

Clichy Batignolles

28/11/2013

ATELIER CITOYEN BATIGNOLLES

COMPTE-RENDU
DE LA 6^{ÈME} SÉANCE



PARIS
BATIGNOLLES
AMENAGEMENT

Ont contribué à cet atelier :

Paris Batignolles Aménagement : Mélanie VAN WAVEREN, Anne CARNAC, Corinne MARTIN, Audrey BOURGOIN

François CUSIN, garant de la concertation

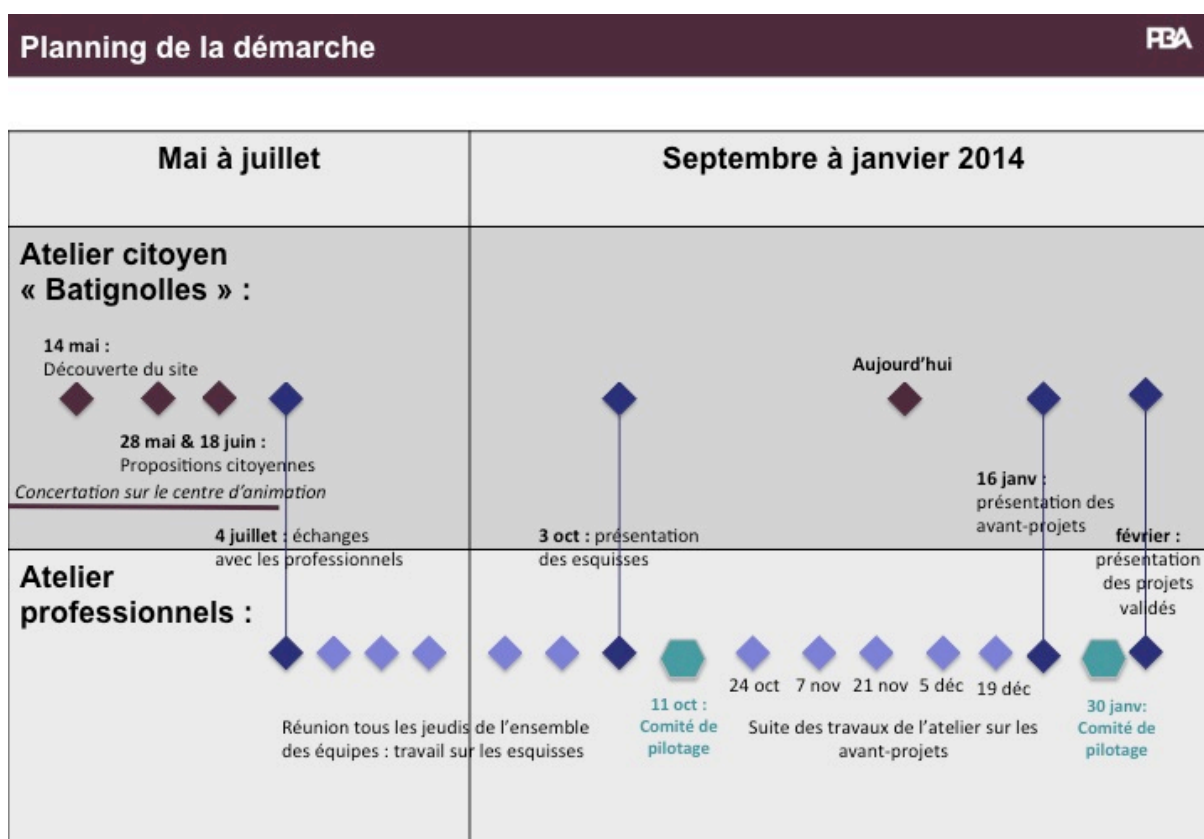
Ville de Paris : Hugues VANDERZWALM, Ingénieur des Services Techniques, Direction de la Voirie et des Déplacements

Equipe de maitrise d'œuvre du pont et de la passerelle : Frédéric ANDRE et Marc MIMRAM

DAC communication : Gaëlle BARBE

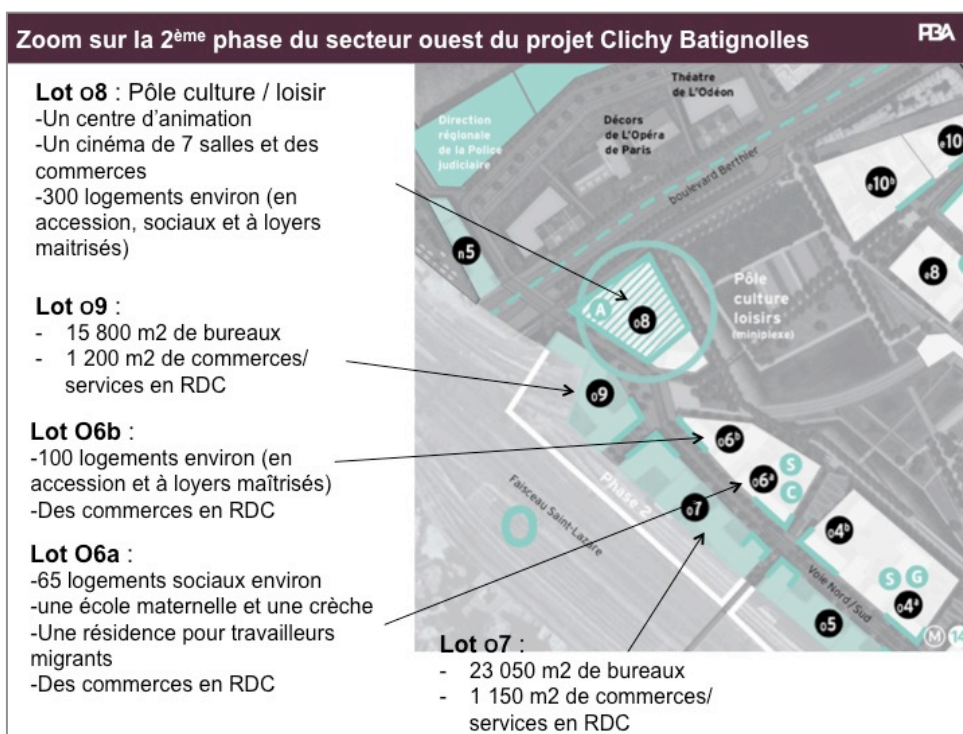
Une vingtaine d'habitants ont participé à cette 6^{ème} séance de l'atelier citoyen « Batignolles » qui avait pour objectif de faire un point d'avancement sur le secteur ouest et de présenter les projets lauréats du pont et de la passerelle.

I. Rappel du calendrier de la démarche de concertation sur le secteur ouest du projet Clichy-Batignolles



II. Rappel du programme et point d'avancement de l'atelier de conception sur le secteur ouest du projet Clichy-Batignolles

Mélanie Van Waveren, Directrice de l'aménagement,
ParisBatignollesAménagement



PHASE « ESQUISSES » : juillet à sept. 2013

=> Objectif : traduire en volumétrie les programmes des lots.

6 réunions d'Atelier :

-**séances plénières le matin** : présentations par équipes et débats sur un thème (volumétrie/silhouette, rapport à la rue, usages, fonctionnalité des socles, etc.)

-**coordinations techniques l'après-midi** : réunions avec les experts sur les sujets techniques (structure, sécurité incendie, développement durable, aspects réglementaires, réseaux, etc.)

Rendu des ESQUISSES le 19 septembre.

Présentation en Atelier citoyen le 3 octobre.

Présentation en Comité de Pilotage le 11 octobre.

PHASE « AVANT PROJET SOMMAIRE » : oct. à déc. 2013

=> Objectif : définir l'architecture et le fonctionnement de chaque bâtiment.

6 réunions d'Atelier.

Rendu des APS le 19 décembre.

Présentation en Atelier citoyen le 16 janvier 2014

Présentation en Comité de Pilotage début 2014.

Participation des habitants aux Ateliers APS :

-Jeudi 24 octobre : Mme Deyts, Mme Borge.

-Jeudi 7 novembre : M. Gaullier, Mme Mérot.

-Jeudi 21 novembre : M. Paluel-Marmont, M. Moulin.



8

Echanges avec les participants

Témoignage des deux habitants qui ont participé au Comité de pilotage de présentation des esquisses le 11 octobre 2013 :

« L'état d'esprit de l'ensemble des participants était très positif. Nous avons pu faire des commentaires sur les projets qui ont été présentés et notre avis semble très important pour les élus. Les esquisses présentées, et la cohérence de l'ensemble, semblent avoir été validées par tout le monde avec beaucoup d'enthousiasme. Compte tenu du programme de la réunion, on a peu évoqué les détails des propositions. Nous avons insisté sur le souci des habitants de travailler la transparence, l'ouverture et le passage vers le parc. Nous avons également appuyé les demandes des habitants concernant la qualité architecturale des bâtiments : éviter les grandes façades uniformes et sans relief ; et faire que les façades donnant sur le Bd Berthier constituent un « appel » pour venir dans la nouvelle voie N/S. Il s'agit de faire du pôle culturel, un « signal » à l'entrée nord de la rue nouvelle. »

Question : Les travaux de la voie nouvelle sont prévus entre mai 2013 et décembre 2014. Pourquoi est-ce si long ?

Réponse : La 1^{ère} phase de chantier consiste à réaliser un « volume » qui accueillera une partie du parking lié aux lots O1, O3 et O5 qui sont sur dalle et n'ont donc pas de possibilité de stationnement. Cet ouvrage sera ensuite aménagé par l'opérateur du lot O1/O3.

En même temps, de l'autre côté, on réalise des aménagements sur la dalle pour réaliser la future voirie. Au total, les travaux consistent à aménager une rue de 600 mètres de long et de 22 mètres de large. Ce qui représente un chantier important.

Question : Quel est l'impact des travaux liés à la ligne 14 sur les chantiers du projet Clichy-Batignolles ?

Réponse : Les travaux de la ligne 14 démarreront au 1^{er} trimestre 2014. Les travaux des deux stations (Pont Cardinet et Porte de Clichy) seront réalisés à ciel ouvert. Un tunnelier passera sous le parc vers la porte de Clichy.

Question : Par quel moyen seront évacuées les terres ?

Réponse : Il est prévu qu'elles soient évacuées par fret et par camions. En effet, la RATP cherche à développer une solution mixte pour limiter les circulations de camions, en empruntant le fret de la petite ceinture.

Témoignages des 6 habitants qui ont participé aux séances de travail de l'atelier de conception sur les avant-projets sommaires :

- « A l'origine du projet, j'étais inquiète de ce qui allait se fabriquer dans le quartier. Au fil des réunions et des présentations des projets, j'ai commencé à être très enthousiaste. J'ai le sentiment que les équipes d'architectes font tout pour que ce soit le plus agréable possible de s'installer dans ce nouveau quartier. J'ai une seule crainte : que le projet ne soit pas bénéfique pour les commerçants alentour. »
- « C'est intéressant de voir travailler ensemble les équipes. La coordination des réflexions a des effets bénéfiques sur le projet. Toutes les problématiques sont prises en compte par les professionnels : proximité, environnement immédiat, autres lots, etc. Chaque équipe a le souci permanent de s'articuler avec les projets alentour et de s'intégrer dans l'ensemble. Ils font de nombreuses études, très poussées et travaillent sur les moindres détails. Ce qui est également intéressant c'est le souci de prendre en compte les usages : ils se mettent à la place des habitants pour produire des bâtiments adaptés. Il leur a été demandé de travailler en cohésion, mais de ne pas pour autant abandonner leur originalité et leur spécificité. »
- « Lors de ma participation à une séance de travail des architectes (sur les espaces verts), je regrette qu'on ne m'ait pas donné la parole. Par ailleurs, les équipes m'ont paru très en retard sur leur réflexion. »
- « Lors de la séance consacrée aux espaces verts, la réflexion a essentiellement porté sur les liens entre le parc et la rue. On a eu l'impression que certaines équipes avaient peu travaillé cette thématique et qu'elles étaient comme face à un jury. »
- « La séance de travail à laquelle j'ai participé (sur les façades), était une excellente réunion car j'ai pu découvrir les projets. Ce qui m'a interpellé c'est le fait que les acteurs du projet (Ville, aménageurs...) imposent aux équipes d'architectes une méthodologie de travail. Ils leur ont demandé que, dans les prochaines réunions, elles coordonnent davantage leurs présentations des projets. En tant que citoyen, nous avons pu participer, prendre la parole et donner notre avis. »
- « Dans l'atelier auquel j'ai participé, j'ai pu poser des questions et faire des remarques. Cependant, même si nous sommes écoutés, le projet est lancé et fait par les professionnels, pas par les habitants. Lors de la séance, la discussion a porté sur la cohérence entre les lots et au sein des lots. En effet, certains lots regroupent plusieurs bâtiments et donc deux équipes d'architectes : comment trouver le point d'équilibre entre cohérence et diversité ? Le parti-pris de cette opération est d'avoir des bâtiments différents les uns des autres et non une architecture répétitive. En même temps, les équipes doivent travailler ensemble. Cette discussion était très intéressante.

J'ai également ressenti une grande attention de la part des organismes publics vis-à-vis de la densité de l'opération et de la cohérence entre tous les bâtiments. »

Rappel du principe de l'atelier de conception L'atelier est composé des équipes d'architecte et des maîtres d'ouvrages de chacun des lots, des animateurs de l'atelier (François Grether, architecte-urbaniste coordonnateur de la ZAC et Dominique Alba, directrice de l'APUR), Paris Batignolles Aménagement et la direction de l'urbanisme de la Ville de Paris. En fonction des sujets traités dans les séances, d'autres participants sont là.

L'atelier n'est pas un jury. C'est un moment où les équipes présentent l'avancement de leur projet et travaillent ensemble progressivement. Elles disposent d'un temps très court de conception entre chaque séance de travail. Il est normal que leurs réflexions ne soient pas totalement abouties. Le principe n'est pas de venir avec leur projet figé. C'est bien un atelier où l'on travaille et réfléchit ensemble (conception collective).

Remarque : L'architecture proposée pour les bâtiments en bordure nord-est du parc (en particulier sur la résidence étudiante et la crèche) est réussie : il y a de la variété, sans toutefois être excentrique.

Question : Comment ont été choisies les équipes d'architecte qui travaillent sur les différents lots de la 2^{ème} phase du secteur ouest ?

Réponse : Chaque opérateur a lancé un appel à candidature sur son lot. Pour chaque lot, il y a eu environ 150 équipes candidates. Un jury, réunissant la Ville de Paris, l'aménageur Paris Batignolles Aménagement et les opérateurs, a sélectionné 4 équipes pour chaque lot, à partir de leur cahier de références et d'une note de motivation. Elles n'ont pas été sélectionnées sur un projet mais sur leurs intentions par rapport au site, leur choix du lot et leur compréhension des enjeux. Ces 4 équipes ont ensuite passé un oral devant le jury qui a choisi l'équipe lauréate.

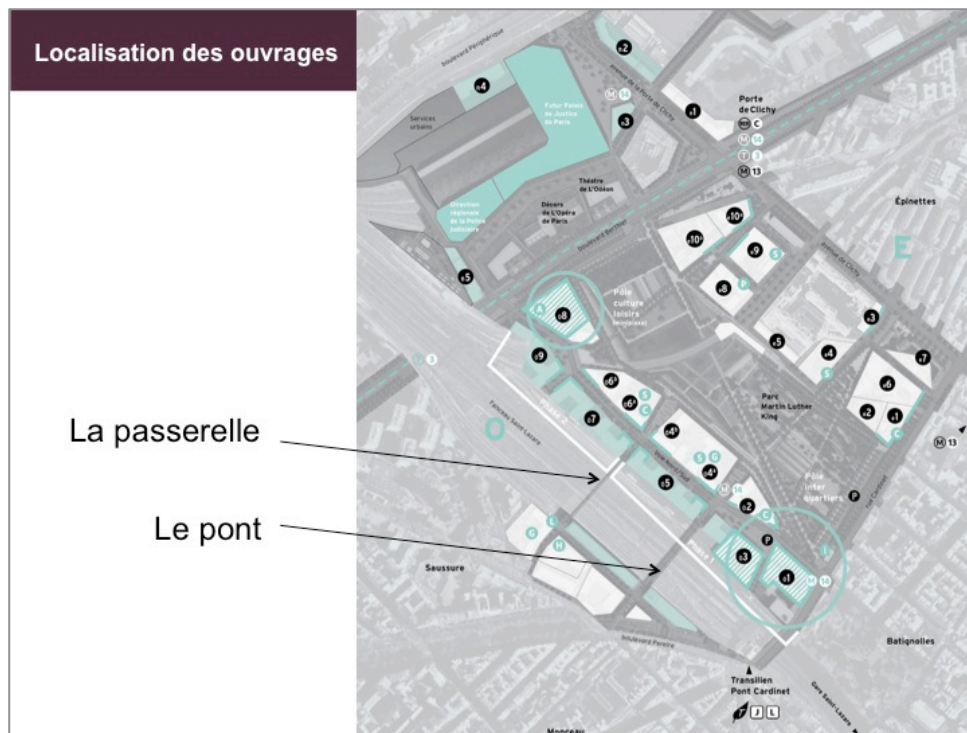
Question : Le travail architectural réalisé dans le secteur est intéressant et nous avons la chance de pouvoir l'observer à 360° grâce au parc. Est-il prévu, une fois que le projet sera terminé, de valoriser ce travail (avec la mise en place, par exemple, de panneaux retraçant la manière dont le projet été pensé) ?

Réponse : Plusieurs outils de valorisation existent ou sont en cours de réalisation :

- *un ouvrage va être publié sur l'atelier de conception : l'auteur, qui a suivi l'ensemble de la démarche de travail mise en place sur le secteur ouest, va réaliser un livre retraçant l'atelier avec de nombreux témoignages des participants, y compris des habitants.*
- *il est également prévu de réaliser un film (certaines séances de l'atelier de conception et de l'atelier citoyen ont déjà été filmées).*
- *la maquette 3D permet également de faire des recouvrements au fur et à mesure de l'avancée du projet. Elle constitue une « trace » des réflexions sur le projet, et pourra à terme être un outil de témoignage de l'évolution du projet.*

III. Présentation des projets retenus pour le pont et la passerelle franchissant le faisceau ferré Saint-Lazare

Hugues Vanderzwalm, Ingénieur des Services Techniques, Direction de la Voirie et des Déplacements, Ville de Paris



Rappel du processus de choix des projets

FBA

Les habitants ont été associés aux choix des projets en participant :

- Aux commissions techniques (décembre 2013/janvier 2013)
Composées de professionnels (services de la Ville de Paris, PBA, spécialistes du développement durable...), elle se sont réunies 3 fois pour analyser les projets candidats. Un citoyen, tiré au sort parmi les volontaires, a assisté aux réunions pour partager cette analyse technique.
- Et aux jurys (21 mars 2013)

Au même titre que les autres membres du jury, un citoyen, tiré au sort parmi les volontaires, a participé à désigner le projet retenu.

La Ville de Paris est maître d'ouvrage de la passerelle et du pont : elle finance, organise, suit et vérifie ces projets.

Les équipes de maîtrise d'œuvre ont été choisies selon les modalités du code des marchés publics, via une procédure de concours, qui s'est déroulée de la manière suivante :

- 1- Le maître d'ouvrage a défini le programme de chaque ouvrage.
- 2- Un appel à candidature a été lancé.
- 3- Des groupements (architecte et bureau d'études) se sont portés candidat.
- 4- Pour chaque ouvrage, 5 candidats ont été sélectionnés en fonction de leurs références et de la qualité du groupement proposé. Le jury était composé de techniciens de la Ville de Paris, de personnalités extérieures, de représentants de Paris Batignolles Aménagement, de RFF et de la SNCF, et de quelques élus.
- 5- Les 5 candidats sélectionnés ont réalisé une esquisse de projet et les éléments de sa faisabilité.
- 6- Des commissions techniques (3 par ouvrage) ont été organisées avant la présentation au jury, pour analyser les 5 projets proposés. Une habitante, tirée au sort parmi les volontaires, y a participé.
- 7- Enfin, le jury a retenu le lauréat de chaque ouvrage.

Témoignage de l'habitante ayant participé aux commissions techniques :

« Lors des commissions techniques, j'ai insisté sur la nécessaire prise en compte de la sécurité car les deux ouvrages vont être très empruntés. Côté Saussure, il y a peu d'animations nocturnes alors que de l'autre côté, aux Batignolles, il y a de nombreux restaurants et bars. Les gens vont donc utiliser la passerelle et le pont le soir. Il faut donc prévoir un bon éclairage. »

IV. Présentation du projet de passerelle **Marc Mimram, marc mimram architectes**

L'objectif de l'équipe était de donner vie à un ouvrage de liaison et de proposer une passerelle qui ne soit pas seulement un lien mais aussi un lieu où l'on peut s'arrêter quelques instants.

L'ouvrage est protégé latéralement (2,5 mètres de hauteur) par un système de voiles de métal et de auvents (des panneaux opaques en partie inférieure et de la maille métallique la plus transparente possible en partie haute).

Un éclairage bas et intérieur est installé dans l'ouvrage afin que les gens se sentent en sécurité.

La partie piétonne n'est pas distincte de la partie cyclable. Le sol est constitué du même asphalté que la partie extérieure, dans une continuité du traitement du sol.

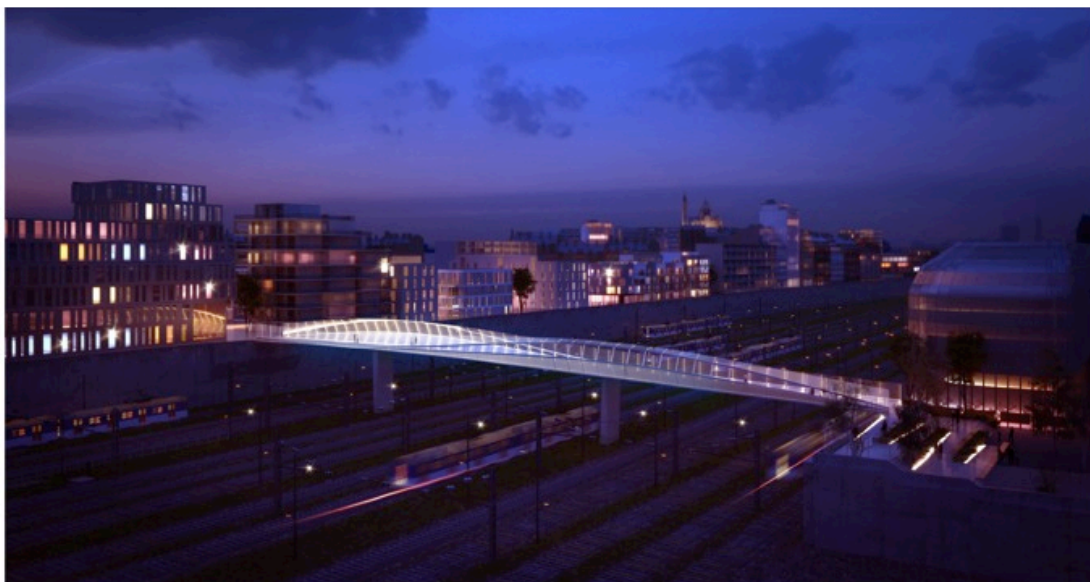
La passerelle est plane et la pente, d'un côté et de l'autre, est limitée à 4%.

La structure est en acier.

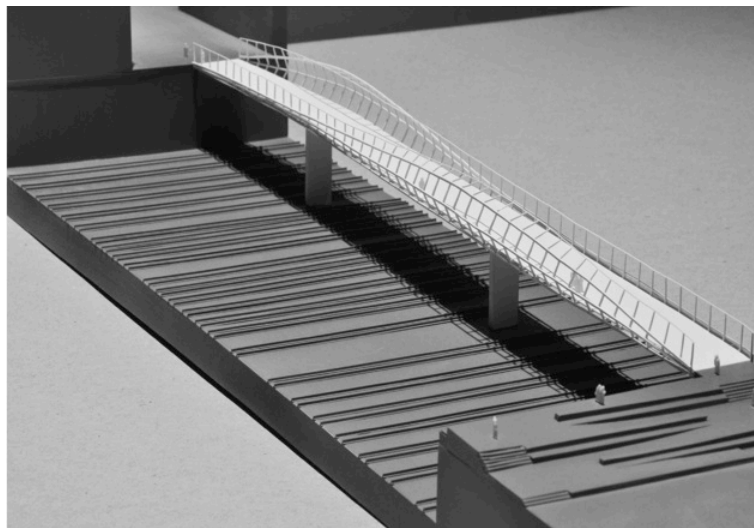
Quelques perspectives et images de la passerelle :
Perspective depuis les voies de chemin de fer



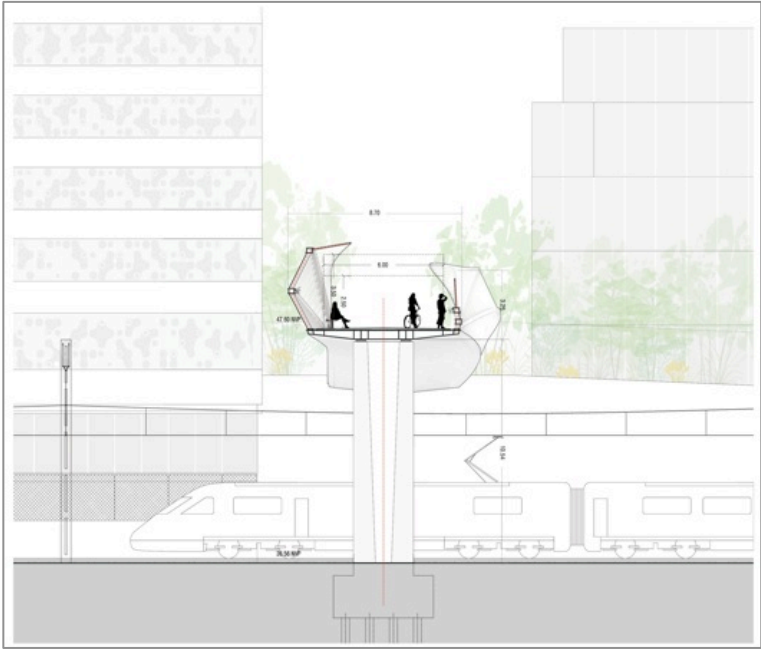
Perspective de nuit



Maquette d'étude



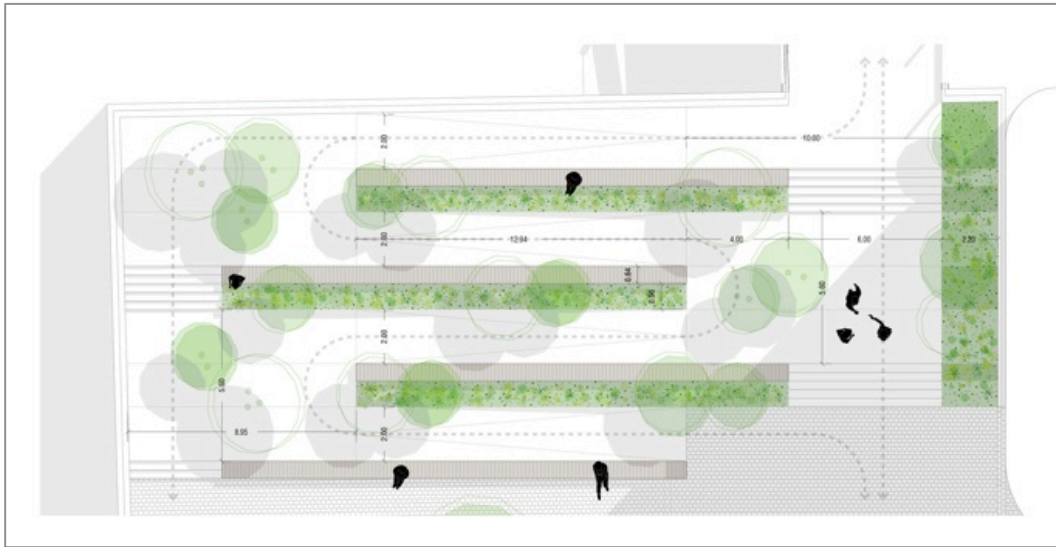
Coupe CC sur pile côté Batignolles



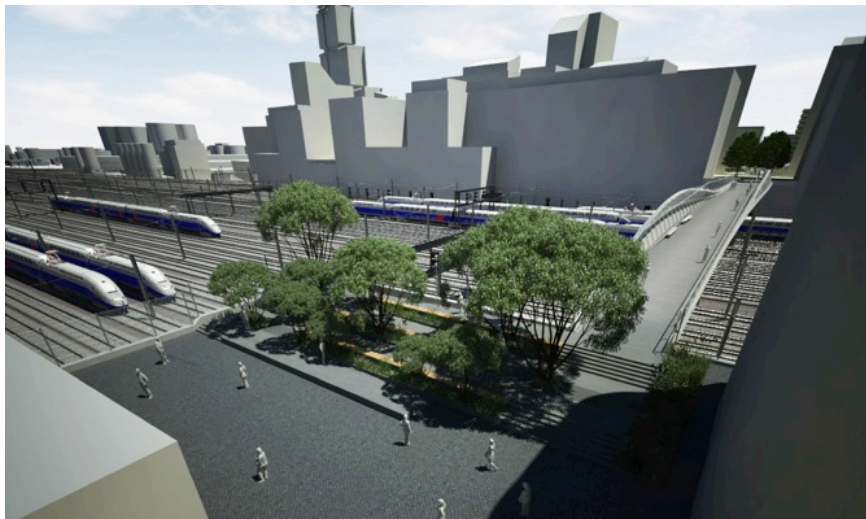
Perspectives sur la passerelle (de jour et de nuit)



Plan d'aménagement et perspectives de la placette, côté Saussure



Côté Saussure, un accès direct à la passerelle est possible par des escaliers (2 fois 5 à 6 marches). Pour les personnes à mobilité réduite, une rampe permet d'accéder à la passerelle. Un système végétal est intégré dans cette rampe, avec des bancs aux extrémités.



Le chantier

La passerelle sera fabriquée sur le côté Est (côté parc Martin Luther King). Une aire d'assemblage puis une aire lancement seront installées. Une fois fabriqué, le principe est de poser l'ouvrage sur l'aire de lancement et de le pousser pour le mettre en place au-dessus

des voies. Ce lancement ne peut se faire que lorsque les trains ne circulent pas : la date est fixée très en amont. Le lancement du pont et de la passerelle est programmé le week-end du 15 août 2016.

Le calendrier de réalisation de la passerelle

Été 2015	Installations de chantier
Début 2016	Elévation des appuis / Début d'assemblage de la charpente
Mai 2016	Première phase de ripage de la passerelle
Aout 2016	Seconde phase de ripage de la passerelle
Déc 2016	Fin d'équipement de la passerelle
Début 2017	Livraison de la passerelle / Début du chantier de la placette
Juillet 2017	Livraison de la placette

Echanges avec les participants

Question : Les protections latérales de la passerelle protégeront-elles également du bruit des trains ? *Réponse : Non.*

Question : Les deux-roues motorisés pourront-ils emprunter la passerelle ?

Réponse : Non, seuls les piétons et les vélos seront autorisés à l'utiliser.

Question : Pourquoi ce projet se fait-il si tardivement par rapport à l'avancement des bâtiments côté Saussure ? La passerelle est très attendue par les habitants, notamment ceux qui ont des enfants scolarisés de l'autre côté des voies ferrées.

Réponse : Les temps de construction sont très différents entre les projets qui se développent sur le secteur Saussure et sur la ZAC Clichy-Batignolles. Les concours se sont terminés en juin et les équipes travaillent depuis septembre 2013. Il faut compter environ 2 ans de travail.

Par ailleurs, pour les besoins en chauffage de la ZAC Saussure, il va y avoir une chaufferie centrale provisoire de la Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain (CPCU) au niveau de la future placette (dans l'attente de la construction du pont, où va passer le réseau de chauffage urbain). L'aménagement de la placette ne pourra se faire que lorsque la chaufferie provisoire sera enlevée.

Cependant, les services de la Ville sont en train d'étudier la possibilité d'ouvrir la passerelle avant l'aménagement de la placette. En effet, il est envisagé de réaliser un aménagement provisoire, mais l'espace restreint semble insuffisant pour une rampe provisoire pour les personnes à mobilité réduite (car il faut un linéaire important pour absorber les 2 mètres de dénivelé).

Question : Pouvez-vous nous donner des précisions sur la chaufferie provisoire installée côté Saussure ?

Réponse : Les secteurs Saussure et Clichy-Batignolles vont être alimentés en chauffage par géothermie, qui doit arriver en 2015. Il est donc prévu une boucle d'eau chaude entre les deux secteurs. Pour accéder au secteur Saussure, la géothermie doit emprunter le pont. En attendant la construction de ce pont, la CPCU installe des échangeurs (ce qui est déjà le cas sur Clichy-Batignolles).

Question : La réalisation de la passerelle empêchera-t-elle les chantiers de bâtiments ?

Réponse : Non, les travaux des bâtiments et ceux du pont et de la passerelle se feront de manière concomitante.

V. Présentation du projet de Pont

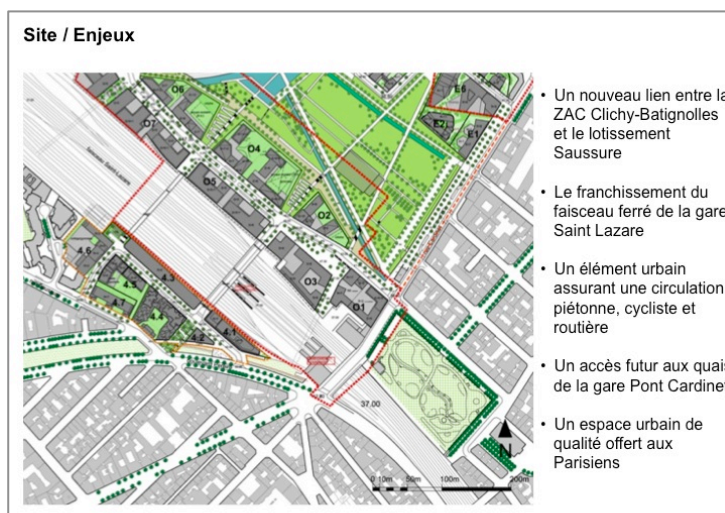
Frédéric ANDRE, WilkinsonEyre.Architects

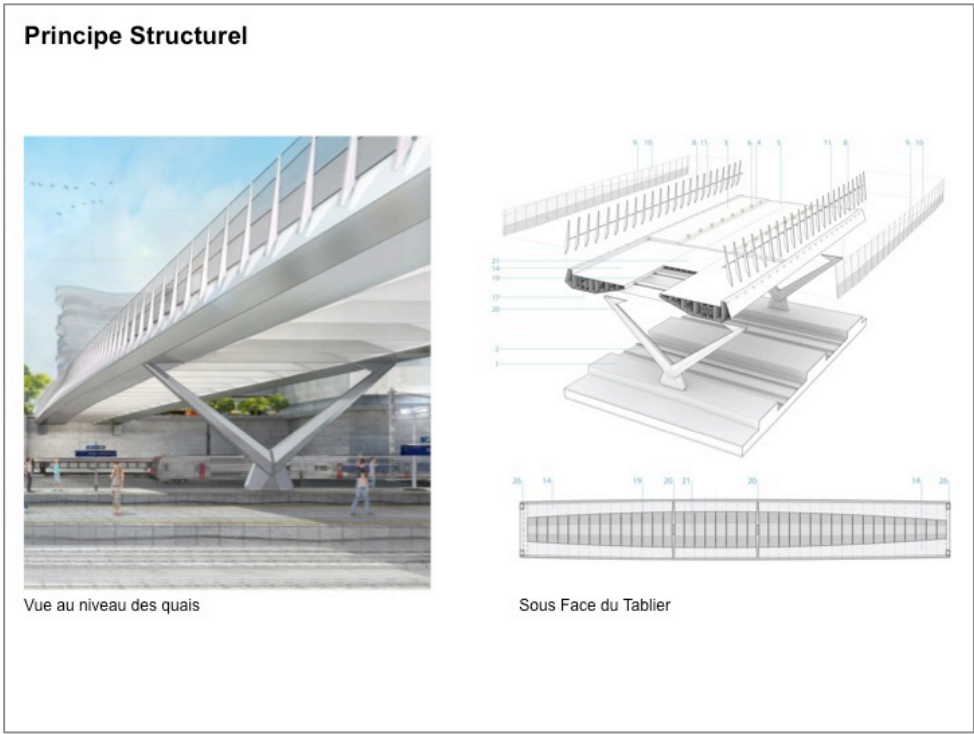
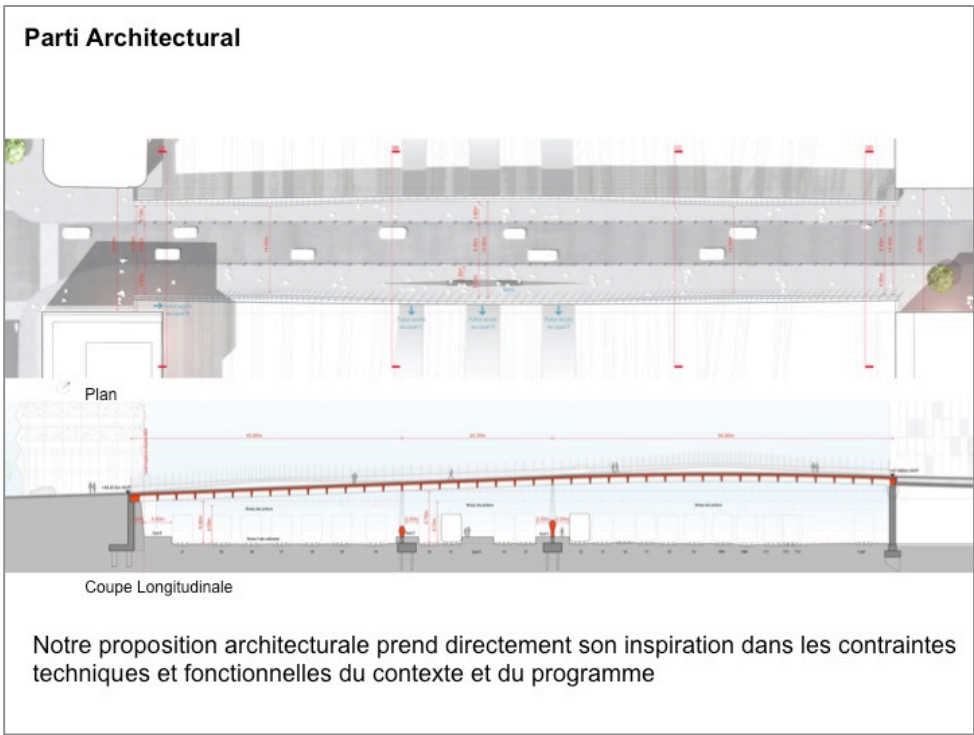
Le groupement est composé de l'agence d'architectes WilkinsonEyre, basée à Londres, de Lightcibles (éclairagistes) et de Arcadis (ingénieurs structure).

Le nouveau pont s'inscrit dans la continuité des franchissements du faisceau ferré Saint-Lazare. Tous les ponts existants ont une caractéristique propre, celle d'avoir leur structure sous le tablier (surface sur laquelle on circule). Cette caractéristique est conservée pour le nouveau pont.

L'approche développée a été rigoureuse et pragmatique, notamment par la prise en compte des nombreuses contraintes : contraintes fonctionnelles et d'usages (largeur de la voie où l'on peut circuler de 14 mètres ; possibilité de passage de bus articulés ; possibilité technique future de se connecter aux quais de la gare Pont Cardinet) ; contraintes techniques liés au site (passage au-dessus du faisceau ferré le plus emprunté de Paris ; obligation d'être à 8,5 mètres au-dessus de certaines voies ; seuls appuis possible, les quais ; différence de niveau entre Saussure et Clichy-Batignolles ; etc).

La pente du pont est à 4% côté Saussure et à moins de 3 % côté Batignolles.



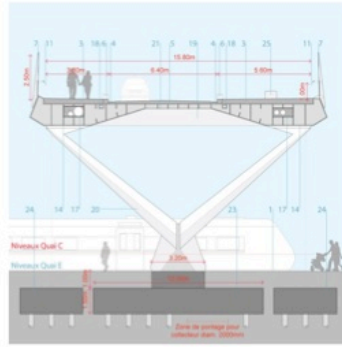


La sous-face du pont est importante et doit être traitée architecturalement. Pour cela, le projet propose de révéler le « squelette » de l'ouvrage.
 Les appuis ont été positionnés sur les quais C et E de la gare.
 Les piles du pont sont traitées en V de manière à minimiser leur impact visuel et physique au niveau des quais.
 L'ensemble de l'ouvrage est en métal.

Piles

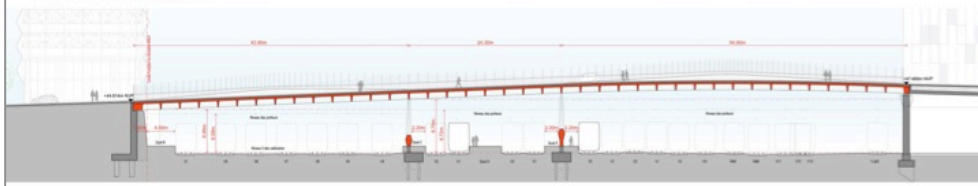


Vue au Niveau des Quais



Coupe transversale BB'

- L'emplacement et la géométrie des piles permet de minimiser leur impact sur les quais.
- La géométrie en facettes des piles renvoie à celle des poutres latérales.



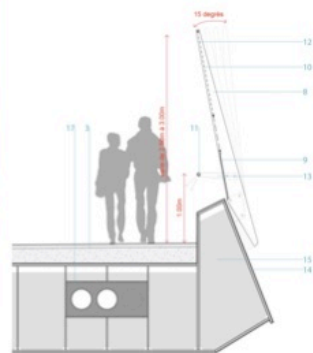
Coupe Longitudinale

La voirie est asymétrique à cause du rayon de giration des bus articulés. Il y aura des trottoirs de chaque côté : il sera plus large du côté de la gare Pont Cardinet (5,60 mètres de large et 3,80 m de l'autre côté). Ainsi, la voirie (6,40 m de large) n'est pas centrée sur l'axe structural de l'ouvrage. La circulation sera à double sens et limitée à 30 km/h. Cette asymétrie permettra, si la connexion aux quais se réalise, d'absorber plus facilement les flux de passagers venant des quais.

Ecrans de Protection



Vue au niveau du tablier



Coupe détail du tablier

Cette cohérence architecturale se retrouve également dans le dessin des écrans de protection.

• Les montants supports, dont l'inclinaison varie, suivent le profil des poutres caissons tandis que leur espacement varie le long du pont.

• Le remplissage entre les montants est composé de panneaux acier pleins en partie basse et d'une maille ajourée en partie haute.

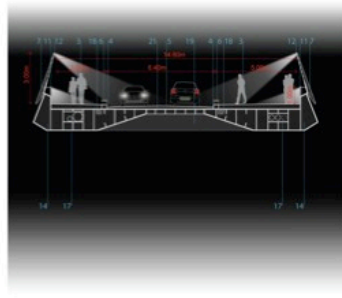
Ces ondulations, ces changements de transparence et de rythme donnent à l'ensemble du pont, une impression de mouvement. Cela offre également aux usagers différentes expériences spatiales et vues sur la ville.

Les écrans de protection sont de 2,5 mètres de haut (1 mètre d'élément plein en bas et 1,5 m d'élément perforé au-dessus). En partie haute, il s'agit d'une résille en métal.

Eclairage



Vue de nuit au niveau des quais



Coupe transversale de nuit CC'

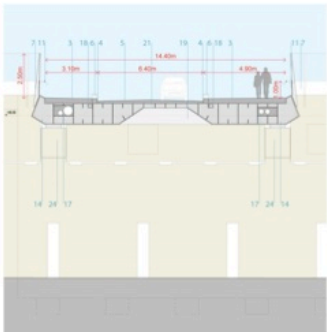
Une attention particulière a été portée à la conception de l'éclairage qui fait partie intégrante de l'ouvrage. En plus d'apporter un sentiment de sécurité et un confort nécessaire, il souligne sa géométrie.

- Un dispositif lumineux sur la main courante crée une ligne lumineuse continue.
- Cette ligne est secondée par une courbe lumineuse en tête de montants d'écrans qui illuminent voirie et trottoirs.
- Afin d'assurer un niveau lumineux constant et mieux définir l'espace routier, des bornes intégrant un dispositif lumineux sont implantées le long de la chaussée.
- La sous face de l'ouvrage ne comprend pas de dispositif lumineux afin de ne pas perturber les signaux lumineux du faisceau ferré.

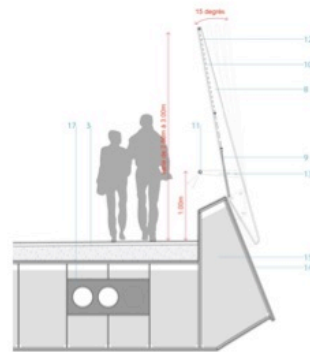
Deux types d'éclairage sont prévus : un éclairage LED continu intégré dans la main courante le long des trottoirs ; et un éclairage en partie haute, tous les 10 mètres.

L'éclairage est totalement intégré à l'ouvrage.

Réseaux



Coupe transversale AA'



Coupe détail du tablier

- Chacune des poutres caissons dispose d'une gaine de 1.2x0.7m le long du pont afin d'assurer le transport des réseaux de la ville (CPCU, ordures pneumatique, ...) d'une rive à l'autre.
- Chaque gaine est accessible depuis le tablier par le biais de trémies étanches et dispose de réservation pour tout type de réseaux supplémentaires futurs.
- Deux gaines d'assainissement sont en charge de la récupération des eaux pluviales du tablier.

Deux gaines étanches vont être installées de part et d'autre de l'ouvrage. (pour le chauffage urbain et la collecte pneumatique des déchets notamment).

Quelques perspectives du pont





Vue latérale

- Notre proposition s'intègre dans la lignée des ponts Parisiens : ponts aux lignes élégantes, sans structure principale au dessus du tablier, en continuité avec l'espace urbain et créant de nouvelles perspectives sur Paris.
- Notre projet est une réponse directe et pragmatique aux contraintes du site : une solution technique simple mais raffinée, aboutissant à un ouvrage unique et adapté au site.
- Notre connaissance des techniques récentes du monde de la métallurgie en matière d'ouvrages d'art, nous permet de doter ce projet d'une conception résolument moderne, aux lignes ondulantes et angulaires comme une porte ouverte sur le nouveau quartier de la ZAC Clichy-Batignolles.

Le calendrier de réalisation du pont

FBA

mai - octobre 2015	Installation de chantier - Travaux préparatoires et études
Août 15 – juillet 2016	Livraison acier et fabrication tronçons du pont
juillet – déc 2015	Travaux de fondations
fév – juillet 2016	Travaux des culées
août 2016	Travaux de lancement de l'ouvrage
sept – oct 2016	Travaux de finition (dévérinage, soudure appuis...)
oct - déc 2016	Travaux de superstructures
déc 2016 - Janv 2017	Remise en état du site & livraison de l'ouvrage

27

Echanges avec les participants

Question : Le dessous du pont sera-t-il éclairé ?

Réponse : Non, mais on prévoit d'utiliser une peinture plus claire au niveau des pièces de pont. Il serait très complexe de l'éclairer car il ne faut pas éblouir les conducteurs de trains ni interférer avec les signaux lumineux de la SNCF.

Question : Le pont ne va-t-il pas créer des bruits de réverbération des trains ?

Réponse : Non, car le pont est complètement dissocié des voies ferrées. Il aura ses propres fondations et n'amplifiera pas le bruit des trains.

Question : Avez-vous réalisé des études de circulation sur le pont ?

Réponse : Des études de trafic ont été réalisées en amont de la programmation. Le calibrage du pont à 14 mètres et de la passerelle à 6 mètres de large découle d'études et de simulations de trafic réalisées en fonction de ce qui se construit de part et d'autre des ouvrages.

Le prochain rendez-vous : Jeudi 16 janvier 2013 de 18h30 à 20h30 à la Maison du projet

Les équipes d'architectes présenteront les avant-projets, avant le comité de pilotage.