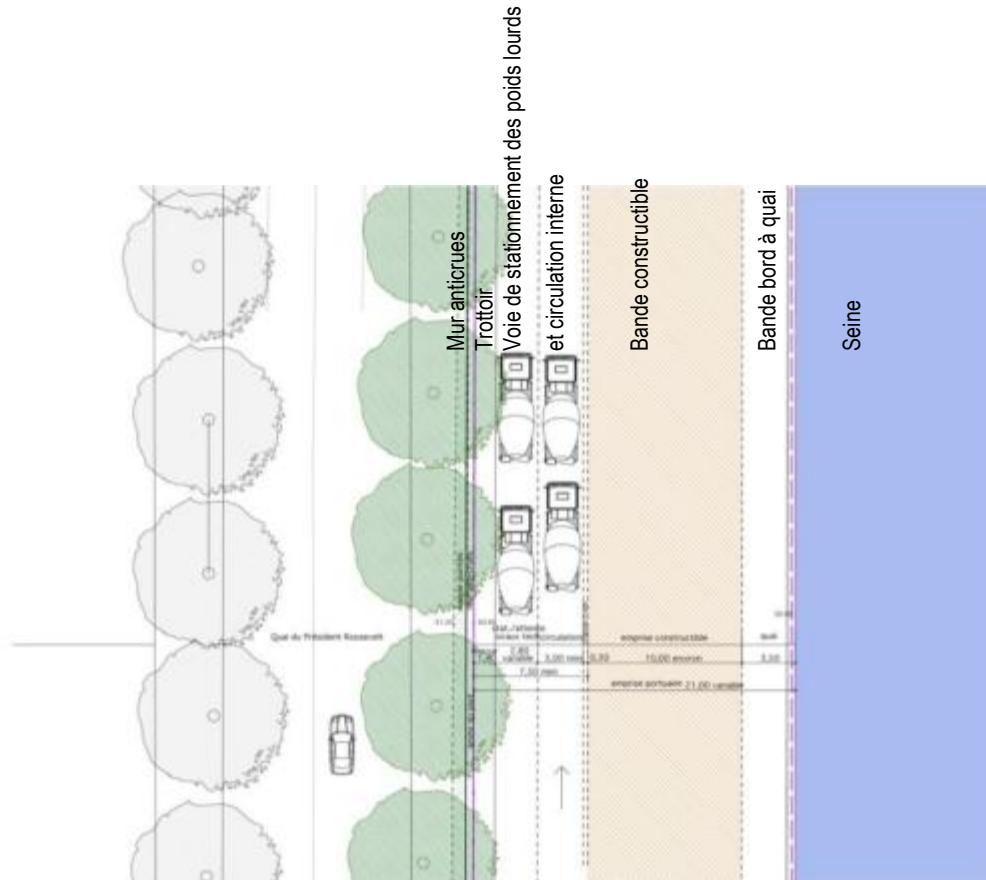
- **une bande constructible centrale,**

Dans cette emprise, sont regroupées toutes les constructions, superstructures, bâtiments nécessaires à l'exploitation de l'entreprise industrielle.

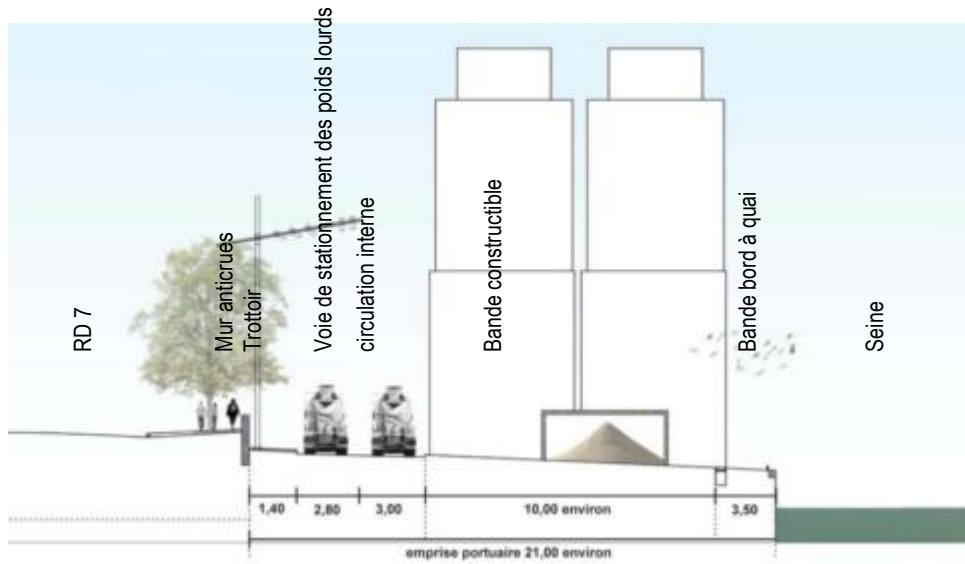
Son emprise et son emplacement sur le quai sont variables selon le type d'activité.

Elle accueille aussi bien les superstructures industrielles que les bâtiments associés (bureaux, locaux sociaux ou entrepôts de stockage).

Toutes les constructions relatives à l'activité industrielle, y compris de faible volumétrie, devront être réalisées à l'intérieur de cette emprise constructible.



Plan de principe séquence 1



Coupe de principe séquence 1

- **une voie de circulation interne au port**

Il s'agit d'un espace inconstructible dédié à la circulation des véhicules et la desserte des installations industrielles.

Cette voie comprise dans l'emprise amodiée doit être constamment dégagée ; elle peut dans certains cas être grevée d'une servitude de passage liée à la desserte des lots avoisinants et au passage des réseaux. Son entretien est à la charge de l'amodiataire.

Sa largeur minimum de 3,00m ainsi que son emplacement précis pourront être soumis à modification en fonction de contraintes ultérieures (reconstruction éventuelle du mur anti-crues, réseaux).

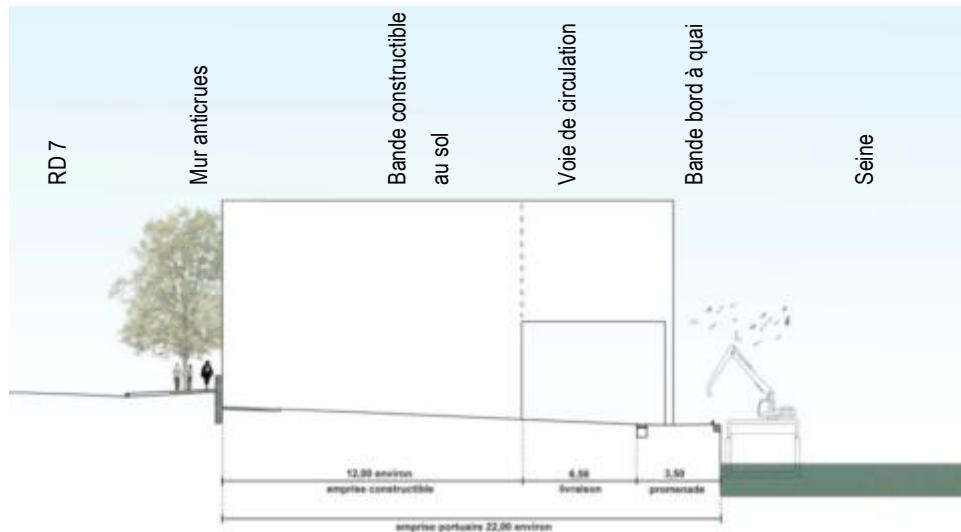
Elle assure la circulation de tous les véhicules, non seulement comme desserte de la parcelle, mais également au sein du process de fabrication. Le stationnement des camions-toupies y est toléré en dehors des périodes d'activité, sous réserve de ne pas entraver l'accès aux parcelles avoisinantes.

- **une voie de stationnement affectée prioritairement aux camions.**

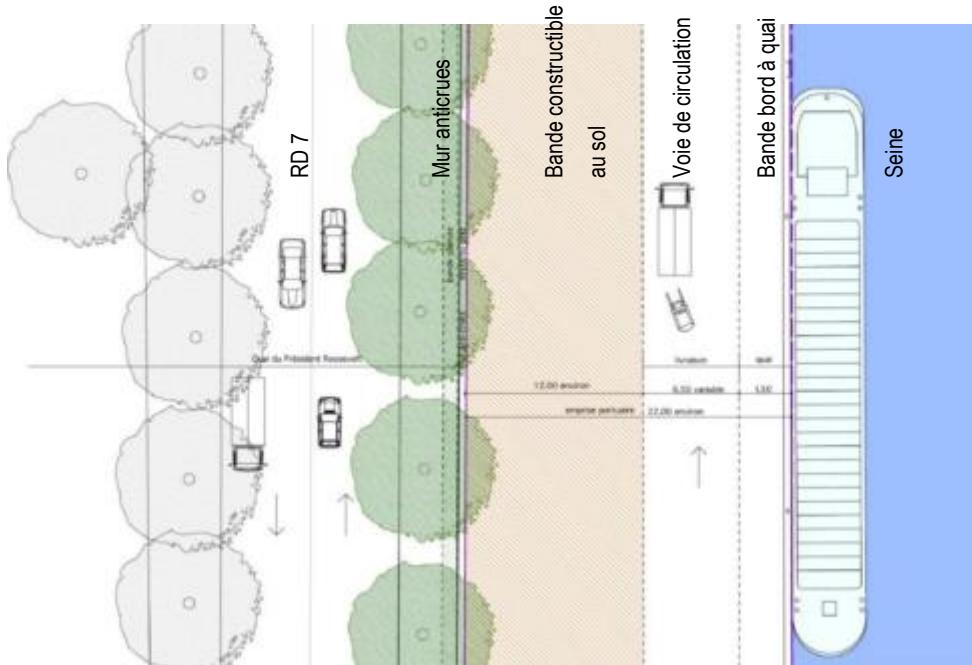
Dans l'emprise du port, le long du mur anti-crue, une bande de stationnement permet différents usages selon les activités:

- **le stationnement** des camions ou véhicules légers.
 - **l'implantation ponctuelle de petits locaux techniques**, en particulier liés aux réseaux, nécessaire aux amodiataires ou aux infrastructures générales portuaires. Leur positionnement dans cette bande devra être justifié et demeurer exceptionnel.
 - **Un trottoir piétons sécurisé de 1m40 de largeur minimum sera aménagé le long du mur anti-crues.**
 - **le mur anti-crues (hors du domaine du Port Autonome de Paris)**. Implanté à l'extérieur de la limite d'emprise portuaire, il est géré par les collectivités territoriales (Ville de Paris et Conseil Général des Hauts de Seine).
- Il matérialise la limite du port vers la ville et peut contribuer à assurer esthétiquement le rôle de façade portuaire, unifiant la perception des diverses activités.

SEQUENCE 2 : IMPLANTATION D'ENTREPOTS DE STOCKAGE



Plan et Coupe de principe séquence 2



Une seconde séquence définit les principes d'implantation des entrepôts de stockage, avec :

- **un bord à quai largement dimensionné** pour la circulation et la giration des véhicules. Cette bande est constituée par les infrastructures nécessaires à l'exploitation de l'outil portuaire. Hormis les infrastructures et superstructures portuaires, toute construction au sol y est proscrite. Seuls les équipements liés aux opérations de chargement-déchargement des bateaux peuvent y être installés, ainsi que des appuis ponctuels de structure. Les matériaux pourront y être entreposés uniquement de façon temporaire. En dehors des périodes de fonctionnement, tous les matériaux seront entreposés dans les bâtiments prévus à cet effet.
- **une emprise constructible pour les entrepôts**, ainsi que les bâtiments de bureaux et de stockage. Toutes les constructions au sol, y compris de faible volumétrie devront être réalisées à l'intérieur de cette emprise constructible. Les aires de stockage extérieures permanentes, si elles s'avèrent indispensables, seront également implantées dans cette emprise, en évitant une dissémination. Les grilles, clôtures et portails sont l'objet de préconisations qualitatives, voir fiches techniques en annexe n°6.2.1 et 6.2.7.
- **le mur anti-crues (hors domaine du Port Autonome de Paris)**. Il matérialise la limite du port vers la ville et peut contribuer à assurer esthétiquement le rôle de façade portuaire, unifiant la perception des diverses activités. **Les façades des constructions tiennent compte de l'existence du mur.**

A2 / Les constructions : implantations et volumétrie

Les constructions comprennent l'ensemble des bâtiments ou équipements liés aux différents types d'activités du port : entrepôts et aires de stockage de matériaux, locaux techniques, bureaux, silos, équipements industriels, casiers de stockage de matériaux etc...

Les différents maîtres d'ouvrage sont invités à favoriser une construction de Haute Qualité Environnementale, voir annexe n°5 au présent cahier de prescriptions.

Le principe général est de trouver un mode d'implantation ordonné de toutes les constructions.

Afin de favoriser la perception transversale du fleuve depuis la ville, la vue devra être dégagée, dans le linéaire des quais, entre les unités bâties, avec une attention particulière portée aux entrées du port. Sur chaque parcelle amodiée, sera évité l'étalement des constructions pour favoriser une densification ordonnée des équipements, mais aussi une transparence relative du port depuis le réseau viaire vers la Seine.

Les constructions doivent être regroupées de manière à identifier leur position et leur rôle dans le process industriel. Celui-ci devra être optimisé afin d'apparaître lisible dans l'espace en exprimant la fonction de chaque construction.

Tous les aménagements et les constructions doivent être implantés selon une trame orthogonale dressée à partir d'une parallèle au bord à quai.

Dans le souci de présenter une façade ordonnée vers la ville, les éléments bâties doivent être construits sur ce coté, à l'alignement permis par le P.L.U. sur l'emprise constructible. Outre les contraintes d'urbanisme, afin de réduire l'impact visuel des installations, la hauteur des superstructures doit être réduite autant que faire se peut : une optimisation fonctionnelle devra impérativement être recherchée à cette fin.

Les accès sont dimensionnés et implantés de façon à pouvoir entrer et sortir en marche avant sans manœuvre sur la voie publique, et ce pour tout type de véhicule.

Aucune file d'attente n'est possible sur la voirie publique. L'aménagement des parcelles devra prendre en compte l'attente ou l'arrêt temporaire de tous véhicules à l'intérieur des lots amodiés.

A4 / Le stationnement des véhicules de service et du personnel

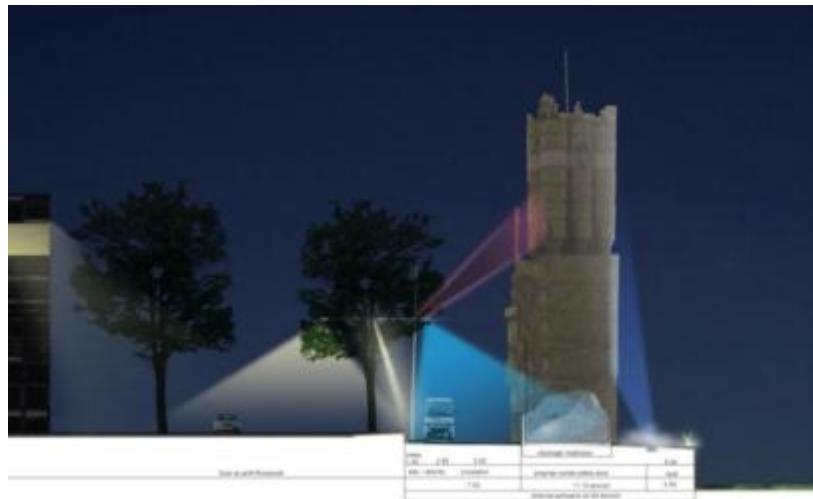
Les camions et véhicules industriels stationneront principalement dans la bande réservée à cet effet. Lorsque aucune contrainte ou servitude ne s'applique, le stationnement des camions sur la voie de circulation interne est toléré, hors zone d'escale à passagers, mais seulement en dehors des heures de fonctionnement des entreprises.

Des places de stationnement spécifiques aux véhicules légers sont situées dans la bande constructible, de préférence dans le prolongement des éléments bâties, et aux abords des zones de bureaux. Leur implantation doit être précisément définie dès l'esquisse du projet.

Les espaces de stationnement libérés hors des heures d'exploitation doivent si possible, être conçus pour être rendus à la circulation du public.

Un plan de stationnement hors exploitation et un plan de circulation en exploitation est à fournir par l'amodiataire.

A3 / Les accès et la voirie



Séquence 1 : De nuit, le week-end, le public pourra accéder au bord à quai, dans une ambiance portuaire industrielle mise en valeur par un jeu de lumières.

A5 / Les différentes configurations de fonctionnement

Conformément au schéma d'aménagement des berges de Seine, les bords du fleuve doivent être laissés libres d'accès aux promeneurs en dehors des périodes d'activité des entreprises, sans pour autant garantir obligatoirement une continuité du cheminement sur tout le linéaire de berges des ports Victor et d'Issy-les-Moulineaux.

Ainsi, le bord à quai est libéré sur toute sa largeur de 3m50 minimum de tout stockage ou véhicules.

Dans le cas d'une estacade ou d'un ouvrage industriel interdisant la continuité du passage au bord de l'eau, il doit être proposé un contournement sécurisé des ouvrages dans l'emprise du port.

Uniquement durant cette période d'inactivité, en cas de stationnement des véhicules de l'amodiataire dans la voie de circulation, la continuité de la déambulation du public doit être préservée en favorisant le bord à quai.

Un plan de circulation et de stationnement durant ces périodes d'inactivité doit être fourni par l'amodiataire au Port Autonome de Paris dès les phases d'esquisse et d'avant-projet.

Ce plan sera présenté en fonction des différentes périodes d'exploitation :

- **en semaine**
- **le week-end**
- pendant tout autre événement spécifique à l'entreprise amodiataire (arrêt de travail saisonnier par exemple)

Afin de donner une vision unitaire de l'ensemble de la zone portuaire, les limites entre les lots ne seront pas systématiquement marquées par des séparations physiques.

Dans cet esprit, les limites de prestations, particulièrement le traitement des sols, ne devront pas être perceptibles, donnant à lire une plate-forme horizontale continue.

a) Limites de prestations entre lots amodiés

Les types de prestations et leurs mises en œuvre feront l'objet d'une coordination par le Port Autonome de Paris afin de réaliser les continuités souhaitées.

b) Limites de prestations entre lots amodiés et entreprises portuaires publiques

Les entreprises portuaires publiques feront l'objet d'un réaménagement qualitatif. Toujours dans un souci de continuité, le Port Autonome de Paris se réserve la possibilité d'intervenir ponctuellement au-delà des limites des lots lors de la réalisation de ces aménagements, ou de prescrire à l'amodiataire certaines prestations qualitatives (revêtement de sol, limite végétale, éclairage..), qui seront précisées spécifiquement dans chaque situation particulière.

B - Le traitement qualitatif des différents éléments du projet

Comme indiqué au §0-INTRODUCTION, les descriptions du présent cahier sont un cadre qui permet de guider et définir les contraintes pour toute intervention sur le domaine du Port Autonome.

L'ensemble des détails à respecter pour les aménagements (matériaux, compositions, teintes, finitions, dimensions, etc.) sont joints dans les fiches techniques de l'annexe n°6.

B1 / Les limites et les accès

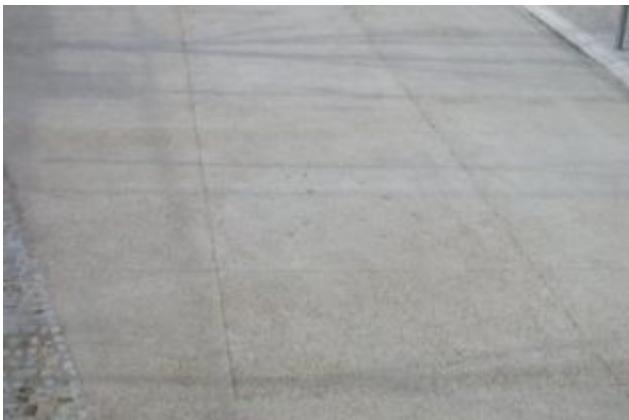
Clôtures

Dans un souci de continuité paysagère, la mise en œuvre de clôtures internes au port, sera limitée au strict nécessaire.

Ces clôtures doivent être réalisées en grille rigide métalliques transparente (suivant modèle indiqué par le Port Autonome, voir fiche technique en annexe 6.2.7) de la même teinte que l'ensemble du mobilier du Port. Seuls les montants des clôtures seront encastrés, les grilles seront arrêtées à une hauteur minimum de 10cm du sol. Toute utilisation de grillage est proscrite. Les portails doivent être réalisés, le cas échéant, selon le même principe.

Les contrôles d'accès sont situés, sauf contrainte d'exploitation, en haut des rampes.

Ils sont définis en accord avec les matériaux décrits dans la fiche en annexe n°6.2.1.



Revêtements de sol : exemple de béton désactivé, Port de la Gare.

B2 / Les éléments d'infrastructures

Les éléments d'infrastructures composent le socle du projet, la structure pérenne.

a) Les revêtements de sols

Les matériaux de sol préconisés sont en continuité avec le projet du Port Autonome :

- **le pavé de grès ou granit (teinte beige se rapprochant du grès) et des bordures de granit pour le trottoir et bande de stationnement,**

- le béton désactivé ou sablé coulé en place pour zone constructible et bande de circulation.
- Le pavé de grès de récupération pour le bord à quai,

L'ensemble fonctionnel du port est prévu avec un revêtement de sol en béton de la même nature et aspect. Sa formule, granulats et traitement de surface sont indiqués dans la fiche technique en annexe n°6.1.1 et doivent être respectés impérativement.

La voie de stationnement et trottoir sont différenciés par l'utilisation des pavés de grès et une bordure granite dont les détails d'aspect, taille, joints, sont précisés dans la fiche technique en annexe n°6.1.2. La pose des pavés « en carrelage » est proscrite.

Cette continuité longitudinale sera croisée avec un marquage des deux séquences rencontrées et le traitement des points singuliers liés aux différentes activités industrielles ou commerciales.

Marquage au sol, calepinage

Le choix des matériaux et le calepinage des sols constituent le fondement du projet d'infrastructure ; il doit composer avec l'ensemble des éléments à planter sur le site : mobilier portuaire (bollard de quai, etc...), tels que indiqué dans la fiche technique en annexe n°6.2 et 6.4), mâts d'éclairage éventuels, clôtures si nécessaires..., mais aussi avec les contraintes techniques telles que lignes de récupération des eaux de surface (caniveaux et avaloirs, joints de dilatation, de rupture, etc...).

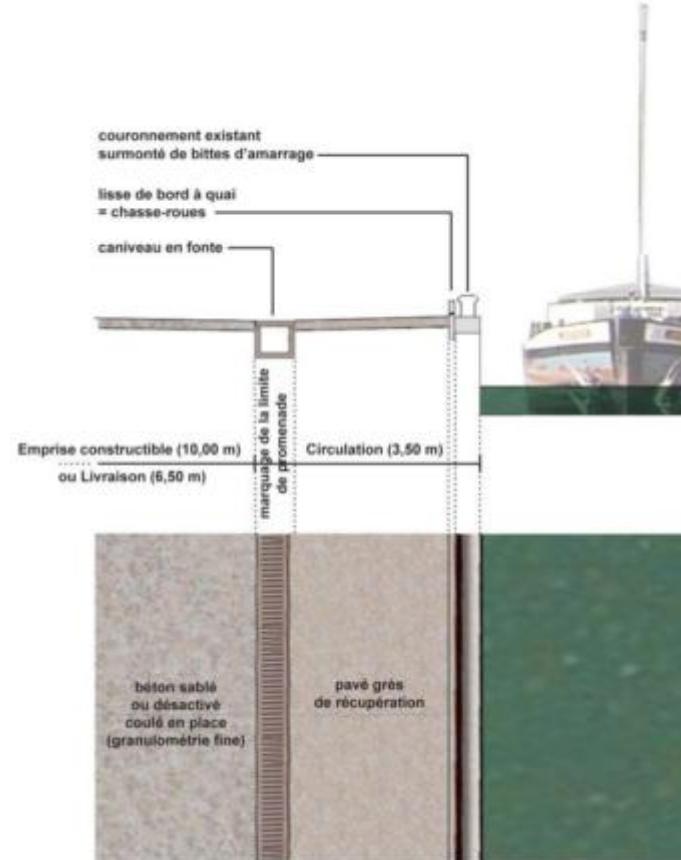
Le calepinage de la surface bétonnée se fera par des joints sciés ou métalliques principalement dans le sens transversal au bord à quai.

Les joints respectent dans le sens longitudinal à minima les joints de la trame indiquée (cf. fiche technique jointe en annexe n°6.1.1), ou à défaut ils s'alignent avec les volumes construits. Les joints plastiques sont proscrits.

Tout marquage au sol doit être réalisé par des lignes en acier inoxydable incrustées dans le béton.

Toute peinture au sol est proscrite.

Les grilles et avaloirs doivent être réalisés en fonte de voirie suivant le modèle précisé dans la fiche technique en annexe n°6.1.4. Pour les tampons de regards il sera favorisé la forme carrée, placée dans la trame du béton, et des tampons bétonnés avec le même traitement que l'ensemble.



Plan - Coupe de détails du quai séquences 1 et 2

Eaux pluviales

Les sols ne sont jamais totalement horizontaux et répondent à la nécessité de canaliser et de traiter les eaux de pluies et les eaux sales. **Le nivellation des sols doit être soigné et la récupération des eaux s'effectue au moyen de caniveaux longitudinaux.** Ainsi les solutions d'avaloirs ponctuels doivent être évitées. Les lignes d'eau, caniveaux, gorges, sont toujours implantés selon une trame orthogonale, parallèle à la Seine, portée au plan de composition général du Port.

b) Les quais - le « bord à quai »

Il s'agit de la marge de recullement du bord à quai de dimension variable selon les séquences, comprenant la pierre ou poutre de couronnement.

Sa largeur minimum est de 3,50m (cf. séquence 1), elle constitue la ligne de continuité en articulation avec le fleuve. L'emprise est portée au plan de composition du Port.

Cette bande est non construite et permet la continuité de circulation. Elle peut être interrompue de façon ponctuelle (ouvrage portuaire, poste de transit gravitaire en encorbellement).

La limite du « bord à quai » sera composée d'une pierre de taille / appareillage à joints vifs ou d'une poutre de couronnement en béton soigné, de la même teinte que la surface en béton sablé, au-dessus des palplanches. Ce couronnement trace une ligne tout à fait lisible depuis la berge opposée et nécessite un traitement soigné. Son calepinage s'aligne avec la bande de bord à quai et doit intégrer les implantations des bollards de quai, anneaux et échelles éventuelles. L'arête supérieure du couronnement sera arrondie ou, dans le cas d'une poutre de couronnement béton, comportera un élément quart de rond en acier.

Le couronnement de la rive est également équipé d'une lisse de protection tel que détaillée dans la fiche technique en annexe n°6.2.4 sauf si les fonctions de manutention ne le permettent pas. Cette lisse joue une fonction anti-chute pour les véhicules.

Le chasse-roue intègre un éclairage de balisage la nuit, en cohérence avec le plan lumière décrit au §III B8 du présent document.

Au-delà du couronnement dans l'emprise des 3,50m minimum prévus, le sol est constitué des pavés grès de récupération, selon fiche technique en annexe n°6.1.2.

Le bord à quai de la séquence 2 est réalisé en pavés grès de récupération, jusqu'à la limite de l'emprise constructible. Le calepinage est défini par fiche technique en annexe n°6.1.2.

- Le caniveau

Les eaux pluviales de la totalité du site seront collectées par un caniveau qui limite les 3.50 m du bord à quai. La pente générale du site dirige les eaux pluviales vers ce caniveau avec des grilles transversales en fonte qui supportent les poids des engins. A minima pour chaque amodiataire, les eaux seront regroupées et traitées par un décanteur séparateur à hydrocarbure, conforme à la réglementation.

Les eaux pluviales ainsi traitées seront rejetées dans la Seine ou réutilisées par des amodiataires. Les amodiataires assureront à l'intérieur de leur emprise la continuité du caniveau, en dimension, grille, et section tout en permettant la continuité des réseaux du port. Les branchements sur ce caniveau seront précisés en accord avec le projet d'aménagement du Port Autonome de Paris.

c) La bande constructible

Ce secteur permet la construction des équipements fixes : silos, malaxeurs , aires de stockage et constructions diverses. La largeur de cette bande varie selon les séquences, parcelle/production de béton, ou parcelle/bâtiment de stockage, et est située différemment dans un cas et dans l'autre.

Les constructions doivent se conformer au règlement architectural du présent cahier des charges (matériaux, couleur, mise en œuvre, principes constructifs...).

Cette bande constructible fait l'objet d'un traitement en béton coulé sur placé, de gravillon lavé désactivé ou sablé, dont la formule et méthode de mise en œuvre est décrite dans la fiche technique jointe en annexe n°6.1.1.

d) Voie de circulation interne (séquence 1)

Cette voie de circulation interne d'une largeur de 3,00 m minimum permet la circulation des véhicules. Sur cette bande vouée à la seule circulation, aucun stationnement n'est autorisé.

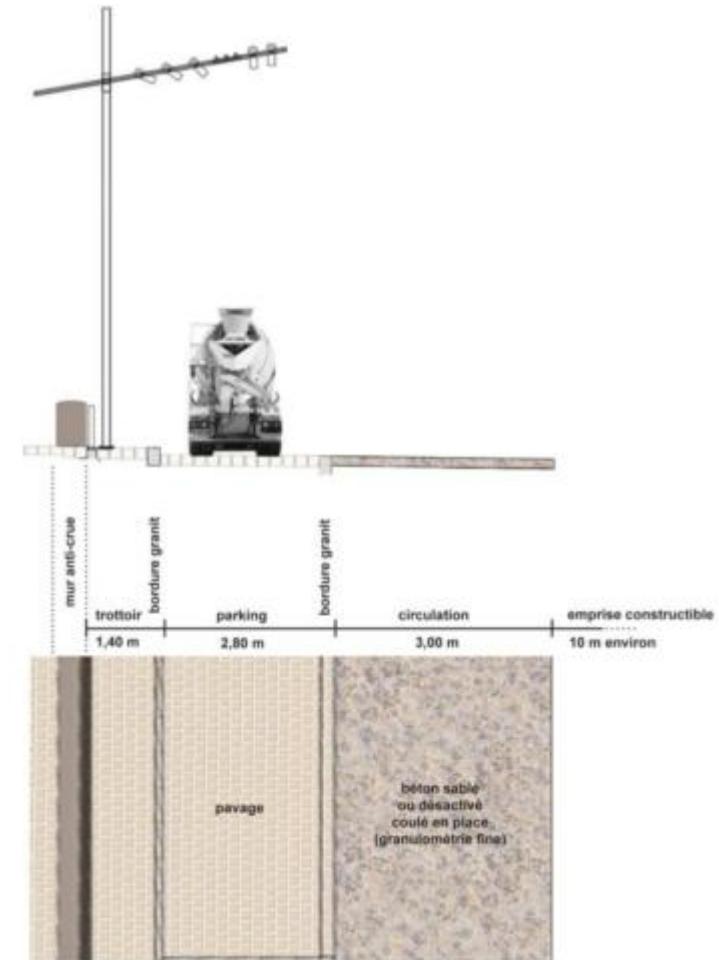
Le sol est traité en béton coulé sur placé, de gravillon lavé désactivé ou sablé, suivant la formule décrite dans la fiche technique en annexe n°6.1.1.

e) Voie de stationnement

Cette aire de stationnement est réalisée en pavés de grès ou granit, limitée côté circulation par une bordure granit. Le calepinage et détails sont précisés dans les fiches techniques en annexe n°6.1.2 et 6.1.3.

f) trottoir longitudinal

Il est réalisé en pavés de grès ou granit limitée par une bordure granit et s'arrête au droit du mur anti-crues.



Coupe de détails de la voie de circulation interne séquence 1

B3 / Les constructions

Posées sur le socle de la plate-forme, les constructions se présentent comme des objets verticaux qui signent l'identité du port.

Ainsi, toutes les façades doivent être traitées avec le même soin, tant dans la volumétrie que dans les matériaux employés.

Il ne s'agit pas de cacher la nature industrielle du port, mais d'intégrer la qualité architecturale des équipements techniques comme composante du site. Sera privilégiée une expression franche des éléments et structures, sans habillage ni ajouts.

Deux grands types de superstructures sont à distinguer :

- **les éléments bâtis** : bâtiments fermés abritant le personnel, bureaux, poste de commande, locaux sociaux ou entrepôts logistiques.
- **les équipements portuaires et industriels** : outils industriels et portuaires.

a) Les éléments bâtis

Les éléments bâtis doivent être considérés comme des projets d'architecture à part entière, qui en s'implantant sur des parcelles très étroites présentent en façade sur le fleuve un front bâti particulièrement prégnant.

Afin de garantir une bonne insertion dans le paysage urbain, une simplicité et une sobriété seront recherchées dans l'expression architecturale des projets, vis-à-vis des réalisations architecturales et urbaines en cours de réalisation ou à venir, aux alentours du site portuaire.

D'une manière générale une bonne partie des volumes implantés dans le site sont des ouvrages surélevés, posés sur pilotis pour assurer les activités de chargement et déchargement.

Cette disposition sera à prioriser pour les futures modifications des installations des amodiataires présents sur site afin d'assurer l'homogénéité et la continuité d'aspect du sol de la bande constructible.

Il est préconisé l'utilisation des pilotis en profilés ronds, sans contreventement ou entretoise en dessous du premier plancher.

Les pilotis seront situés en retrait du volume en superstructure.

Port Autonome de Paris

Les éventuels chasse-roue de protection seront réalisés sur le modèle du chasse-roue de bord à quai, voir fiche technique en annexe n°6.2.4.

Le choix des matériaux retenus doit être l'objet d'une recherche particulière. Afin d'assurer l'image industrielle continue sur l'ensemble du port, les volumes des bâtiments et autres volumes seront colorés dans une teinte dans une gamme comprise entre le blanc et gris clair. On privilégiera les matériaux bruts à la finition soignée en évitant les habillages (béton brut soigné, bardages métalliques bruts, (aluminium anodisé nature, acier galvanisé, acier inoxydable), le verre et des matériaux translucides dans les mêmes tonalités comprises entre le blanc et gris clair.

L'utilisation de matériaux ou de vitrages réfléchissants est interdit.

La perception en contrebas depuis les ponts du Garigliano, du périphérique, ou des constructions riveraines réalisées ou projetées implique un traitement soigné de la toiture (y compris les toits terrasses) considérée comme une cinquième façade. Elle sera traitée dans la continuité des façades pour donner un caractère d'enveloppe unitaire aux bâtiments industriels. Ainsi les émergences techniques seront traitées de manière à en limiter l'impact visuel (capotage par exemple)

Une harmonisation du choix des matériaux de façade sera effectuée avec chacun des amodiataires, dans un souci d'homogénéité générale.

b) Les équipements industriels

Ils comprennent l'ensemble des éléments d'« outillage » industriel et portuaire, fixes ou mobiles, non intégrés dans des volumes construits architecturés. Ils caractérisent de manière très forte le paysage aux abords du fleuve.

1 - Equipements fixes

D'une manière générale, **le process industriel doit être optimisé afin de minimiser l'impact volumétrique des équipements.**

- Les silos : une attention toute particulière doit être portée à l'aspect architectural des silos qui, par leur grande hauteur et leur diamètre important, marquent très fortement le caractère industriel du site. On évitera de les occulter par des capotages et on privilégiera des silos légèrement espacés plutôt qu'une disposition regroupée, afin d'éviter un effet de masse. Les volumes des silos seront peints dans une teinte dans une gamme comprise entre le blanc et gris clair.

- Les casiers de stockage des granulats : Par leur volumétrie importante et leur positionnement dans ces parcelles étroites, ils occultent fortement la vue transversale vers la Seine. On cherchera donc à minimiser la hauteur des murs périphériques parallèles au fleuve par tous les moyens possibles : décaissement, élargissement des alvéoles, systèmes de séparation, traitement d'un soubassement...

Ces volumes fixes, touchant le sol pour protéger le stockage seront laissés bruts dans le cas des ouvrages en béton qui sera soigné, ou peints de la même teinte que les constructions ou traités en matériaux bruts.

Les chasse-roues ou guidages nécessaires au fonctionnement des grues seront réalisés suivant le modèle du chasse-roue du bord à quai. Ils seront placés en priorité dans des bandes parallèles au quai.

Les façades des casiers de stockage sont très présentes dans la perception le long du fleuve et de la limite urbaine. Une recherche particulière devra être menée concernant les matériaux utilisés. On évitera les éléments de revêtement trop fragiles, incompatibles avec une utilisation industrielle et ils comporteront des dispositions pour éviter les graffitis et faciliter leur nettoyage.

Les petits équipements techniques feront également l'objet d'un traitement architectural en essayant de regrouper les fonctions, afin de leur donner une perception la moins confuse possible. D'une manière générale, les éléments bâtis, les structures ou équipements industriels situés entre 0 et 3 m peuvent être soumis à des agressions fréquentes, leur conférant une image ingrate. Des moyens de protection adéquats devront être proposés.

2 - Equipements mobiles

Ils comprennent les grues sur roues, les pelles mécaniques et les divers engins de chargement. Il s'agit de concilier d'une part les impératifs techniques et fonctionnels, et d'autre part l'insertion dans un espace urbain dense.

Les équipements mobiles doivent évoluer dans une interface qui puisse être gérée par l'exploitant en termes de stationnement adapté au passage du public hors exploitation.

Le dessin des équipements mobiles devra faire l'objet d'une attention particulière. Il devra figurer d'emblée sur l'ensemble des documents graphiques présentant le projet à ses différentes phases d'études. Leur emplacement en dehors des heures d'activité sera clairement indiqué.

Pour leur forte valeur signalétique et graphique, une mise en valeur nocturne de ces éléments mobiles est préconisée. L'entreprise amodiataire définit ainsi, en concertation avec le Port Autonome de Paris, un emplacement précis et identique chaque soir.

c) Les équipements fluviaux

Ils comprennent tous les éléments à l'interface entre les bateaux et le quai, qu'il s'agisse d'un usage industriel ou public : pontons, passerelles d'accès...

Dans un souci de cohérence générale, si ces équipements fluviaux s'avèrent nécessaires pour l'activité industrielle de l'amoditaire, les prescriptions d'aménagement de la zone d'escales à passagers détaillées en page 111112 sont valables pour ces aménagements.

B4 / La préservation de l'alignement d'arbres existants

Le patrimoine végétal constitué par les platanes existants (au-delà de la limite du port) joue un rôle important dans la perception du port d'Issy-les-Moulineaux / port Victor.

Facteur de cohérence, cet arrière-plan d'arbres redonne une lecture linéaire des quais et une limite entre le port et la ville.

Cette frange végétale n'est pas dans le domaine du Port Autonome de Paris, cependant elle peut le surplomber et doit être préservée et protégée lors des manœuvres et opérations.



Les équipements fluviaux participent à l'ambiance portuaire ; ils doivent être dessinés avec soin.

B5 / Le mobilier urbain et portuaire

- Les éléments de mobilier portuaire

Ils comprennent un certain nombre d'équipements qui appartiennent à la mémoire collective, et à ce titre peuvent servir de référents permettant d'identifier la présence du port : bollards de quai, ducs d'Albe, lisses de protection, anneaux d'attache... sont autant d'éléments qui signifient de façon simple la fonctionnalité du port dans la continuité des berges, au-delà de l'usage spécifique de chaque quai.

Le mobilier prévu dans le projet de réaménagement du port se limite à des éléments fonctionnels indispensables pour le fonctionnement technique, sans empêcher la forte activité industrielle.

Il importe d'assurer une unité matérielle en cohérence avec l'homogénéité industrielle demandée aux aménagements des amodiataires et guidée par la présence du caniveau en fonte sur tout le linéaire du terre-plein :

- Le chasse-roue en bordure du quai protège en avant plan l'éclairage de balisage bord à quai.
- Les ducs d'Albe sont traités dans la même teinte foncée, harmonisant l'ensemble des installations du quai.
- Les luminaires sont identifiables comme mobilier du port par leur traitement dans la même teinte que le reste du mobilier.

L'usage d'éléments routiers, comme les bordures, GBA ou les bornes en béton, est interdit.

- Les éléments de mobilier urbain

Les éléments de mobilier urbain (local poubelles, corbeilles à détritus, bornes anti-stationnement, mâts d'éclairage, grilles et portillons, portails d'accès, coffrets d'électricité...) doivent être choisis et implantés avec un soin particulier. Il est important d'éviter la disparité d'objets hétérogènes le long de l'espace portuaire.

Le mobilier implanté dans les emprises des amodiataires devra se conformer autant que faire se peut aux caractéristiques du mobilier décrit dans les fiches techniques en annexe n°6.2 et 6.4, teinte, matière et dimension.



L'aspect des éléments de mobilier portuaire et urbain doit faire l'objet d'un choix particulier afin de renforcer l'identité portuaire du site.



Leur choix sera soumis à l'agrément du Port Autonome de Paris.

B6 / La signalétique portuaire et les enseignes

La signalétique peut se décomposer en deux types d'éléments distincts :

- d'une part la signalétique de type public, notamment celle qui est propre au Port Autonome de Paris,
- et d'autre part la signalétique privée, qui regroupe l'ensemble des enseignes commerciales propres aux différentes activités.

Une hiérarchisation dans l'information, notamment entre public et privé, doit être apportée, en faveur de l'image de marque du Port Autonome de Paris, dans le respect des réglementations de chaque commune.

- La signalétique publique

Elle doit former un vecteur de communication particulièrement fort pour le Port Autonome de Paris : depuis la ville, il est possible d'affirmer, de façon claire, outre l'aspect propre à la sécurité, la présence du site portuaire, ses limites éventuellement, mais aussi les activités qu'il accueille.

Ainsi à chaque accès de la zone portuaire, qu'elle soit publique ou amodiée, un panneau informera que le visiteur pénètre dans le territoire du Port Autonome de Paris.

Les entrées du port seront indiquées par une numérotation sur des planches métalliques en teinte fonte (marron foncé/noir) placées en arrière du mur anti-crue.

Leur emplacement précis, leur éclairage éventuel, leur contenu et son dessin sont précisés dans la fiche technique jointe en annexe n°6.2.2.

L'éclairage complémentaire des amodiataires est soumis à une charte lumière.

- La signalétique privée

La signalétique privée ne peut être réalisée de façon indépendante, au gré des chartes graphiques, des logos, et autres éléments d'affichage commerciaux de chaque société : lettres peintes immenses couvrant les façades ou toits des bâtiments, logos apposés sur les équipements, mâts porte-drapeaux... sont prohibés car ils sont contraires au souci d'une insertion paysagère de qualité; c'est cette contradiction entre un affichage commercial ostentatoire et une qualité d'intégration dans la continuité des berges, qu'il s'agit de gérer au mieux.

Le principe d'implantation général retenu pour l'ensemble des terrains de la zone portuaire est le suivant :

- Côté Seine, interdiction de toute enseigne orientée vers le fleuve ou apposée en hauteur sur les superstructures,
- Côte Ville, chaque amodiataire pourra placer ses enseignes verticalement exclusivement côté RD7 du quai d'Issy suivant les conditions fixées en annexe n°6.2.2, limité à maximum trois enseignes verticales le long de son emprise,
- Aucun panneau ne peut être apposé en limite du domaine portuaire vers la voirie, au droit du mur anti-crues,
- Les principes de dimensions et de réalisation des différentes enseignes seront régulés, en fonction des impacts propres à chaque parcelle, dans un esprit de continuité d'ensemble.
- Sur la façade côté quai du Président Roosevelt ou quai d'Issy, les enseignes doivent être accolées aux bâtiments ou placées sur des plaque métalliques équivalentes de celles des accès au port, placées dans l'emprise de l'amodiataire et dont l'implantation fera l'objet d'une validation préalable.
- Chaque amodiataire assurera leur éclairage éventuel soumis en préalable au Port Autonome de Paris pour accord. En priorité la signalétique nocturne sera éclairée ou projetée par des systèmes déportés, et dans le respect des dimensions indiquées précédemment.

Le projet d'enseigne est soumis en préalable à l'accord du Port Autonome de Paris et doit respecter les prescriptions des zones de publicité restreinte des Villes de Issy-les-Moulineaux et Paris.

B7 / La mise en couleur

Le choix de la coloration des différents composants du projet constitue un enjeu essentiel pour l'identité des ports, notamment pour tout ce qui concerne les superstructures, dont la présence verticale peut être très prégnante dans le paysage : façades de bardage métallique de locaux industriels ou commerciaux, pontons, grues, superstructures de chargement et de déchargement, silos...

Les couleurs spécifiques liées aux chartes graphiques des entreprises n'étant qu'exceptionnellement compatibles avec les exigences d'homogénéisation de l'ensemble de la zone portuaire, les prescriptions générales suivantes s'appliqueront pour les éléments architecturales et d'aménagement fixes :

- L'emploi de couleurs-matières, avec la recherche de matériaux bruts choisis pour leur qualité et leur pérennité sera privilégié béton brut, pierre, pavés, acier galvanisé, acier inox, aluminium, matériaux verriers..., en évitant au maximum l'emploi de matériaux peints.
- Dans ce dernier cas, notamment pour tous les ouvrages en acier, on cherchera à distinguer, les superstructures strictement industrielles, des équipements fixes ayant un rapport à la voie d'eau. Ils seront peints avec des teintes allant du blanc au gris clair, en privilégiant les finitions métallisées. Ces volumes neutres serviront pour la projection de l'activité du port le jour et la nuit.
- La nuit la couleur sera donnée par des projections sur le sol et sur les volumes des bâtiments des amodiataires dans un nuancier de teintes prédéfinies, voir fiche technique jointe en annexe n°6.3.

Pour les parties mobiles, les prescriptions générales suivantes s'appliqueront :

- De jour les couleurs seront présentes sur les éléments en mouvement dans le port, le stockage, l'activité, les véhicules, camions toupies, les péniches et la signalétique,
- Les véhicules, camions toupies et éléments en mouvement sur le port pourront faire appel aux couleurs des chartes graphiques spécifiques à chaque entreprise, sans pour autant afficher leurs logos de manière excessive.

Un suivi attentif du choix définitif, sur la base d'échantillons et de documents graphiques, devra accompagner la démarche, au niveau des demandes d'autorisation, et du chantier, préalablement à toute commande ou réalisation.

Les échantillons et essais retenus seront réalisés de manière à être maintenus sur place pendant la réalisation comme témoins.

Il sera encouragé des projections côté fleuve ou côté ville sur les bâtiments clairs pour des événements particuliers : fête de la Seine, fête de la musique, nuit blanche, etc. Un cahier de charges spécifique pour les modalités de ces projections sera alors établi.



B8 / La mise en lumière

a) Le plan-lumière

Le projet de restructuration de l'ensemble des berges occupées par les ports Victor et d'Issy-les-Moulineaux, intègre un plan-lumière général en annexe n°6.3 du présent cahier des prescriptions. Sa mise en œuvre permettra d'une part, d'harmoniser la vision nocturne du linéaire de berge depuis l'autre rive, et d'autre part, de donner une identité lumineuse à ce morceau de territoire.

Ce plan-lumière concerne non seulement l'éclairage public mais aussi l'éclairage des parcelles amodiées par le Port Autonome de Paris.

On distingue quatre types d'éclairages :

- L'éclairage public de la voirie départementale (**hors compétence du Port Autonome de Paris**),
- l'éclairage public de la ville sur le quai haut et des équipements particuliers comme l'usine du SYCTOM ou les bâtiments du groupe GENERALI (**hors compétence du Port Autonome de Paris**),
- l'éclairage propre aux deux ports

- parties communes (trottoir et circulations) :

L'éclairage est diffusé depuis un support unique, implanté sur le trottoir, devant le mur anti-crues. Cet éclairage permet aussi bien une circulation aisée et confortable qu'une scénographie nocturne subtile.

- circulation bord à quai

L'éclairage se décompose en deux systèmes principaux :

le balisage, intégré au chasse-roues, présent sur tout le linéaire du quai aménagé
la mise en lumière des équipements remarquables depuis des luminaires intégrés protégés par le chasse-roue.

- l'éclairage propre à l'amodiataire :

- l'éclairage fonctionnel

Dans un souci d'économie et de simplicité, les systèmes d'éclairage prévus pour les zones d'exploitation des entreprises éclaireront également les zones de circulation du public.

- La mise en valeur architecturale des équipements

Les dispositifs d'éclairage qualitatif complémentaires seront étudiés avec le Port Autonome de Paris, dans le respect et en cohérence avec le projet d'aménagement des quais. Ils proposeront une autre lecture nocturne de certains éléments identitaires tels que bacs ou zones de stockage, aires de transformation, outils, machines...

Il est rappelé que la nature de l'éclairage, forme et couleur, ne doit pas créer de perturbation ou risque à la navigation (par l'éblouissement, l'utilisation ambiguë des codes couleur de la navigation, etc...) ou à la circulation automobile.

b) L'éclairage du port
1 - parties communes

Il s'agit de l'éclairage de la voie de circulation du port, de son trottoir et des entrées des emprises portuaires.

Il est assuré par les soins du Port Autonome de Paris.

Une continuité doit être recherchée avec le contexte paysager et architectural nocturne, en cohérence avec le projet d'ensemble du port.

2 - promenade bord à quai

Le week-end, la circulation bord à quai est éclairée à partir des installations industrielles pour ne pas ajouter d'obstacles dans la zone de manutention portuaire. Ce dispositif est intégré au projet de l'amodiataire.

c) L'éclairage privatif

Les amodiataires doivent organiser leur dispositif d'éclairage pour leur fonctionnement propre.

Ils doivent se référer au plan-lumière général et soumettre un schéma lumière au Port Autonome de Paris, dans le cadre des études préalables et du dossier d'avant-projet.

1 - L'éclairage fonctionnel

Les éclairages doivent être intégrés aux équipements et superstructures. Aucun lampadaire ou mât supplémentaire isolé n'est autorisé sauf en cas de nécessité absolue. En cas de nécessité une demande d'autorisation doit être adressée au Port Autonome de Paris. Une attention particulière doit être portée à l'orientation des faisceaux lumineux, la photométrie des appareils, afin d'éviter tout éblouissement dans les zones de circulations terrestres ou fluviales. La température de couleur des sources utilisées doit être en harmonie avec le projet d'ensemble.

2 - La mise en valeur architecturale

L'éclairage doit être utilisé, voir complété afin de valoriser les outils industriels au-delà du seul objectif fonctionnel. Il devra respecter les prescriptions du plan lumière général tant pour les grandes lignes de la mise en lumière du site portuaire que pour le type de matériel utilisé.

Le Port Autonome de Paris se réserve la possibilité d'organiser par ses propres moyens une mise en lumière des installations du port dans les conditions du projet ou de son évolution dans le temps.

4. ANNEXES

ANNEXE 1 – LES ETAPES DE L'ELABORATION DU PROJET

Les références réglementaires données dans ce chapitre ne sauraient engager le PAP sur leur actualisation et leur exhaustivité.

En choisissant de construire ou réhabiliter un outil industriel sur le port d'Issy-les-Moulineaux ou sur le port Victor, l'amodiataire devient maître d'œuvre et s'engage à intégrer sa démarche dans une dynamique d'ensemble. Les prescriptions d'urbanisme, d'architecture et de paysage sont présentées au futur amodiataire par le Port Autonome de Paris avec la remise du présent document. Pour l'élaboration de son projet, l'amodiataire s'attachera obligatoirement les services de la maîtrise d'œuvre de son choix suivant la nature et étendue de son projet (architecte, designer, paysagiste, BET, etc.).

1 - Le choix et le rôle de l'architecte

Suivant le projet, l'architecte de l'amodiataire intervient au sein d'une équipe de maîtrise d'œuvre, assurant un haut niveau de prestations, comprenant le ou les bureaux d'études techniques spécialisés sur le type d'outil industriel à construire.

Le rôle de l'équipe de maîtrise d'œuvre consiste, entre autres, à trouver les solutions les plus efficientes pour l'organisation de l'espace, la conception de la structure et le choix des matériaux, dans le respect des règles applicables. A titre général l'architecte constitue l'interlocuteur majeur, il assure également à l'entreprise l'optimisation de son investissement dans un bâtiment qui reflète sa personnalité et lui assure une image valorisante auprès de ses clients, de ses employés, comme auprès des visiteurs extérieurs.

Sur chaque opération, le maître d'œuvre engage sa responsabilité. Il dispose obligatoirement d'une assurance. Le maître d'œuvre doit lui-même souscrire une assurance dommage-œuvre avant le

début des travaux. Le maître d'œuvre négocie et signe avec le maître d'ouvrage un contrat de service qui fixe les honoraires, les missions, les droits et devoirs de chacun. A titre général **il prend en charge la totalité du processus aboutissant à la réalisation du projet et doit se voir confier à ce titre une mission complète de maîtrise d'œuvre, des études préalables à la livraison des installations et la finition des espaces extérieurs.**

2 - L'élaboration de l'étude de faisabilité

L'amodataire et son équipe de maîtrise d'œuvre élaborent un programme et un schéma de fonctionnement des installations qu'ils présentent ensuite au Port Autonome de Paris.

Ce schéma présente tout d'abord le programme et sa répartition spatiale avec des variations possibles sur le terrain.

Inscrit dans un fond de plan à plus grande échelle, il permet ensuite d'apprécier la proposition d'insertion urbaine du projet en correspondance avec le plan d'aménagement global. Il est complété par une première approche du projet en façade et en coupe, intégrant le contexte environnant.

Cette première esquisse devra être validée par le Port Autonome de Paris.

3 - L'Avant-Projet

A ce stade, après synthèse et accord de principe sur l'esquisse, l'amodataire lancera l'étude d'avant-projet de ses installations.

L'avant-projet comporte les documents graphiques suivants :

- plan de masse,
- plan d'aménagement et de traitement des sols,
- façades et coupes de l'ensemble du projet et de ses abords,
- plans des niveaux,

- détails de construction.
- modélisation 3D permettant une visualisation depuis plusieurs points de vues pertinents (quai, pont et rive opposée),
- principe de coloration et de traitement des superstructures,
- principe de mise en lumière.
- Sur tous les documents apparaissent clairement les indications de matériaux, leur couleur et leur délimitation précise (sur les façades, coupes et plan de masse). Le rendu des dessins doit être soigné.

L'avant-projet comporte également : les surfaces construites, les cotes altimétriques et l'estimation globale du coût des travaux ainsi que toutes les dispositions relatives à la pérennité des ouvrages, la facilité d'entretien, la signalétique, l'éclairage, le stationnement, etc... en démontrant la conformité aux règles d'urbanisme (PLU, PPRI, Z.P.R.). Pour le PPRI, il fournit une première appréciation de la conservation des conditions d'écoulement du fleuve, et du traitement de la vulnérabilité de l'installation aux crues (sécurité, pollution, remise en service,...)

Le dossier est complété par un descriptif sommaire des prestations envisagées, des échantillons de matériaux et une maquette d'étude si nécessaire.

Cette phase sera également validée par le Port Autonome de Paris.

4 – Les demandes d'autorisation et de déclarations préalables au titre du Code de l'Urbanisme

Les dossiers de demandes d'autorisation (permis de construire, de démolir, permis d'aménager) ou de déclarations préalables seront conformes aux dispositions du Code de l'Urbanisme.

Ils devront comporter les documents de l'avant projet mis au point, le projet architectural (cf. art. R431.8 et suivants) et le cas échéant une étude hydraulique.

Les projets seront soumis à l'accord du PAP qui conformément aux dispositions d'une part du code de l'urbanisme (art. 431-13) et d'autre part du Cahier des Charges (livre 1, article 1.3.5) délivrera son accord préalablement au dépôt de la demande d'autorisation ou de la déclaration préalable.

Au cas où ce projet serait soumis à enquête publique, en application notamment du Code de l'Environnement, le pétitionnaire veillera au respect des différentes législations.

A l'issue de l'instruction de la demande, une copie de la décision qui sera notifiée en application de l'article R424-10 et suivants du Code de l'Urbanisme sera adressée au Port Autonome de Paris.

Mention de cette décision sera affichée sur le terrain, de manière visible de l'extérieur, dans les conditions fixées par l'article R424-15 du Code de l'Urbanisme.

5 – Demande d'autorisation ou déclaration préalable au titre du code de l'environnement.

Les dossiers de demande d'autorisation ou de déclarations préalables seront conformes aux dispositions du Code de l'Environnement. Ces dossiers sont instruits dans le Département des Hauts de Seine et à Paris par le STIIC de la Préfecture de Paris, conformément au Cahier de Charges (livre 1) l'amodiataire fournira au Port Autonome de Paris, préalablement au dépôt de la demande, les pièces constitutives du dossier.

A l'issue de l'instruction l'amodiataire adressera au Port Autonome de Paris une copie de l'arrêté préfectoral.

6 - Le Dossier de Consultation des Entreprises

Lors de la consultation des entreprises, l'équipe de maîtrise d'œuvre vérifie la qualité et la cohérence des détails architecturaux et de leur mise en œuvre par rapport au dossier de permis de construire et au présent cahier des charges.

7 - La réalisation

Le chantier doit être suivi et entretenu en suivant les instructions du chapitre « règles de bonne tenue de chantier ».

Les plans de détails d'exécution pourront être demandés par le Port Autonome de Paris pour s'assurer de la cohérence entre le projet initial et sa mise en œuvre.

Il est indispensable de confier des missions de « direction générale des travaux » ou « d'assistance à l'amodiataire » à l'architecte concepteur du projet : un certain nombre de choix pour le chantier, la mise en œuvre, l'adaptation aux aléas et la qualité architecturale le justifient. De plus, l'architecte sera l'interlocuteur privilégié du Port Autonome de Paris lors des visites nécessaires pour les adaptations, les choix in situ des matériaux et l'affinement des tâches d'exécution.

L'architecte, auteur du Permis de Construire, doit être présent lors des opérations de réception et de conformité auxquelles le PAP participe.

8 - Modifications du projet

Toute demande d'autorisation ou de déclaration préalable ayant pour objet de modifier le projet initial est soumise à l'accord préalable du Port Autonome de Paris.

ANNEXE 2 – LES REGLES DE BONNE TENUE DE CHANTIER

Les références réglementaires données dans ce chapitre ne sauraient engager le PAP sur leur actualisation et leur exhaustivité.

La qualité d'entretien et de bonne tenue d'un chantier est importante non seulement pour la sécurité, mais également pour l'image du site et de l'entreprise qui s'installe, comme pour l'instauration de rapports de bon voisinage avec les entreprises du port et les riverains. Aussi, les entreprises veilleront à mener les chantiers avec un management environnemental et en particulier à respecter et à faire respecter pendant les contrats de travaux qu'elles passeront, les recommandations suivantes :

1 - Fonctionnement du port pendant les travaux

Les entreprises devront veiller à ce qu'un schéma de fonctionnement et de circulation soit établi avant le démarrage de chaque chantier et prendre toutes les dispositions à cet effet en coordination étroite avec le Port Autonome de Paris et les autres amodiataires.

2 - Balisage du chantier, accès et gestion de l'eau

Le balisage du chantier devra être clair et maintenu en bon état durant toute la durée du chantier. Il sera réalisé sur des panneaux clairement identifiables et repérables posés sur leurs propres supports et non sur des éléments de mobilier du port (poteaux, ou signalisation, candélabres ou autres). Les accès seront maintenus en bon état durant tout le chantier.

L'éclairage du chantier sera soumis à l'avis du Port Autonome de Paris et traité en cohérence avec les travaux d'aménagement des deux ports. L'entreprise prévoit et soumet également un principe d'éclairage scénographique du chantier, afin de transformer les nuisances du chantier en une image positive de requalification.

L'écoulement des eaux pluviales devra permettre de maîtriser la qualité des rejets dans le respect de la réglementation.

Port Autonome de Paris

3 – Transport des matériaux

L'approvisionnement par voie d'eau sera privilégié.

4 - Affichage, clôture et installations de chantier

Affichage

L'affichage comprend notamment :

- le nom du maître de l'ouvrage,
- l'objet des travaux effectués, surface, hauteur,
- leur durée,
- la liste précise et détaillée des entreprises travaillant sur le site, mentionnant notamment leurs coordonnées et les travaux que chacune prend en charge.

Cette identification s'inscrit sur les panneaux d'information publique dont les couleurs et la typographie sont définies et régies par la charte graphique du Port Autonome de Paris.

Clôture de chantier

Les chantiers doivent être isolés en permanence des espaces réservés à la circulation des personnes et des véhicules. Tous leurs accès doivent être contrôlés.

Les clôtures seront constituées d'éléments jointifs offrant un relief dissuadant la pose d'affiches.

La pose de ces clôtures sera accompagnée de celle des panneaux réglementaires.

Leur entretien et leur maintien en bon état (y compris de propreté) seront suivis pendant toute la durée des travaux.

En dehors des heures de travail, les chantiers seront obligatoirement clos.

Protection des arbres

L'état des arbres riverains du chantier fera l'objet d'un constat avant et après travaux à la charge de l'amodiataire. Ils seront protégés pendant toute la durée du chantier par un cerclage réalisé à

l'aide de planches (ou similaire) sur toute la hauteur du tronc, prêtant une attention particulière aux racines.

Installations de chantier

Une attention toute particulière sera portée au stockage des matériaux à mettre en œuvre.

L'entreprise devra, entre autres, préciser l'emplacement et la durée du stockage.

Pour les installations de bureaux et d'hébergement du personnel, les modules seront à l'état neuf.

Les entreprises devront maintenir ces installations en parfait état de propreté et notamment procéder ou faire procéder régulièrement aux désaffichages et nettoyages nécessaires.

5 - Approvisionnement et évacuations

Les matériaux nécessaires aux divers chantiers seront prioritairement acheminés par voie d'eau.

Les gravats et déchets seront stockés en attente d'évacuation dans des bennes, en bon état d'entretien et de peinture, prévues à cet effet et prioritairement évacués par voie d'eau.

6 - Nettoyage du chantier, permis feu, survol des grues

a) Nettoyage

Le chantier devra constamment présenter un bon aspect et être régulièrement nettoyé. Il est demandé une attention toute spéciale pour les véhicules destinés à emprunter le réseau routier. A cet effet, à chaque entrée/sortie un dispositif de lavage installé par l'entreprise, est imposé.

b) Permis feu

Il est strictement interdit de faire du feu sur le chantier, et notamment pour brûler des déchets (coffrages, emballages...).

Dans le cas où certaines techniques de constructions (soudure, chaudronnerie, etc...) feraient appel à la nécessité d'une flamme, elles devront mettre en évidence les mesures de lutte prévues contre les dangers d'accident majeur.

c) Survol des grues

Le survol des grues sur les voies de circulation du quai du Président Roosevelt à Issy-les-Moulineaux et du quai d'Issy à Paris est interdit. Les entreprises mettront en œuvre les méthodes nécessaires au respect de cette contrainte (limitation de débattement et de rotation de flèche de grue).

7 - Rejets d'eaux

Les raccordements des installations sanitaires, les évacuations d'eaux, doivent être établis conformément à la réglementation en vigueur.

Il est rappelé que toute autorisation de déversement direct ou indirect en Seine doit faire l'objet d'une demande adressée au Service de la Navigation de la Seine.

Article L214-1 et s. du Code l'Environnement et Articles R 214-1 (nomenclature), R 214-6 et s (procédures autorisation et déclaration) du Code de l'Environnement.

a) Eaux usées

Les rejets en milieu naturel (Seine) sont interdits.

b) Eaux pluviales

Les eaux de ruissellement peuvent être rejetées en Seine si elles ne risquent pas d'entraîner de pollution (par hydrocarbure, matières en suspension, etc...), après traitement. Le traitement des eaux propre à chaque parcelle, même pendant toutes les phases de chantier, devra être précisé dans la déclaration au titre du code de l'Environnement.

Les rejets doivent respecter les concentrations maximum autorisées par la législation.

8 - Lutte contre les nuisances, pollution, bruits, déchets

Liste non exhaustive.

Article L227-1 du Code de l'Environnement (lutte contre les pollutions atmosphériques et les odeurs).

Articles R 224-16 à 19 du Code de l'Environnement.

Code permanent « environnement et nuisances » : rubrique air.

Bruits

Il est demandé de porter une attention particulière afin de réduire au maximum les nuisances phoniques et de ne pas accepter le guidage des engins par haut-parleurs.

Articles R 571-1 et s. du Code de l'Environnement (lutte contre le bruit).

Code permanent « environnement et nuisances » : chapitre IV – les bruits de chantiers.

Déchets

Articles 541-1 et s. du Code de l'Environnement (déchets).

9 – Echantillons, essais

D'une manière générale les échantillons et essais seront réalisés. Ceux retenus seront impérativement maintenus sur place pendant la réalisation des travaux. Ils serviront de témoin pour la présentation au Port Autonome de Paris afin d'assurer l'homogénéité de l'ensemble.

ANNEXE 3 – LE REGLEMENT D'EXPLOITATION

Les références réglementaires données dans ce chapitre ne sauraient engager le Port Autonome de Paris sur leur actualisation et leur exhaustivité.

Les amodiataires du port d'Issy-les-Moulineaux et du port Victor devront se conformer aux spécifications suivantes concernant l'entretien du port. Ces spécifications sont relatives :

- aux voiries, terre-pleins et quais,
- aux installations,
- à la signalétique et à l'éclairage.

Il est rappelé l'importance majeure de l'entretien général du site portuaire compte tenu de sa situation au cœur d'une zone urbaine en mutation.

Lors de la conception et de la construction des installations, toutes les dispositions auront dû être adoptées afin que l'entretien soit facile. Les pentes, les parois, les modénatures, les accès de service auront été étudiés à cet effet. Si à l'usage, telle ou telle disposition se révélait contraire à un bon entretien, il appartiendrait à l'amodiataire de pallier cette difficulté par toutes transformations nécessaires.

Le Port Autonome de Paris se réserve le droit de vérifier le bon état des installations des amodiataires à tout moment.

1 - Les voiries terre-pleins et quais

Ils devront être maintenu en bon état, balayés et lavés autant que de besoin, et au minimum à la fin de chaque semaine et veille de jour férié. Ils devront procéder à l'évacuation des matériaux répandus sur tous les espaces extérieurs amodiés (granulats, coulures de béton, dépôts sauvages, etc...).

Voiries non amodiées

Les amodiataires empruntant les voiries communes à la desserte de plusieurs parcelles, devront veiller à leur bon état d'entretien. Ils devront en assurer conjointement le balayage, le lavage autant que de besoin.

Si les amodiataires se révélaient défaillants, le Port Autonome de Paris se réserve le droit de faire procéder à leur frais à l'évacuation des dits matériaux ou au nettoyage des voiries.

Par temps de pluie, et si cela est rendu nécessaire par l'état du terre-plein, l'amodiataire est tenu de procéder au lavage des roues de camions avant la sortie du port, afin qu'elles ne salissent pas les voiries.

2 - Entretien des installations industrielles

Les bâtiments et installations auront fait l'objet lors de la construction, de dispositions facilitant leur entretien. Ils feront l'objet de nettoyages réguliers et complets, en particuliers les tags seront enlevés sous 48 heures maximum. Ils seront réparés aussi souvent que nécessaire.

Outre leur entretien courant dont les éventuels travaux de peinture qui se révèleraient nécessaires, elles feront l'objet d'une remise en état initial au minimum tous les 7 ans. Si l'amodiataire souhaite lors de ces opérations, modifier la couleur ou l'éclairage de ses installations, il devra au préalable obtenir l'accord du Port Autonome de Paris. De manière générale, toute modification dans l'organisation ou l'aspect des installations devra être soumise à l'accord préalable du Port Autonome de Paris.

Les couvertures et les toitures terrasses des entrepôts ou bureaux devront faire l'objet d'un entretien et d'un nettoyage régulier au même titre qu'une façade.

3 - La signalétique, l'éclairage et installations électriques

Les installations (appareils, équipements électriques...) doivent être maintenues en permanence en parfait état de fonctionnement. Tout élément dégradé devra être remplacé par un matériel au

moins équivalent (en terme quantitatif et qualitatif). Toute modification devra faire l'objet d'un projet soumis à l'accord du Port Autonome de Paris.

Tout câblage en aérien est proscrit, même pendant des travaux d'aménagement.

La présence des antennes et émetteurs est proscrite.

4 - Eaux de ruissellement

Le rejet en Seine d'eaux pluviales pouvant être chargés ou polluées nécessite un traitement et est soumis à l'autorisation préalable des services compétents en matière de loi sur l'eau.

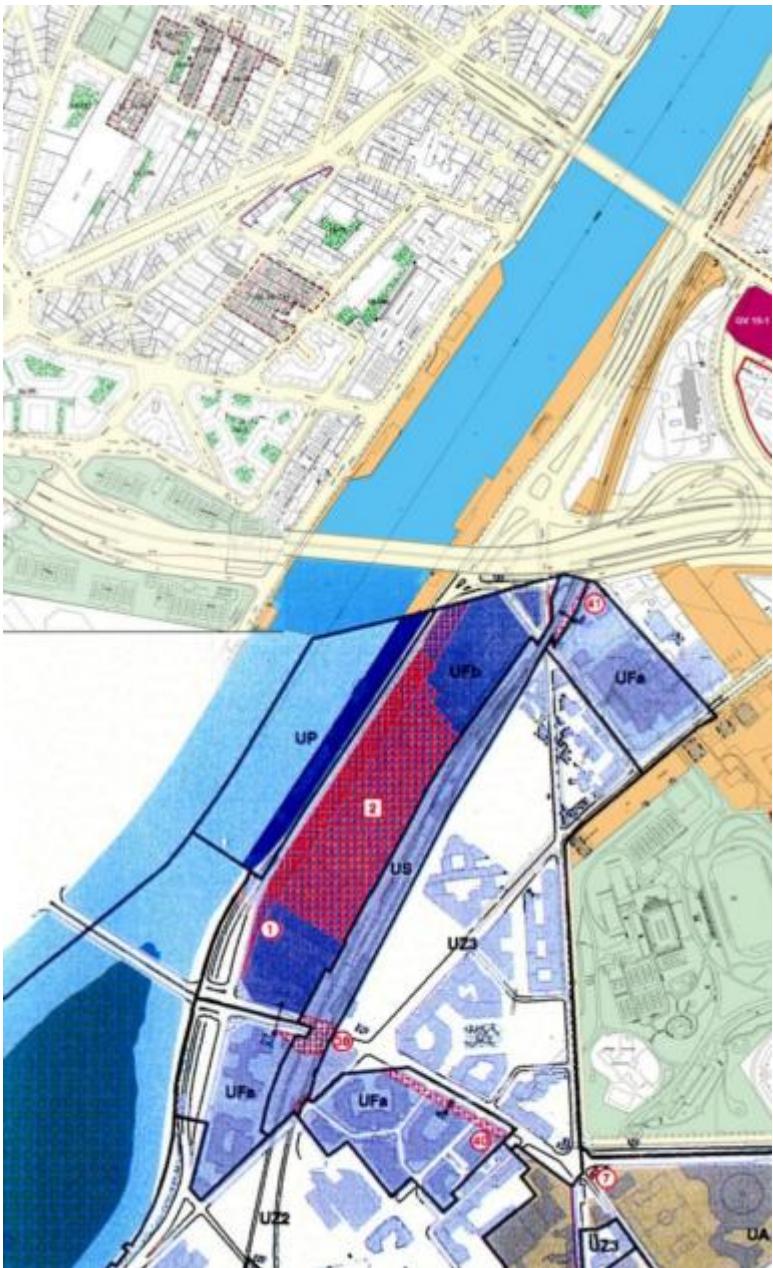
Les installations réalisées devront être en accord avec les installations réalisées par le Port Autonome de Paris en termes de débit et sections. Elles devront être faciles à nettoyer.

Les bacs de décantation, les déshuileurs et débourbeurs devront être curés régulièrement afin d'assurer leur bon fonctionnement et une qualité des eaux rejetées conforme aux prescriptions réglementaires en vigueur.

L'entretien des caniveaux à l'intérieur de son emprise est à la charge de l'amodiataire.

5 - Eaux usées

Les rejets dans la Seine sont interdits.



ANNEXE 4 – LES DOCUMENTS REGLEMENTAIRES EN MATIERE D'URBANISME

Les amodiataires devront respecter les documents applicables et valides au moment du dépôt de permis de construire.

Lorsque les règlements applicables sont en cours de révision, les amodiataires devront également intégrer autant que faire ce peut les règles en cours d'adoption.

A - Les Plans Locaux d'Urbanisme

Ils ont une portée réglementaire et sont directement opposables.

Les prescriptions architecturales spécifiées dans le présent cahier des charges complètent les dispositions réglementaires d'urbanisme applicables à Paris et/ou à Issy-les-Moulineaux. Elles forment un corpus de recommandations.

Les amodiataires devront respecter les documents applicables et valides au moment du dépôt de permis de construire.

Paris

Le Plan d'Occupation des Sols d'octobre 1989 disposait d'une zone spécifique pour les zones portuaires industrielles, la zone U.P.c., applicable au port Victor.

Le Plan Local d'Urbanisme approuvé le 12 et 13 juin 2006 par le Conseil de Paris, classe le port Victor en Zone urbaine de grands services urbains.

Les articles du règlement du PLU UGSU. 3.3. et UGSU.10.5 précisent les dispositions particulières applicables aux berges de Seine.

Extrait des Plans Locaux d'Urbanisme

de la Ville de Paris / version approuvée le 12 et 13 juin 2006 et
d'Issy-les-Moulineaux / version approuvée le 8 décembre 2008

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable est accompagné des Orientations d'Aménagement pour la mise en valeur de la Seine dont :

- le développement d'une politique de déplacement des personnes
- la favorisation de l'intégration des ports industriels.

Issy-les-Moulineaux

Le **Plan d'Occupation des Sols** de juin 1992, applicable au port d'Issy-les-Moulineaux situait la zone portuaire en zone UP.

Le Plan Local d'Urbanisme approuvé par délibération du Conseil Municipal le 8 décembre 2005 conserve cette catégorie de zone UP.

B - Les Plans de Prévention du Risque d'Inondation

Le port Victor et le port d'Issy-les-Moulineaux sont situés en zone inondable : ils sont donc chacun soumis sur chaque département au Plan de Prévention du Risque d'Inondation qui vaut servitude d'utilité publique et est annexé au **Plan Local d'Urbanisme**.

Paris

Le Plan de Prévention du Risque d'Inondation du Département de Paris, approuvé le 15 juillet 2003 s'applique sur le port Victor, révisé par l'arrêté 2007.109.1. du 19 avril 2007.

Le port Victor est classé en zone rouge, zone d'écoulement principal du fleuve en période de crue, dont la capacité doit être maintenue.

Sont considérées comme activités liées à la zone rouge, les activités portuaires et les équipements, l'exploitation de la voie d'eau, et l'animation touristique. Seules les constructions en relation à ces activités sont autorisées en zone rouge.

La cote des plus hautes eaux connues (PHEC) est de 32.20m NGF, du pont du Garigliano à la limite aval de Paris.

Issy-les-Moulineaux

Le Plan de Prévention du Risque d'Inondation de la Seine dans les Hauts-de-Seine a été approuvé le 9 janvier 2004. Le port d'Issy-les-Moulineaux est classé en zone rouge A, zone à forts aléas et zone à préserver au titre de la capacité de stockage de la crue quel que soit le niveau d'aléa.

Sont autorisées les constructions et modifications liées au transport fluvial, à certaines conditions.

La cote des plus hautes eaux connues (PHEC) est de 31.90m NGF, de la limite de Paris au pont d'Issy.

C - Les Zones de Publicité Restreinte

L'affichage, les enseignes et pre-enseignes doivent respecter les prescriptions des zones de Publicité Restreinte de la Ville d'Issy-les-Moulineaux et de la Ville de Paris.

ANNEXE 5 – INTEGRATION DES PRESCRIPTIONS ENVIRONNEMENTALES

Le projet de réhabilitation du port d'Issy-les-Moulineaux et de port Victor s'inscrit dans un contexte particulièrement sensible : secteur en complète restructuration, à cheval sur deux communes et deux départements, avec des attentes fortes des collectivités en particulier sur le plan environnemental.

Ainsi, la convention d'objectifs signée le 19 mai 2006 avec le Conseil Général 92 stipule que les projets de réhabilitation des espaces portuaires seront menés accompagnés d'une démarche Haute Qualité Environnementale, dite « H.Q.E. ».

Par ailleurs, le Port Autonome de Paris et les industriels des ports urbains ont signé en 2000 la charte « Sable en Seine » qui engage ses signataires à exploiter leurs installations sur les berges dans le respect de l'environnement. Aujourd'hui, l'ensemble des partenaires souhaite marquer une nouvelle étape dans leurs engagements. La Charte « Sable en Seine II », signée le 13 janvier 2009 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.

Au niveau des communes, la ville d'Issy-les-Moulineaux a élaboré un PLU fortement axé sur la problématique environnementale avec un cahier des recommandations environnementales (annexe 4c) qui présente les différentes cibles de la démarche HQE ainsi que les objectifs de la ville. Les thèmes principaux qui sont développés dans le PLU sont les suivants :

- la gestion des nuisances de chantier (une charte a ainsi été signée entre la ville et le SYCTOM pour la construction de l'usine)
- la gestion de l'eau : la ville a entrepris une réflexion pour limiter le recours à l'eau potable pour le nettoyage de la voirie, l'arrosage des espaces verts et le lavage des véhicules. D'autre part, un règlement d'assainissement datant de

2002 détermine les conditions et modalités de déversement des eaux dans le réseau communal et départemental

l'énergie : la ville a engagé une démarche de maîtrise de l'énergie sur ses bâtiments

le bruit : il existe un plan municipal de lutte contre le bruit qui doit être révisé prochainement

La ville de Paris préconise une démarche globale de prise en compte de l'environnement en amont de l'opération jusqu'à sa mise en œuvre et sa maintenance : un cahier des recommandations environnementales a été édité à l'attention des acteurs de la construction et de l'aménagement.

Dans ce contexte, le projet de réhabilitation du port d'Issy-les-Moulineaux et du port Victor et la création d'une zone d'escales de bateaux à passagers se doivent d'être menées avec une forte ambition de qualité environnementale.

Le cahier des prescriptions architecturales et paysagères est donc complété par un volet environnemental qui lui est annexé, hiérarchisant les thèmes que le PAP demande à ses clients d'étudier.

Dans ce cadre, pour la prise en compte, une notice de qualité environnementale est demandée en annexe au dossier de permis de construire conformément aux recommandations du PLU d'Issy-les-Moulineaux.

Une proposition de hiérarchisation et de définition de ces objectifs est proposée pour les projets de construction et pour le projet d'infrastructure des deux ports. Elle reprend les 14 cibles définies par la démarche HQE® en les adaptant au projet de réhabilitation des ports.

Le programme des infrastructures réalisé sous maîtrise d'ouvrage du Port Autonome de Paris (voie de desserte, bord à quai, escales de bateaux à passagers et port de transit mutualisé) intégrera les objectifs de qualité environnementale définis.

La notice HQE pour les projets des amodiataires.

Le PAP demande aux clients s'implantant sur le port de rédiger une notice explicitant les choix du projet (bâtiments d'exploitation, installations industrielles, infrastructures, voiries et réseaux de la parcelle) selon la grille de lecture environnementale proposée ci-dessous. Un certain nombre d'objectifs sont obligatoires (ils sont signalés par *). Soit ils constituent des données réglementaires, soit ils correspondent à un objectif prioritaire du Port Autonome de Paris. Les autres sont à étudier en fonction des caractéristiques du projet.

Identification et hiérarchisation des cibles :

Niveau très performant pour les cibles :

Relation du projet avec son environnement immédiat (n°1)

- » Utilisation des opportunités offertes par le site et son voisinage (transport fluvial, services urbains, ressources locales, accessibilité, circulations douces) *
- » Gestion des avantages et des contraintes de la parcelle (orientation, risques, etc...)
- » Organisation de la parcelle pour créer un cadre de vie agréable
- » Réduction des risques de nuisance entre le bâtiment, son voisinage et son site (niveau sonore, qualité de l'air, vues ...) *

Gestion de l'eau (n°5)

- » Prévention des inondations et des pollutions *
- » Récupération, limitation et traitement des eaux avant rejet à le milieu naturel*
- » Gestion de l'assainissement de type séparatif*
- » Favoriser la mise en place de système d'économie d'eau potable : réduction des consommations, recours aux eaux pluviales pour des usages non domestiques

Entretien et maintenance (n°7)

- » Choix de matériaux résistants et standardisés avec un entretien réduit

- » Maintien des performances des systèmes de gestion de l'eau : système de contrôle des équipements de traitement des eaux pluviales
- » Maintien des performances d'éclairage
- » Maintien aisément de la propriété du site

Niveau performant pour les cibles :

Chantier à faibles nuisances (n°3)

- » limiter les risques et les nuisances causées aux riverains du chantier : Information des riverains : la ville d'Issy-les-Moulineaux souhaite que pour chaque opération importante (de plus de 1 000 m² de SHON pour les bâtiments) la maîtrise d'ouvrage sollicite la ville pour organiser une réunion d'information aux riverains*
- » limiter les risques sur la santé des ouvriers : formation du personnel du chantier : livret d'accueil et séance de formation, contrôle des niveaux sonores et informations sur les matériaux utilisés et prescriptions d'utilisation*
- » limiter les pollutions de proximité lors du chantier : favoriser l'utilisation de la voie d'eau pour l'acheminement/évacuation des matériaux et déblais de chantier ; maîtriser les nuisances : émissions atmosphériques, bruits, poussières, pollution des sols, salissures, perturbations du trafic routier ou de la circulation piétonne*
- » limiter la quantité de déchets de chantier mis en décharge : mesures permettant une réduction à la source des déchets produits et mise en place de système de collecte sélective à des fins de réutilisation, recyclage, valorisation,
- » Une charte de « chantier vert » peut encadrer cet objectif. L'ARENE a élaboré un tel outil en 1997, il peut constituer le cadre de référence et faire partie des pièces contractuelles du marché de travaux signée par chaque entreprise intervenant sur le chantier. Un responsable assurance Qualité Environnementale (RAQE) (issu de l'entreprise générale si telle est le cas ou désigné par le maître d'ouvrage en cas de corps d'état séparés) est désigné et est le garant du respect de la charte.

Choix des produits et procédés de construction (n°2)

- » Choix des produits de construction : analyse du cycle de vie
- » Choix des procédés de construction : réduction de la consommation des matières premières et d'énergies
- » Adaptabilité et durabilité du bâtiment : adapter les choix constructifs à la durée de vie de l'ouvrage*

Gestion de l'énergie (n°4)

- » Réduction des besoins énergétiques induits par la demande : traitement de l'enveloppe, système de ventilation...*
- » Etude de faisabilité d'utilisation des énergies renouvelables
- » Amélioration de l'efficacité énergétique des équipements

Gestion des déchets d'activité (n°6)

- » Réduction de la production
- » Gestion différenciée des déchets produits*
- » Qualité et intégration paysagère des systèmes de collecte des déchets

Confort visuel (n°10)

- » Relation visuelle satisfaisante avec l'extérieur*
- » Eclairage naturel optimal*
- » Eclairage artificiel satisfaisant

Confort olfactif (n°11)

- » Réduction des sources d'odeurs désagréables
- » Evacuation des odeurs désagréables

Niveau de base pour les cibles :

Maintenance-pérennité des performances environnementales (n°7)

- » Choix des procédés et produits de construction
- » Mise en place d'un système de gestion technique et de maintenance du bâtiment

Confort hygrothermique (n°8)

- » confort des personnels

Confort acoustique (n°9)

- » Protection des usagers des nuisances acoustiques
- » Création d'une qualité d'ambiance acoustique

Qualité sanitaire des espaces (n°12)

- » confort et protection des personnels

Qualité sanitaire de l'air (n°13)

- » Gestion des risques de pollution par les produits de construction
- » Gestion des risques de pollution par l'occupation (mobilier, activités)
- » Gestion des risques de pollution par les équipements
- » Gestion des risques de pollution par les activités d'entretien et de maintenance
- » Gestion des risques de pollution par l'environnement extérieur

Qualité sanitaire de l'eau (n°14)

- » Traitement des eaux non potables utilisées

- » Gestion des risques liés aux réseaux d'eau non potables*
- » Protection du réseau de distribution collective d'eau potable*
- » Maintien de la qualité de l'eau potable dans les bâtiments

La notice HQE pour l'aménagement des espaces publics :

Les espaces publics aménagés par le PAP comprennent la zone d'escales de bateaux à passagers, le port de transit mutualisé, les voiries et réseaux de desserte, la zone bord à quai. Les prescriptions suivantes seront intégrées dans le programme du projet sous maîtrise d'ouvrage PAP.

Niveau très performant pour les cibles :

Relation du projet avec son environnement (n°1)

- » Rapport à la Seine : vues, utilisation du transport fluvial (marchandises et passagers)*
- » Prise en compte de la politique de la collectivité : assainissement, énergie, collecte sélective*
- » Rapport au végétal (préservation du caractère visuellement dominant du rideau d'arbre de la RD comme écrin (hors zone portuaire)
- » Circulations douces : maintenir une promenade piétonne sécurisée en bord à quai accessible le week-end et les jours fériés *

Gestion de l'eau (n°5) :

- » Traitement avant rejet dans le milieu naturel*, Un décanteur particulaires sera mise en place sur chaque zone traitée ainsi que sur le port de transit mutualisé, ces derniers auront pour fonction de retenir les boues et les hydrocarbures (décanteur de Classe 1 dont le taux de rejet hydrocarbure inférieur à 5mg/l) afin rejeter un minimum en Seine. Utilisation d'eau non potable pour le nettoyage et l'arrosage
- » Réseaux d'assainissement de type séparatif* Deux réseaux seront créés lors de la réalisation du projet. Chaque réseau sera indépendant. Pour le réseau Eaux Usées, les eaux seront dirigées vers le réseau de collecte communale qui se trouve sous la départementale 7(quai Issy les Moulineaux, quai du président Roosevelt). Les eaux de ruissellement seront collectées par des caniveaux ou des regards avaloir puis dirigé vers un décanteur particulaires avant rejet en Seine.

- » Faciliter l'évacuation des eaux, des boues et embâcles lors des décrues

Entretien et maintenance (n°7)

- » Choix de matériaux résistants et standardisés avec un entretien réduit*
- » Maintien des performances des systèmes de gestion de l'eau : système de contrôle des équipements de traitement des eaux pluviales*

Le maintien des performances des équipements de traitement des eaux pluviales se fera par la mise en place d'une alarme optique et acoustique, ce dispositif permettra de détecter la hauteur d'hydrocarbure et la hauteur de boues dans l'ouvrage le système se déclenchera avant la saturation de l'ouvrage. Ce dispositif sera relié directement par téléphonie au gestionnaire (port de transit mutualisé, Lafarge, Cemex, ect...) afin de lalerter en cas de saturation de l'ouvrage.

- » Maintien aisément de la propreté du site*
- » Maintien des performances d'éclairage (adapter l'éclairage aux usages)

Confort visuel (n°10)

- » Qualité paysagère : composition architecturale, traitement des revêtements, maîtrise des effets de perspectives
- » Maîtrise de l'ambiance visuelle nocturne et diurne
- » Llisibilité des parcours
- » Traitement de surface adapté
- » Harmonisation du choix des formes, couleurs et matériaux

Niveau performant pour les cibles :

Choix des produits et procédés de construction (n°2)

- » Choix des produits de construction : analyse du cycle de vie, impact sanitaire sur la qualité de l'air
- » Choix des procédés de construction : réduction de la consommation des matières premières et d'énergies
- » Adaptabilité et durabilité : adapter les choix constructifs à la durée de vie de l'ouvrage ou aux capacités de re-emplois des matériaux (pavés, dalles, etc...*)

Chantier à faibles nuisances (n°3)

- » information des riverains :*
- » limiter les risques et les nuisances causés aux riverains du chantier :

- » limiter les pollutions de proximité lors du chantier : favoriser l'utilisation de la voie d'eau pour l'acheminement/évacuation des matériaux et déblais de chantier ; maîtriser les nuisances : émissions atmosphériques, bruits, poussières, pollution des sols, salissures, perturbations du trafic routier ou de la circulation piétonne*
- » limiter la quantité de déchets de chantier mis en décharge : mesures permettant une réduction à la source des déchets produits et mise en place de système de collecte sélective à des fins de réutilisation, recyclage, valorisation*
- » La charte "Chantier Vert" élaborée par l'ARENE sert de cadre de référence et fait partie des pièces contractuelles du marché de travaux signée par chaque entreprise intervenant sur le chantier. Un responsable assurance Qualité Environnementale (RAQE) (issu de l'entreprise générale si telle est le cas ou désigné par le maître d'ouvrage en cas de corps d'état séparés) est désigné et est le garant du respect de la charte.

Gestion de l'énergie (n°4)

- » Amélioration de l'efficacité énergétique des équipements
- » Recours aux énergies renouvelables et locales
- » Elaboration de plans de circulation rationnels économiques en énergie

Conditions sanitaires (n°12)

- » Accessibilité pour les PMR*
- » Facilitation du nettoyage et d'entretien*

- » Qualité et durabilité des matériaux employés pour le réseau

Niveau de base pour les cibles :

Confort hygrothermique (n°8)

- » non applicable aux projets des aménagements des espaces publics

Confort acoustique (n°9)

- » Conditions satisfaisantes dans les espaces extérieurs
- » Réduction des effets de résonnance
- » Organiser la circulation (pas de démarrage sur pentes montantes, pas d'arrêts prolongés moteurs en fonctionnement)

Confort olfactif (n°11)

- » Maîtriser les sources d'odeurs désagréables

Qualité sanitaire de l'air (n°13)

- » Maîtriser des sources de pollution

Qualité sanitaire de l'eau (n°14)

- » Organisation et protection des réseaux