apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME
17 bd Morland – 75 004 paris
tél : 01 42 71 28 14 – fax : 01 42 76 24 05
http://www.apur.org

PROJET

Etude urbaine et pré opérationnelle des secteurs Ivry Port Nord et Masséna/Bruneseau



© ph.guignard@air-images.net

Janvier 2010

SOMMAIRE

INTRODUCTION 7

I – LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT A L'ÉCHELLE TERRITORIALE ET A L'ÉCHELLE LOCALE

1 – Un site à la rencontre des grandes dynamiques territoriales **9**

2 – Un site inscrit dans le grand paysage **11**

3 – Un site peu dense pris entre différentes centralités **13**

4 – Des évolutions en termes de desserte en transport collectif **13**
Le prolongement du tramway T3 14
Le TCSP Seine-Amont Nord 15
Le prolongement de la ligne 10 du métro 15

5 – Un secteur à l'interface de nombreux territoires de projets **17**
L'aménagement Massena-Bruneseau 17
L'évolution de l'usine du SYCTOM 18
Le projet Bercy Charenton 19
Le projet Ivry Confluences 19
Le schéma des infrastructures ferroviaires 21

6 – Un site porteur d'enjeux à la fois métropolitains et locaux **22**

II – ÉVOLUTIONS DU SECTEUR BRUNESEAU – IVRY PORT

1 – Le maillage viaire **23**
État des lieux 23
Évolution de la trame viaire 23

2 – Deux scénarios de nivellement **26**

3 – Trois scénarios de tracés viaires entre Paris et Ivry liés au projet du SYCTOM **29**
Proposition Girus 29
Proposition Bonnard & Gardel 30
Proposition Berim 31

4 – Évolutions du bâtiment de Leroy Merlin **33**

5 – Deux scénarios de surface pour le tunnel entre le SYCTOM et le quai **36**
La question du tracé en plan 36
La question de la profondeur du tunnel du SYCTOM en lien avec le projet de prolongement du métro M10 37

6 – Deux scénarios de tracé viaire vers la rue Molière **45**

7 – La continuité des circulations douces **47**

III – ÉVOLUTIONS DES QUAIS DE SEINE

1 – Les ports de Tolbiac, National et d'Ivry : fonctionnement et projets 50
2 – Principes d'aménagement pour les bords de Seine 53
3 – Deux scénarios en bord de fleuve 54
4 – Le devenir du port National en lien avec l'aménagement Masséna Bruneseau 55
5 – Trois propositions pour l'espace de transition entre «quai et port« à Ivry 55
6 – Plusieurs scénarion pour l'aménagement du quai Marcel-Boyer 58

IV. ÉVOLUTIONS DU SECTEUR PIERRE-SEMARD

1 – Diagnostic 61
2 – Tracés viaires et découpage des îlots 62
3 – Des potentialités de construction en fonction des opportunités foncières 65

CONCLUSION 67

ANNEXE : ORGANISATION DE L'ÉTUDE 69

Directeur de la publication : Francis Rol-Tanguy. Directrice de la rédaction : Dominique Alba.
Étude réalisée par Patricia Pelloux et Patrice Bouny, sous la direction de Yannick Beltrando.
Cartographie et Maquette : Apur.



Photo aérienne @ Inter Atlas

Étude urbaine du secteur Ivry-Port Nord / Masséna-Bruneseau

- Périmètre large de cohérence et de réflexions urbaines
- Ensemble des îlots sur lesquels établir des propositions de recomposition
- Périmètre du plan d'aménagement du secteur Masséna – Bruneseau (SEMAPA – Yves Lion)
- Limites communales

INTRODUCTION

En bord de Seine, entre Paris et Ivry vont se réaliser dans les prochaines années des projets urbains importants pour le cœur de la métropole francilienne. Ces sites en interface ont déjà fait l'objet de plusieurs études sur chaque commune.

La présente étude fait suite à une première étude conduite par l'Apur, dont le périmètre est compris entre la Seine à l'est, la rue Lénine et l'avenue Gosnat au sud, les avenues D. Casanova, P. Sémard et de la porte de Vitry à l'ouest, les rues Alice Domon et Léonie Duguet au nord.

Les réflexions conduites ces dernières années, pour importantes qu'elles soient, n'ont pas encore permis aux deux collectivités de se prononcer sur un scénario d'aménagement commun garantissant un développement harmonieux de leurs territoires respectifs.

L'objet de l'étude est de présenter les différents projets, d'en dégager les synergies, les complémentarités afin de mettre en exergue les points à coordonner entre ces projets. De nombreuses questions techniques et programmatiques sont donc posées. Il faut être aujourd'hui en capacité d'éclairer les choix stratégiques, d'agir demain et de préserver l'avenir.

La question de l'articulation de la patte-d'oie du projet des Ateliers Lion avec la trame viaire à venir sur Ivry doit être précisée. Les solutions explorées par l'Apur en 2007-2008 (prolongement de la rue Molière vers la rue Bruneseau et franchissement des voies ferrées au droit de Bruneseau) conduisant à des solutions contraignantes en termes de nivellement.

De plus, le choix par la Ville de Paris du secteur Bruneseau comme site possible de développement d'immeubles de grande hauteur, confirmé par la délibération du conseil de Paris du 7 juillet 2008 sur l'évolution du paysage urbain parisien sur sa couronne, pose la question de la cohérence du paysage urbain et des fonctions urbaines à privilégier sur ce site et par la délibération du 10 mars 2009 engageant la concertation sur les procédures nécessaires à la révision du PLU et modification de la ZAC.

L'étude vise spécifiquement la mise en cohérence des projets de ce territoire d'interface afin de permettre aux élus de se prononcer sur les perspectives d'aménagement de l'ensemble du secteur dans un délai rapproché.

Les questions posées sont notamment :
- quelle cohérence pour la trame viaire ?
- quelle cohérence des formes urbaines au niveau du grand paysage mais aussi à l'échelle plus locale ?

Pour mener cette étude, l'Apur a rencontré les acteurs de ce territoire : collectivités, aménageurs, grands organismes publics. De ces entretiens, l'Apur a mis en exergue les grandes questions d'aménagement qui sont posées à ce territoire d'interface et les a résumées en des scénarii contrastés d'évolution urbaine centrés sur les lieux qui font débat aujourd'hui.

Des propositions d'évolution sont donc formulées concernant le grand paysage, la relation aux voies ferrées ou à la Seine, la trame viaire, les espaces publics et certains îlots mutables.

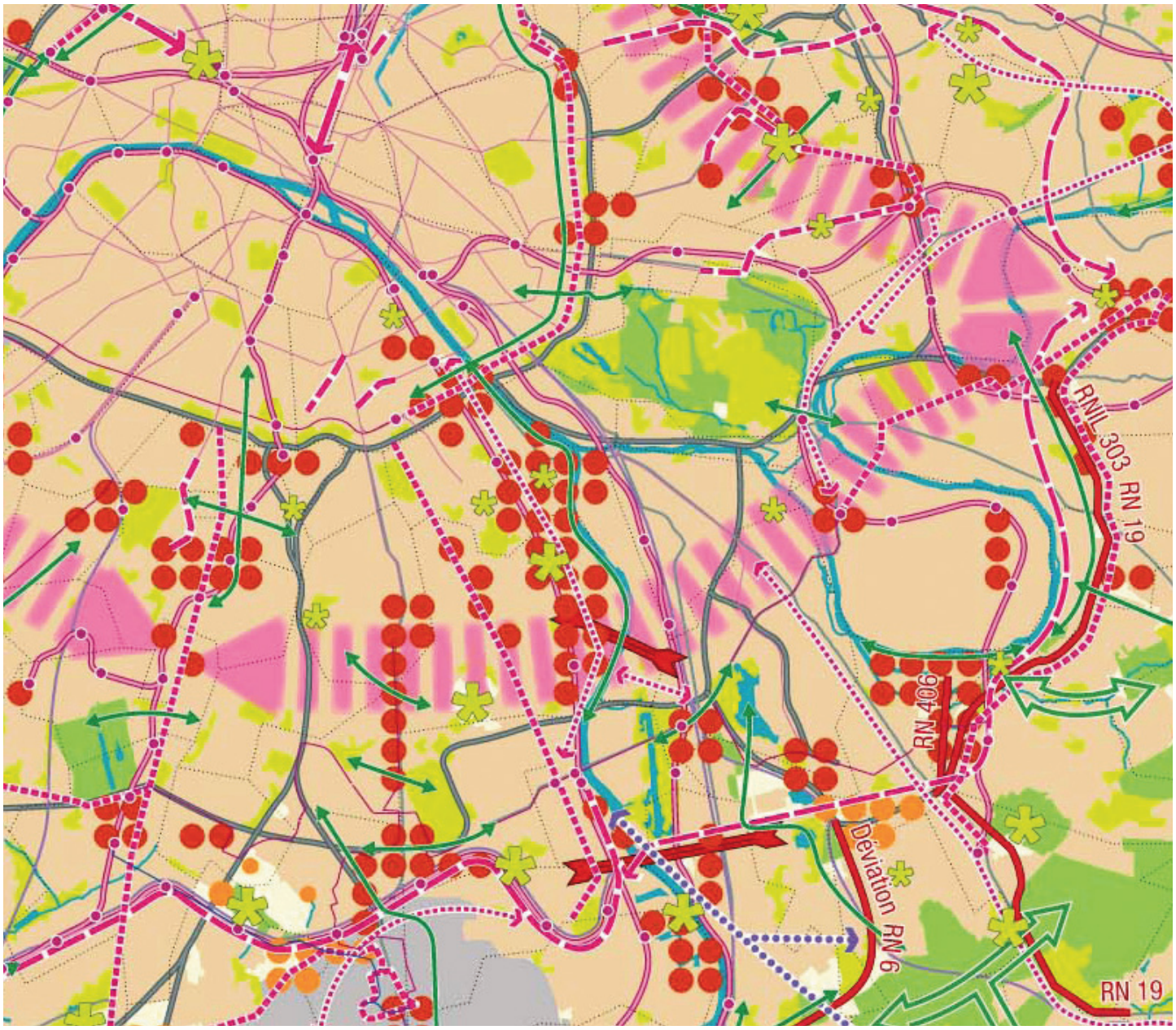


Schéma directeur de la région Île-de-France

"Projet adopté par délibération du Conseil régional le 25 septembre 2008"

Carte de destination générale des différentes parties du territoire

Cette carte, exprimant le champ d'application géographique des orientations, doit faire l'objet d'une application combinée avec le rapport auquel elle est étroitement subordonnée.

Vocation urbaine

- espace urbanisé à optimiser
- secteur de densification préférentielle
- secteur d'urbanisation préférentielle
- secteur d'urbanisation conditionnelle
- pôles de centralités à conforter hors agglomération centrale
- front urbain d'intérêt régional

Infrastructures de transport

Réseau routier :

- existant
- tracé
- principe de liaison
- principe de liaison long terme (préservation de faisabilité)
- nouveau franchissement

Vocation naturelle

- espace agricole
- espace boisé ou naturel
- espace de loisirs
- espace vert à créer ou espace naturel à ouvrir au public
- continuité écologique ou coupure d'urbanisation à maintenir
- continuité agricole ou liaison verte à créer ou à renforcer

Fleuve et espaces en eau

Aéroport - aérodrome

Limite de commune

Transport collectif :

	Existant	Tracé	Principe de liaison
LGV			
liaison vers aéroport			
RER			
réseau ferroviaire voyageur			
Arc Express (fuseau d'étude)			
métro			
tram - train et train léger			
transport collectif en site propre sur voirie			

N

Source : IAU îdF © IAU îdf 2008

sdrif

îledeFrance

I – LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT A L'ECHELLE TERRITORIALE ET LOCALE

1 – Un site à la rencontre des grandes dynamiques territoriales

Le site d'étude est à la croisée de deux dynamiques territoriales, la première radiale et la seconde en rocade autour de Paris.

La première correspond à la dynamique économique historique de la vallée de la Seine. Ce développement radial depuis le centre de Paris, autrefois lié à l'industrie et à l'acheminement des marchandises, est depuis les années 1980 en pleine reconversion. Il correspond aux grandes opérations d'urbanisme :

- Paris-Rive-Gauche à Paris, visant l'accueil dans un premier temps de tertiaire supérieur, les premières décisions datent de 2000 pour l'université, convention cadre signé par Jean Tibéri. Depuis 2001, un pôle d'activités plus diversifiées notamment une part de logement plus importante ;
- Ivry Port à Ivry-sur-Seine, qui a accueilli des activités plus tertiaires ou commerciales tout en maintenant des activités liées au secteur secondaire (vente de matériaux ou imprimerie de la Banque de France par exemple).

À une échelle territoriale plus large, celle de Seine-Amont, cette dynamique se poursuit sur le quartier Avenir Gambetta à Ivry ou dans la partie Est de l'Opération National Orly-Rungis, le long de la Seine, à Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi notamment. Cette mutation des rives de la Seine a aussi lieu sur la rive droite, dans le quartier de Bercy à Paris, à Charenton-le-Pont et à Alfortville notamment. La mutation de ce large secteur industriel en reconversion est donc reposée avec la question fondamentale de l'accueil de nouveaux logements mais aussi la question d'une amélioration de sa desserte en transport en commun.

La seconde dynamique, en rocade autour de Paris, est liée à la couronne de Paris et à l'achèvement du boulevard périphérique, inauguré en 1973. Cette infrastructure a transformé la ceinture de Paris, autrefois zone militaire et zone verte, en un lieu de mobilité, générant une forte attractivité commerciale et tertiaire sur ses rives.

A l'échelle de l'infrastructure, la porte de Bercy à la croisée du boulevard périphérique et de l'autoroute A4 est une grande porte métropolitaine, ayant généré l'un des plus grands centres commerciaux des portes de Paris tandis que le quai d'Ivry a aussi permis l'implantation à Ivry-sur-Seine d'un cinéma multiplexe et de grandes surfaces de bricolage.

À l'inverse, cette ceinture notamment à proximité des grands échangeurs est un lieu de fortes nuisances, permettant difficilement jusqu'à présent d'habiter à ses abords. La situation est en train de changer. Le prolongement du tramway des maréchaux va desservir finement ce territoire d'interface et donner au boulevard du Général Jean-Simon la qualité d'un véritable espace public agréable à parcourir. Les projets de compactage de l'échangeur du boulevard périphérique devraient aussi permettre d'en limiter ses nuisances.

Ainsi, ce site d'interface entre Paris et Ivry, bénéficie d'une situation exceptionnelle en termes de desserte routière, de visibilité depuis la Seine et depuis les grandes infrastructures de transports routières ou ferroviaires. Cette situation appelle des projets ambitieux, déjà largement engagés tant sur Paris que sur Ivry-sur-Seine. La recherche d'une certaine intensité urbaine capable de mettre en tension les différents pôles de centralité existants, voire d'en constituer un nouveau témoigne de cette prise en compte de l'échelle métropolitaine et permettra de créer des lieux de vies animés et recherchés.



© ph.guignard@air-images.net



© ph.guignard@air-images.net

2 – Un site inscrit dans le grand paysage

Le site est structuré en **plusieurs entités paysagères** de part et d'autre des voies ferrées et de la Seine qui représentent des atouts paysagers importants mais constituent également des contraintes en terme d'aménagement : la vallée de la Seine, les voies ferrées, le boulevard périphérique.

La vallée de la Seine est le grand trait d'union de la métropole, berceau de Paris. La vallée se caractérise par une triple problématique, celle de l'attrait de ses rives pour y habiter et se divertir, celle du transport de marchandises qui fût pendant longtemps le mode d'approvisionnement privilégié de la capitale avant l'avènement du fer et de la route, et demeure une alternative au tout routier dans les objectifs du Grenelle de l'environnement et celle de la prise en compte du caractère naturel du fleuve et de ses débordements.

Ainsi le paysage du fleuve dans Paris, se caractérise par une unité très forte donnée par la constitution de son mur de quai continu en pierre qui délimite un quai haut protégé des crues et offert à la ville, et un quai bas inondable accueillant des activités multiples (portuaires, bateaux logements ou péniches de loisirs, de promenade, voie rapide). Il faut noter que le bâti le long des quais est hétérogène. Il comprend à la fois les grands monuments de Paris mais aussi de nombreux immeubles de logements, des tissus constitués du centre de Paris à l'urbanisme moderne des années soixante du front de Seine dans le 15e arrondissement ou la ville contemporaine dans le 13e arrondissement (bibliothèque de France, grands moulins reconvertis en université, nouvelle école d'architecture).

En dehors de Paris, la constitution de ce grand paysage est très différente, d'abord parce que la Seine s'est élargie dès le pont d'Austerlitz vers l'amont, mais aussi parce que l'aménagement des quais est un peu moins urbain, tant au niveau de la chaussée qui est plus routière et qui offre moins de place aux piétons, qu'au niveau des quais bas qui ont conservé une activité beaucoup plus industrielle, qu'au niveau des bâtiments tertiaires ou du centre commercial quai d'Ivry qui développent de longues façades offrant moins de perméabilités entre les tissus urbains et la Seine.

Les voies ferrées constituent une vaste étendue paysagère dégageant des horizons structurants (la naissance des coteaux d'Ivry, les tours du 13e arrondissement) et mettant en scène certains grands services urbains métropolitains comme le centre d'incinération du SYCTOM ou d'anciens monuments industriels plus modestes comme certaines usines ou halles sur Ivry. Depuis le train ou le RER, ce paysage offre une véritable lecture de l'agglomération parisienne de sa périphérie la moins dense au centre de Paris en traversant les paysages des banlieues populaires et anciennement industrielles.

Dans le secteur d'étude, on constate une situation paradoxale où l'infrastructure crée une coupure profonde à Ivry avec deux quartiers qui se tournent le dos (les bords de Seine et le quartier Pierre-Sémard) mais d'un autre coté cette infrastructure crée une respiration rare en cœur d'agglomération.

Le paysage ferré fait partie de l'histoire du lieu. Dans le PADD d'Ivry, le paysage ferroviaire est considéré comme une partie intégrante de l'image de la Ville qu'elle ne souhaite pas remettre en cause.

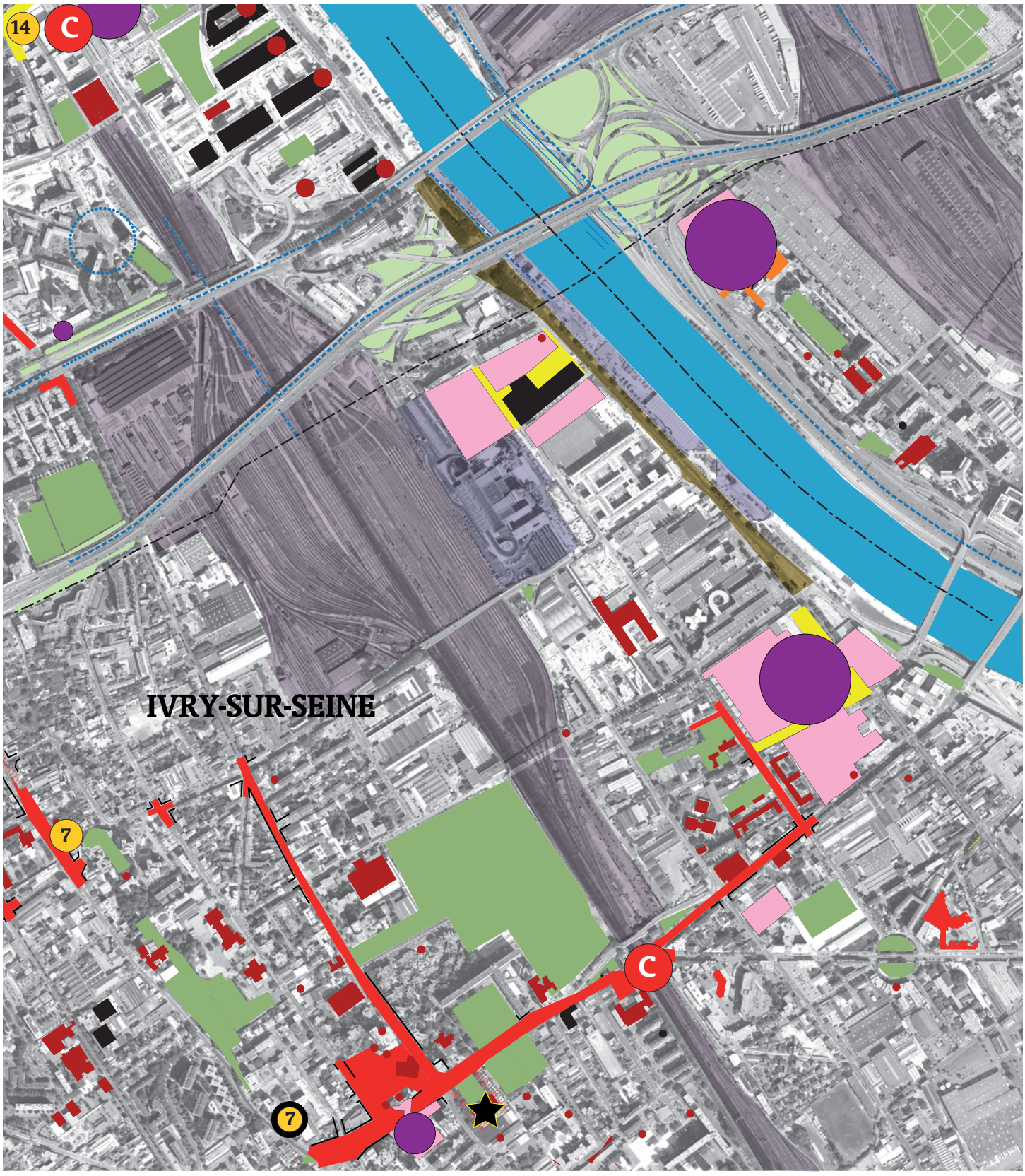
Une amélioration de la perception du paysage à partir des voies ferrées peut contribuer à donner une meilleure image de la ville.

La diminution de la coupure ferroviaire est posée et peut être traitée par des passerelles comme la passerelle Muller reconstruite et par une diminution des « surlargeurs » pour étendre l'urbanisation en continuité du tissu existant.

C'est pourquoi, dans le cadre de cette étude, le postulat n'est pas de couvrir le faisceau ferré à Ivry.

Le boulevard périphérique, comme cela est communément admis est une coupure physique forte, qui renforce la coupure administrative entre Paris et les communes limitrophes. Il est clair que l'échangeur est aujourd'hui un lieu désagréable à traverser. Par contre, pour les centaines de milliers d'automobilistes qui empruntent chaque jour le boulevard périphérique, la descente du coteau d'Ivry, l'ouverture vers la Seine, les perceptions lointaines offertes par l'automobile sont un spectacle qui offre l'une des rares occasions d'embrasser un vaste paysage métropolitain. Par ailleurs, si la colline artificielle de l'échangeur du quai d'Ivry est un obstacle, le pont haubané du boulevard périphérique sur le faisceau ferroviaire est un ouvrage d'art remarquable.

Des tissus urbains variés. Comme nous l'avons vu les quais de Seine ne sont pas homogènes, tout comme les quartiers au-delà. Cette hétérogénéité est un atout sur laquelle, il faudra s'appuyer,



LES CENTRALITÉS – ATOUTS HANDICAPS

LES CENTRALITÉS
- locales
- mixtes
- globales

LES ÉQUIPEMENTS
- locaux
- globaux
- mairies

LES ANIMATIONS
- temporaires
- marchés

LES COMMERCES
- sur rue
- emprises commerciales

grands magasins
+ 10 000 m² | de 5 000 à 10 000 m²
grandes surfaces alimentaires (hypermarchés, supermarchés et monoprix)

+ 50 000 m² | de 2 500 à 5 000 m² | de 1 000 à 2 500 m² | de 300 à 1 000 m²

LES DÉPLACEMENTS
- stations de métro et terminus de ligne
- stations de RER
- gares SNCF

LES DIFFICULTÉS DE FRANCHISSEMENT
- des voies
- des places
- limites infranchissables
- axes bruyants et /ou polluants
- espace public dégradé

LES LIEUX FERMÉS
- grandes parcelles
- commerces
- grandes emprises formant enclaves
- faisceaux ferroviaires

Sources : Contribution à l'élaboration du PADD, 2001, document Apur mise à jour

l'essentiel étant que les espaces publics assurent des continuités très fortes. Ainsi si l'opération Paris-Rive-Gauche, offre un paysage relativement homogène de par ses gabarits – ponctués par des éléments singuliers comme la Bibliothèque de France, les Grands Moulins ou l'école d'architecture – prolonger ce type de paysage au-delà du boulevard Jean-Simon vers Ivry n'aurait plus de sens compte tenu de la présence du boulevard périphérique, qui appelle une architecture contemporaine apte à rivaliser avec la puissance de l'infrastructure, et compte tenu des tissus urbains d'Ivry qui sont aussi très différents. En ce sens, le projet des Ateliers Lion qui proposent de ponctuer de manière spécifique, avec notamment des bâtiments hauts, cette rencontre entre deux éléments marquant le cœur de l'agglomération, la Seine et le boulevard périphérique, est un parti intéressant d'autant plus qu'en rez-de-chaussée la ville s'affirme à l'inverse dans une certaine continuité accompagnant les cheminements piétons.

À une autre échelle, le quartier Pierre-Sémard à Ivry, très composite dans ses formes et dans les fonctions, offre un tissu urbain plus dans la continuité des tissus de faubourg du XIIIe arrondissement, situés à proximité de la rue du Chevaleret. Ces tissus sont pris en compte dans leurs diversités tant dans le PLU de Paris que dans celui d'Ivry.

3 – Un site peu dense pris entre différentes centralités

Le secteur d'étude est situé entre différentes centralités. Au sud, le centre-ville d'Ivry et le centre commercial Ivry Plein Ciel, marquent une concentration et une diversité de commerces liés à des quartiers assez densément habités, caractéristiques d'un centre-ville important et dynamique.

Au nord du boulevard Jean-Simon, la mutation des quais de Seine engagée il y a 20 ans avec l'opération Paris rive Gauche génère un quartier caractérisé par une mixité des fonctions (logements, bureaux, commerces, universités, grands équipements de niveau métropolitains, Bibliothèque Nationale, complexe cinématographique) qui génèrent aujourd'hui une vie urbaine en plein développement.

Les abords du boulevard périphérique, sont marqués côté Ivry, comme nous l'avons vu précédemment par de grands équipements commerciaux liés aux flux routiers importants (Pathé, Leroy-Merlin) et Bercy 2 côté Charenton.

Le projet des Ateliers Lion, sur le secteur Masséna-Bruneseau a relevé le défi de créer des liens forts pour les piétons entre Paris et Ivry, avec le tracé de la voirie en patte-d'oie pour se raccorder à Ivry. Pour que ces espaces publics puissent être fréquentés, il est indispensable qu'ils puissent offrir une certaine animation afin que les nuisances des infrastructures ne prennent pas le dessus sur les ambiances sonores comme c'est le cas aujourd'hui. Le pari d'une certaine densité, proposée par les Ateliers Lion, est intéressant en ce sens.

Par ailleurs, la nouvelle desserte en transports en commun par le tramway, l'éventualité d'une nouvelle station à terme de la ligne 10, implique que le foncier rare en cœur d'agglomération soit, quand il est construit, l'objet d'une certaine densification. En effet, la demande en logements est très importante en cœur d'agglomération. Le compactage de l'échangeur permet de libérer un foncier précieux pour construire des logements le long du boulevard Jean Simon et de nouvelles activités proches du boulevard périphérique.

4 – Des évolutions en termes de desserte en transport collectif

Le secteur connaîtra des évolutions en termes de desserte en transport collectif :
- le prolongement du tramway T3 à l'horizon 2012
- le TCSP Vallée de la Seine sur la RN19 à l'horizon 2014.

Cependant, compte tenu des besoins en mobilité liés au développement du secteur et à la volonté partagée de ne pas augmenter les difficultés de circulation et de pollution, d'autres projets sont nécessaires, et notamment le prolongement de la ligne 10 du métro. Des études visant à la mise en place de mesures préservant cette possiblité est en cours tant du côté Ivry que du côté Paris.



© Apur

Les transports en commun existants et à l'étude

Le prolongement du tramway T3

Le prolongement du tramway en cours de réalisation prévoit l'implantation d'une station à la porte de France. La mise en service prévue en 2012 permettra de desservir le quartier Masséna-Bruneseau et le nord du quartier Ivry Port (Leroy-Merlin, Cinéma Pathé…).

Des mesures conservatoires ont été prises pour réaliser une station au niveau du quai National.

Les études d'insertion du T3 et l'organisation de la desserte bus à venir ont fait l'objet d'échanges entre les collectivités concernées dans la perspective d'une optimisation de la desserte intermodale du site par les transports en commun et d'une qualité des espaces publics afin d'atténuer tout caractère routier et réduire les nuisances.

Pour compléter la desserte, les lignes de bus 62 et 89 devraient être restructurées et prolongées jusqu'à Masséna-Bruneseau en passant par l'avenue de France, la rue Bruneseau et l'allée d'Ivry pour rejoindre en sens retour l'avenue de France.

Le TCSP « Vallée de la Seine » envisagé par le STIF prévoit une charge dimensionnante de 2000 voyageurs par heure à partir de 2020(sens entrant sur Paris, au sud du secteur Bruneseau), sur la base d'une augmentation, dans l'ensemble du territoire d'étude, de 51500 habitants et 99000 emplois. Les villes de Paris et d'Ivry pensent que ce TCSP ne pourra pas répondre à la demande future pour les raisons suivantes :

- l'avancement en cours des projets d'urbanisme du secteur tend à revoir à la hausse les prévisions de population et d'emplois. Sur Ivry Confluences, la SHON envisagée aujourd'hui atteint 1300000 m² (au lieu des 1000000 m² pris en compte par le STIF). Quant à Paris Rive Gauche, le secteur Masséna-Bruneseau devrait, par rapport à 2005, entraîner un supplément d'environ 12000 habitants et 30000 emplois qui ne semblent pas intégrés dans l'étude du STIF.
- Les renforcements de fréquence attendus sur le RER C ne répondront que partiellement à la demande future, en particulier du fait que les stations de cette ligne sont relativement éloignées des quartiers destinés à une densification importante (Ivry Confluences et Masséna-Bruneseau).

En conséquence, seul un transport collectif lourd pourrait répondre à la demande qui sera générée par les aménagements projetés dans le secteur Seine Amont et Paris Rive Gauche.

Le projet de TCSP Seine Amont Nord

Une étude de la desserte en transports collectifs de la Seine Amont Nord est pilotée par le STIF et réalisée par Egis Rail. Cette étude présentée en Comité de suivi le 4 juin 2009 conclut à l'intérêt de mettre en place un TCSP de BFM aux Ardoines passant entre la Seine et le RER C et d'une liaison forte Est ouest assurant une desserte locale ou de rabattement complémentaire à Arc Express, reliant au moins le RER C et le RER D avec une nouvelle traversée de Seine. Les simulations de trafic montrent que la fréquentation du TCSP est compatible avec une desserte en bus articulé et ne justifient pas la réalisation d'un tramway.

Les études de requalification de la RN 19, futur support du TCSP de Paris à Gambetta sont menées par le Conseil Général du Val de Marne en vue de la réalisation des travaux en 2013. Le CG 94 a lancé un appel d'offres à l'été 2009 pour la réalisation de l'Avant-projet sommaire préalable à la concertation publique de l'aménagement d'un TCSP en Seine Amont Nord et donc du quai Marcel-Boyer et l'avenue Paul Vaillant Couturier jusqu'à la place Gambetta. Le cahier des charges prévoit d'intégrer sur le quai Marcel-Boyer un TCSP, des pistes cyclables et une file de circulation par sens. Le site propre accueillera la ligne de bus 325 et la nouvelle ligne de bus dont le STIF étudie actuellement le tracé. Le CG a réalisé des études de circulation qui montrent que passer de 4 files à 2 files fonctionne en intégrant les programmes sur Avenir Gambetta et les Ardoines.

Pour l'instant le CG a souhaité que l'étude n'exclue pas totalement la possibilité d'une transformation du TCSP en tramway. Cependant, les études menées par la Semapa ont montré que le croisement d'un tramway avec le tramway T3 n'était pas faisable et les hypothèses de trafic du STIF montrent qu'une ligne de bus est suffisante pour les besoins de déplacements avec ou sans prolongement de la ligne 10.

La promenade haute et le port ne font pas partie du périmètre d'intervention.

L'organisation du TCSP dans Paris Rive Gauche prévoit un sens sortant de Paris par la rue Bruneseau et un sens entrant par le quai puis la voie nouvelle est ouest rejoignant le boulevard Jean-Simon.

Le prolongement de la ligne de métro n° 10

Les villes d'Ivry et de Paris, associées au Conseil Général du Val-de-Marne, ont adressé en 2008 au Président du STIF un courrier visant au prolongement de la ligne 10 du métro jusqu'au territoire de Seine Amont.

Le prolongement de la ligne 10 figure au SDRIF dans le cadre d'études en amont mais ne s'inscrit pas dans une phase opérationnelle étudiée par le STIF.

À la demande de la ville de Paris et de la ville d'Ivry, le bureau d'étude Egis Rail chargé de l'étude sur Seine Amont pour le STIF a effectué une première évaluation du trafic attendu sur le prolongement de la ligne 10. Le nombre d'utilisateurs du prolongement à l'heure de pointe du matin (4 stations) a été estimé à 10 200. À titre de comparaison, le nombre d'utilisateurs attendus pour le prolongement de la ligne 4 (3 stations) est de 9 600.

La Semapa et la Ville d'Ivry ont toutes deux sollicité le bureau d'étude Xelis pour conduire une étude de pré-faisabilité visant à définir un tracé, localiser les stations et préciser toutes les mesures conservatoires nécessaires à ce prolongement.

L'étude a été confiée par la Semapa et la Sadev à Xélis, pour analyser les mesures conservatoires nécessaires pour permettre le prolongement de la ligne 10 du métro vers le territoire de Seine-Amont. L'étude est en cours de finalisation côté Paris, et elle est en cours d'avancement côté Ivry.

Il est proposé d'étudier depuis la gare d'Austerlitz la réalisation d'une station en correspondance avec la station Chevaleret de la ligne 6, une station en correspondance avec BFM (ligne 14 et RERC), une station près de la rue Bruneseau (correspondance T3) et à Ivry il est évoqué l'intérêt d'étudier une station près du centre commercial Grand Ciel et une station sur la place Gambetta.

Le quartier Masséna-Bruneseau, portant sur la construction d'environ 480 000 m^2 de Shon, est prévu d'être urbanisé sur une dizaine d'années à partir de 2010, pour la partie Bruneseau Nord représentant environ 315 000 m^2 SHON. La Semapa souhaite que le prolongement de la ligne 10 jusqu'à Massena Bruneseau soit envisagé à l'horizon 2020, dans la perspective de temporalité de réalisation en cohérence entre le projet transport et l'achèvement du futur quartier.

L'étude conduit à proposer un tracé sous la rue du Chevaleret. Après le pont de Tolbiac, le tunnel passe en bâche au-dessus de la ligne 14. La station Massena Bruneseau est envisagée sous la rue Berlier selon le schéma des voies futures effectué par la Semapa à une profondeur variant de 18 m à 14 m, la rue Berlier étant en pente.

Le rendu de l'étude pour le tronçon Gare d'Austerlitz – Masséna-Bruneseau est prévu fin 2009, et pour le prolongement au-delà à Ivry au printemps 2010.



Carte des mutations en cours à l'interface entre Paris, Ivry-sur-Seine, le Kremlin-Bicêtre et Charenton

5 – Un secteur à l'interface de nombreux territoires de projets

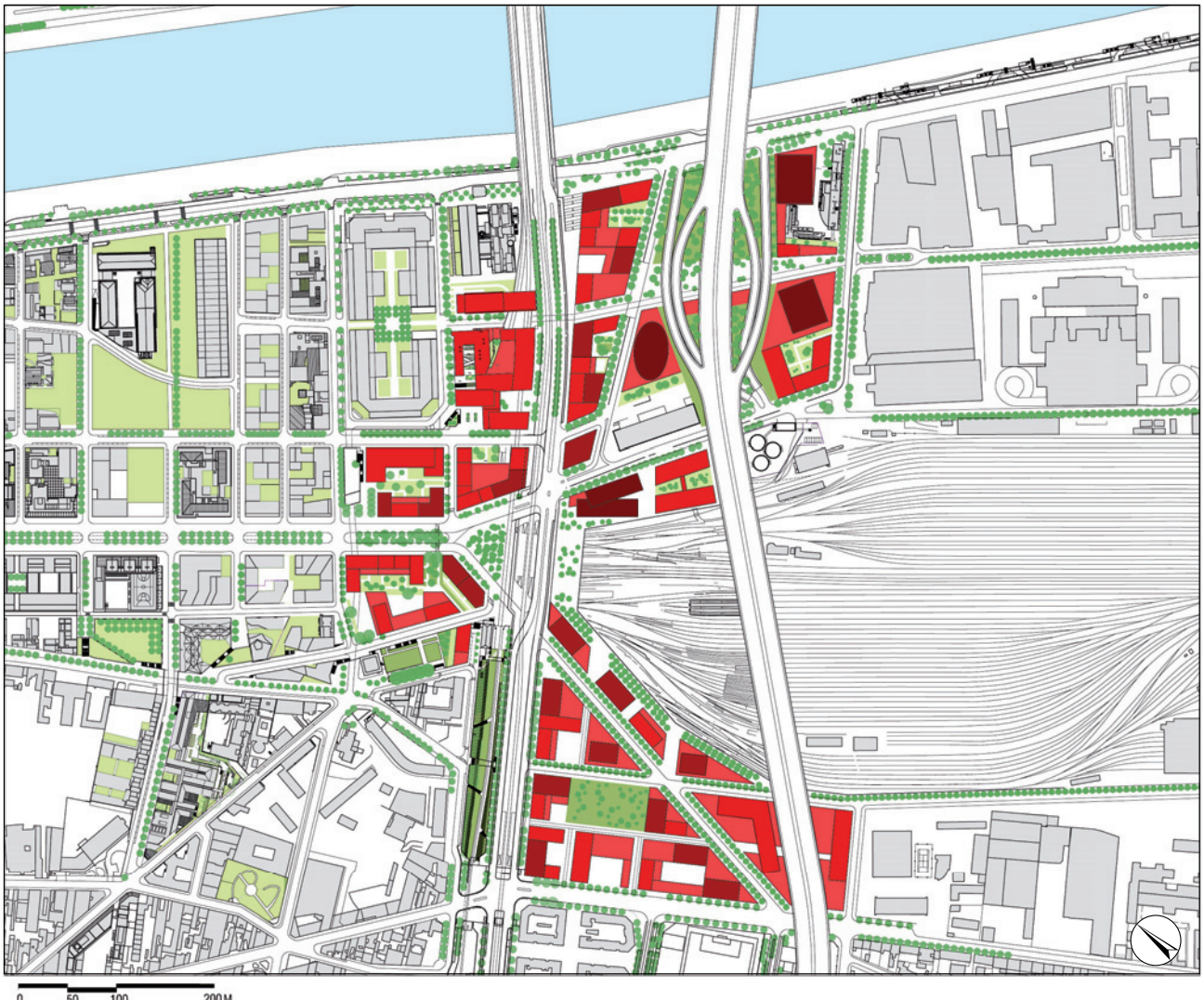
Compte tenu des études nombreuses menées sur ce territoire dynamique, un point d'avancement des différents projets paraît nécessaire.

L'aménagement Masséna-Bruneseau

Le site est marqué par les infrastructures routières (boulevard du Général Jean Simon et périphérique en surplomb, entrelacs de bretelles d'échanges avec les quais de Seine), par des activités appelées à se déplacer pour une grande partie d'entre elles (ateliers SNCF, cimenteries Calcia, PC de régulation du périphérique), ou à muter. Seul l'immeuble d'activités Berlier et tout ou partie du bâtiment des services techniques de la ville de Paris sont destinés à se maintenir sur place.

À l'issue de réflexions urbaines conduites depuis 2001 dans le cadre d'un marché de définition, les Ateliers Lion ont été retenus comme architecte coordinateur du secteur Massena Bruneseau sur la base d'un projet visant une réorganisation urbaine et paysagère apte à fonder une cohérence avec le tissu urbain d'Ivry. Les Ateliers Lion proposent de disposer au sein de l'échangeur sur des parcelles identifiées « des grattes ciel modérés » instaurant ainsi une continuité bâtie entre Paris et Ivry, tout en ména-





SEMAPA - Ateliers Lion Architectes Urbanistes - 14 octobre 2008

PLAN DE MASSE

geant une perméabilité entre les deux communes à travers cette nouvelle typologie. Ils prévoient une perméabilité renforcée au niveau fonctionnel par la création de l'allée Paris-Ivry et d'une patte-d'oie à l'extrémité de l'avenue de France permettant de réaliser de nouvelles liaisons avec Ivry.

Une nouvelle mission a été confiée par la SEMAPA aux Ateliers Lion pour la définition d'un plan d'aménagement du secteur Masséna-Bruneseau.

Le programme des constructions prévues dans ce secteur dans le PLU représente environ 13 % de la constructibilité générale de la ZAC soit environ 285 000 m² de planchers affectés pour environ 80 % à des bureaux et des activités.

Début 2010, une enquête publique sur la révision simplifiée du PLU et sur le programme des travaux de voirie devrait avoir lieu. La révision simplifiée propose une mise en place d'une nouvelle trame d'espace public, la localisation de nouveaux équipements (crèches, 3 écoles, un collège, un gymnase et des espaces verts), le traitement des nuisances sonores du périphérique, la mise en réseau des espaces verts, la création des continuités avec la Seine, la localisation des zones d'attraction commerciale. Sur l'ensemble de la ZAC, un nouveau seuil de constructibilité augmente de 10 % soit la réalisation de 1500 logements supplémentaires et une hauteur maximale portée à 50 m pour les logements et 180 m pour les activités sur quatre îlots regroupés autour du diffuseur du périphérique. La part des logements s'établirait ainsi à 30 % environ.
Des dépôts de permis de construire pourraient être effectués à partir de 2011.

L'évolution de l'usine du SYCTOM

Les études de faisabilité préalables menées par le SYCTOM sur le devenir de l'usine ont été finalisées fin 2008. Un marché de définition a conduit à trois propositions de projets de restructuration élaborées par les équipes Bonnard et Gardel, Girus et Berim.
Un débat sur son devenir est en cours (réunion de clôture programmée le 14 décembre 2009) par la Commission Nationale du Débat Public.
Pour assurer la continuité du traitement des déchets sur le site pendant les travaux de réalisation du futur centre, le SYCTOM a prévu d'investir 70 millions d'euros HT permettant d'effectuer les travaux nécessaires au prolongement du fonctionnement de l'actuelle usine jusqu'en 2018. Le centre devrait être restructuré entre 2018 et 2022.
La ville d'Ivry-sur-Seine a demandée par ailleurs que le SYCTOM étudie la proposition de l'équipe Berim de réimplanter sur son site, la chaufferie de la CPCU qui se trouve actuellement dans le périmètre de l'opération Ivry Confluence.



© ph.guignard@air-images.net

L'usine du SYCTOM

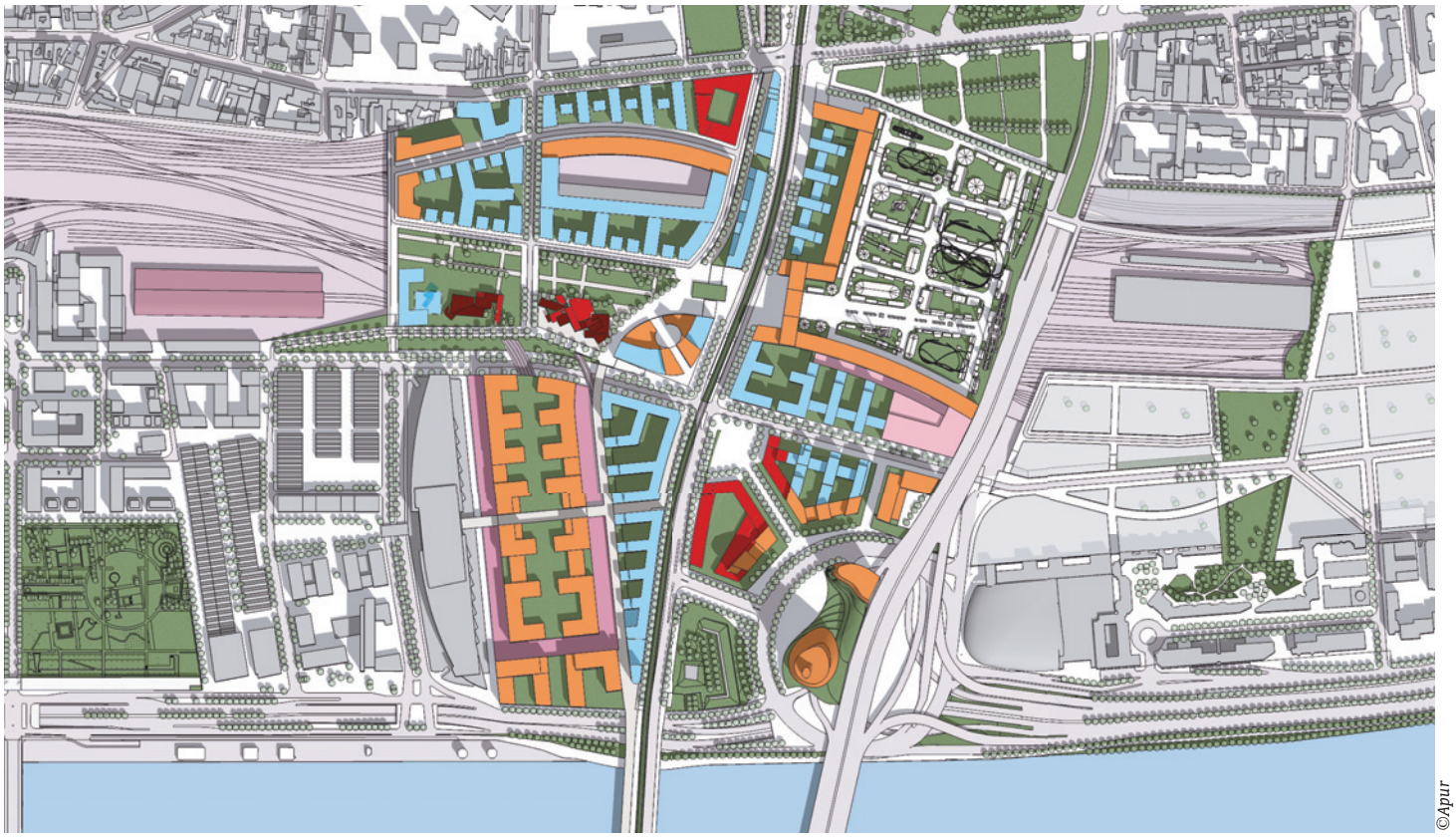
Le projet Bercy Charenton

Le projet intercommunal qui s'annonce sur le site Bercy-Charenton participe de la transformation urbaine de ce secteur. Ce projet situé sur la rive droite de la Seine peut, en écho au projet Bruneseau Ivry Port, participer à la construction d'une véritable porte fluviale.
Le projet devrait changer radicalement l'image du site en créant en ce point de jonction du fleuve et de la ceinture, un nouveau quartier diversifié dans ses formes et dans ses contenus qui s'ouvre largement sur le site de la Seine, efface la coupure existant entre les deux communes et constitue, à terme, associé aux aménagements projetés sur la rive gauche la porte fluviale amont de Paris.
Le projet n'est pas arrêté mais pourrait créer plus de 400 000 m².
Une consultation de maîtrise d'œuvre urbaine a été lancée en juillet 2009 : quatre équipes sont appélées à concourir : Rogers-Nouvel, FGP, Devillers et Lin. L'équipe lauréate devars êtresélectionnée en février 2010.

Le projet Ivry Confluences

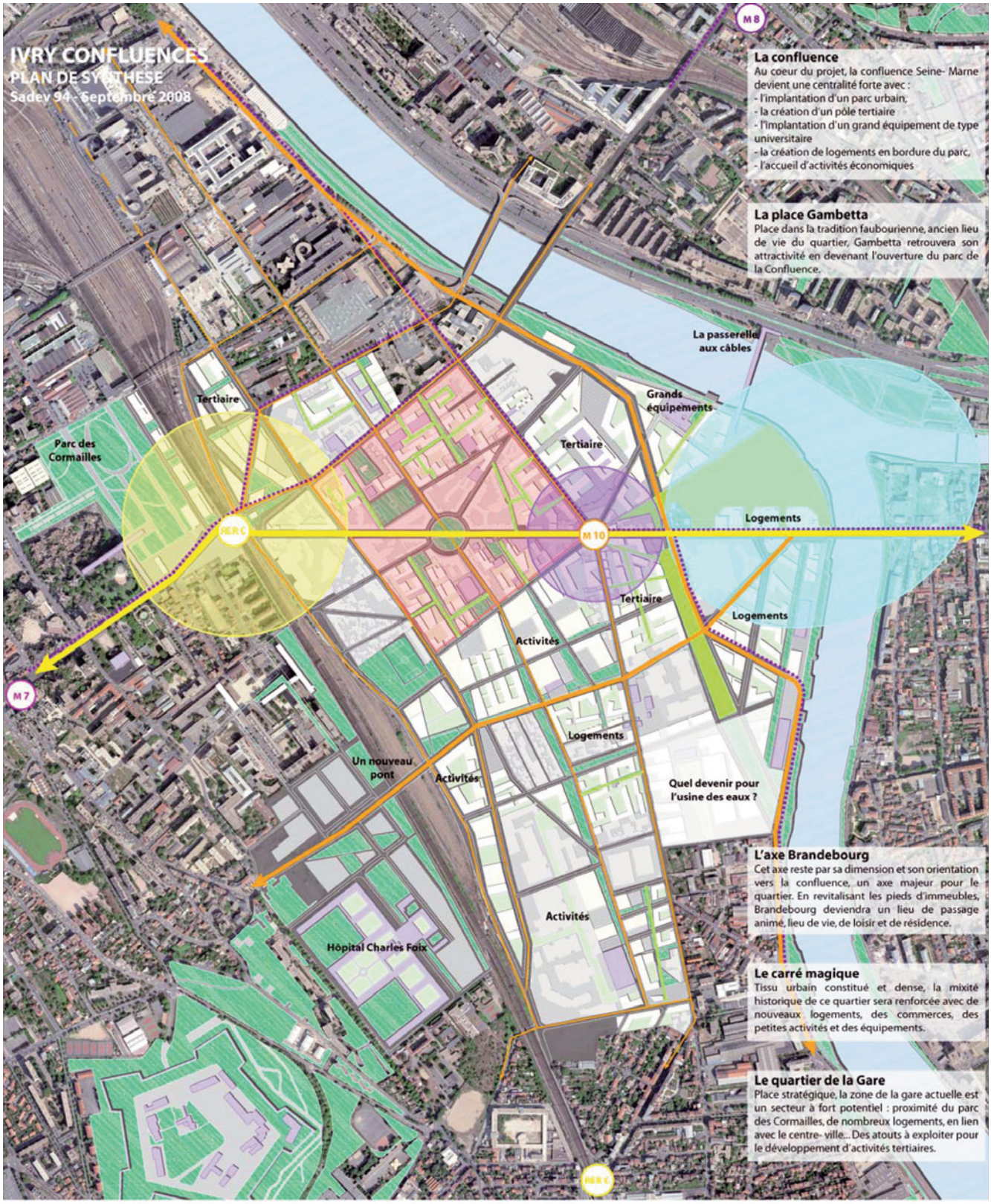
Ce secteur jouxte le territoire d'étude de l'Apur. Un premier schéma de référence a été élaboré en 2004 par Bruno Fortier en lien avec l'AFTRP et la SADEV94. Cinq équipes d'architectes travaillent aujourd'hui sur ce territoire sous la coordination de Bruno Fortier. Le schéma de développement d'Ivry-Port réalisé par l'IAU a par ailleurs insisté sur la mise en valeur de la Confluence.
Cinq grands sites sont étudiés:

- La confluence : il convient de la valoriser et se réapproprier les berges de Seine. Aujourd'hui, les installations industrielles sont nombreuses, avec une forte circulation de poids lourds. Le projet consiste à créer un parc à la confluence, à supprimer la circulation en bord de Seine, sans pour autant remettre en cause l'activité portuaire et à développer une mixité habitat, activités, équipements.
- La place Gambetta, la place la plus grande d'Ivry, intéressante par son histoire. Le souhait est de développer une mixité de fonctions, habitat, commerces, bureaux. À terme, le terminus de la ligne 10 pourrait être sur la place.
- Le « carré magique », un secteur faubourien où on souhaite maintenir le maximum de bâtiments, démolir le moins possible et maintenir une mixité de fonctions.
- Le quartier de la gare où il existe des possibilités de développement coté parc pour réaménager la gare et coté est avec la mutation des terrains du distributeur de boissons.
- L'axe Brandebourg qui relie la gare à la Seine. Il est proposé un nouveau TCSP Est ouest liant la gare de RER D à la gare RERC.



©Apur

Esquisse pour l'aménagement du secteur Bercy-Charenton



Les polarités
- La Confluence
- La place Gambetta
- L'axe Brandebourg
- La Gare d'Ivry
- Le carré magique

Les espaces publics
Deux sites remarquables : parc de la Confluence, parkway
Le parc en réseau

Les transports en commun
Station de métro et de RER
les TCSP nord-sud et est- ouest

Les axes
Deux nouveaux axes mis en valeurs
Les artères principales

Logements (50% social, 50% accession)	385 000 m²
Résidentiel divers (étudiants, personnes âgées, etc.)	50 000 m²
Bureaux	405 000 m²
Activités	165 000 m²
Commerces	17 000 m²
Equipements	50 000 m²

Une nouvelle trame viaire
- **La libération des quais :** les berges de Seine réaménagées et reservées aux piétons et circulations douces.
- **Le Parkway :** en contrepartie de la libération des quais, une nouvelle avenue renforcera les circulations nord- sud.
- **Du coteau à la Seine :** un nouveau franchissement au dessus des voies ferrées et l'élargissement des axes principaux permettront à la Ville de s'ouvrir vers la Confluence.
- **Les axes nord- sud :** en plus du Pakway, l'axe J.-J. Rousseau sera prolongé jusqu'à Vitry pour desservir le tissu faubourien historique. Une nouvelle voie sera égalementcréée le long des voies ferrées.
- **Le parc en réseau :** les grands îlots seront morcelés et traversés par des venelles, des voies piétonnes et une ramification de jardins,.

Le projet prévoit de développer un maillage de voirie, un axe Nord Sud rue François Mitterrand prolongée vers le sud dans Ivry Confluences, une liaison est ouest avec un nouveau pont sur les voies ferrées au nord de l'hôpital Charles Foix.

La suppression de la circulation sur les quais serait remplacée par une circulation en cœur d'îlot, avec la création de «Cours» (anciennement parkway).

Une nouvelle liaison le long des voies ferrées est envisagée à l'est passant sous le pont Gosnat.

Les espaces verts vont considérablement augmenter passant de 16 ha à 37 ha. Il est envisagé de lier le nouveau parc de la Confluence au fort d'Ivry en passant par l'hôpital.

Au total, plus de 5 000 logements avec 50 % de logement social sont prévus dans ce nouveau quartier.

Concernant la programmation, il est plutôt prévu de créer des activités PME, PMI au sud de la place Gambetta, un pôle tertiaire près de la gare et à la Confluence, des pôles résidentiels plus dispersés, dans le carré magique et le long de l'avenue Jean Jaurès. Un pole d'équipement est envisagé à la confluence.

Les études menées par la Sadev'94 dans le cadre de la concession d'aménagement Avenir/Gambetta intègrent l'évolution du secteur du Sernam et de la gare d'Ivry.

La création de la ZAC Ivry Confluences est prévue au printemps 2010 après de nombreuses phases de concertation. Les premières constructions sont prévues pour 2012/2013

Le schéma des infrastructures ferroviaires

La SNCF et RFF ont depuis déjà quelques années annoncé une étude de restructuration ferroviaire du faisceau de la gare d'Austerlitz sur Seine Amont permettant d'évaluer le foncier en plein sol et en sursol qui pouvait être amené à muter.

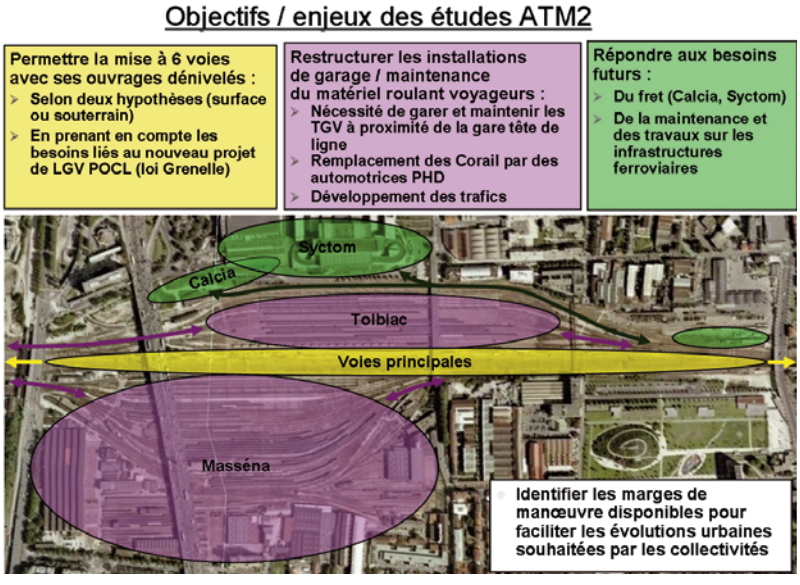
Cette étude a pris la forme d'un Schéma Directeur du Patrimoine et a été engagée début 2007. L'EPA-ORSA a été associé en phase final aux réflexions du monde ferroviaire (2e semestre 2007). En décembre 2007, a été décidé avec l'EPA-ORSA le lancement d'études complémentaires permettant de définir les conditions de la mutabilité des emprises ferroviaires. Celles-ci intègrent désormais la Ligne à Grande Vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon (dite LGV POCL). Les résultats partiels de l'étude ont été communiqués en octobre 2009.

Une seconde étude ferroviaire (ATM2) a été lancée par la SNCF et RFF en début d'année 2009 sur le périmètre ferroviaire de « Masséna-Tolbiac ». Cette étude est la poursuite des études ferroviaires dites ATM qui ont permis la réalisation du projet urbain PRG. Elles seront finalisées à la fin de l'année 2009.

Des ajustements entre le projet urbain et les évolutions ferroviaires seront donc nécessaires par la suite.

Aujourd'hui, entre le boulevard périphérique et le pont Victor, les emprises ferroviaires se décomposent ainsi :

- au centre, les 4 voies principales en ligne (2 voies au centre pour le trafic interurbain et deux voies pour le RERC situées de part et d'autre des deux voies interurbain)



Extrait de la présentation RFF, SNCF

- un site principalement dédié aux garages de rames coté est Syctom intitulé Tolbiac par les acteurs ferroviaires
- un site de maintenance coté ouest intitulé Massena par les acteurs ferroviaires.

Le projet de mise à 6 voies entre Paris et Juvisy a été, à l'occasion de l'émergence du projet de la LGV POCL, analysé sous un nouvel angle. Deux hypothèses de travail sont désormais prises en compte par RFF et la SNCF :

- une mise à 6 voies aérienne (tel qu'initialement envisagée)
- une mise à voies via la création de deux voies souterraines.

Concernant cette deuxième hypothèse, l'un des axes des études sur la LGV POCL souhaitée dans le projet de Grenelle propose la réalisation d'un tunnel émergeant au Nord de la gare d'Ivry, la LGV se raccordant ensuite au faisceau jusqu'à la gare d'Austerlitz en aérien.

L'arrivée de cette nouvelle LGV ainsi que les missions actuelles imposent que des sites pour la maintenance et le garage des rames soient préservés non loin de la gare d'Austerlitz. RFF et la SNCF travaillent à travers l'étude ATM2 à trouver les sites les plus opportuns. A l'heure actuelle, ces études conduisent à être extrêmement prudent sur les réductions des emprises ferroviaires en vue de l'urbanisation de plein sol ou en sursol qui tiendra compte des contraintes inhérentes au service Public ferroviaire.

6 – Un site porteur d'enjeux à la fois métropolitains et locaux

À l'échelle métropolitaine, les enjeux portent en premier lieu sur la mise à niveau de la desserte des transports en commun (liaison Paris – Seine-Amont, par bus, TCSP et transports lourds, le prolongement de la ligne 10 du métro et l'amélioration du fonctionnement du RER C) et la constitution d'une trame de voirie et d'espaces publics propres à desservir et désenclaver les vastes emprises foncières aujourd'hui disponibles, pour une densification et une intensification urbaine.

Ils portent également sur le développement économique qui doit s'inscrire dans une dynamique de complémentarité et de synergie plutôt que de concurrence entre Paris et le reste du cœur d'agglomération. À cet égard, il y aura lieu de tirer parti des synergies créées par les sites universitaires existants (Paris 7, école Paris Val de Seine et INALCO) et en devenir sur Ivry, la dynamique tertiaire initiée par Paris Rive Gauche ainsi que les réseaux économiques novateurs et le potentiel fluvial et ferroviaire.

Le rapport de la ville au fleuve est à inscrire dans cette perspective élargie, en recherchant l'équilibre entre les continuités des circulations douces et les activités portuaires et le grand paysage.

Le développement de ce territoire est également à mettre en regard de celui attendu sur l'autre rive de la Seine entre Bercy et Charenton-le-Pont.

L'enjeu est de valoriser le grand paysage de la Seine, du fleuve ferroviaire et les vues depuis le boulevard périphérique. Plus localement, il s'agit de révéler les grands monuments issus de son passé industriel et services urbains (SYCTOM, viaduc du boulevard périphérique).

À l'échelle locale, ce site doit être le lieu de démonstration de la ville durable en réussissant à créer une ville agréable animée, là où aujourd'hui les nuisances des infrastructures sont prégnantes.

Les enjeux portent principalement sur la recherche d'une grande lisibilité urbaine, de part et d'autre des limites communales, en matière de liaisons, de paysage urbain et de programmes.

Ils portent plus particulièrement sur le renouvellement urbain d'un territoire enclavé entre le faisceau ferroviaire et la Seine d'une part, et entre le boulevard périphérique et les grandes emprises logistiques d'autre part, impliquant :

- le développement d'une trame viaire apte à désenclaver le site et à devenir le support d'une urbanisation nouvelle, assurant des liaisons de qualité entre PRG et Ivry Port ;
- la qualification de l'espace public par des espaces piétons généreux et animés ;
- une programmation proposant une mixité urbaine, une offre cohérente avec celle de PRG mais aussi équilibrée, constituée de locaux diversifiés, sièges sociaux, développement des Pme/Pmi très implantées dans le territoire Ivryen, activités de recherche, pépinières,…
- des conditions de réussite d'insertion urbaine des grands services urbains
- des conditions d'habitabilité dans des secteurs requalifiés comme les abords du boulevard Massena ou la rue Pierre-Semard par exemple.

II – ÉVOLUTIONS DU SECTEUR BRUNESEAU IVRY PORT

La question posée est de voir comment les projets peuvent créer une intensification urbaine à l'interface de Paris et d'Ivry, établir de nouveaux liens entre Paris et Ivry et contribuer à maintenir une mixité sociale et fonctionnelle à l'interface des deux communes.

La mixité fonctionnelle devrait être assurée par la présence de bureaux, d'activités (PME, PMI, micro-entreprises, activités du port, SYCTOM, commerces…) et de logements prévus à Masséna Bruneseau et à Ivry Port. Les ports d'Ivry et de National et l'usine du SYCTOM assurent le maintien d'activités industrielles.

Dans l'opération Bruneseau, une mixité sociale sera assurée par la réalisation de logements sociaux, étudiants, intermédiaire de type PLS et privés.

La polarité commerciale devrait être renforcée en limites communales autour des cinémas Pathé et des commerces comme Truffaut et Leroy-Merlin par la création de l'allée d'Ivry qui devrait constituer la rue commerçante au sein de l'opération Masséna Bruneseau.

La question de l'animation des RDC des bâtiments sur les voies publiques est importante sur le quai Marcel-Boyer mais aussi le long de l'usine du SYCTOM car le risque est fort d'avoir une voie nouvelle sans aucune animation ou respiration.

Le schéma de développement d'Ivry-Port et la ZAC Paris Rive Gauche préconisent pour le secteur de l'interface une restructuration des grandes infrastructures viaires, la création de nouveaux liens, notamment au droit du SYCTOM et l'amélioration des liaisons douces.

La présente étude s'attache à la définition d'une nouvelle trame viaire sur Ivry Port offrant une articulation cohérente avec la trame proposée et fixée dans ses grandes lignes sur Bruneseau.

À cet égard il y a une urgence particulière à définir les nivellements permettant l'autorisation d'un franchissement ou d'une couverture à terme des voies ferrées mais encore les éventuels prolongements à donner sur Ivry à la patte-d'oie proposée par les Ateliers Lion.

1 – Le maillage viaire

État des lieux

Le réseau des voies publiques est faiblement maillé à Ivry et il est aujourd'hui faiblement rattaché à Paris.

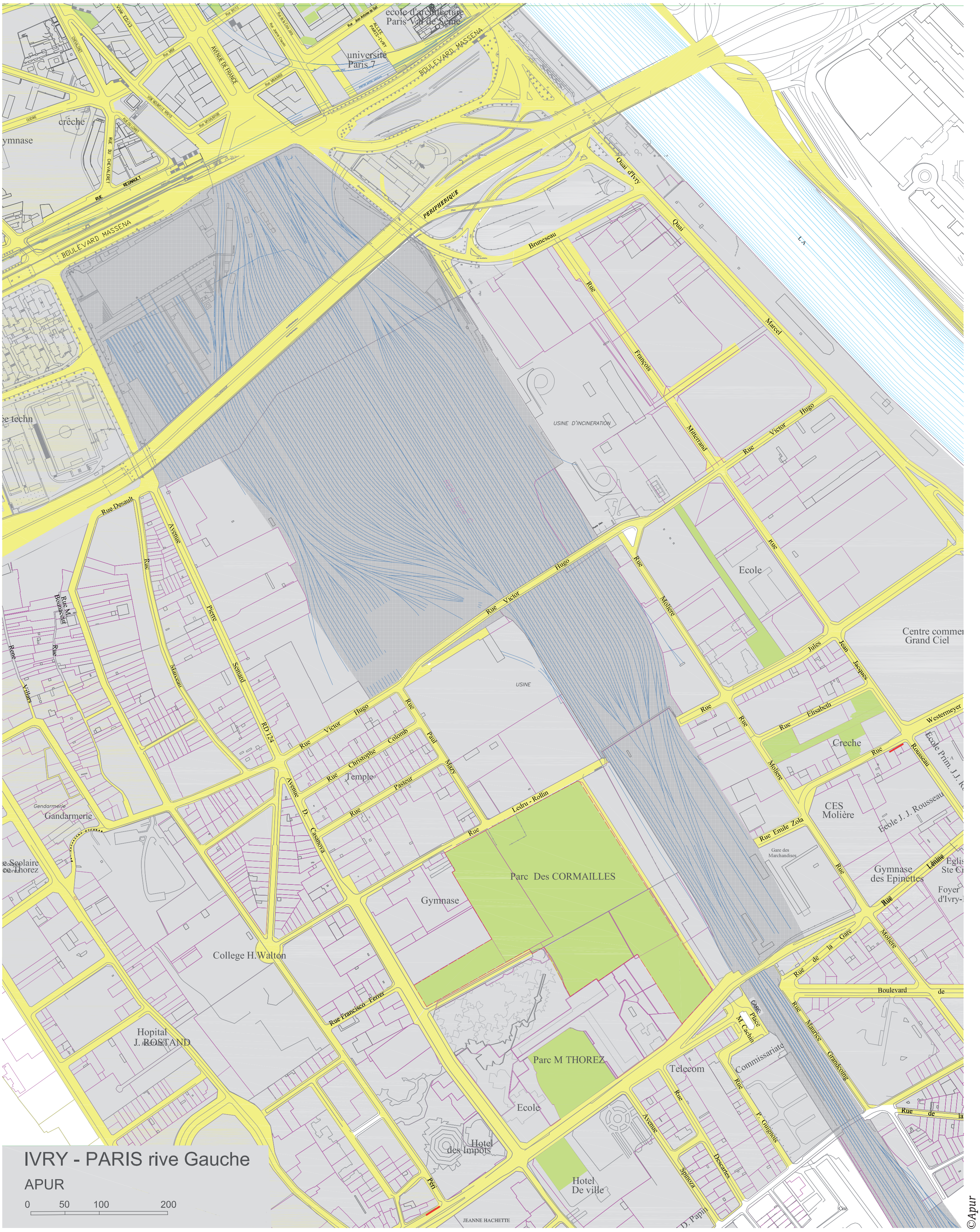
En effet depuis la Seine jusqu'aux contreforts de la colline d'Ivry, c'est-à-dire sur une longueur de 900 m, il n'existe que 3 voies pour assurer les liaisons entre les deux communes :
- le quai Marcel-Boyer,
- la rue François Mitterrand, nouvelle dans son tracé et d'un gabarit étroit,
- et la rue Pierre-Sémard.

Les grandes infrastructures routières que constituent le périphérique en viaduc et le boulevard Masséna créent une coupure. Celle-ci est accentuée par la présence de l'autopont du boulevard Masséna d'une part et par ailleurs par l'échangeur du périphérique.

Le faisceau ferré crée également une coupure forte entre l'est et l'ouest de la ville d'Ivry. 740 m séparent le boulevard du Général Jean Simon au pont Victor Hugo, 640 m séparent le pont Victor Hugo au pont Gosnat. Par ailleurs, la largeur des voiries est faible. Compte tenu de l'urbanisation attendue ces prochaines années, le projet consiste à créer de nouvelles voies entre les deux communes en cohérence avec le projet de Paris-Rive-Gauche pour créer des liens et pour « mailler » les grands îlots actuels tout en restant dans des largeurs de voies cohérentes pour Ivry.

Évolution de la trame viaire

Plusieurs scénarios ont été étudiés reprenant les différentes propositions formulées dans les études antérieures et les études menées par le SYCTOM. Tous les scénarios assurent des liaisons entre les deux communes, avec ou sans franchissement et couverture des voies ferrées prolongeant la dalle de Paris Rive Gauche et avec ou sans modification de l'altimétrie de la rue Bruneseau.



La trame viaire actuelle

Tous les scénarios développent des liaisons longitudinales entre Paris et Ivry :
- allée d'Ivry – rue François-Mitterrand,
- rue Bruneseau – rue Molière,
- rue Mazy prolongée jusqu'à la limite communale avec Paris suivant un tracé parallèle à la rue Pierre-Semard

D'autre part, les liaisons transversales sont améliorées au-dessus des voies ferrées grâce à la nouvelle passerelle et la reconfiguration du pont Victor Hugo souhaitable à terme.

Tous se développent aussi en fonction des deux centralités les plus fortes sur le site : au sud, le centre-ville d'Ivry et au nord, le futur pôle de Masséna Bruneseau.

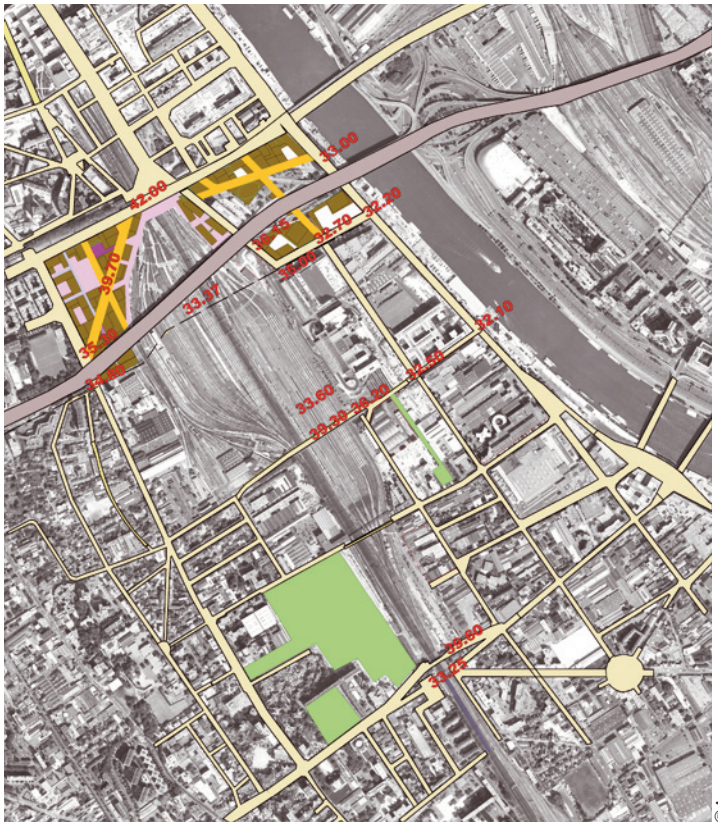
2 – Deux scénarios de nivellement

Le projet de restructuration de l'usine du SYCTOM doit pouvoir s'insérer dans le nouveau maillage souhaité et notamment intégrer la nouvelle liaison entre la rue Bruneseau et la rue Molière.

Les enjeux sont essentiellement pour cette première phase : le tracé des voies et leur nivellement afin de raccorder de la manière la plus naturelle les différentes trames viaires existantes sur le site qui sont toutes à des altimétries différentes. Le plateau ferré et le site de la ville sont approximativement à la cote 33.00 tandis que pour franchir les voies ferrées, le boulevard Masséna est à la cote 42.00, le Périphérique à la cote 46.00 et le pont Victor-Hugo à la cote 39.50.

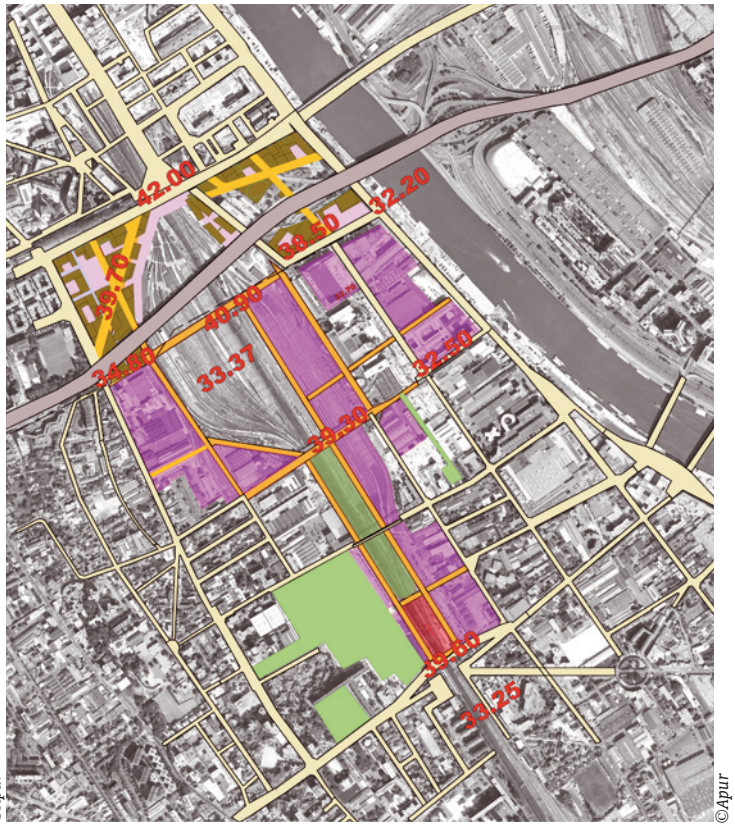
Les deux scenarii proposés ci-après, ont des impacts différents sur le nivellement de la rue Bruneseau qui se trouve aujourd'hui à la côte 35.00 au niveau de l'entrée du SYCTOM.
Les scénarii impliquent des stratégies différentes par rapport au faisceau ferroviaire :
- du scénario qui permet l'unification des deux rives ferroviaires, qui nécessite une forte densité programmatique et qui implique la volonté de créer un nouveau paysage sur ce site,
- au scénario qui touche le moins au grand paysage ferroviaire et conserve sa coupure urbaine.

Un premier scénario propose un franchissement carrossable du faisceau ferré au moyen d'une voie



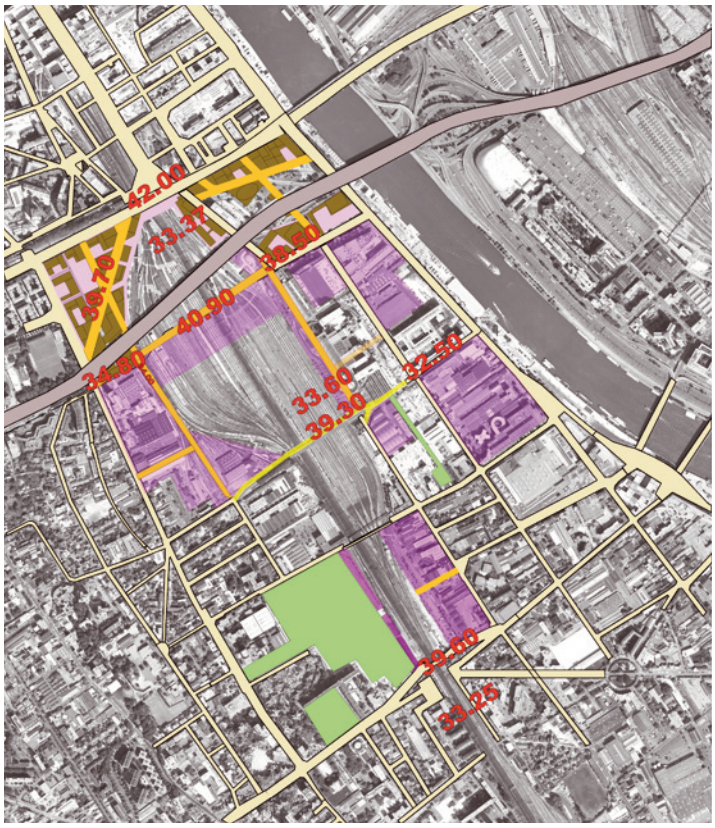
©Apur

La trame viaire actuelle et les repères de nivellement



©Apur

Premier scénario : projet Apur 2007
couverture partielle du réseau ferré



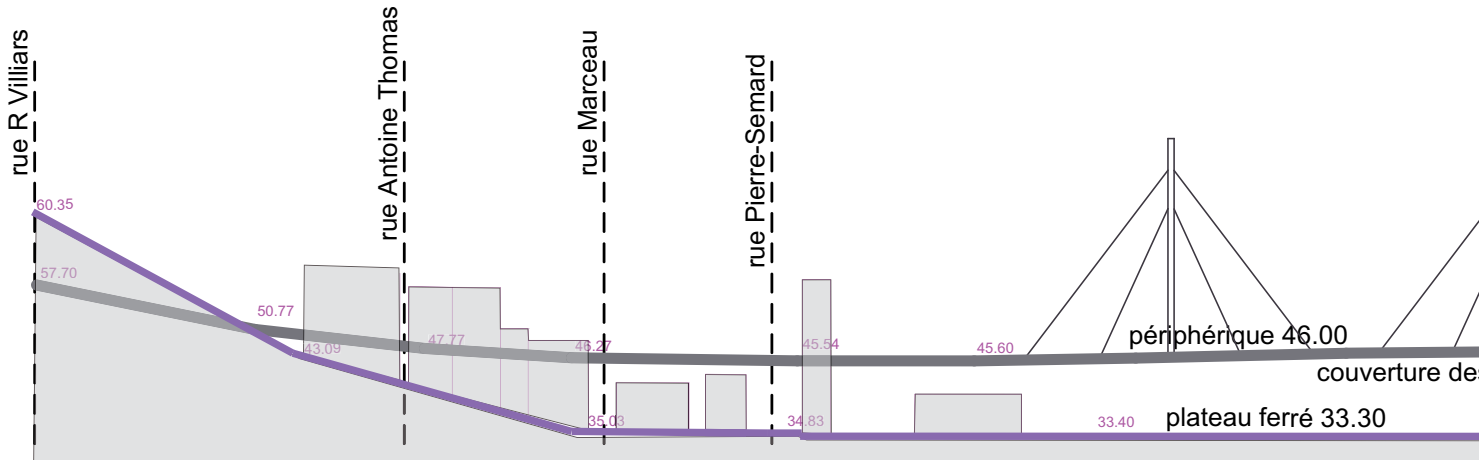
Premier scénario : franchissement carrossable le long du périphérique



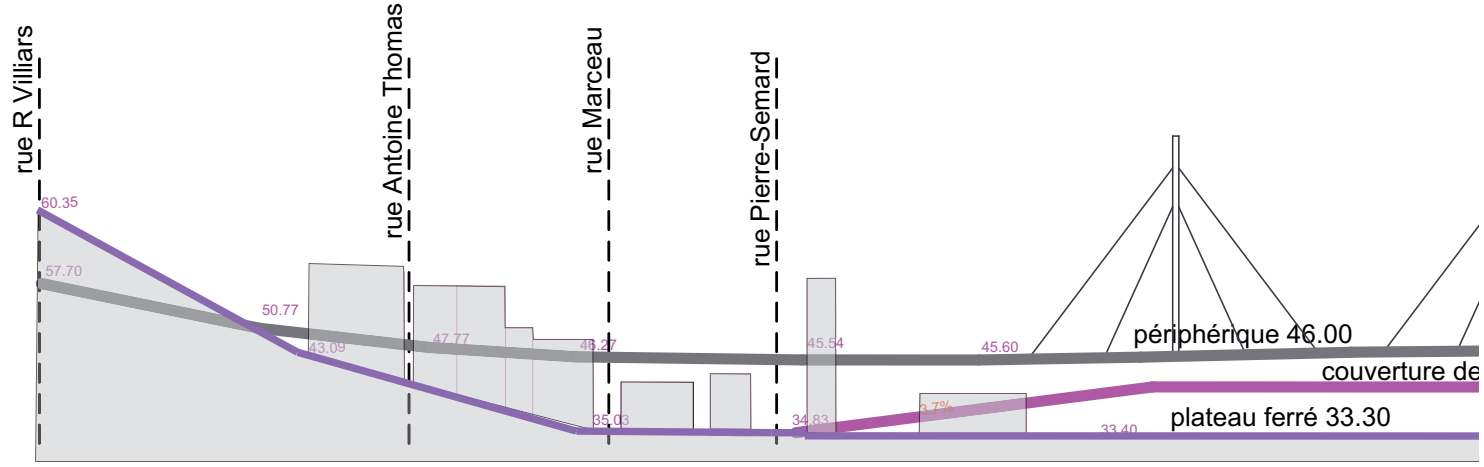
© Apur

Premier scénario : franchissement carrossable et large couverture du réseau ferré

Coupes de profil sur le réseau ferré – État actuel



Coupes de profil sur le réseau ferré – Hypothèse de couverture du réseau ferré



joignant directement l'angle de la rue Bruneseau à l'avenue de la Porte de Vitry. Ces projets prévoient des couvertures ferroviaires afin de renforcer les liaisons de part et d'autre du faisceau ferré.

Trois plans ont été présentés lors du comité de pilotage du 5 janvier 2009 : celui de l'Apur établi en 2007, celui interprété selon des orientations de l'IAU-IDF et enfin une troisième variante dégageant plus généreusement l'ouvrage du périphérique.

Pour financer la couverture partielle des voies ferrées et le franchissement, une opération globale devra être montée, assez difficile à assumer en cas de crise, et les projets urbains seront forcément denses.

En termes de paysage, cette famille de projet implique une mutation du paysage ferroviaire, caractéristique d'Ivry.

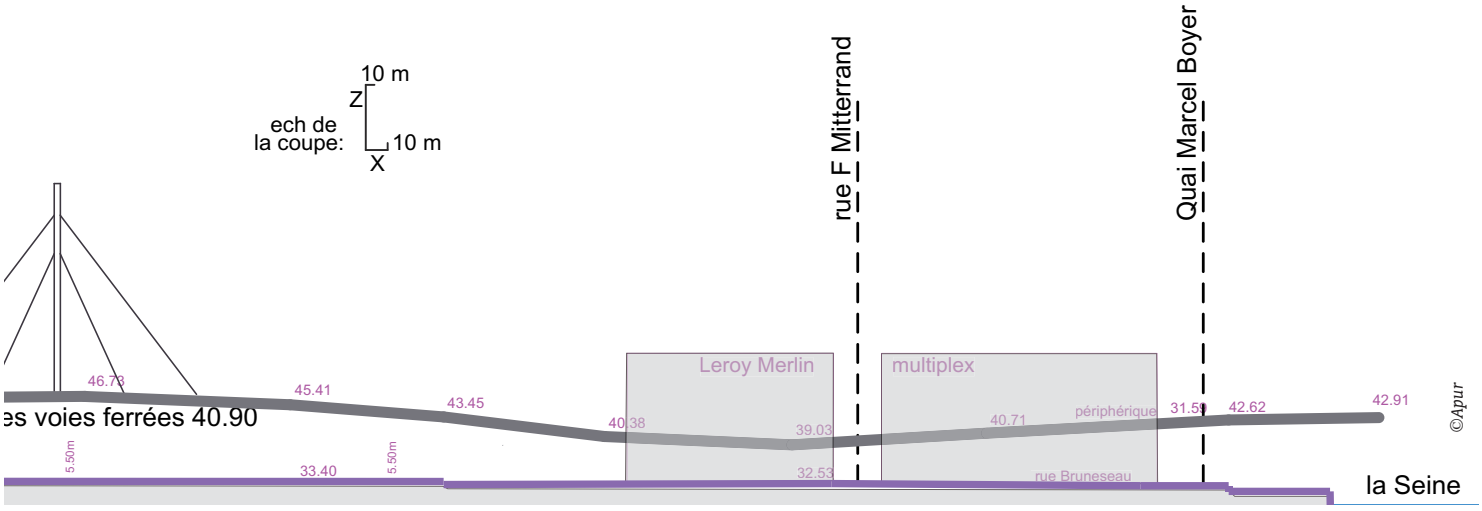
En termes de nivellement, il nécessite un nivellement haut de la rue Bruneseau et de créer de nombreux dénivelés entre les futures dalles et les voies existantes.

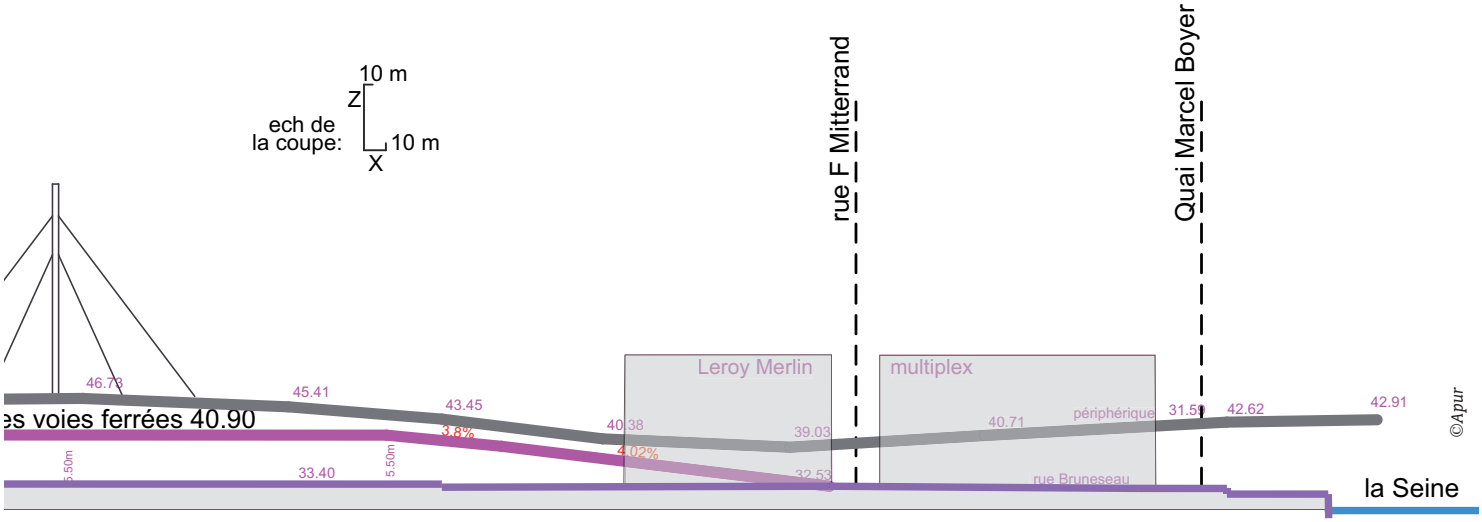
Le second scénario ne propose pas de voie carrossable franchissant les voies ferrées et ne propose pas de couverture des voies ferrées. Le pont Victor Hugo est réaménagé et reste l'unique liaison routière au-dessus des voies ferrées.

Une variante à ce scénario consiste à densifier aux abords de la gare afin de renforcer la polarité du centre-ville d'Ivry.

Ce scénario n'implique pas d'opération globale et dense sur ce site, ni de bouleversement du paysage ferroviaire. Les nouveaux aménagements possibles se développent de part et d'autre du plateau ferroviaire restructuré sans l'investir en sur sol. Le nivellement du carrefour Bruneseau peut rester à son niveau actuel. La densité est fonction de ce qu'il sera décidé plus tard sur les îlots.

Les trois propositions pour l'étude de faisabilité de restructuration du SYCTOM (Bonnard et Gardel, Girus et Ivory) sont compatibles avec les deux scenarii.





Le choix est important car le scénario retenu a une implication directe sur les deux projets actuellement en cours, à savoir celui du SYCTOM et celui de Masséna-Bruneseau.

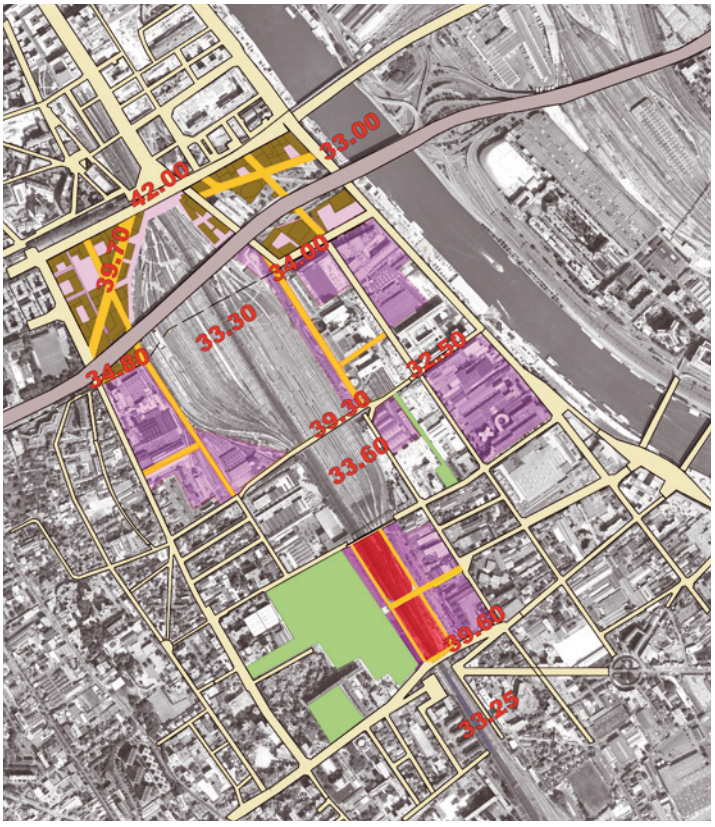
La solution préférée par les deux villes est celle du scénario n° 2 qui reste au niveau du sol actuel de la ville et qui permet à celle-ci de se développer progressivement sur elle-même.

La ville d'Ivry est actuellement engagée dans un processus de transformation important et prioritaire du quartier Gambetta et à court et moyen terme n'a pas l'intention d'investir le plateau des voies ferrées par des aménagements urbains importants qui s'avéreraient complexes et coûteux pour la ville.

Pour la Ville de Paris, le scénario n° 2 permet une continuité de nivellement avec la ville existante et ne freine pas l'avancement du projet Masséna Bruneseau à Paris.

Pour le SYCTOM, le scénario 2 simplifie les rapports altimétriques de l'usine avec le réseau ferré et la ville. Ainsi fixé il sera intégré à la nouvelle consultation de concepteurs que le SYCTOM souhaite lancer, suite au rendu du rapport de la Commission Nationale du Débat Public en 2010.

À l'issue du comité de pilotage du 15 janvier 2009, les élus de Paris et d'Ivry ont convenu de retenir un nivellement bas de la rue Bruneseau et un projet sans couverture partielle des voies ferrées à Ivry.



© Apur

Second scénario : aménagement au niveau du sol actuel

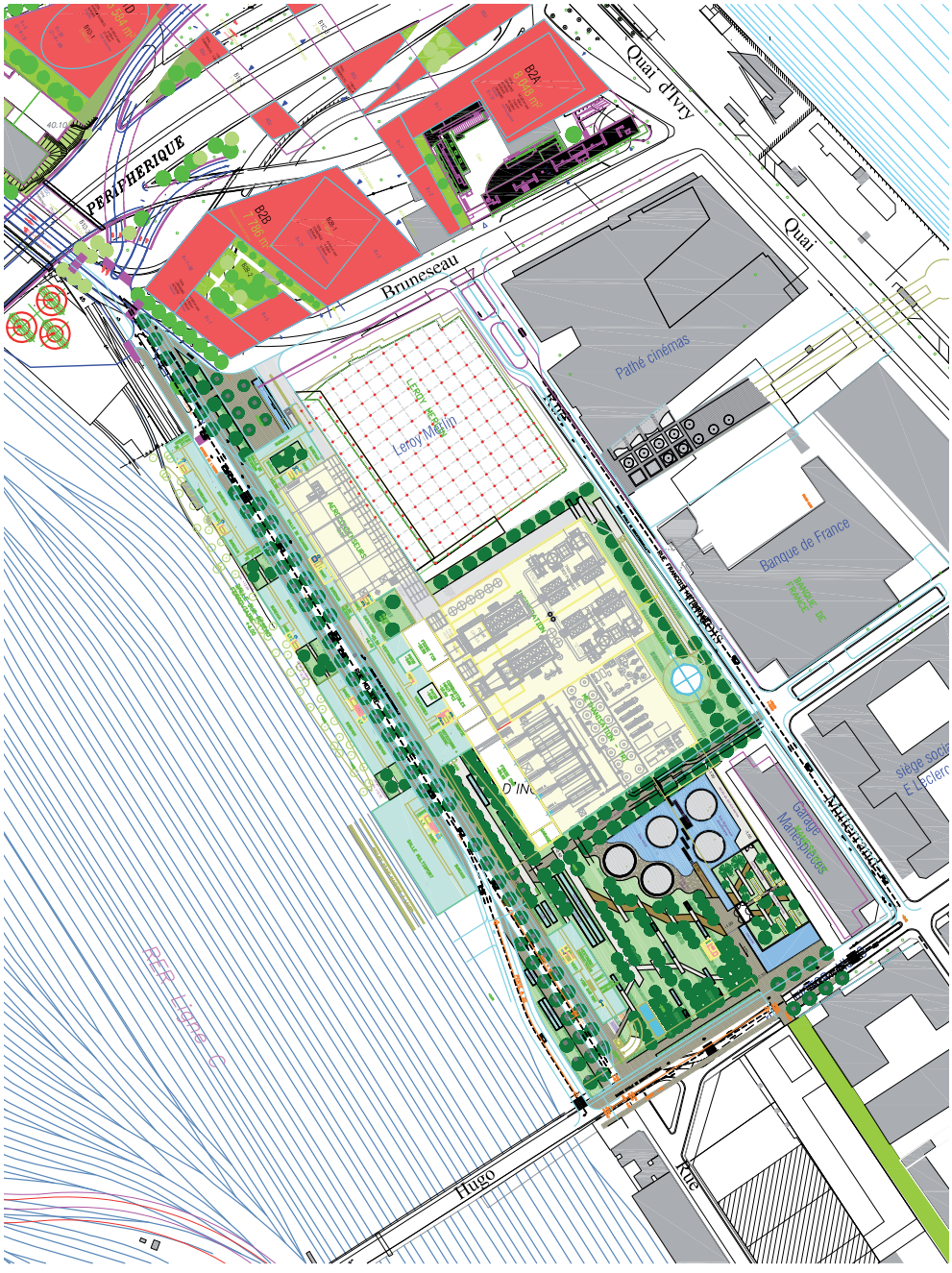
3 – Trois scénarios de tracés viaires entre Paris et Ivry liés au projet du SYCTOM

Les trois projets issus de l'étude de faisabilité menée par le SYCTOM ont été analysés du point de vue de leur insertion urbaine et leur inscription dans la trame viaire du site.

Proposition GIRUS

La proposition s'inscrit dans la trame viaire du site. Le tracé de la rue Molière est prolongé simplement, suivant le même axe. En terme de nivellement, la proposition ne prend pas en compte le rehaussement de la rue Bruneseau au droit des ciments Calcia, mais elle pouvait être compatible si un nivellement légèrement supérieur avait été adopté pour toute la voie.

Dans cette proposition, les bâtiments placards situés rue Molière (au-dessus du transbordement ferré) offrent des possibilités d'implanter des programmes différents de l'usine, attirant d'autres usagers. Il faut noter que la très faible épaisseur des locaux côté ouest de la rue Molière prolongée implique un travail en amont de programmation spécifique et de recherche d'occupants potentiels. Côté sud, la rue est animée par un jardin public à niveau des voies environnantes.



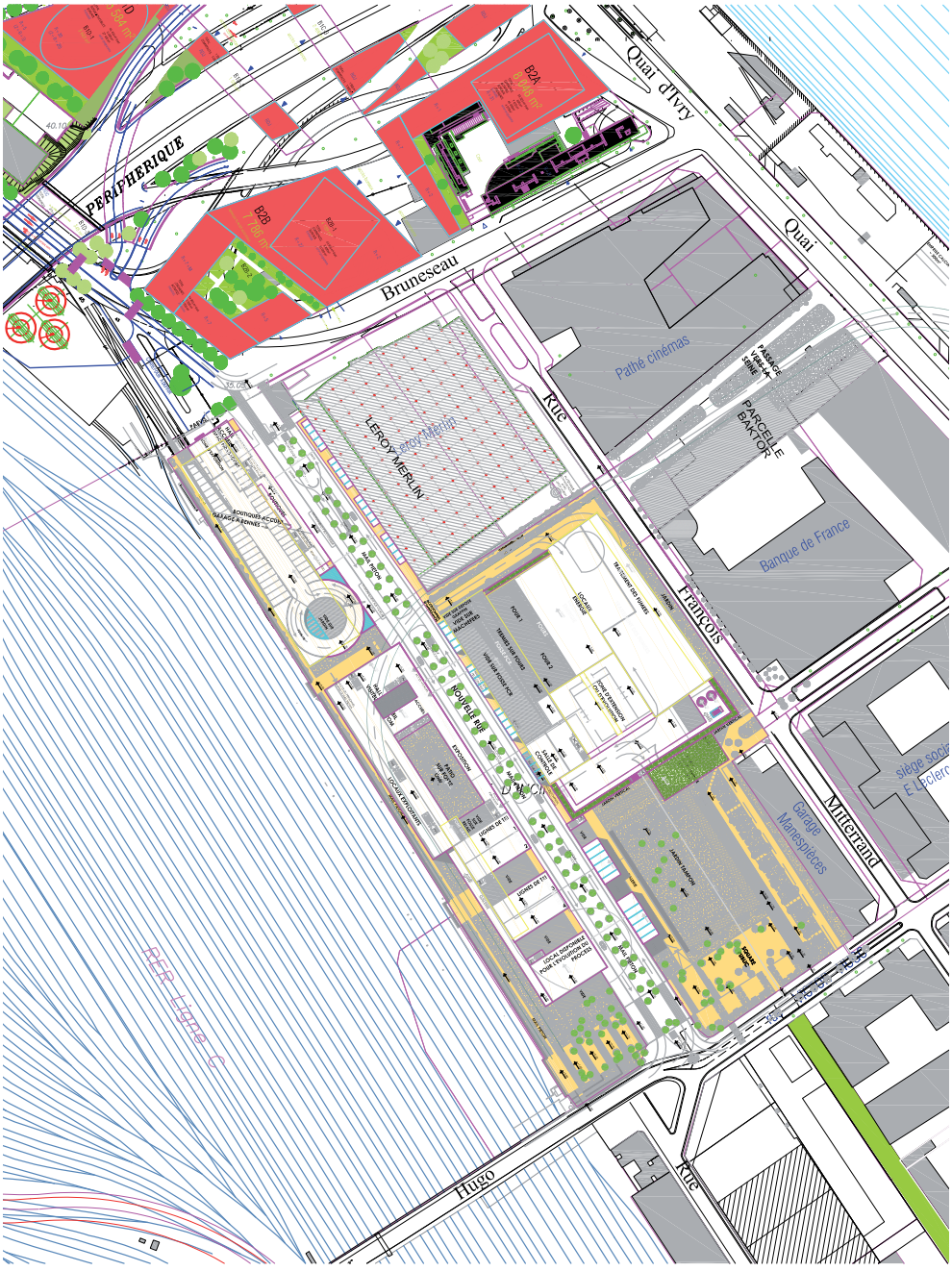
© Apur – Girus – Ateliers Lion

Les masses bâties du projet s'inscrivent dans la trame viaire actuelle et tiennent compte des bâtiments existants (Leroy-Merlin ou Manespiece). De ce fait, la proposition est compatible avec les bâtiments voisins et n'implique pas leur démolition pour que l'intégration urbaine du futur centre du SYCTOM soit satisfaisante. Les bennes à ordure sont en sous-sol et perturbent peu les voies publiques. Les volumes imposants de l'usine sont revêtus par une même peau continue « monumentale » en opposition aux locaux éclairés naturellement comme les bureaux ou les locaux sociaux, qui sont traités dans une échelle classique de bâtiments.

Proposition BONNARD & GARDEL

La proposition s'inscrit dans la trame viaire du site. Elle ne propose pas de prolonger la rue Molière mais de la décaler au moyen d'une voie large plantée parallèle au faisceau ferré. En termes de nivellement, le projet s'organise à partir d'une entrée sur la rue Bruneseau située à la cote 39.00.

Dans cette proposition, la « voie nouvelle » bien que large et plantée d'un mail central offre peu de possibilité d'animation car tous les bâtiments qui la borde ont une fonction liée à l'usine. Cette voie sera vécue comme la rue de l'usine. Côté sud, la rue est animée par un jardin public à niveau des voies environnantes.
Les masses bâties du projet s'inscrivent dans la trame viaire actuelle et tiennent compte des bâtiments existants (Leroy-Merlin ou Manespiece).



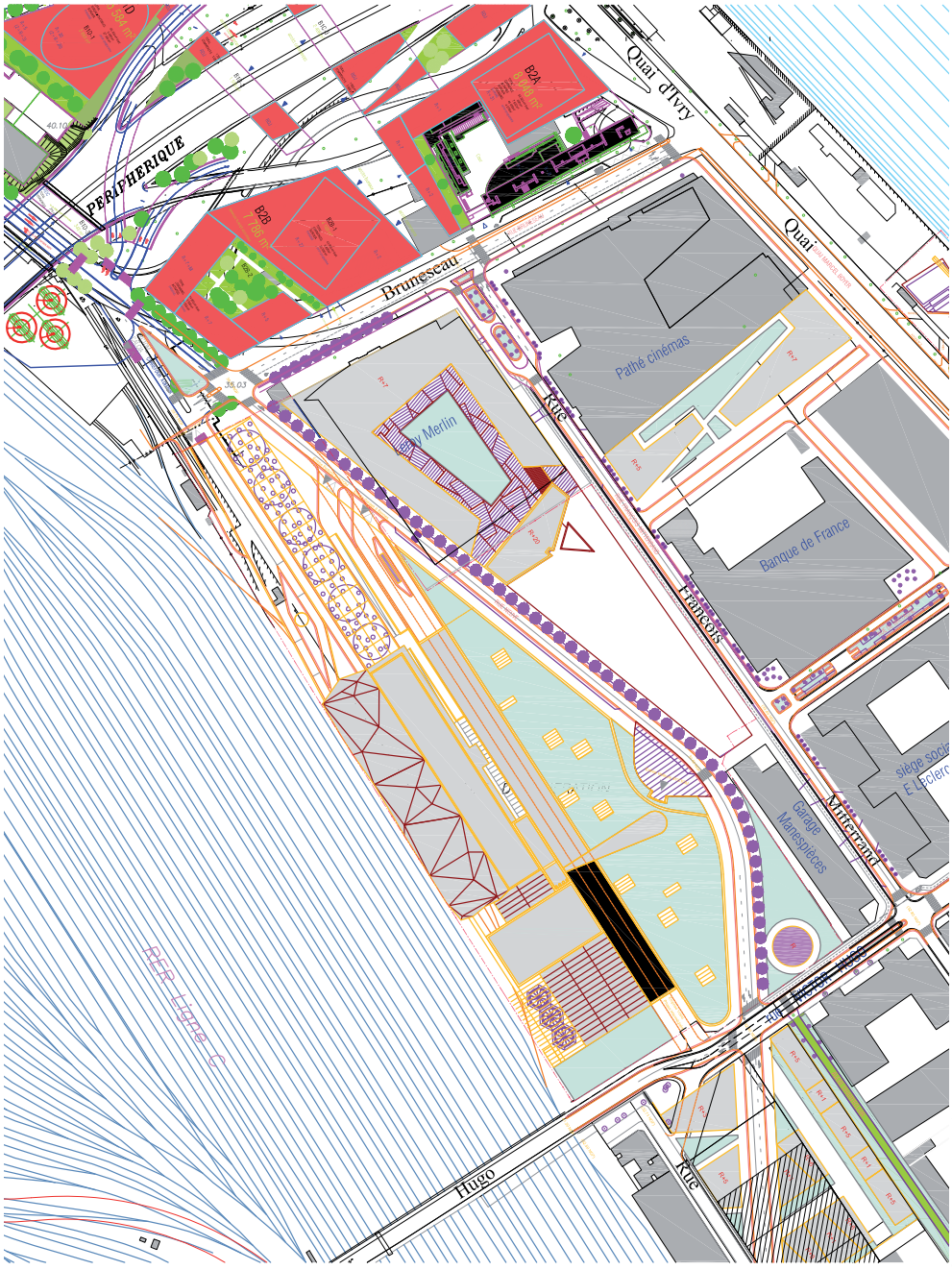
© Apur – BONNARD & GARDEL – Ateliers Lion

L'aspect architectural du projet est compact et traditionnel. L'ensemble des volumes de l'usine « entrent » dans le gabarit urbain environnant de manière très conventionnelle. La proposition tente de faire disparaître la présence de l'usine du SYCTOM, comme si cette fonction était moins noble et devait être soustraite du regard des passants.

Proposition BERIM

La proposition s'affranchit de la trame viaire rectiligne et orthogonale, présente dans la Plaine d'Ivry tant sur Ivry que sur Paris. La nouvelle voie prolonge la géométrie du tracé de la rue Bruneseau qui est située le long des voies ferrées, seule voie de biais pour des raisons de franchissement du boulevard périphérique et des Maréchaux.

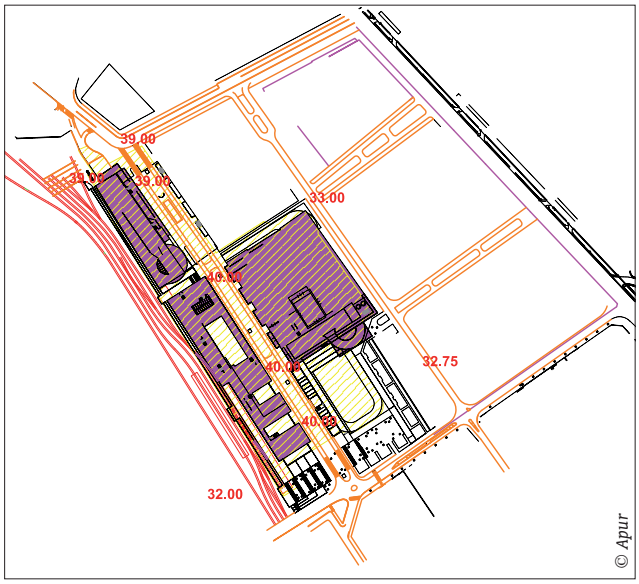
L'équipe propose qu'un prolongement direct de la rue Molière située à l'intérieur de l'usine serve de rue de liaison en attendant la réalisation de la nouvelle voie qui ne sera définitive que lorsque le bâtiment Leroy-Merlin sera démoli et reconstruit. Cette proposition donne un résultat très satisfaisant uniquement en phase finale. En phase intermédiaire, le public doit passer dans la nouvelle voie Molière prolongée temporairement qui est une voie comprise uniquement dans l'usine. Le SYCTOM n'est pas favorable à une phase transitoire. Dans ce projet, il demande donc que le bâtiment Leroy-Merlin soit restructuré en même temps que le chantier du SYCTOM pour qu'à la livraison de l'usine la voirie définitive soit mise en service.



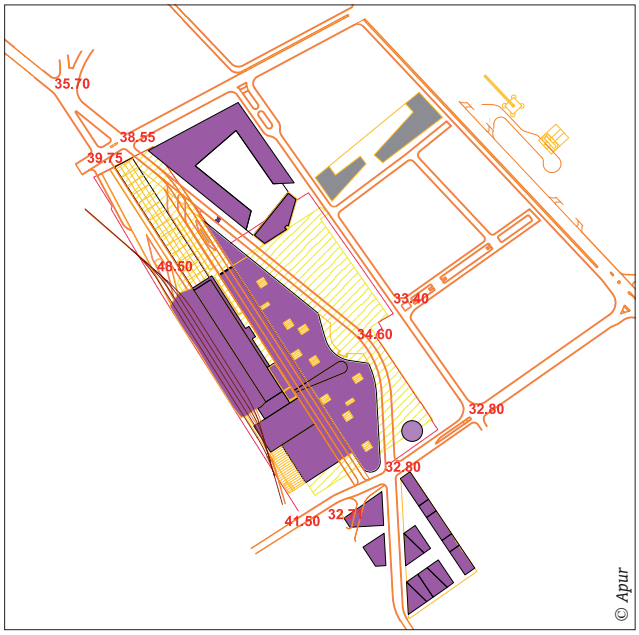
© Apur – BERIM – Ateliers Lion



Proposition Girus



Proposition Bonnard Gardel



Proposition Berim

Le projet offre aussi une place publique, qui peut avoir l'effet d'un catalyseur de transformations, mettant en valeur très directement le terrain de l'imprimerie de la Banque de France tout comme celui occupé par Batkor actuellement.

Il faut aussi remarquer que cette « rue Neuve d'Ivry Port », est bordée sur toute sa façade ouest par le mur paysagé d'une dizaine de mètres de l'usine qui offre peu d'animation (à part l'entrée publique de l'usine), mais cette absence d'animation est très justement compensée par le fait que la rue a un profil dissymétrique et ouvert de telle sorte qu'un côté de la rue offre toujours une échappée, notamment au nord, en limite de Paris avec la mise en scène des rampes d'accès à l'usine puis plus au sud par la nouvelle place publique.

Par ailleurs, il ne semble pas raisonnable de donner une fonction de jardin public à la toiture plantée de l'usine située à 10 m au-dessus de la rue.

Le parti pris architectural de différencier les masses est efficace. La proposition offre une façade ferroviaire puissante qui révèle l'échelle du bâtiment. Côté ville, les façades peu animées de l'usine sont cachées par des végétaux dont l'entretien sera indispensable à la bonne tenue de cette façade.

La répartition des emprises publiques et privées et leur mode de gestion demandera à être précisée. En effet, l'emprise en sous-sol du projet est bien plus large que la seule emprise bâtie apparente. Le nouvel espace public triangulaire (la place publique) et une grande partie de la « rue Neuve d'Ivry Port » sont au-dessus de l'usine.

Ainsi, les projets des trois équipes du SYCTOM établissent le prolongement de la rue Molière de différentes manières.

Le projet Girus prolonge la rue Molière directement à la cote 35 et ne modifie pas le nivellement du carrefour Bruneseau – rue Molière prolongée. Le passage se fait sous le pont Victor Hugo. Le projet propose des programmes le long de la voie nouvelle autres (bureaux ou des services cotés fer) mais d'une très faible largeur compte tenu des contraintes ferroviaires. Cette voie risque d'être faiblement animée. Un jardin est proposé du côté de la rue Victor Hugo.

Le projet Bonnard et Gardel proposent de décaler vers l'est la rue Molière prolongée est nivellé partiellement à la cote 40.00. Cette voie bordée des deux côtés par le centre de traitement des déchets et la façade arrière du magasin Leroy-Merlin pourra sans doute difficilement assurer une continuité urbaine « animée » entre Paris et Ivry.

Le projet Berim consiste à prolonger la rue Bruneseau sous la forme d'une voie courbe nécessitant à terme la démolition du magasin Leroy-Merlin.

Le projet Berim présente l'intérêt de s'inscrire dans la continuité directe de la rue Bruneseau et de donner la possibilité de valoriser les terrains situés en face de l'usine. L'interaction est plus forte avec le contexte alentour par la création d'une place centrale qui permet de valoriser les parcelles moins denses (Banque de France et Batkor). Ce projet assume aussi de par son écriture la présence de l'usine en ville tant depuis les voies ferrées que depuis les rues.

Ce dernier projet par son apport qualitatif à l'environnement est plus satisfaisant mais pose certaines questions :

- son implantation a un impact important sur le bâtiment de

Leroy-Merlin, et la première phase présentée par le projet Berim qui évite le bâtiment en attendant sa mutation, n'est pas satisfaisante. Ce bâtiment peut-il donc muter rapidement ? Peut-il être restructuré sur place ou doit-il à tout prix trouver un autre site pour son relogement ?

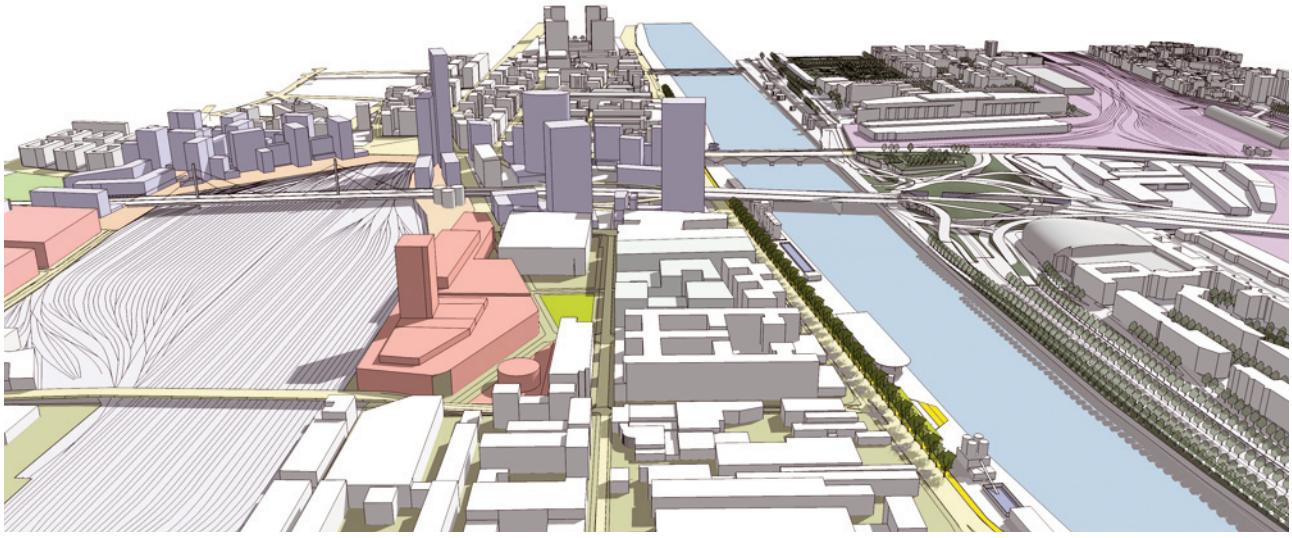
- La connexion vers la rue Molière implique une opération combinée avec le garage à bennes de la ville de Paris. Ce tracé est-il indispensable?
- En l'état de la proposition ce projet a pris le parti d'une altimétrie basse de bâtiments, ce qui induit un enfouissement du centre impliquant des travaux d'excavation de terre importants, il implique donc des coûts d'investissements plus importants pour le SYCTOM mais aussi des coûts d'exploitation liés à la gestion d'un plus grand nombre d'équipements implantés en sous-sol.

4 – Évolutions du bâtiment Leroy-Merlin

Dans l'hypothèse du tracé viaire du projet Berim, il est apparu nécessaire d'étudier le phasage et les implications sur le bâtiment Leroy-Merlin.

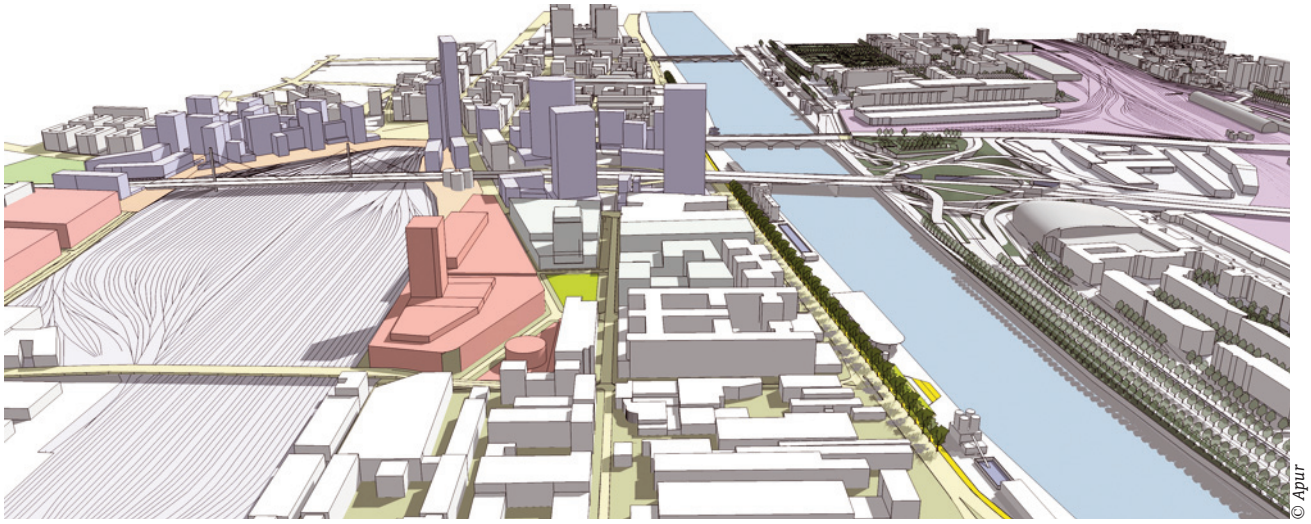
Quatre options ont été étudiées :
La première option consiste à maintenir le bâtiment Leroy-Merlin sans modification et un tracé adapté à ce maintien. Les conséquences sont inacceptables pour le SYCTOM car la parcelle en plein sol est réduite d'environ 4 000 m², soit environ 10 % de sa superficie. D'autre part, le tracé adapté à cette configuration le long du mur de Leroy-Merlin n'est pas satisfaisant d'un point de vue paysager.

La deuxième option « modification du bâtiment existant » nécessite des travaux importants et une expertise structurelle du bâtiment. Une première faisabilité est présentée faisant apparaître la partie coupée du bâtiment et une extension vers la place centrale. La partie coupée modifie essen-



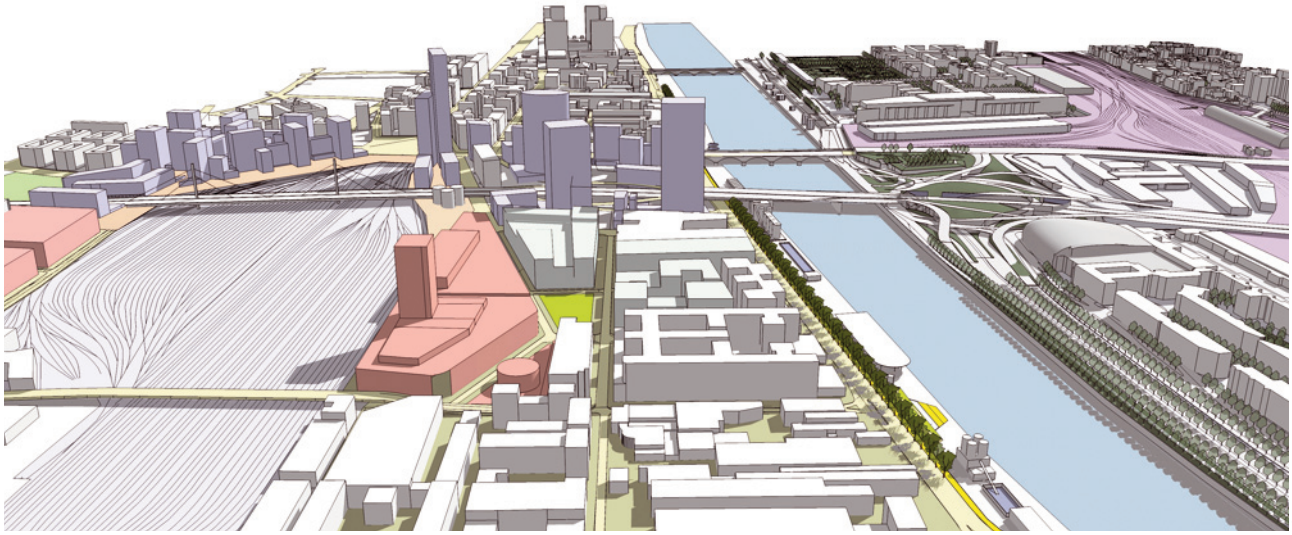
© Apur

Option 1 – Maintien du bâtiment Leroy-Merlin en l'état



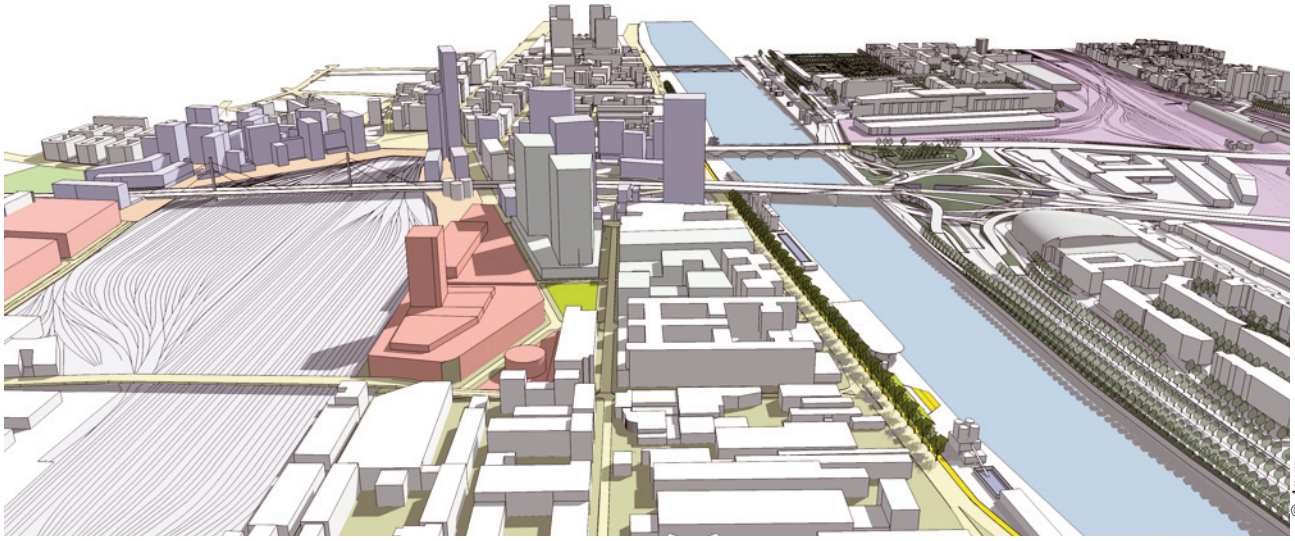
© Apur

Option 2 – Restructuration de Leroy-Merlin dans le cadre du PLU



© Apur

Option 3 – Reconstruction de Leroy-Merlin dans le cadre du PLU



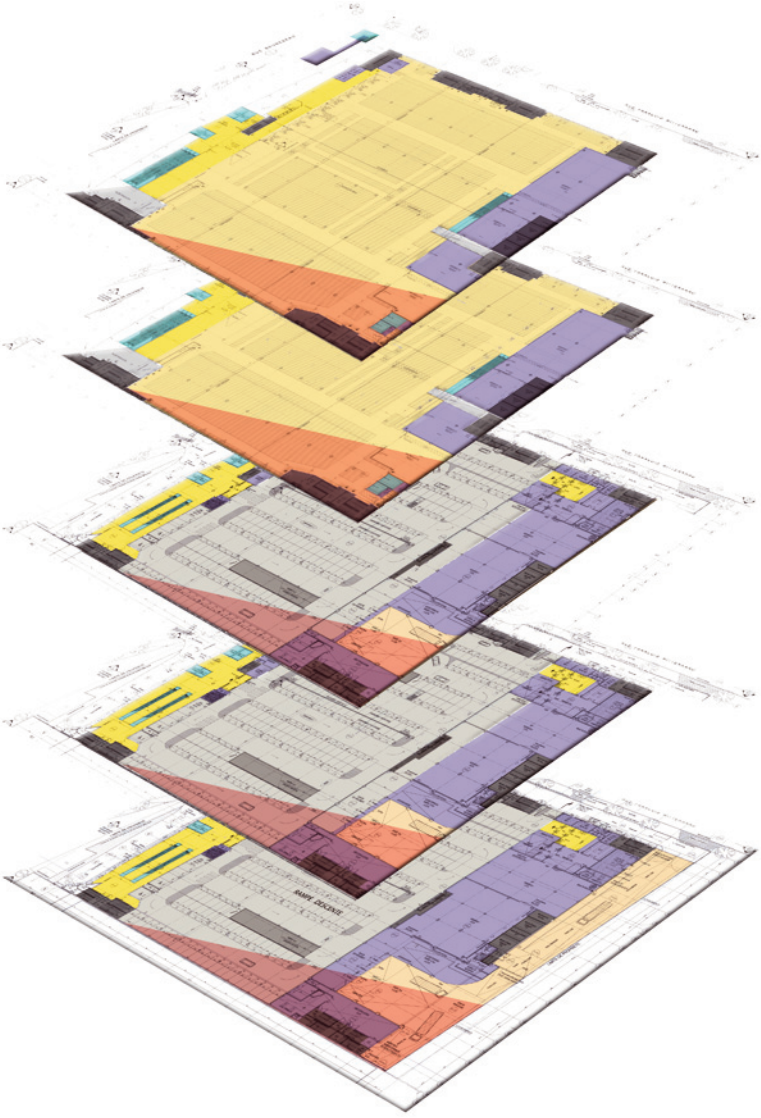
© Apur

Option 4 – Reconstruction de Leroy-Merlin avec de nouveaux gabarits

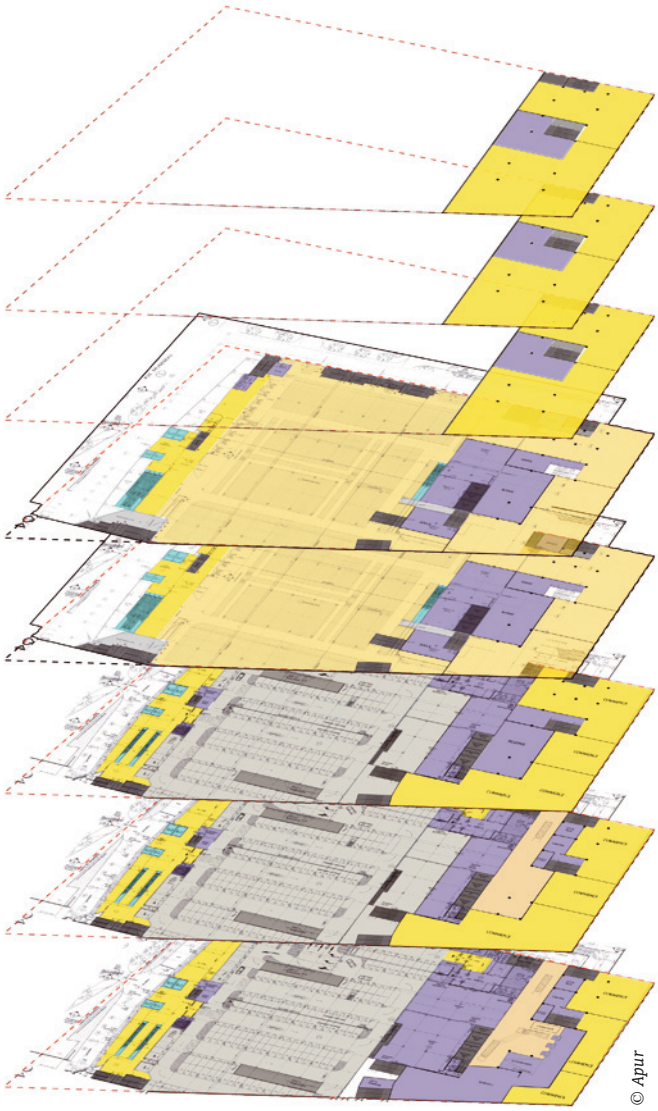
tiellement l'aire de livraison et le parking. L'extension permet une nouvelle organisation de cette aire de livraison et l'implantation de nouvelles surfaces de commerces ouvertes sur la place.

La troisième solution « reconstruction du Leroy-Merlin », est la plus satisfaisante du point de vue urbain car le nouveau bâtiment pourrait travailler chacune de ses quatre façades de telle sorte à toujours offrir une animation aux espaces publics, notamment la nouvelle place. La parcelle redécoupée par la nouvelle rue Bruneseau prolongée aurait une surface de 11 700 m² (10 500 m² actuellement). En appliquant les règles du PLU d'Ivry, il serait possible d'y construire des bâtiments de 30 m de haut pour une SHON d'activité d'environ 55 000 m² de SHON. Cela permettrait d'avoir 15 000 m² de SHON en plus par rapport au bâtiment de Leroy-Merlin actuel.

Enfin, la quatrième solution « reconstruction du Leroy-Merlin avec nouveau gabarit », consisterait à reconstruire le bâtiment du Leroy-Merlin, comme dans la troisième solution mais en travaillant une morphologie plus proche de celle proposée par les Ateliers Lion sur le projet Masséna Bruneseau : un socle sur les espaces publics surmontés de bâtiment beaucoup plus hauts. La solution dessinée-ci-dessus, donnerait à titre d'exemple 40 000 m² de SHON dans un socle de 12 m de haut et 100 000 m² dans les parties émergentes avec une hauteur maximale totale de 80 m.



Impact de la voie nouvelle sur Leroy-Merlin



Restructuration et agrandissement de Leroy-Merlin

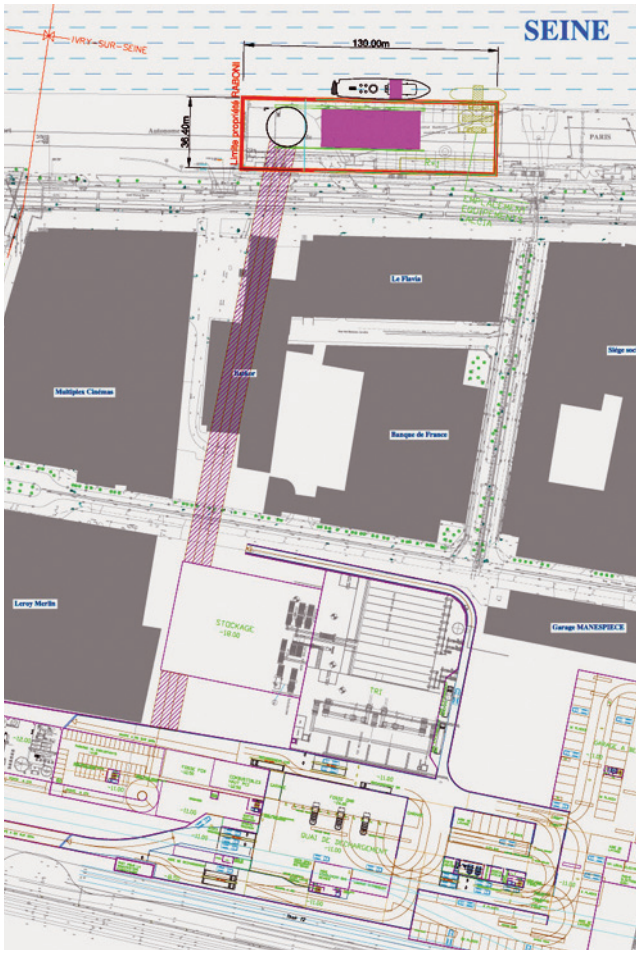
© Apur

La position de ce bâtiment doit aussi poser la question de la volumétrie entre un prolongement du gabarit actuel ou un bâtiment plus haut sur socle comme à Masséna Bruneseau, afin de valoriser la place.

Le planning des travaux du SYCTOM démontre qu'une éventuelle intervention partielle sur ce bâtiment ne serait nécessaire qu'à partir de 2019. Ce délai permet d'affiner les objectifs et négociations à mener avec Leroy-Merlin.

Il semblerait que Leroy-Merlin ne soit pas opposée à une insertion plus urbaine et à une extension à 10/12 ans.

Deux parcelles proches sont susceptibles de muter et pourraient peut-être accueillir Leroy-Merlin (Batkor et le bâtiment de la banque de France).



© SYCTOM

Projet Girus : emprise du tunnel

5 – Deux scénarios de surface pour le tunnel entre le SYCTOM et le quai

La question du tracé en plan

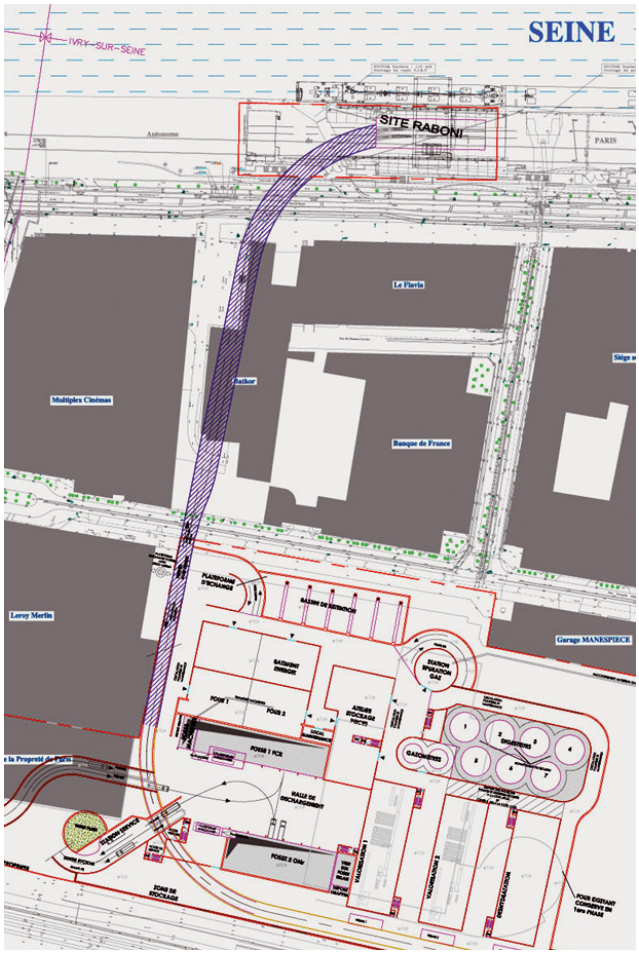
Le cahier des charges du SYCTOM demande une liaison en sous-sol depuis le centre de traitement et le port pour la gestion fluviale des produits entrants et sortants du futur centre.

Les trois équipes travaillant pour le SYCTOM établissent cette liaison en tunnel au travers de la parcelle comprise entre le quai Marcel-Boyer et la rue François Mitterrand, actuellement occupée par un commerce de matériaux de construction Batkor, puis sous le quai Marcel-Boyer pour remonter en surface sur le port.

La mise en place d'un tunnel en sous-sol implique de ne pas construire en surface sur son emprise. Les trois équipes proposent des aménagements de surfaces libres en voirie ou passage vers le quai.

Les tracés du tunnel diffèrent sur cette parcelle de 50 m de large en moyenne : le projet Bonnard et Gardel ainsi que celui de Girus implantent le tunnel à la fois au milieu et de biais par rapport à la géométrie orthogonale de la parcelle. Ce type de tracé présente deux contraintes, d'une part de limiter la constructibilité et l'implantation de programme sur une faible largeur de part et d'autre de la nouvelle voie et d'autre part contraste avec la géométrie depuis le quai et la recherche de perspective lointaine vers les coteaux d'Ivry.

Le projet Berim implante son tunnel en parallèle des bâtiments de la Banque de France et du Flavia, reprenant ainsi les don-



© SYCTOM

Projet Bonnard et Gardel : emprise du tunnel



© SYCTOM

Projet Berim : emprise du tunnel

nées du PLU d'Ivry qui prévoit cette voie dans la géométrie de la trame viaire existante. Il laisse ainsi la possibilité d'implanter sur une plus grande largeur des programmes plus conséquents et plus adaptables le long d'une voie de 18 m. Il permet de même une valorisation du terrain de la banque de France avec une façade sur cette voie.

La question de la profondeur du tunnel du Syctom en lien avec le projet du prolongement du métro M10

Deux projets de tunnel sont menés actuellement nécessitant une coordination et des études complémentaires pour les rendre compatibles : d'un coté le futur tunnel transversal du Syctom entre l'usine et la Seine passant sous le quai Marcel-Boyer et de l'autre le projet de prolongement de la ligne 10 du métro à Ivry.

Présentation du projet de prolongement de la ligne 10

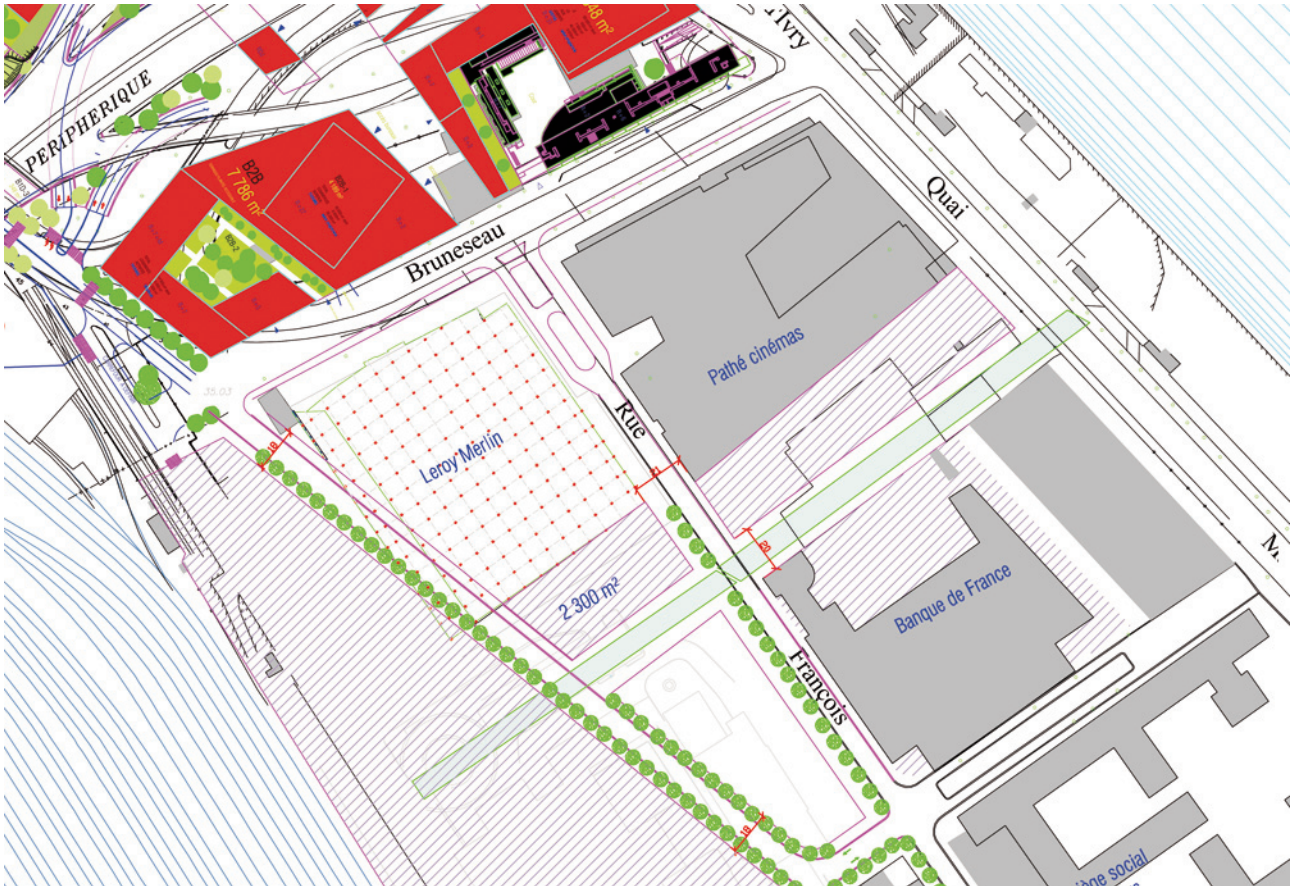
Les études de mesures conservatoires ont été conduites par le bureau d'études Xélis. Une première commande a été passée coté Paris par la Semapa, et une deuxième étude est en cours pour la ville d'Ivry et la Sadev. La deuxième phase de l'étude devrait être rendue au plus tôt en mai 2010.

Compte tenu de la géologie des sous sols et des rayons de giration, un seul tracé pour le prolongement du métro est possible passant sous le quai Marcel Boyer (cf. plan joint). Ainsi, le prolongement de la ligne 10 emprunterait au-delà de la station Massena-Bruneseau, le quai d'Ivry, le quai Marcel Boyer et le boulevard Paul-Vaillant Couturier pour rejoindre la place Gambetta.

Coté Paris, les travaux s'effectueraient en tranchée couverte, les rayons de giration ne permettant pas d'utiliser un tunnelier.

Coté Ivry nord, deux hypothèses de profondeur de tunnel pour la ligne 10 sont étudiées au niveau du quai Marcel-Boyer (niveau voie : 32,27 NGF) : l'une haute à 10 m de profondeur (niveau rail 22,40 NGF) ; l'autre basse à près de 20 m de profondeur (niveau 13,40 NGF). C'est dans cette section que se pose le croisement avec le tunnel du Syctom.

Coté Ivry sud, sous le boulevard Paul Vaillant Couturier, deux hypothèses sont également étudiées par Xélis : l'une avec un métro peu profond réalisé en tranchée couverte et l'autre plus profonde réalisée par tunnelier.



Proposition Apur

La solution par tranchée couverte sur le boulevard Paul Vaillant Couturier présenterait des inconvénients sur cette voie (20 m de large) : déplacements de réseaux pour installer le métro sous l'avenue et en phase chantier difficultés d'accès aux immeubles et impacts sur la circulation automobile.

C'est pourquoi, la ville d'Ivry soutient la méthode d'exécution par tunnelier.

L'horizon du projet ligne 10 : le prolongement de la ligne 10 pourrait être envisagé à l'horizon 2020/25 (dans la mesure où un programme d'investissement serait identifié pour l'inscrire dans une phase opérationnelle étudiée par le STIF).

Présentation du projet du Syctom

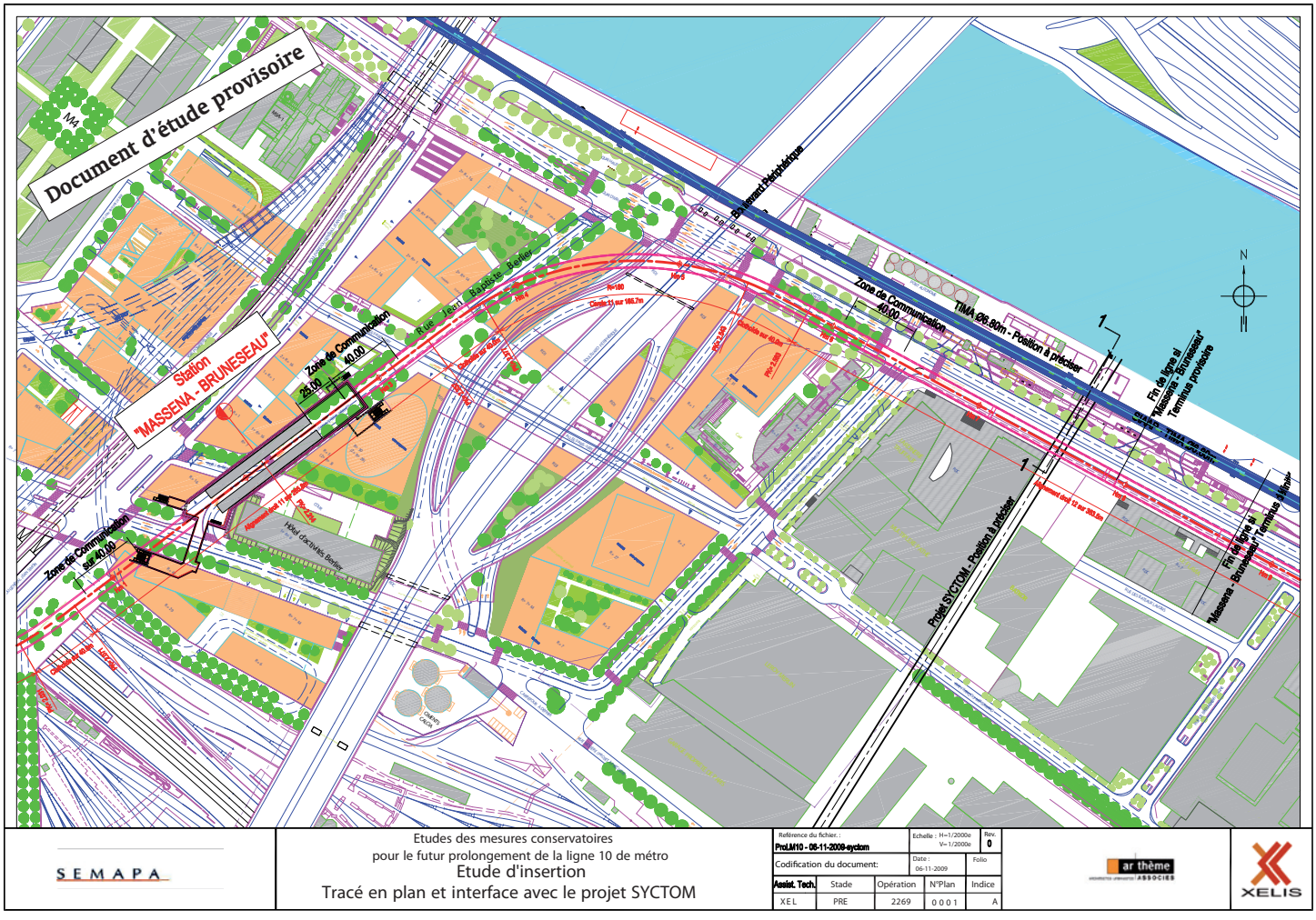
Le projet du Syctom prévoit au droit du tunnel du prolongement du métro une liaison entre l'usine et la Seine par un tunnel implanté perpendiculairement sous le quai Marcel-Boyer, ouvrage de 7,00 m de haut hors tout.

Les travaux du tunnel du Syctom précédent ceux du tunnel du métro puisqu'ils pourraient démarrer dès 2015 pour une livraison de l'usine prévue en 2023.

La géométrie exacte et les méthodes d'exécution de ce tunnel ne sont pas connues à ce jour. L'altimétrie du tunnel n'est pas fixée, plusieurs hypothèses (haute et basse) sont envisagées.

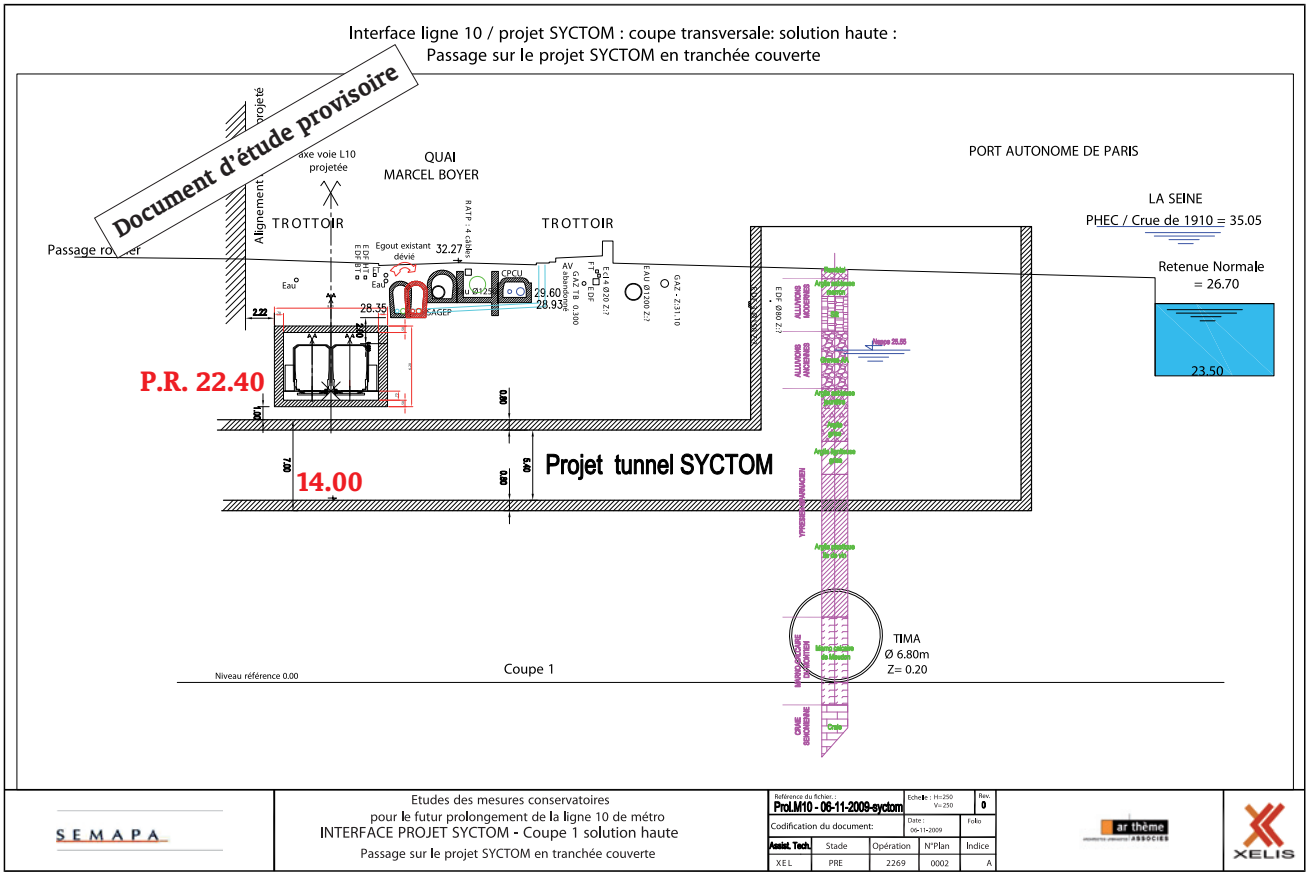
Les trois équipes ayant travaillé pour le Syctom ont proposé des profondeurs variables, l'équipe Berim proposant le tunnel le plus bas à 21 m de profondeur.

Cependant, le Syctom semble privilégier la réalisation de son tunnel vers la Seine au plus près de la surface pour des raisons de fonctionnement de l'usine afin de se réserver la possibilité de passer d'un transport ferroviaire à un transport fluvial directement, sans portique supplémentaire.



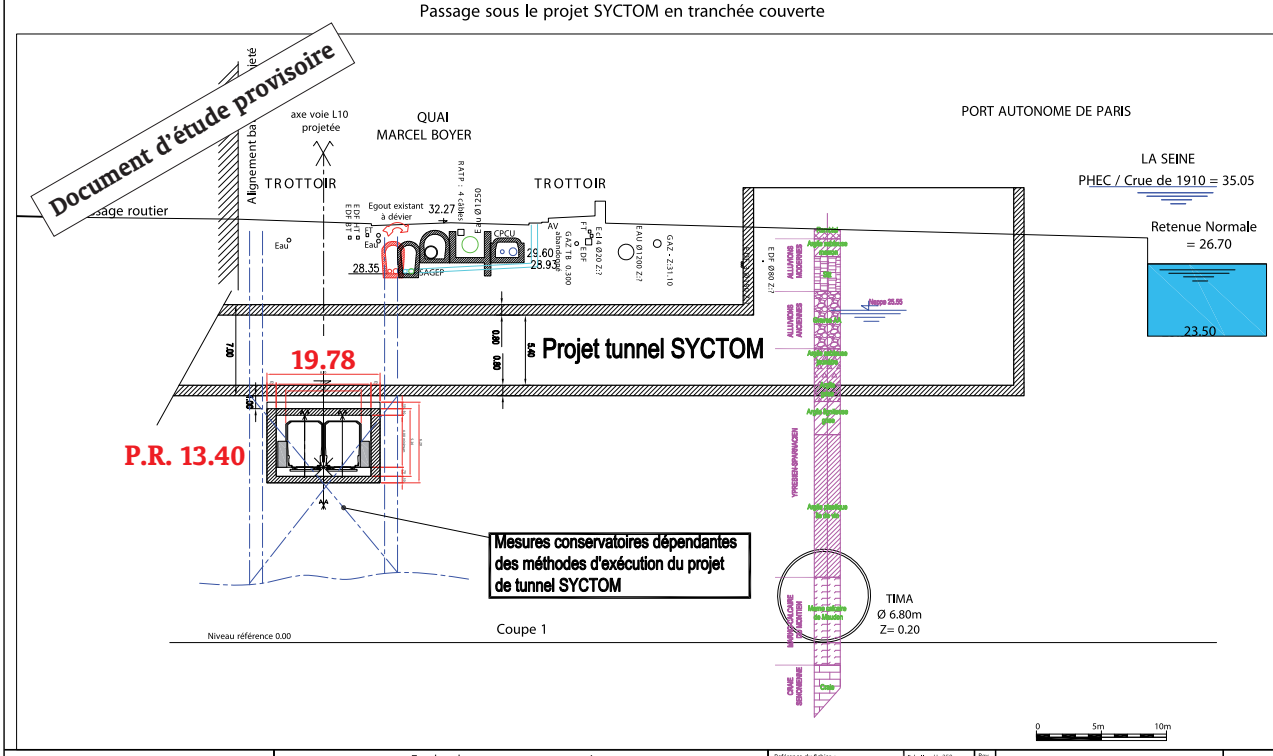
Étude conduite par Xélis pour la SEMAPA

Interface ligne 10 / projet SYCTOM : coupe transversale: solution haute :
Passage sur le projet SYCTOM en tranchée couverte



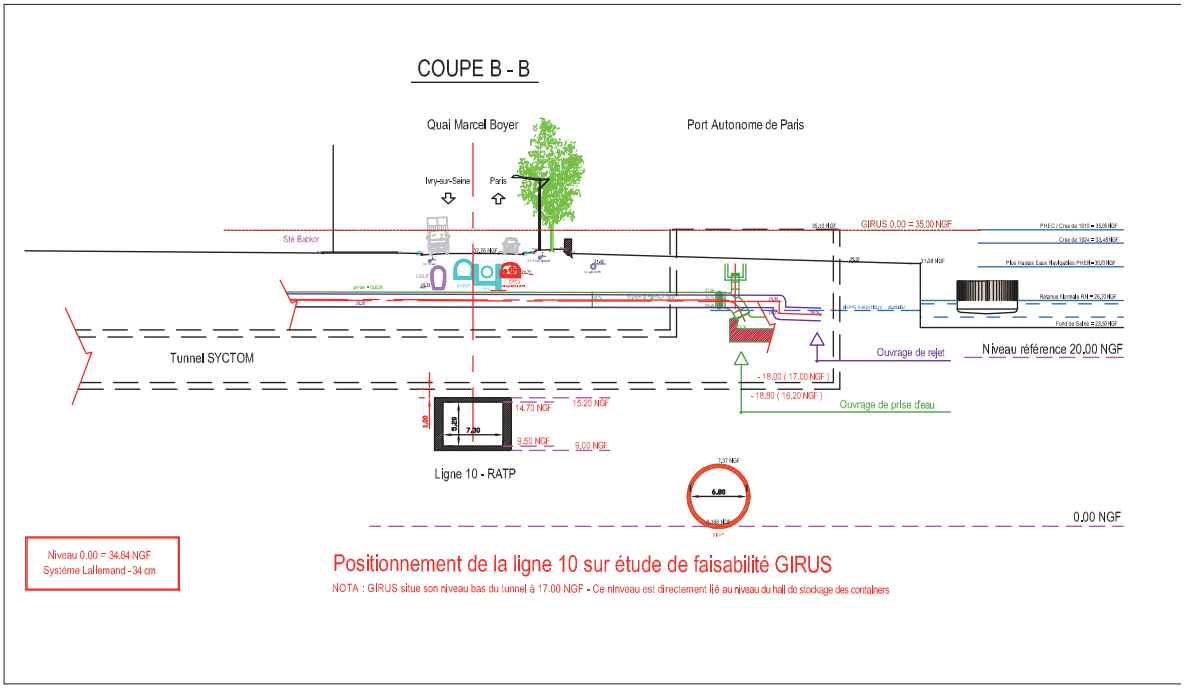
SEMAPA	Etudes des mesures conservatoires pour le futur prolongement de la ligne 10 de métro INTERFACE PROJET SYCTOM - Coupe 1 solution haute Passage sur le projet SYCTOM en tranchée couverte	Référence du fichier : ProLM10 - 06-11-2009-syctom	Echelle : H=250 V=250	Rev. 0	ar thème associés	XELIS
		Codification du document:	Date : 06-11-2009	Folio		
		Assist. Tech.	Stade	Opération	N°Plan	Indice
		XEL	PRE	2269	0002	A

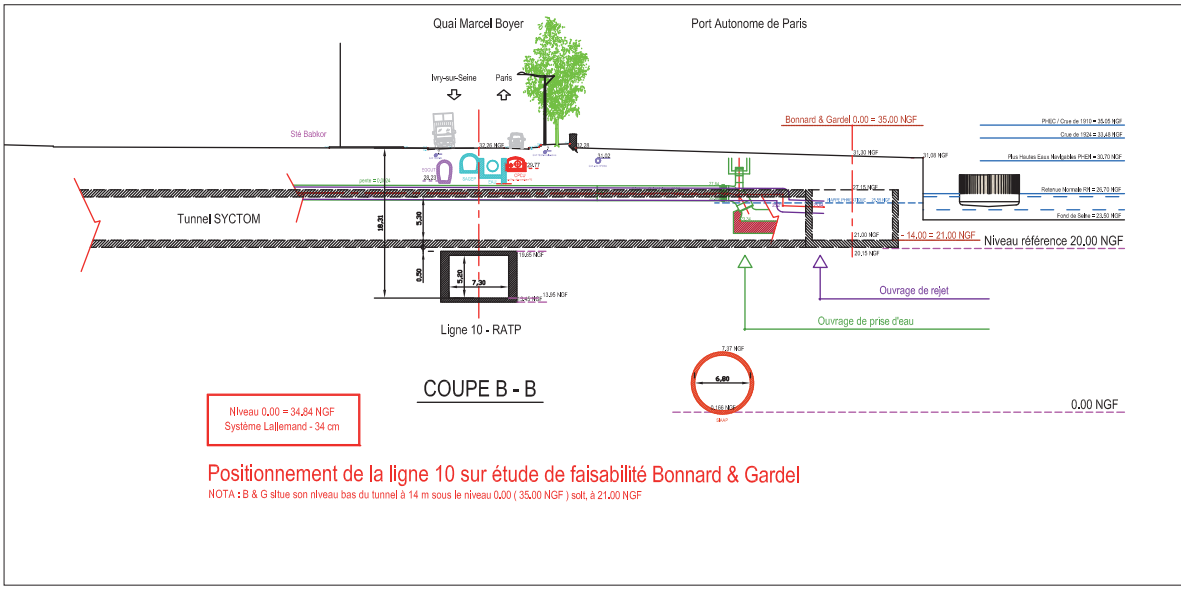
Interface ligne 10 / projet SYCTOM : coupe transversale solution basse :
Passage sous le projet SYCTOM en tranchée couverte

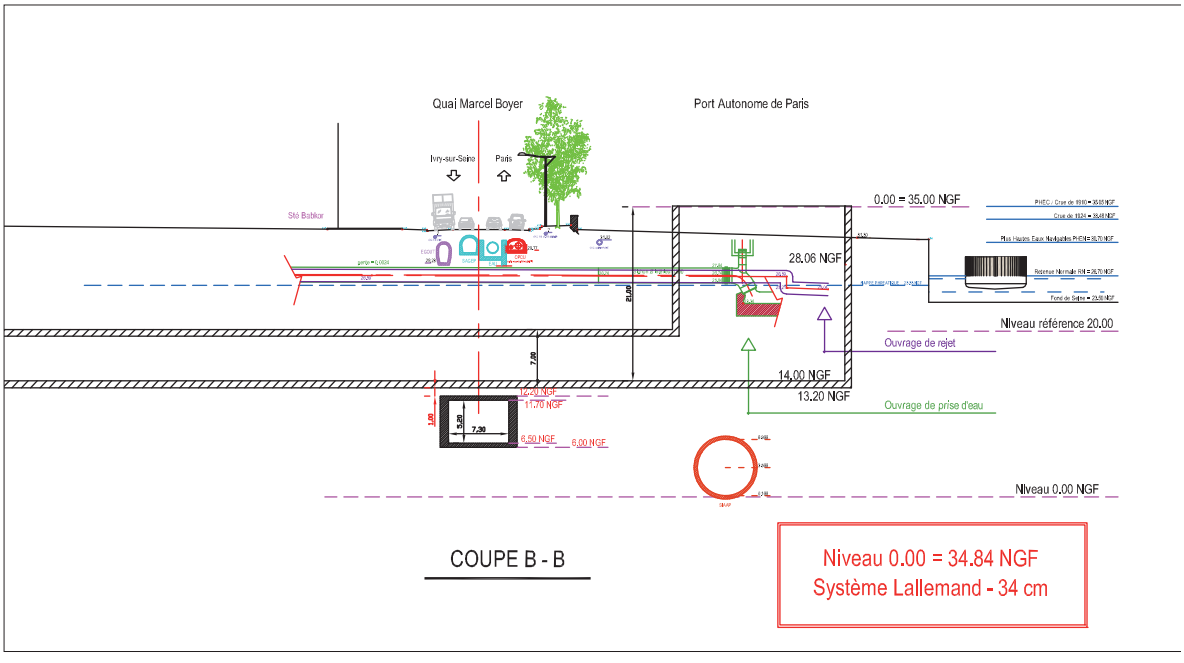


SEMAPA	Etudes des mesures conservatoires pour le futur prolongement de la ligne 10 de métro INTERFACE PROJET SYCTOM - Coupe 1 solution basse Passage sous le projet SYCTOM en tranchée couverte	Référence du fichier : ProLM10 - 06-11-2009-syctom	Echelle : H=250 V=250	Rev. 0	ar thème associés	XELIS
		Codification du document:	Date : 06-11-2009	Folio		
		Assist. Tech.	Stade	Opération	N°Plan	Indice
		XEL	PRE	2269	0003	A

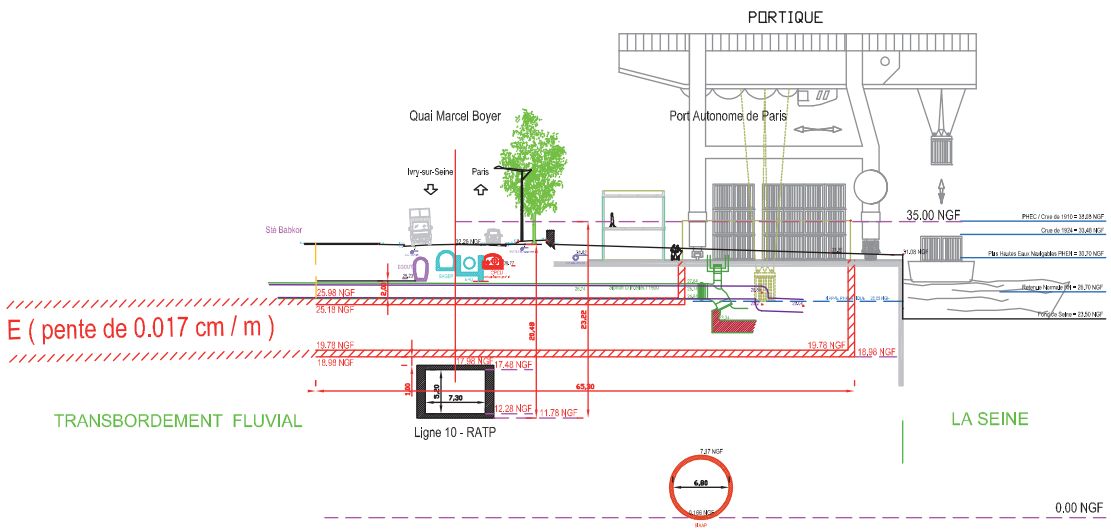
Étude conduite par le SYCTOM
Positionnement de la ligne 10 sur les trois projets Girus, Bonnard et Gardel et Berim remis fin 2008





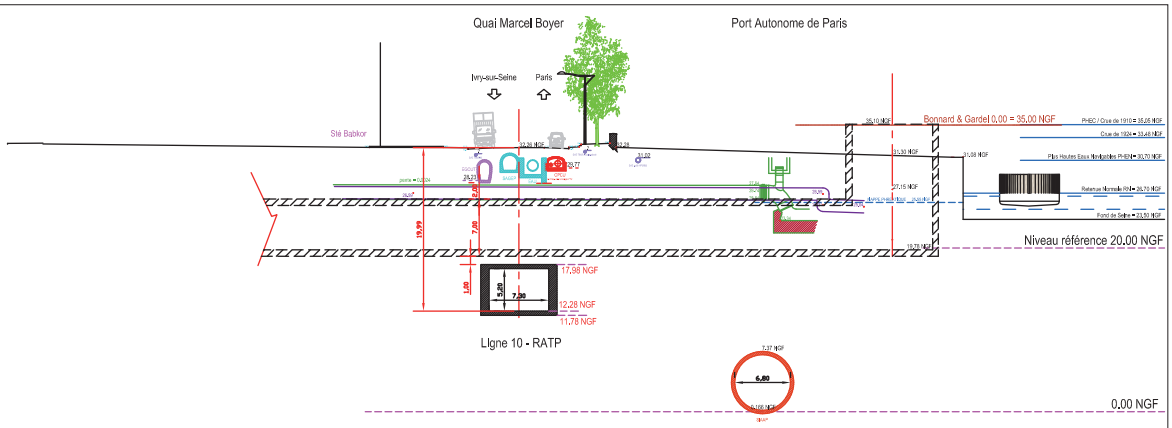


Étude conduite en 2009 par le SYCTOM
Métro en position basse à 20 m de profondeur (12.28 NGF)



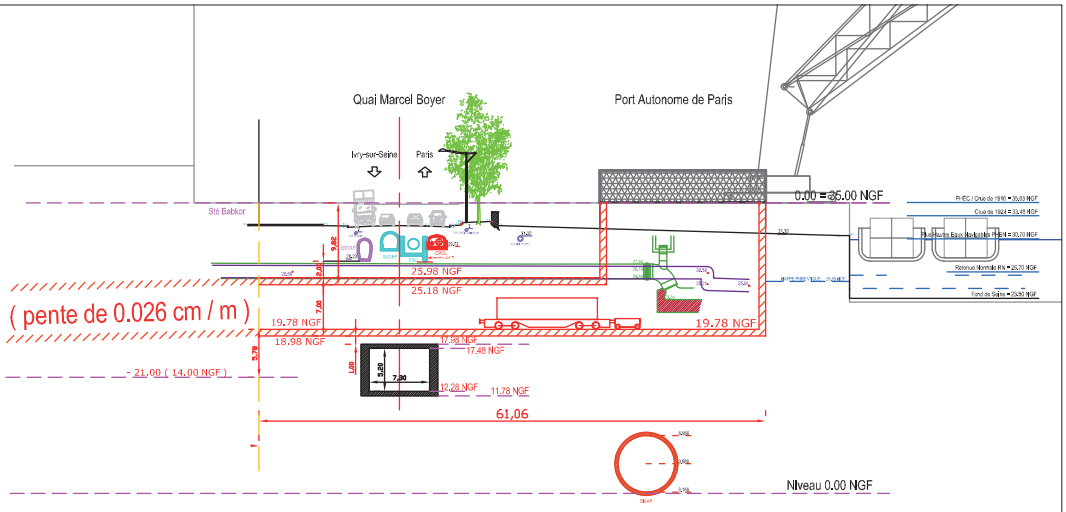
Positionnement de la ligne 10 sur étude de faisabilité GIRUS MODIFIEE
Gabarit tunnel SYCTOM = 7.00 de haut hors tout (5.40 m intérieur)
Pente de 0.017 cm / m sur 168 m environ
Gain de 2.78 m sur la cote basse intérieure du tunnel de la RATP 12.28 NGF au lieu de 9.50 NGF)

© SYCTOM



Positionnement de la ligne 10 sur étude de faisabilité B & B MODIFIEE
Gabarit tunnel SYCTOM = 7.00 de haut hors tout (5.40 m intérieur)
En prenant comme hypothèse, le gabarit tunnel des autres études
Le niveau bas intérieur du tunnel RATP passe de 13.95 NGF à 12.28 NGF

© SYCTOM



Positionnement de la ligne 10 sur étude de faisabilité BERIM MODIFIEE
Gabarit tunnel SYCTOM = 7.00 de haut hors tout (5.40 m intérieur)
Pente de 0.026 cm / m sur 222 m environ
Gain de 5.78 m sur la cote basse du tunnel de la RATP 12.28 NGF au lieu de 6.50 NGF)

© SYCTOM

1er scénario : tunnel du métro situé en position haute et tunnel du Syctom en dessous

Le tunnel du métro est situé sous le trottoir du quai Marcel-Boyer à 10 m de profondeur environ (22,40 NGF). Dans cette hypothèse, le tunnel est réalisé en tranchée couverte avec le dévoiement d'un ouvrage départemental d'assainissement.

En l'état des études, le tunnel du Syctom serait placé à la cote la plus basse (14 NGF – 21 m de profondeur). Selon Xélis, le réseau Tima situé en dessous du niveau 14 NGF ne constitue pas une contrainte.

Cette solution présente certains avantages mais aussi des inconvénients. Cette hypothèse a l'intérêt d'être « plus simple » techniquement en étant en dehors des contraintes géologiques, et de proposer un coût de travaux moins élevé (confirmé par l'étude Xelis).

Cette hypothèse permettrait de gérer « à plat » une arrière gare, c'est-à-dire en étant conforme aux exigences de sécurité et d'exploitation de la RATP (en matière de pente) pour le fonctionnement du garage, du retournement des trains, de la maintenance du matériel roulant. Cette arrière-gare serait nécessaire, si une première phase de réalisation jusqu'à Massena Bruneseau s'avérait nécessaire pour la mise en service du prolongement de la ligne 10. Cependant, cette phase transitoire n'est pas soutenue par les villes d'Ivry et de Paris qui privilégient le prolongement d'Austerlitz à Place Gambetta en une phase.

Selon le bureau d'études Xélis, cette hypothèse ne nécessiterait aucune mesure conservatoire dès lors que la dalle supérieure du tunnel du Syctom réalisé en premier est compatible avec le niveau de radier du tunnel de la ligne 10.

La tranchée couverte sur le quai Marcel Boyer, lors de la phase chantier pourrait présenter des risques de nuisances pour les riverains. Un plan de phasage des travaux de la tranchée serait proposé de façon à nuire le moins possible à la circulation routière, et à proposer un plan de circulation adapté qui resterait toutefois problématique à mettre en œuvre du fait du peu de voie nord-sud dans cette zone.

On notera aussi que si cette solution était retenue, elle impacterait fortement l'ensemble des aménagements qui seront menés à très court terme par le Département du Val de Marne pour la requalification du Quai Marcel-Boyer.

2e scénario : tunnel du métro situé en profondeur sous le tunnel du Syctom

Au droit du Syctom, le tunnel du métro est placé à près de 20 m de profondeur (13,40 NGF) et le tunnel de Syctom au-dessus à 19,78 NGF (soit un approfondissement d'environ 9 m pour le tunnel du métro).

Le coût de réalisation du tunnel sera augmenté sur un linéaire de 300 m environ en amont de l'interface avec le Syctom et de 150 à 350 m environ vers l'aval.

Dans l'hypothèse d'une réalisation par tranchée couverte à Ivry, Xélis évalue un surcoût de l'ordre de 13 millions d'euros pour ce scénario (métro au plus profond).

Le bureau d'études Xélis et la RATP indiquent que des mesures conservatoires conséquentes seraient aussi à prévoir par le Syctom (du type mise en œuvre d'« un volume enveloppe » pour le passage ultérieur du métro) non chiffré actuellement.

Cette deuxième solution semble avoir la préférence du Syctom pour des raisons de gestion interne à l'usine.

Par contre cette solution impliquerait de fortes contraintes d'exploitation et de sécurité pour le fonctionnement de l'arrière-gare de la ligne 10 si une première phase de réalisation jusqu'à Massena Bruneseau s'avérait nécessaire pour la mise en service du prolongement de la ligne 10 : pentes de tunnel très fortes nécessitant des mesures particulières quant au stationnement des rames, sécurité générale du site fortement péjorée, incidence sur la maintenance du matériel roulant (freins fortement sollicités en garage), maintenance du matériel roulant plus difficile du fait de la pente maximum utilisée.

Par ailleurs, le bureau d'études Xélis étudient actuellement dans la partie sud d'Ivry la faisabilité d'une méthode d'exécution par tunnelier.

Si cette méthode d'exécution par tunnelier s'avérait faisable et était retenue pour le quai sur la partie Ivry (au-delà du tunnel Syctom), cette seconde hypothèse présenterait l'intérêt de ne pas

impacter la surface du quai Marcel Boyer et ainsi d'avoir de moindres impacts sur le projet de requalification de la RD19 piloté par le CG94 et sur la circulation routière en phase chantier.

Dans l'hypothèse d'un tunnelier à Ivry après le croisement du tunnel du Syctom et d'une tranchée couverte sur le quai entre Bruneseau et le Syctom, la différence de coût entre la solution haute et basse pour le tunnel du métro s'amoindrit, Xélis l'estimant à environ 4 millions d'euros. Les coûts globaux ne sont pas connus à ce jour.

La Semapa envisage prochainement de faire étudier la faisabilité d'un scénario complémentaire avec un tunnelier démarrant dès la limite parisienne (mais cette hypothèse reste à vérifier).

La solution basse pour le métro avec une méthode d'exécution par tunnelier, si celle-ci est vérifiée techniquement, a la préférence de la ville d'Ivry.

Des études complémentaires sont à faire pour trouver la meilleure articulation de trois projets, le prolongement du métro M10, la connexion du Syctom à la Seine et la requalification à court terme du quai Marcel Boyer :

- poursuivre la faisabilité technique des différents scénarios (phase 2 pour l'étude de Xélis à Ivry)
- dans le cadre d'études complémentaires détaillées ultérieures (non définies à ce jour) étudier et définir les durées de chantier, les modalités des phasages travaux, dans les différentes options, pour les 2 projets (tunnel Syctom et tunnel ligne 10).
- étudier la faisabilité de réalisation par tunnelier dès la limite parisienne et jusqu'à Gambetta pour éviter une tranchée ouverte sur le quai Marcel Boyer dans la partie Ivry et ses risques d'inconvénients cités précédemment,
- préciser les ordres de grandeur des coûts des différentes options pour les 2 projets (tunnel Syctom et tunnel ligne 10).
- définir la nature des mesures conservatoires à mettre en œuvre dès la réalisation du tunnel du Syctom pour permettre le passage du tunnel du métro.
- apporter un éclairage sur les méthodologies d'exécution du tunnel Syctom dans les différentes options.
- apporter un éclairage sur les contraintes d'exploitation pour le Syctom dans les différentes options.

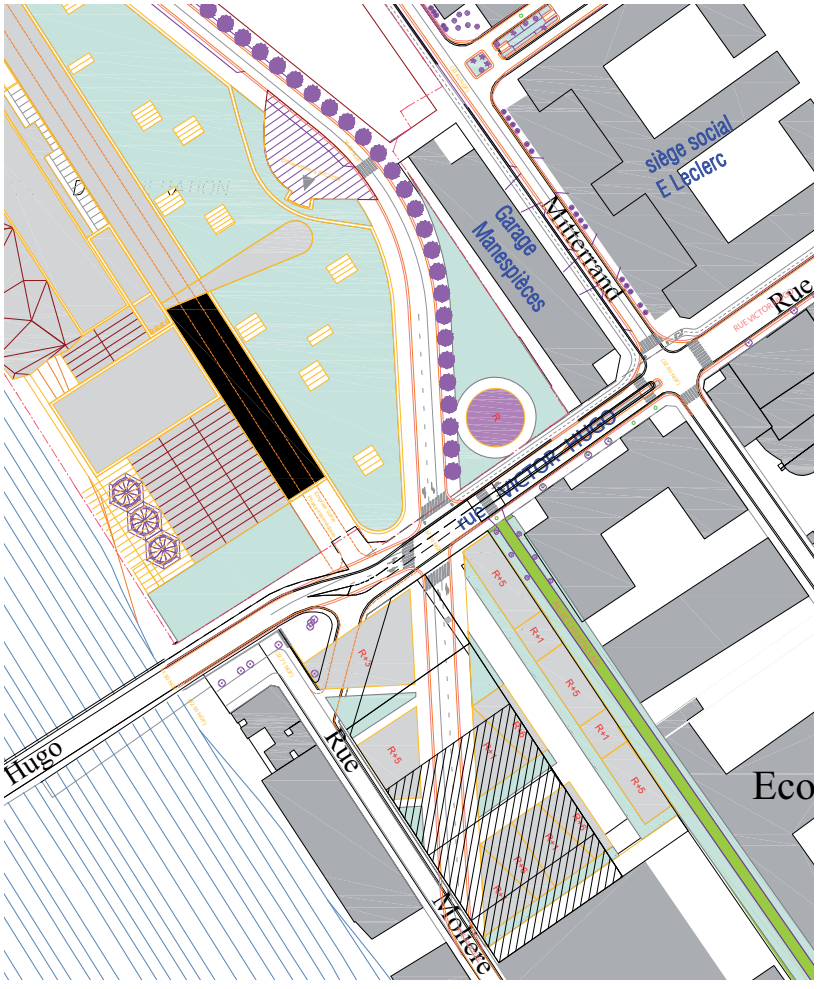
Une fois les études complémentaires réalisées concernant au moins la faisabilité d'une méthode d'exécution par tunnelier à Ivry, un arbitrage des collectivités, du STIF et de la Région devra être organisé sur ce sujet afin d'arrêter les servitudes portant sur le niveau d'insertion du tunnel Syctom qui seront à prendre pour préserver le passage ultérieurement du tunnel du métro ligne 10. Ces décisions devraient être prises d'ici la fin de l'année pour pouvoir être intégrées au cahier des charges du projet du Syctom.



© InterAtlas



de haut en bas
Emprise du garage à bennes,
Les voutes intérieures du garage à bennes



© Apur – BERIM

Prolongement de la rue Molière,
Projet Berim

6 – Deux scénarios de tracé viaire vers la rue Molière

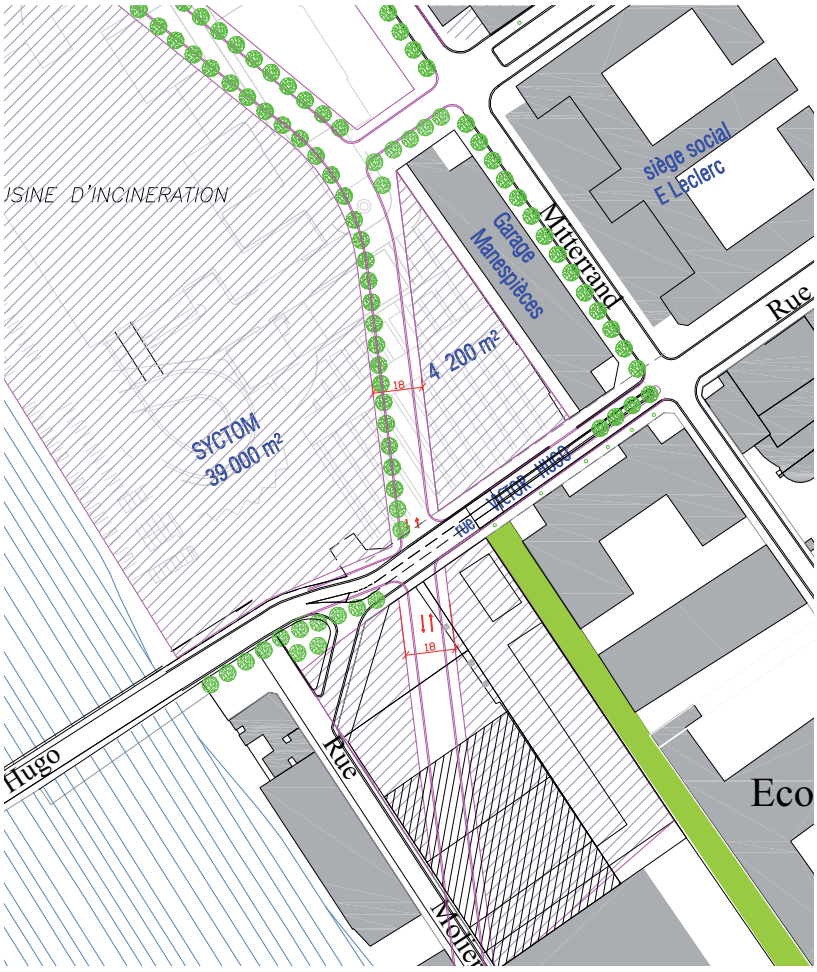
Le raccordement du prolongement de la rue Bruneseau à la rue Molière peut s'effectuer soit en traversant l'emprise du garage à bennes de la Ville de Paris soit en le contournant. La Ville de Paris étudie l'implantation d'un garage à bennes à l'ouest de Paris pour éviter que les camions benne ne traversent Paris jusqu'au site d'Ivry ce qui permettra de libérer le site situé le long de la rue Molière. Néanmoins, le site de relocalisation à l'ouest n'est pas défini et aucun calendrier de réalisation n'est connu.

Le premier scénario est celui qui correspond au projet de Berim. Le tracé ne s'inscrit pas dans la trame orthogonale des voies d'Ivry. La rue nouvelle en biais se retourne vers la parcelle du garage à bennes pour la traverser et se connecter à la rue Molière.

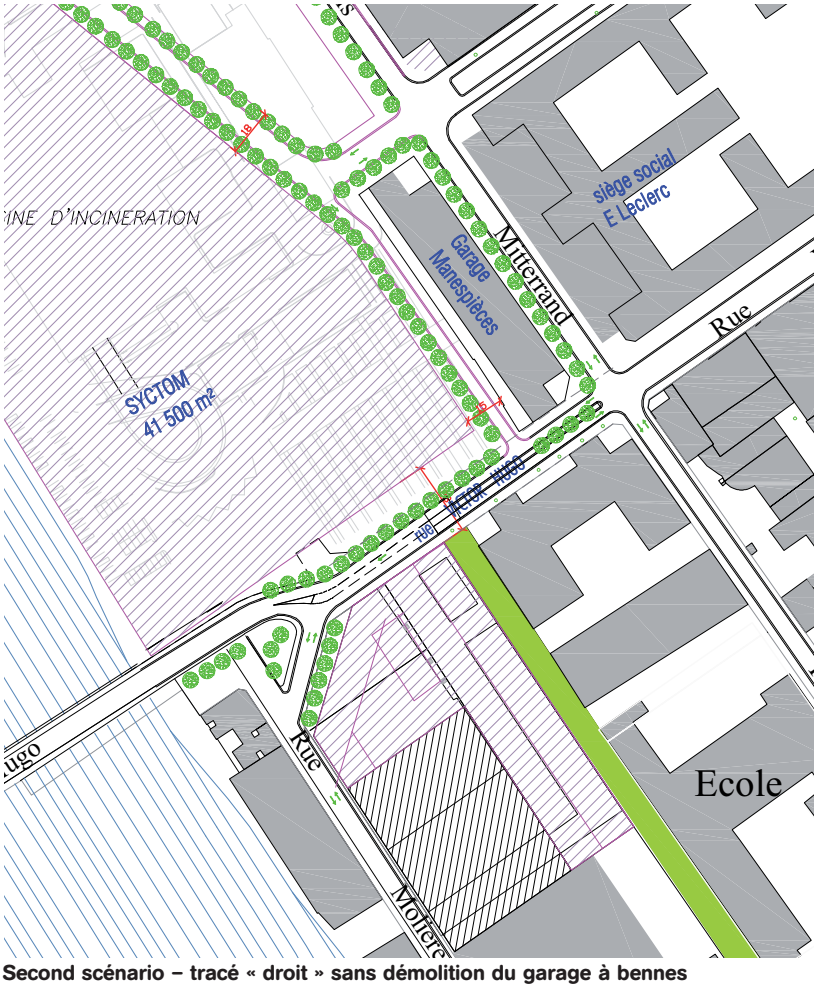
Ce tracé présente deux contraintes, l'une de découper la parcelle du SYCTOM, l'autre de traverser l'emprise du garage à bennes, ce qui implique la démolition a priori de ces bâtiments industriels intéressants alors qu'aucun programme à venir n'est encore acté pour ce terrain. Ce tracé diagonal renforce aussi la situation d'impasse de la rue Molière à moins de créer une place publique qui serait toutefois située en contrebas de la rue Victor Hugo.

Un deuxième scénario proposé ne nécessite pas de démolir le garage à bennes. Ce scénario permet de conserver la halle en béton de grande portée qui présente un certain intérêt architectural et technique. La mutation de la parcelle peut s'effectuer avec ou sans démolition des halles. Le raccord de voirie se fait au niveau de la rue Victor Hugo, qui marque une séparation entre deux trames viaires différentes et deux types de tissus urbains différents. Le tracé rectiligne du SYCTOM permet des trottoirs élargis et plantés pour l'aménagement d'un lieu d'échange entre les circulations douces vélos piétonnes, l'accès à la promenade verte au sud et à plus long terme permettre une meilleure réception du pont Victor Hugo lors de sa reconstruction ou rénovation.

Plusieurs coupes sont proposées pour l'aménagement du prolongement de la rue Bruneseau. Une largeur de 18 m permet d'établir des trottoirs plantés mais demande des arbitrages de la part de la Ville d'Ivry



Premier scénario – tracé en biais avec démolition du garage à bennes



Second scénario – tracé « droit » sans démolition du garage à bennes

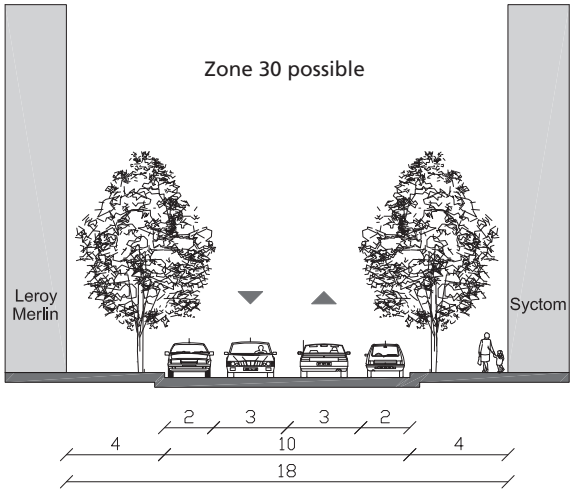
Liaison Bruneseau-Molière, Propositions Apur

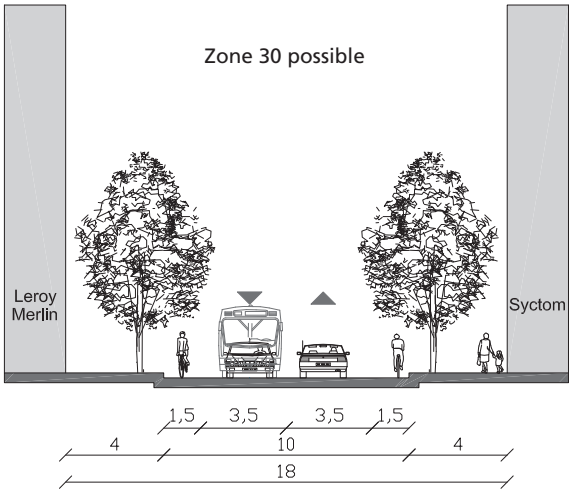
entre les aménagements cyclables et les stationnements. Une largeur de 20 m offrirait plus de souplesse pour créer des trottoirs plantés, des aménagements cyclables, une file de stationnement tout en réalisant une chaussée de 7 m donnant la possibilité d'y faire circuler des autobus.
Ainsi, un choix doit être fait pour être intégré au cahier des charges de restructuration de l'usine du SYCTOM :

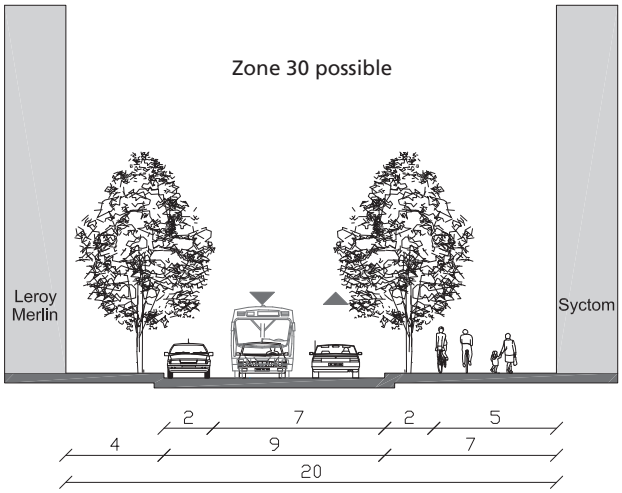
- un large tracé en biais avec un impact sur le garage de bennes de la Ville de Paris
- un tracé droit qui permet de conserver le garage de bennes
- la largeur de la voie.

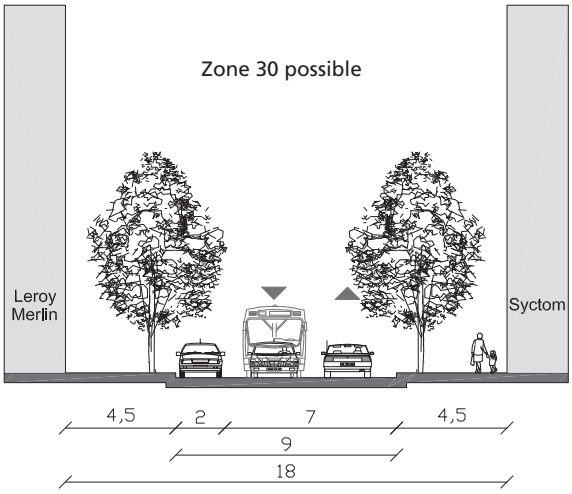
Les services techniques d'Ivry privilégient un profil à 18 m avec un aménagement de zone 30 sans espace dédié spécifiquement aux cyclistes

Différentes illustrations de répartitions de l'espace public de la liaison nouvelle Bruneseau-Molière proposées









© Apur

7 – La continuité des circulations douces

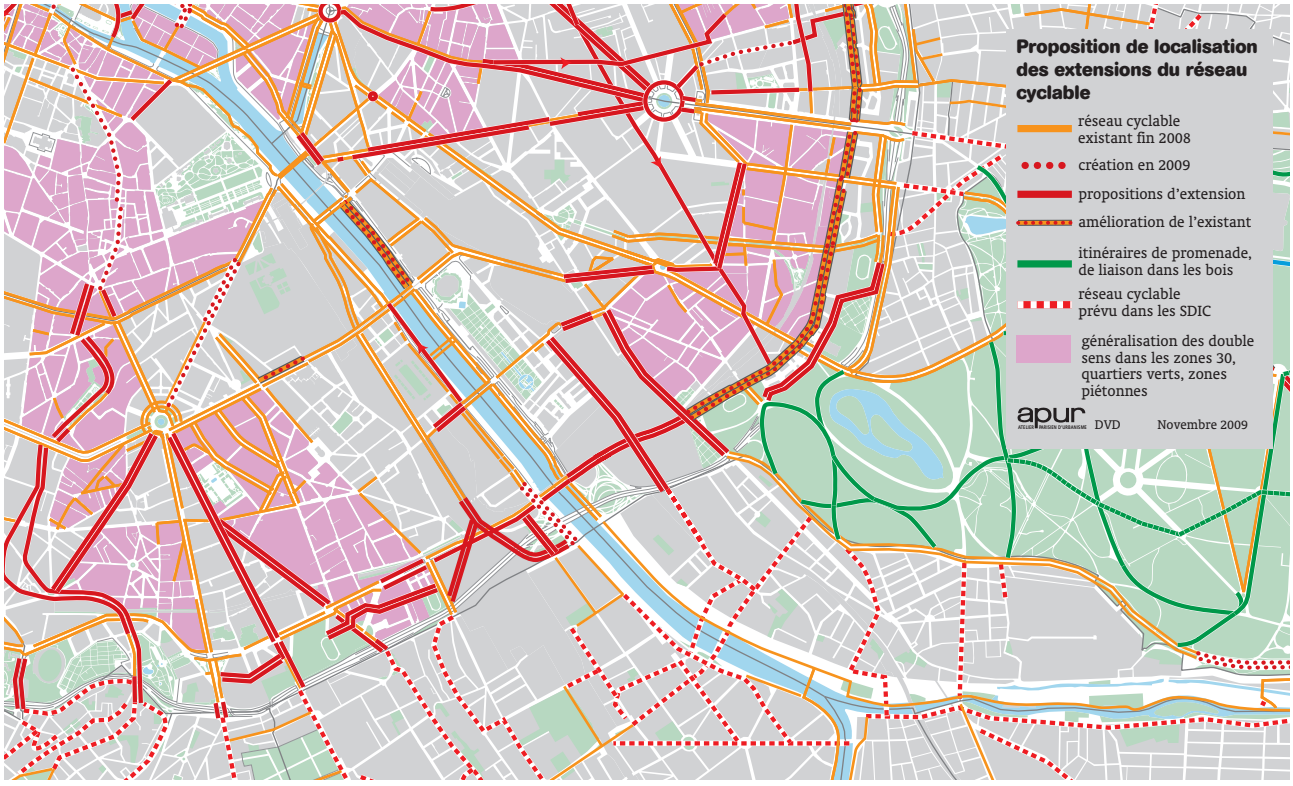
La continuité des circulations douces est aujourd'hui particulièrement mise à mal sur ce secteur, sur les voiries comme sur les quais de Seine. Ce territoire qui était peu urbanisé dispose d'espaces de voirie conçus pour les voitures et particulièrement hostiles aux piétons et aux cyclistes.

Les projets actuellement menés tant à Paris qu'à Ivry marquent un profond changement en créant des trottoirs larges et des aménagements pour les vélos.

À terme, le Schéma d'orientations pour le développement du vélo à Paris propose quatre itinéraires cyclables radiaux entre Paris et Ivry :
- par le quai d'Ivry et le quai Marcel-Boyer,
- par l'allée d'Ivry et la rue François Mitterrand,
- par l'avenue de France puis la rue Bruneseau,
- par la rue de Patay, l'avenue de la porte de Vitry et la rue Mirabeau.

Deux itinéraires transversaux seront aménagés :
- sur les boulevards des Maréchaux en lien avec le prolongement du T3,
- sur la rue Victor Hugo.

Le schéma directeur établi par l'Apur pour la Ville de Paris est un document d'étude puisqu'il sera concerté à partir de l'automne 2009.



© Apur

Aujourd'hui, il existe une piste cyclable bidirectionnelle sur le trottoir du quai à Ivry et à Paris ; il restait à établir le chaînon manquant entre le périphérique et le pont National. Suite à un accident mortel, une piste bidirectionnelle provisoire vient d'être aménagée sans attendre la réorganisation du quai liée à la restructuration de l'échangeur. Un aménagement pérenne sera réalisé coté bâti permettant une meilleure continuité des itinéraires entre Paris et Ivry. La piste bidirectionnelle se poursuivra ainsi sur le trottoir du quai Panhard Levassor en passant dans la voûte du pont du boulevard du général Jean-Simon puis au-delà en lien avec le réaménagement du quai et de l'échangeur.

Enfin, l'Apur propose une grande promenade d'Ivry à Paris reliant le parc des Cormailles à la petite ceinture ferroviaire sud. Le projet Bercy Charenton pourrait intégrer le prolongement de la promenade plantée existant actuellement dans le 12e arrondissement jusqu'à la Seine et au-delà en empruntant le tracé de la Petite Ceinture et du boulevard Poniatowski. Cette promenade qui s'arrête actuellement au square Charles Péguy deviendrait ainsi "l'ossature verte" qui traverserait tout le13e arrondissement en fédérant autour d'elle la presque totalité de ses parcs et de ses jardins et qui se poursuivrait dans le 13e avec une liaison permettant de rejoindre le parc des Cormailles à Ivry.



© Apur

En résumé, les questions posées et les choix à faire pour l'avenir sont :

- quel tracé viaire en prolongement de la rue Bruneseau ?
- quel avenir pour le bâtiment de Leroy-Merlin ?
- quel scénario pour le raccordement à la rue Molière ? Démolition ou non du garage de bennes ?
- Quel choix pour les circulations douces ?

Pour conclure, les avis convergent sur :

- la conservation du nivellement bas de la rue Bruneseau
- le fait de ne pas couvrir à terme le faisceau ferroviaire
- la nécessité d'une voie nord-sud animée, reliant la rue Bruneseau à la rue Molière, et permettant une valorisation du contexte urbain environnant
- la démolition reconstruction nécessaire du bâtiment de Leroy-Merlin si le tracé viaire de Berim est choisi
- Une largeur de 18 m pour la voie prolongeant la rue Bruneseau avec un traitement de zone 30.

Cependant, des discussions sont en cours :

- le tracé et la profondeur du tunnel du SYCTOM vers le quai
- le tracé en biais ou droit du prolongement de la rue Bruneseau
- le choix du prolongement de la rue Bruneseau à la hauteur de la rue Victor-Hugo et du garage de bennes de la Ville de Paris.

III – ÉVOLUTION DES QUAIS DE SEINE

La Seine est le grand repère géographique et paysager métropolitain. Pour autant, ce grand espace continu et ouvert régional demande à être révélé et notamment dans ce secteur où les quartiers ont longtemps tourné le dos au fleuve.

En raison des activités industrielles du quartier, le lien entre la ville et le fleuve s'est en quelque sorte limité à son rôle économique et d'infrastructure de transport des matériaux de construction ou d'évacuation des déchets.

Les questions de la cohabitation des activités des ports industriels avec les circulations douces, de l'ouverture des quartiers sur le fleuve, de son rôle dans la continuité des espaces publics se posaient peu. Aujourd'hui, les quartiers se transforment et le rapport au fleuve change.

À Ivry Confluences, la réappropriation des berges de Seine s'effectue par la création d'un parc urbain ouvert sur le fleuve. À Ivry Port Nord, le contexte est différent car il est proposé de maintenir les activités industrielles compte tenu du rôle important de ce port dans les services urbains.

Il nous semble que le port doit pouvoir contribuer au développement économique du secteur tout en s'inscrivant dans la mutation du secteur, appelé à accueillir plus de logements ou d'activités tertiaires à sa proximité.

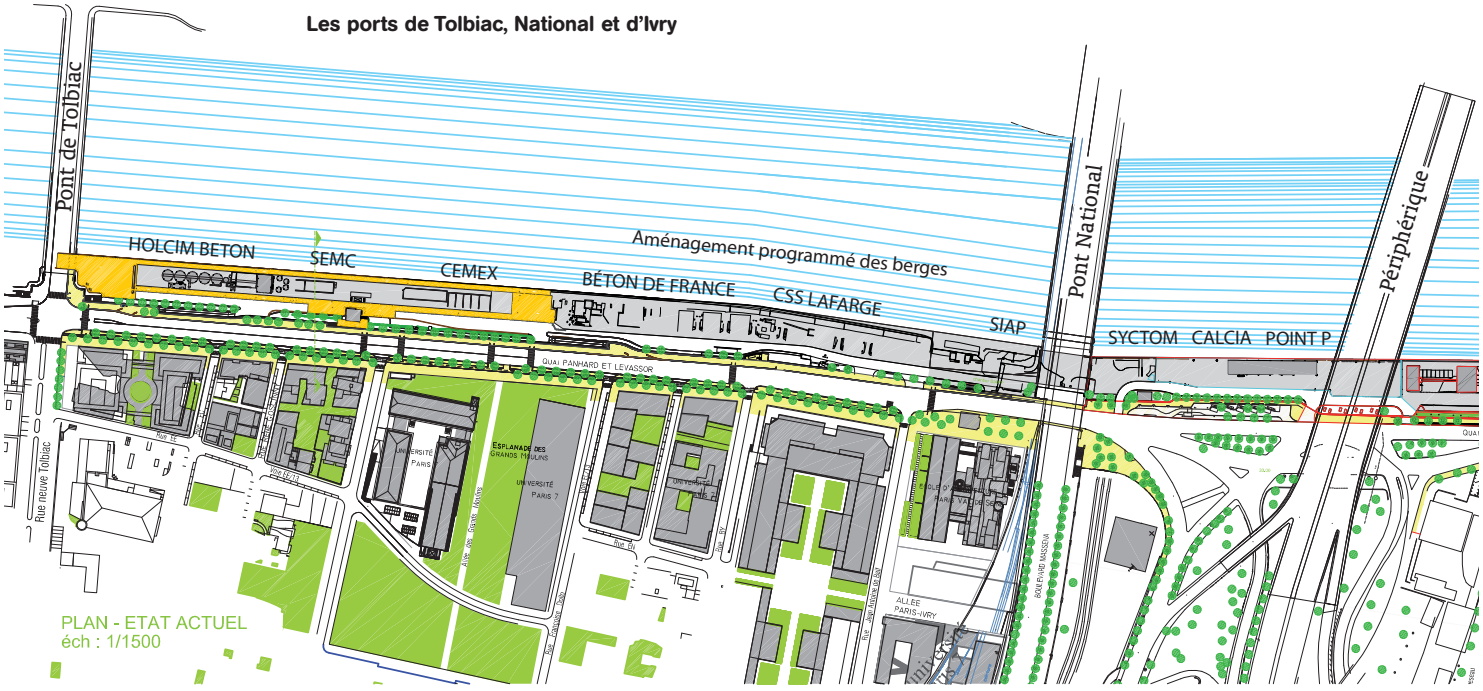
Comment dans ce cadre, donner une meilleure qualité spatiale et paysagère aux quais et aux berges et établir de meilleures liaisons notamment à pied et en vélo ?

1 – Les ports de Tolbiac, National et d'Ivry : fonctionnement et projets

Un plan de l'état actuel récolant différents plans des Villes de Paris et d'Ivry, de la Semapa et du Port Autonome de Paris figure ci après.

À Paris, le quartier du port de Tolbiac s'est profondément transformé avec l'arrivée de l'Université et de l'École d'Architecture. Paris a aménagé les quais hauts avec trois files de circulation dont une pour la gestion des tourne-à-gauche, et une file pour les bus. Sur les quais bas, le Port autonome de Paris a réaménagé le port de Tolbiac en partie nord sur le principe d'une utilisation partagée dans le temps, activité en semaine et promenade en bord de quai en dehors des heures d'activité. Les installations s'organisent sur une aire « constructible » d'une largeur de 15 m, encadrés d'une part par le bord à quai de 3,5 m et d'autre part par une voie de desserte des véhicules d'exploitation d'une largeur de 6 m, complété par un trottoir planté d'arbres en pied du quai haut.

Les ports de Tolbiac, National et d'Ivry



Pour l'aménagement du port de Tolbiac en partie sud, il est programmé de prolonger le principe d'une promenade à temps partagé à Paris du port de Tolbiac jusqu'au pont National. Le chantier du SIAPP devrait se terminer au premier semestre de l'année 2010. Les travaux de rénovation de la centrale à béton CEMEX seront réalisés à partir de l'automne 2009. Il peut donc être envisagé une accessibilité en temps partagé jusqu'au pont National à la fin 2010 en vue d'améliorer sensiblement les liens entre les équipements universitaires et la Seine le soir.

Le port National s'étend sur un linéaire d'environ 350 m du pont National à la limite communale, située un peu après le boulevard périphérique. La largeur moyenne est de 27 m.

Il existe aujourd'hui, trois activités : l'évacuation des mâchefers du Syctom, l'alimentation des ciments Calcia (en sommeil actuellement) et la vente de matériaux de construction Point P. Les deux premières activités (Calcia et mâchefers) pourraient être transférées au port d'Ivry si le tunnel est réalisé dans la nouvelle usine du Syctom, et que l'espace est compatible avec la double exploitation Calcia/Syctom.

Passé le boulevard périphérique, le port accueille une centrale à béton qui vient d'être réaménagée. Elle se développe sur la totalité de la berge et dispose de ses propres entrées et sorties.

La Semapa et le PAP vont prochainement lancer une étude sur le schéma d'aménagement du secteur quai d'Ivry – port National.

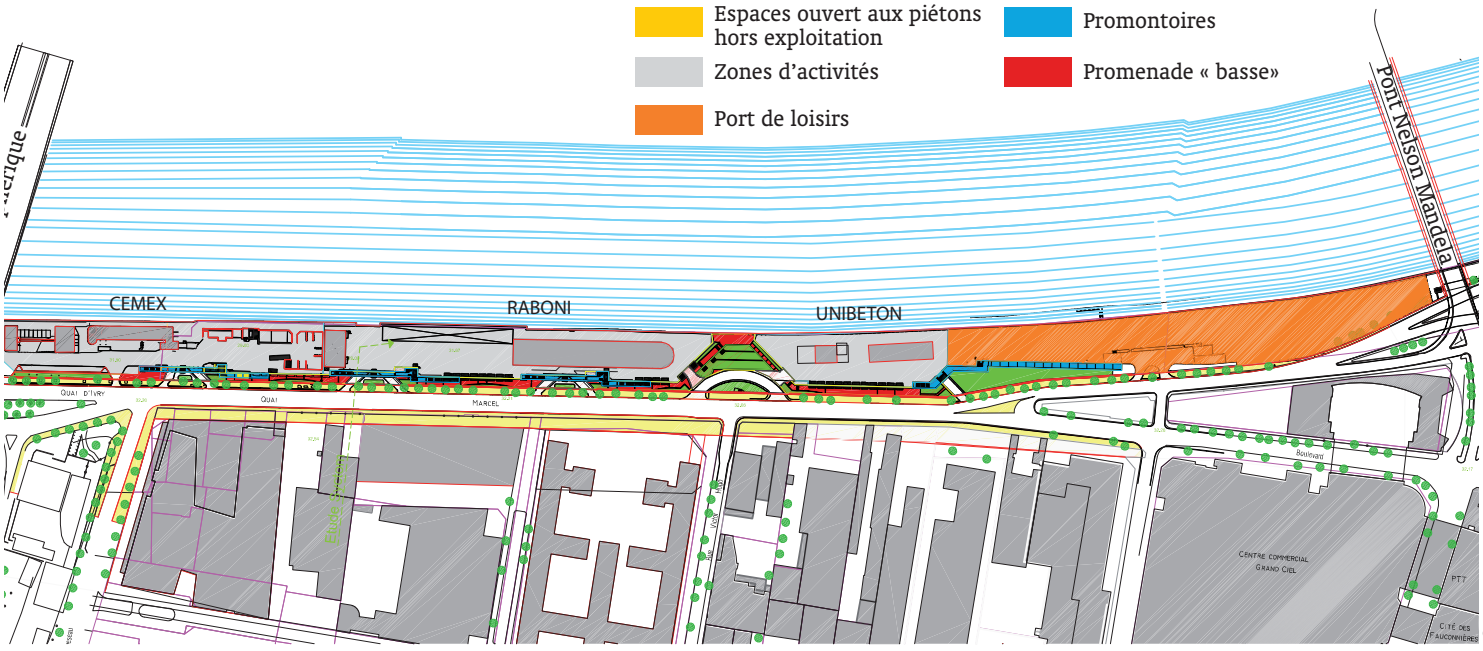
À Ivry, le port se décompose en trois parties, avec au centre le port d'animation et de loisirs « Ical » et à l'aval et à l'amont les ports de trafic de marchandises.

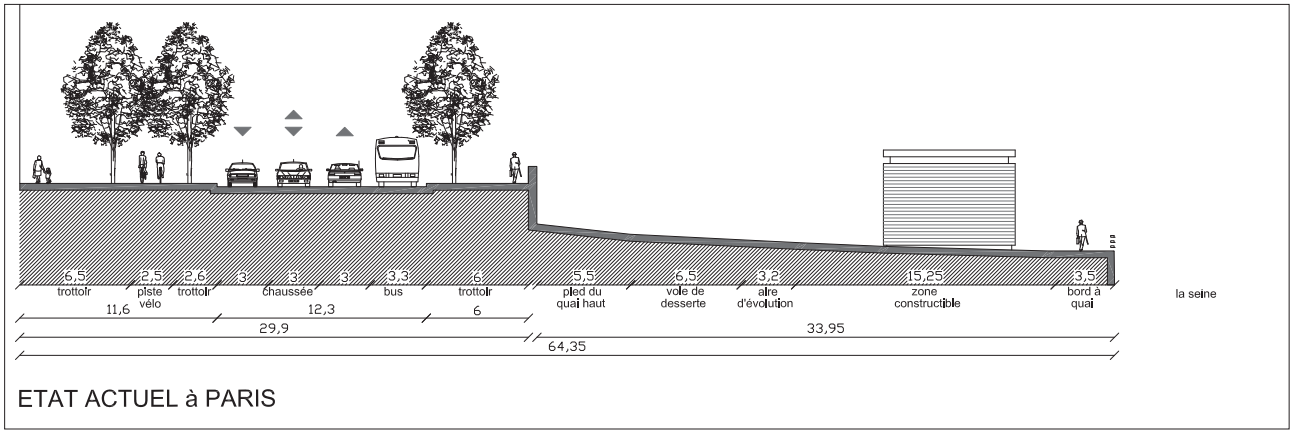
Le port d'animation et de loisirs d'Ivry qui s'étend sur 600 m aux abords des ponts Nelson Mandela accueille des bateaux activités (restauration, réception privée, théâtres concerts)., et de bateaux de transport de passagers. Ce port fonctionne essentiellement le week-end et le soir. Un arrêt de la ligne Voguéo est localisé sur ce port pour desservir le centre d'Ivry.

Le port d'Ivry aval accueille des installations industrielles liées essentiellement au BTP. Rappelons que les ports fluviaux sur la Seine, entre Tolbiac à Paris et Ivry, accueillent 1,7 million de tonnes annuellement, ce qui représente plus de 50 % du trafic fluvial de marchandises sur la Seine à Paris et dans les communes limitrophes (3,3 millions de tonnes).

Le port d'Ivry aval est occupé par trois entreprises, CEMEX, Raboni et Unibeton qui développent leurs activités sur toute la largeur du quai et ont chacune leur propre entrée sortie sur le quai Marce-Boyer.

Une « promenade » au nivellement varié, sépare les activités du port avec le quai Marcel Boyer. Cet aménagement a été réalisé en concertation avec la ville d'Ivry, lors de la réhabilitation du port il y a une dizaine d'années pour un montant de 15 m€. Cette promenade a été conçue comme un espace de transition entre les activités portuaires et le quai Marcel Boyer. Le choix d'une prome-





ETAT ACTUEL à PARIS

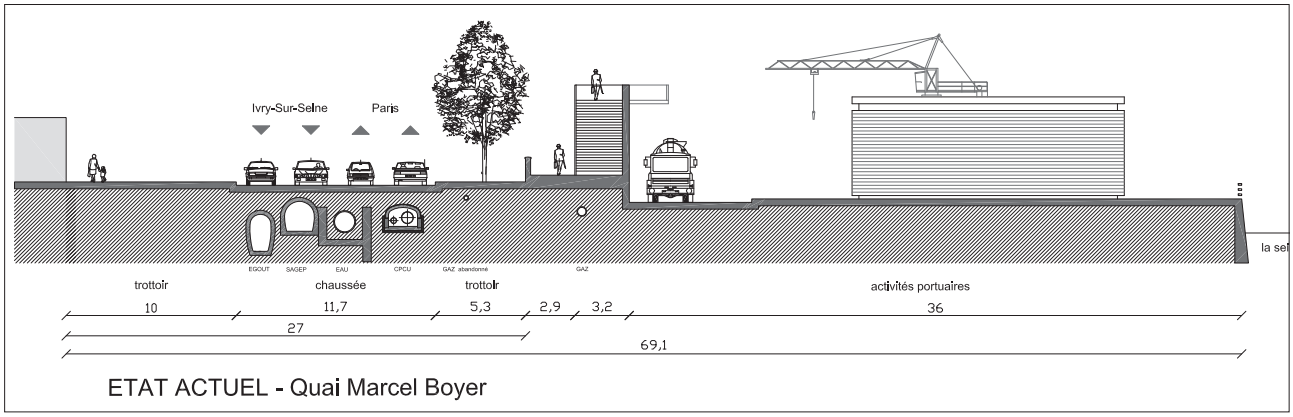
© Apur



Le port de Tolbiac en partie sud (aménagement prévu en 2009-2010)

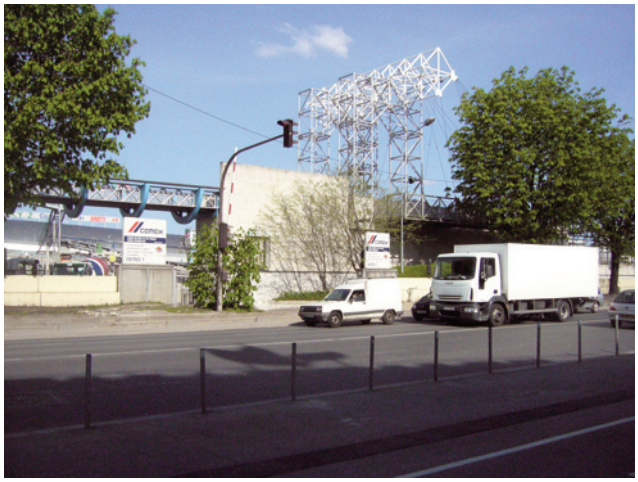


Partie du port de Tolbiac déjà réaménagé



ETAT ACTUEL - Quai Marcel Boyer

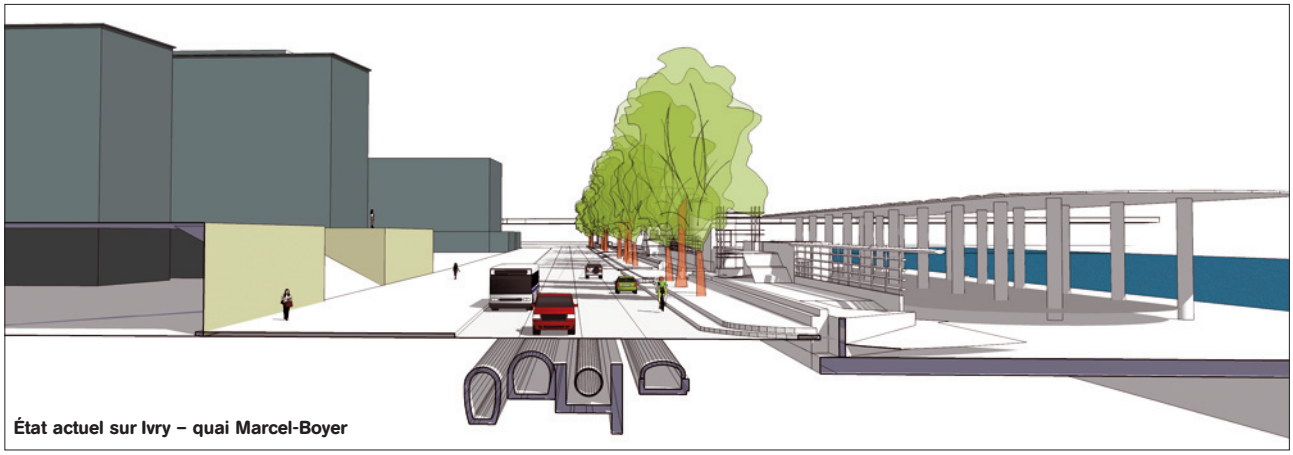
© Apur



Un port industriel fermé sur la ville



Le quai Marcel-Boyer à requalifier



État actuel sur Ivry – quai Marcel-Boyer

nade haute permet d'éviter au maximum le croisement des piétons et des véhicules entrant et sortant du port et aux piétons de surplomber les activités, d'avoir une vue sur le fleuve et de cheminer en toute sécurité. Compte tenu des montées et descentes très fréquentes sur des linéaires très courts, il nous semble que le cheminement est pénible et il est d'ailleurs plus approprié de parler de promontoires, de parcours didactiques ou pédagogiques portuaires que de véritable promenade. Le Port Autonome de Paris, organise quelques visites pour un public professionnel ou scolaire relatives au fonctionnement d'un port urbain et à son utilité dans un milieu urbain dense.

L'évacuation des déchets envisagée par un tunnel situé entre le Syctom et le port d'Ivry nécessite une emprise de 4 000 m² à 4 500 m² prise sur les espaces utilisés aujourd'hui par l'entreprise Raboni sur le port d'Ivry. Le contrat arrive à terme en 2017. La mutualisation des ouvrages entre le Syctom, les ciments Calcia et la CPCU dans l'hypothèse où la CPCU serait intégrée au projet du Syctom permettrait sans doute d'optimiser les investissements nécessaires à la construction du tunnel. Le tunnel permettrait également l'évacuation des mâchefers en site propre avec un tonnage diminué dans le cadre du nouveau fonctionnement de l'usine

Sur le quai haut, le CG 94 a lancé un appel d'offres pour l'étude d'aménagement du quai Marcel Boyer et le boulevard Vaillant Couturier, voiries départementales. Cette étude doit permettre de répertorier les réseaux importants sous la voie actuelle, de définir les files de circulation pour les véhicules, les bus et proposer des aménagements confortables pour les piétons et les vélos.

2 – Principes d'aménagement pour les bords de Seine

Conformément aux grands objectifs régionaux, il est proposé de préserver les activités de transport fluvial de marchandises tant à Paris qu'à Ivry mais d'étudier une meilleure insertion. Les perméabilités pourraient être plus nombreuses vers le fleuve afin de retrouver une vue et un rapport plus ouvert avec la Seine. Un meilleur partage de l'espace pourrait offrir des continuités piétonnes hors exploitation.

Cela nécessite de définir quelques grands principes communs à Paris et Ivry :
- créer des perspectives, des transparences dans l'axe des voies transversales ;
- créer par endroits des accès directs au fleuve, des belvédères ;
- traiter les espaces viaires comme une promenade en bord de fleuve ce qui suppose de renforcer les plantations d'arbres et d'établir des cheminements continus aisés pour les piétons et les vélos ;
- encourager le retraitement des rez-de-chaussée et l'occupation des bâtiments pour animer les quais ;
- étudier dans la mesure du possible, une accessibilité piétonne en bord de fleuve le week-end dont l'échéance de réalisation pourrait être progressive.

3 – Deux scénarios en bord de fleuve

A Paris, les piétons devraient profiter hors exploitation portuaire d'une promenade au bord de l'eau jusqu'au pont National dans le cadre du projet de restructuration des installations en temps partagé réalisé déjà sur le port de Tolbiac Nord.

L'hypothèse d'une promenade au bord du fleuve à Paris au port National et à Ivry en temps partagé (ouverte aux horaires de fermeture des activités portuaires) comme sur le port de Tolbiac nous paraît intéressante à échéance du renouvellement des conventions d'occupation. Cela permettrait de lier le port d'animation loisirs et le centre d'Ivry à la polarité Massena Bruneseau et au-delà de rejoindre le week-end Paris en profitant du fleuve.

Il nous semble que le quartier va considérablement évoluer notamment avec le projet Masséna Bruneseau mais aussi par la mutation déjà bien amorcée du quartier Ivry Port et qui va se poursuivre avec le Syctom et ses abords. Cette transformation nous amène à penser que les ouvertures sur le fleuve et son accès présenteront autant d'intérêt à Ivry que dans le 13e arrondissement. Entre le port d'animation loisirs d'Ivry et le pont National, seul le bâtiment de Point P ne permet pas physiquement un dégagement en bord de fleuve.

Le PAP n'y est pas favorable estimant qu'il convient de préserver le parcours pédagogique actuel du port d'Ivry unique en Ile de France pour présenter la qualité environnementale du transport fluvial. Par ailleurs les contrats avec les entreprises présentes sur le site ne prévoient pas cette évolution même à moyen terme.





Une continuité piétonne à retrouver en bord de fleuve hors exploitation le week-end ?



4 – Le devenir du port National en lien avec l'aménagement Massena Bruneseau

La Semapa et le PAP vont lancer une étude de programmation très prochainement sur le secteur Massena-Bruneseau.

Ce site d'interface constitue en quelque sorte la façade portuaire du grand projet urbain Massena Bruneseau dont les travaux ont démarré. Une résidence universitaire est en chantier, le relogement des silos Calcia s'organise le long de la rue Bruneseau en connexion avec les voies ferrées et les bretelles du périphérique seront restructurées afin de débuter les constructions le long du quai dès 2012.

Entre le boulevard du Général Jean-Simon et la rue Berlier, des logements seront construits sur le quai. Les bâtiments devraient faire 50 m de haut avec des premiers niveaux réservés à des commerces.

Un large escalier donnant vue sur la Seine est prévu sur le quai.

Entre la rue Berlier et le boulevard périphérique, un immeuble d'activités est prévu. Sous le tablier du pont, des activités commerciales sont envisagées.

Entre le périphérique et la rue Bruneseau, un immeuble de bureaux de grande hauteur devrait être implanté sur le quai à côté de la résidence étudiante et du foyer de jeunes travailleurs actuellement en chantier.

Sur ce site, il est proposé de supprimer ou restructurer la station essence pour établir des cheminements pour les piétons et d'étudier un usage plus tourné vers le public et des accès directs au fleuve hors exploitation.

Le port National peut permettre pendant la période de chantier du secteur d'utiliser au mieux le potentiel du fleuve pour la logistique de cette grande opération.

5 – Trois propositions pour l'espace de transition entre « quai et port » à Ivry

L'espace situé entre le mur anti crue et le mur de la promenade du port est aujourd'hui un lieu mal identifié. S'agit-il d'une promenade basse publique, d'un accès piéton aux activités portuaires ou aux promontoires ?

Afin de clarifier l'usage de cet espace piétonnier, plusieurs pistes ont été explorées :
- déplacer le mur anti crue vers le mur de la promenade et considérer la promenade basse comme un trottoir du quai Marcel-Boyer,
- démolir le parcours haut qui crée une séparation opaque sur un grand linéaire à un horizon à définir,
- conserver le mur anti crue à son emplacement actuel mais aménager la promenade comme un véritable espace public continu pour les piétons

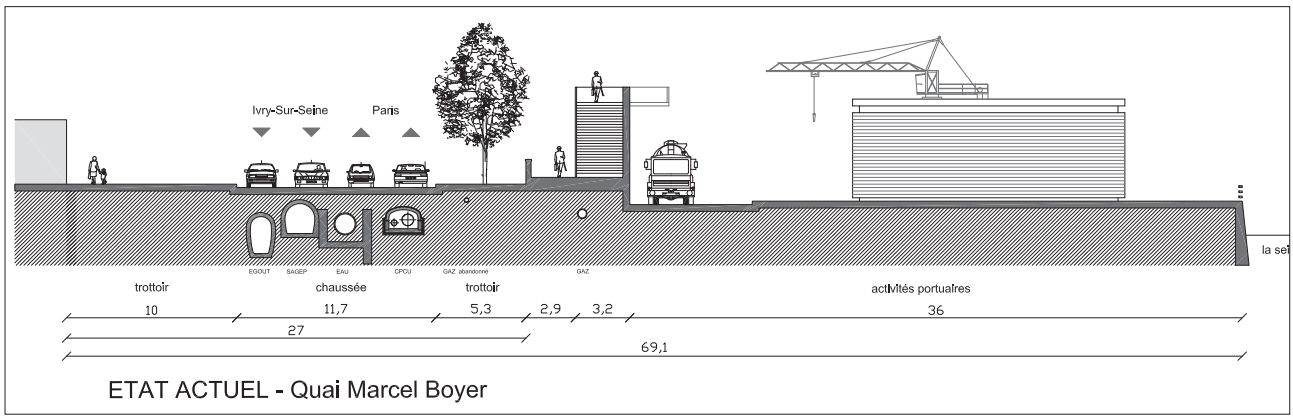
Dans la première proposition que nous avons faite, le mur anti crue est déplacé. La faisabilité technique économique et foncière du déplacement du mur anti crue apparaît toutefois délicate mais n'a pas pour l'instant fait l'objet d'une étude de la part du Conseil Général. Le mur anti crue assure une protection de la crue cinquantenale. Les ouvertures sur la berge créée par les accès routiers sont protégées par des batardeaux. Le déplacement devra être regardé en lien avec la canalisation de gaz GRT de 600 mm qui traverse le site dans sa longueur.

Dans la deuxième solution, il est proposé de démolir la promenade dont le mur créé un obstacle visuel sur le fleuve. Cette proposition pourrait être à retenir sur le long terme ce qui implique de concevoir l'aménagement du quai Marcel-Boyer en conséquence. L'espace géré par le Port Autonome de Paris pourrait être consacré à des activités avec en contrepartie l'ouverture du bord de fleuve le week-end.

Enfin, à court terme, il pourrait être proposé de clarifier l'usage de la promenade basse en améliorant ses accès : par exemple supprimer les jardinières obstruant les entrées et sorties de la promenade basse, faire un trottoir continu entre le trottoir du quai et la promenade et étudier la réalisation de nouveaux escaliers à travers le mur « anti-crue ». Ces éléments pourraient intégrer à l'étude du réaménagement du quai Marcel-Boyer mené par le Conseil Général du 94.

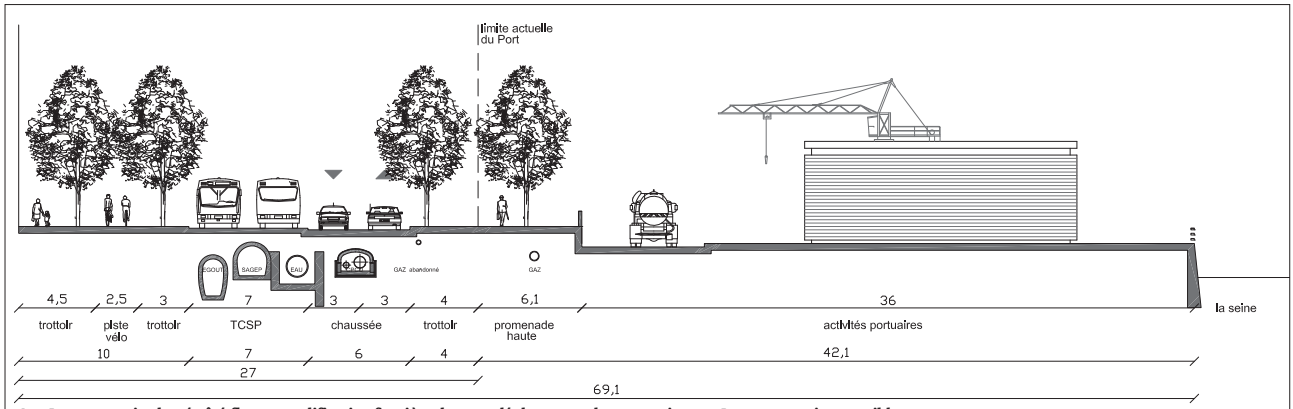
La limite des emprises portuaires est située au droit du mur « anti-crue » qui le sépare de l'espace public. Le cheminement se déroule à la fois sur la passerelle et en partie basse.

Le PAP écarte toute hypothèse de modifications des limites du domaine fluvial visant par exemple

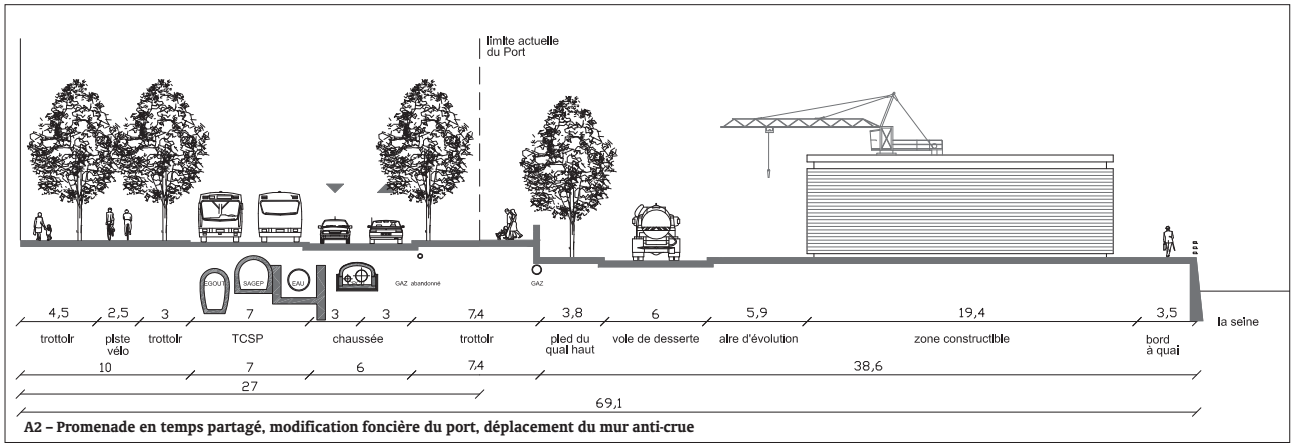


ETAT ACTUEL - Quai Marcel Boyer

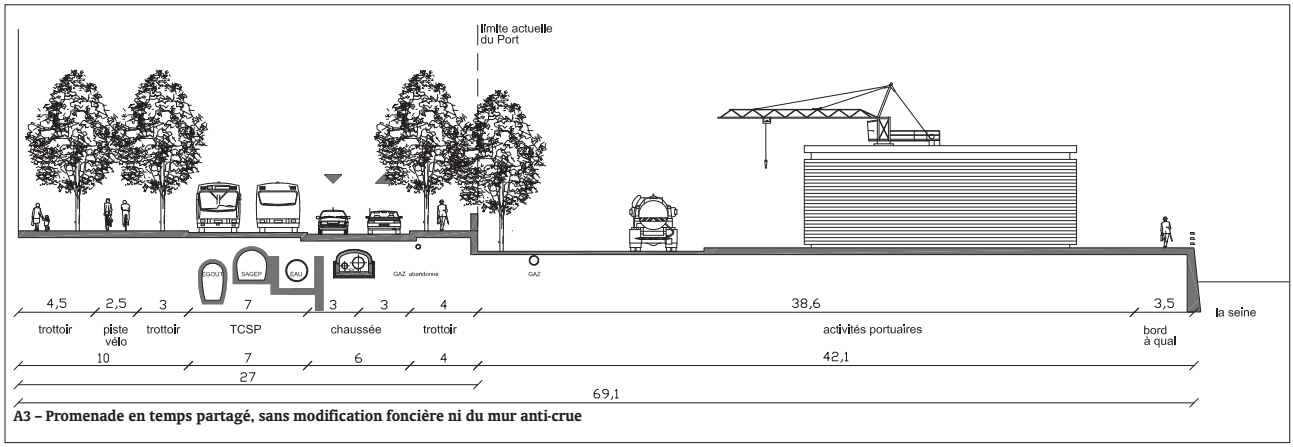
Trois coupes de proposition d'ouverture du port vers la ville avec démolition de la «promenade haute»



A1 – Large trottoir planté côté fleuve, modification foncière du port, déplacement du mur anti-crue – Le port reste inaccessible



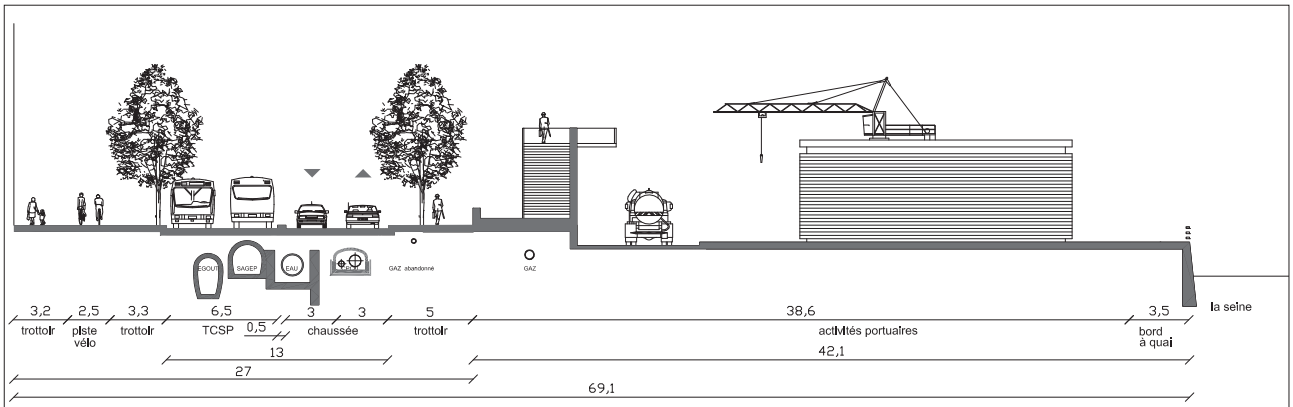
A2 – Promenade en temps partagé, modification foncière du port, déplacement du mur anti-crue



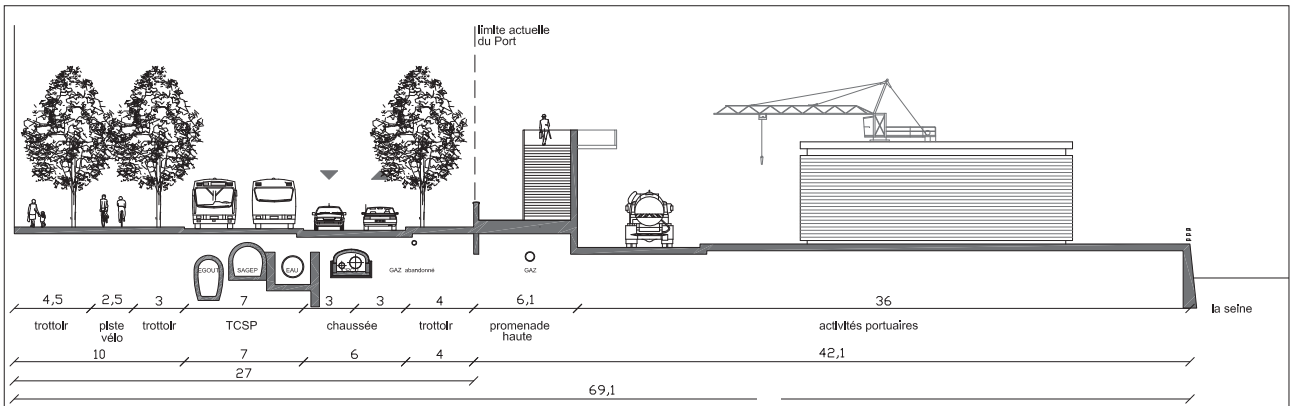
A3 – Promenade en temps partagé, sans modification foncière ni du mur anti-crue

© Apur

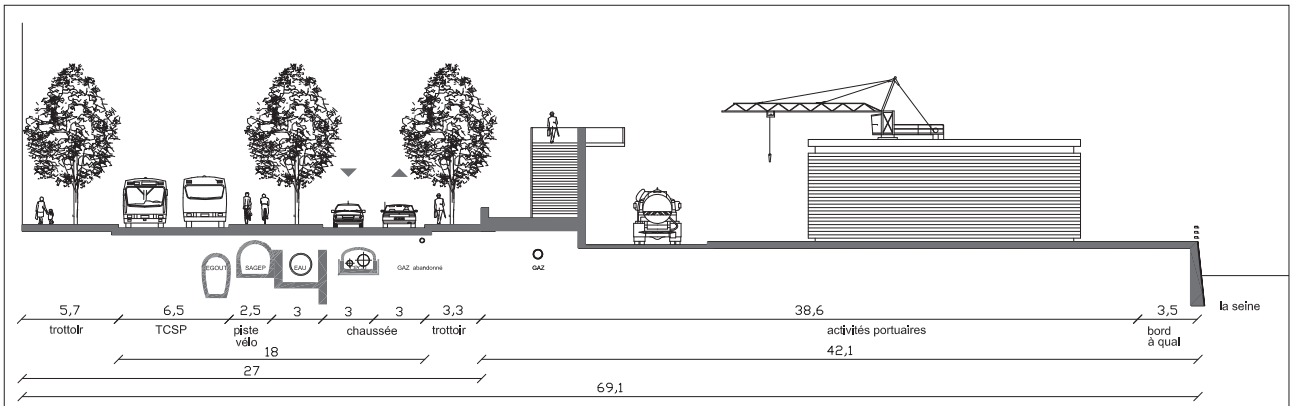
Quatre coupes de principe pour l'aménagement du quais Marcel-Boyer



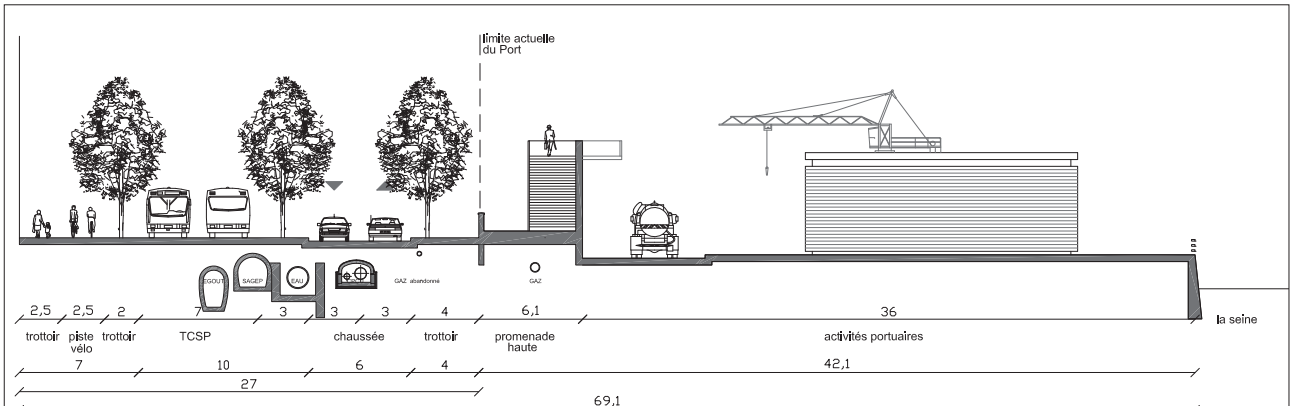
Profil A2A – Aménagements bus latéral côté bâti – section courante (proposition Conseil Général)



B3 – TCSP en position latérale avec deux files de circulation, piste vélo sur trottoir



Profil A3A – Aménagements bus latéral côté bâti sans impact SAGEP (proposition Conseil Général)



B4 – TCSP en position latérale avec deux files de circulation, plantations sous réserve d'analyse des réseaux, piste vélo sur trottoir

© Apur







de haut en bas,

- **Les entrées de la promenade sont peu lisibles**
- **Des vues limitées vers la Seine**

à considérer l'espace de la promenade basse comme « un trottoir » public. Le PAP estime que si le calibrage du quai est contraint pour faire passer un TCSP, des aménagements cyclables tout en maintenant la circulation automobile, le compromis est à trouver sur le domaine public des collectivités mais pas sur le domaine portuaire d'Ivry.

Pour le Port, le parcours haut reconstitue le belvédère que l'on a à Paris depuis les quais hauts, vers la Seine. Toutefois, son accès est très différent puisque les quais hauts parisiens sont au même niveau que les quartiers alentours alors que les belvédères sont situés à Ivry à 4 m environ au dessus.

C'est pourquoi, dans l'hypothèse de leur préservation, il est proposé des améliorations notamment le traitement des accès qui pourraient être plus directs depuis les quais. Il est suggéré d'intégrer à l'étude d'avant-projet sommaire des quais du CG94 ces améliorations.

6 – Plusieurs scénarios pour l'aménagement du quai Marcel-Boyer

À Ivry, plusieurs coupes de principes du quai Marcel-Boyer ont été proposées à titre indicatif en attendant l'étude du Conseil Général 94 menée par Egis Aménagement et l'indication précise sur le positionnement exact des réseaux.

Chacune des coupes pose des pistes de réflexions sur l'aménagement à envisager par rapport :

- aux flux : 2 ou 3 files de circulation. La troisième file de circulation présente l'intérêt de gérer les mouvements tournants et dans certaines hypothèses les arrêts de bus,
- la position du TCSP : s'il s'agit d'un bus, des sites latéraux unidirectionnels sont adaptés et ne nécessitent pas de déplacer les réseaux contrairement à une plateforme tramway. S'il s'agit d'un tramway, il est nécessaire de réaliser un site bidirectionnel pour des raisons de coûts et d'exploitation. Un positionnement axial ou coté façade dessert plus efficacement les usagers.
- des circulations douces et leurs conforts. Pour les piétons, de larges trottoirs sont utiles sur les deux rives. Pour les vélos, la continuité la plus évidente entre Paris et Ivry sur Seine serait d'implanter une piste bidirectionnelle coté bâti continu depuis l'université.
- La place de la végétation. Pour une avenue de 28 m de large, un minimum de deux rangées d'arbres est souhaitable avec d'autres plantations qui peuvent être plus aléatoires.
- mais aussi le rapport envisageable avec la Seine qui passe peut-être par une remise en cause de la promenade du port, dans une échéance de temps à définir.

Cependant, trois projets ont des impacts sur l'occupation des sous-sols et la présence de réseaux en souterrain (cf. pages 37) selon les scénarios :

- le SYCTOM va réaliser un tunnel de liaison entre l'usine et la Seine pour l'évacuation des déchets plus ou moins profond selon les dispositifs techniques retenus qui varient selon les 3 équipes ;
- le prolongement de la ligne de métro 10 qui pourrait être réalisé en partie, en tranchée ouverte sur le quai Marcel-Boyer ;





Des rez-de-chaussée à retraiter

- le TCSP qui ne pose pas de problème s'il s'agit d'un bus mais qui nécessite des dévoiements de réseaux si des mesures conservatoires sont prises pour un tramway.



© ph.guignard@air-images.net

Pour conclure, les avis convergent sur :

- la nécessité de réaliser de larges trottoirs plantés le long des quais qui représentent l'une des promenades majeures de Seine Amont ;
- l'intérêt d'avoir une piste cyclable continue bidirectionnelle coté sud ;
- l'intérêt de favoriser la régularité des TC ;
- le développement des ouvertures sur le fleuve.

Cependant, des avis divergent sur :

- le maintien de la promenade haute à long terme ;
- l'intérêt de créer un cheminement en bord de Seine aux horaires de fermetures des activités ;
- enfin, il apparaît que la prise en compte de réserves conservatoires pour un mode tramway sur le TCSP vallée de la Seine peut entraîner des déplacements de réseaux sur la tranchée couverte du tunnel du métro sur une partie du quai. De plus, la réalisation de la tranchée couverte a l'inconvénient de démolir une partie de l'aménagement du quai qui sera réalisé en 2014-2015. Les études sont en cours pour placer le métro plus en profondeur avec une méthode d'exécution en tunnelier.



© ph.guignard@air-images.net

Dominante d'occupation et surfaces



© Apur

IV – ÉVOLUTIONS DU SECTEUR PIERRE SEMARD

1 – Diagnostic

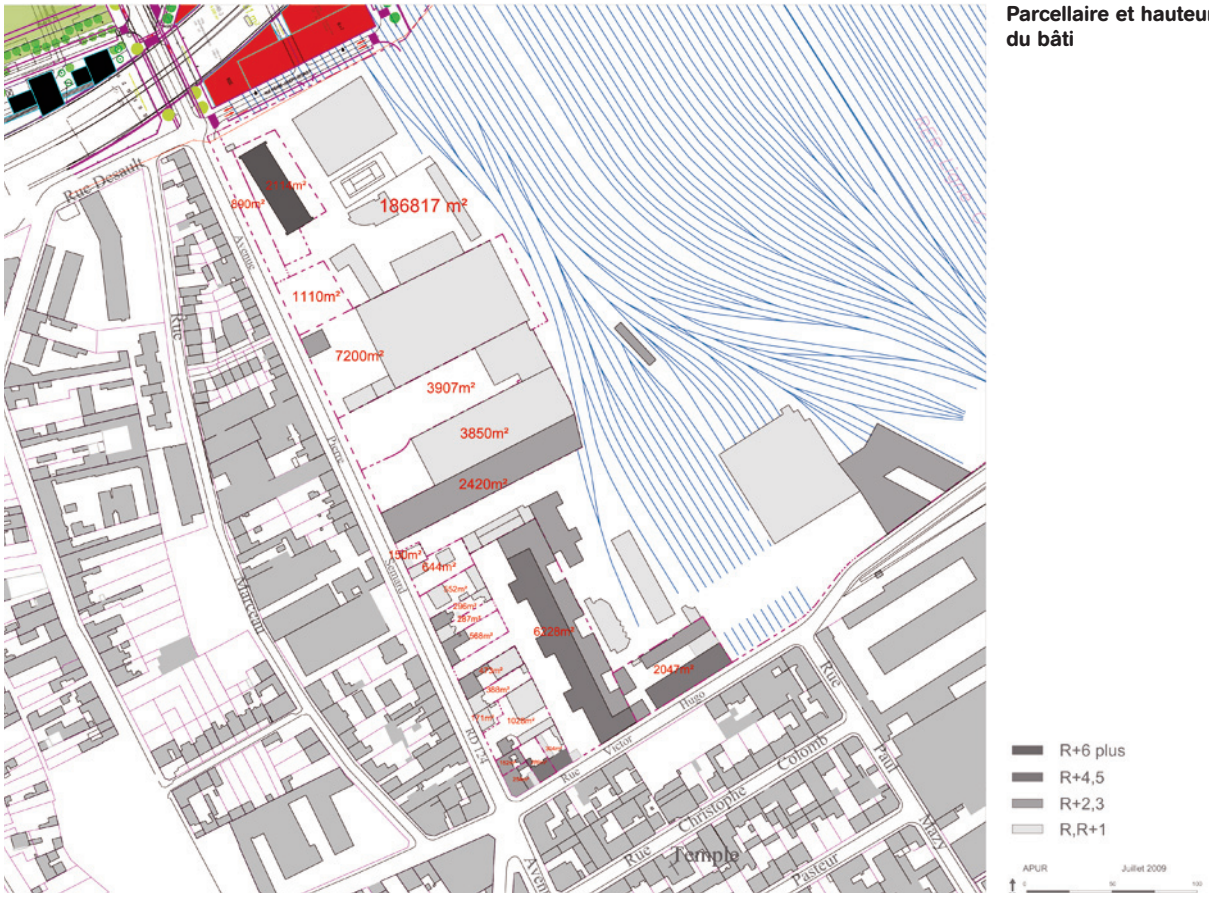
Le secteur à l'ouest du réseau ferré présente un paysage urbain varié le long de l'avenue Pierre-Sémard reliant le centre d'Ivry à Paris par la porte de Vitry.

De la rue Victor Hugo au boulevard périphérique en surplomb, le bâti y est hétérogène présentant à la naissance des coteaux d'Ivry un tissu essentiellement de type maisons de ville construites à l'alignement sur rue et sur un parcellaire étroit. Il fait face à un tissu d'activités commerciales et de logistiques implantées sur de grandes parcelles variantes de 1000 à 7000 m² sur lesquelles d'importants entrepôts ou atelier sont souvent implantés en retrait de la rue pour dégager des zones de parking et d'évolution des véhicules lourds. Malgré la proximité du réseau ferré, cet ensemble d'activité n'a pas de lien direct avec une activité ferroviaire.

Plus au nord sur l'avenue de la porte de Vitry, le secteur de l'ancienne zone non aedificandi de l'enceinte de Thiers est moins densément construite. L'ouest de la porte est constitué de terrains de sports et l'est accueille les ateliers de maintenance de la SNCF. Dans le cadre du projet Masséna Bruneseau à Paris, tout ce secteur est de l'avenue Pierre-Sémard et de l'avenue de la porte de Vitry est appeler à muter.

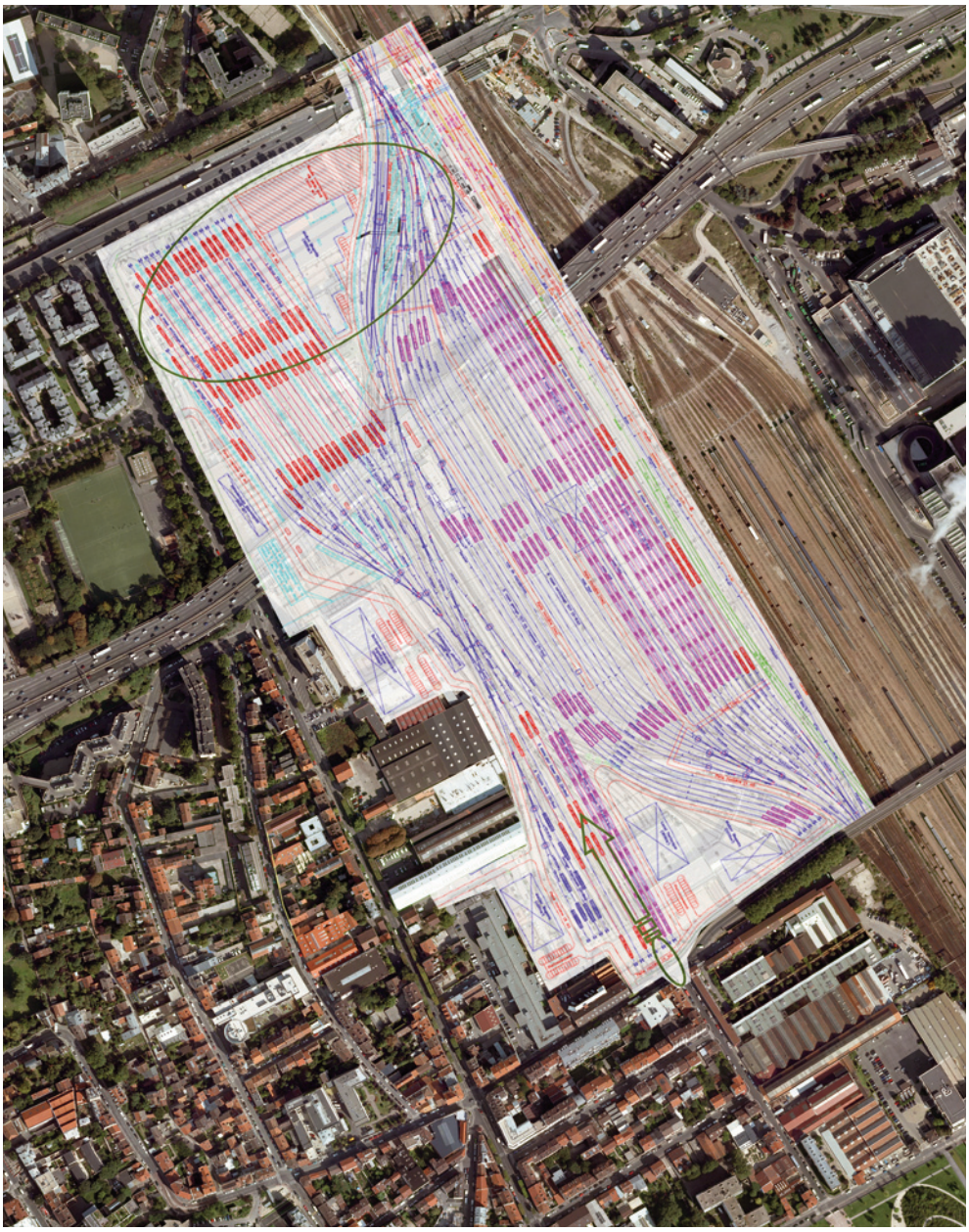
Les récentes études et questionnements émis par RFF rappellent que l'urbanisation projetée sur le site Bruneseau Masséna tiendra compte des contraintes inhérentes au service public ferroviaire mais ces études remettent en cause à priori toutes les mutations du secteur sur Ivry.

Pour le secteur Pierre-Sémard à Ivry, l'Apur a prolongé les principes développés dans son étude de l'année 2008.



Parcellaire et hauteur du bâti

© Apur



Extrait de la présentation RFF, SNCF
Document d'études provisoires
septembre 2009

2 – Tracés viaires et découpage des îlots

Le souhait des Villes d'Ivry et de Paris est de développer dans ce secteur une trame viaire apte à désenclaver le site et à devenir le support d'une urbanisation nouvelle suite aux premières libérations qui étaient envisagées par RFF et la SNCF.

Sur Paris, le projet des Ateliers Lion, comme sur le secteur Bruneseau, vise une réorganisation urbaine et paysagère capable d'être en cohérence avec les futures évolutions sur Ivry. Il propose de renforcer les liaisons avec Ivry par une patte-d'oie à l'extrémité de l'avenue de France, d'un côté vers Bruneseau de l'autre au travers des actuels ateliers de maintenance SNCF vers la rue Pierre Sémard à la hauteur du périphérique. Il propose de redécouper l'îlot par une voie Nord sud depuis le boulevard extérieur vers le domaine ferré.

Il propose de créer un cadre bâti sur le boulevard Masséna qui reçoit le futur tramway et le long de l'avenue de la porte d'Ivry, afin de pouvoir bénéficier de la nouvelle desserte en transports en commun et des nouveaux espaces publics pacifiés pour y construire du logement et en parallèle de donner une ambiance urbaine à ce nouveau boulevard par la création de rez-de-chaussée commerciaux en pied des nouveaux immeubles.

Sur le secteur Pierre Sémard l'APUR propose un tracé viaire dans la continuité de celui existant à Ivry par le prolongement de la rue Paul Mazy vers la voie nouvelle du projet d'Yves Lion. Son

emprise se situe sur le domaine de la SNCF et en dehors des emprises d'activité actuelles.

Cette voie nord sud doit permettre de valoriser les terrains mutables et de redécouvrir le paysage ferroviaire. Il est noté que le tracé de la voie nord-sud, avenue paysagée, pourrait avoir une certaine souplesse évitant une géométrie rectiligne en suivant par exemple le faisceau ferroviaire.

Par ailleurs elle pourrait participer fortement à « l'ossature verte » proposée par l'APUR depuis le 13e vers le parc des Cormailles à Ivry par un aménagement de mail largement planté. Celui-ci selon les emprises ferroviaires mutables, pourrait trouver une liaison vers le parc des Cormailles soit par la rue Paul Mazy soit en lisière du réseau ferré.

Un redécoupage est-ouest de ce secteur est envisageable, au nord le long de la limite communale au sud l'opération de la SEMAPA, dans le prolongement de la rue Desault.

Pour une nouvelle liaison au sud du secteur

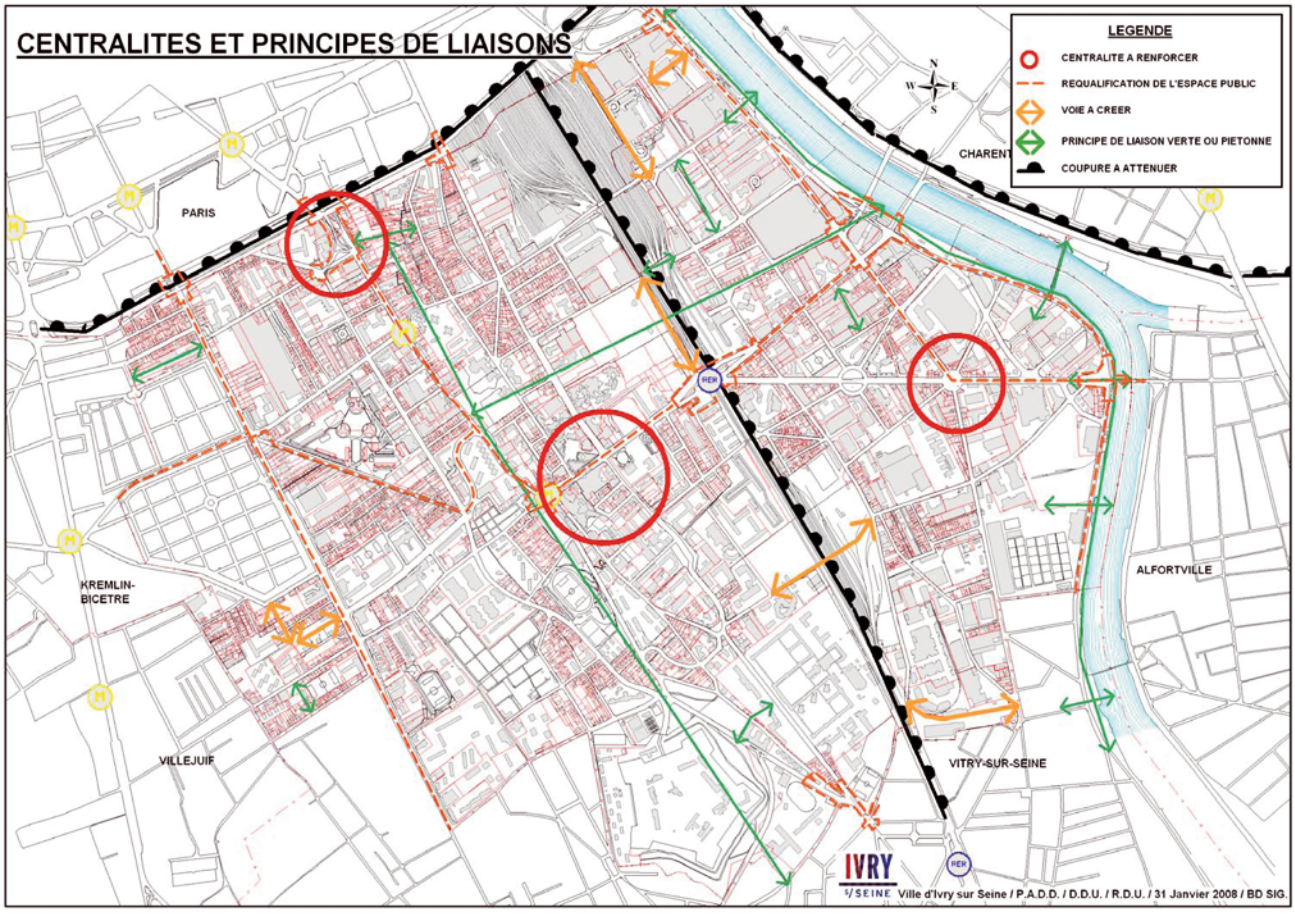


Une seconde voie est-ouest pourrait prendre place dans le prolongement de la venelle de la rue des Jardins. Cette parcelle est aujourd'hui en friche après l'abandon d'un projet d'immeuble tertiaire.

Enfin une troisième voie, serait envisageable plus au sud, sur une parcelle étroite appartenant à la SNCF et qui n'est pas construite aujourd'hui. La Ville d'Ivry a d'ores et déjà fait savoir qu'elle serait intéressée pour acquérir cette parcelle en vue de la réalisation de cette voie publique.

Le profil de ces trois voies publiques proposées devra être étudié, de telle sorte que chacune de ces voies secondaires ait un profil en rapport avec les bâtiments à conserver ou à construire sur ses rives,

PADD d'Ivry



Propositions de maillage





© Apur

Ces trois voies publiques permettent le redécoupage de ce grand îlot en deux îlots de surfaces d'environ 16,000 m², plus facilement urbanisables.

Ces mutations et liaisons nouvelles demandent à être anticipées, coordonnées et complétées afin de réduire au mieux les coupures. Elles devraient à court terme faire l'objet à la fois d'une indication au PADD avec l'objectif de désenclaver le secteur et d'une modification de zonage et programmation au PLU. La plus grande partie de ce secteur est en effet en zone UFa qui limite les constructibilités et mixités souhaitées.

3 – Des potentialités de construction en fonction des opportunités foncières

Le redécoupage proposé ci-dessus définit des îlots dont les façades à venir sont desservies par les nouvelles voies. Ce secteur est majoritairement en zone UF a dans le PLU. La mairie d'Ivry souhaite y développer une mixité programmatique, habitats commerces encourageant le rapprochement entre des quartiers.

L'Apur a établi un état visuel de l'occupation de ces parcelles avec les fonctions des bâtiments et l'état apparent des bâtiments. Ce diagnostic rapide doit être affiné mais montre qu'il y a clairement des potentialités de mutation sur différentes parcelles associées au redécoupage est ouest.

Sur la partie Ivry les activités ont déjà fait l'objet de quelques reconversions.

Un terrain est actuellement en friche (celui sur lequel l'APUR propose une voie est-ouest).

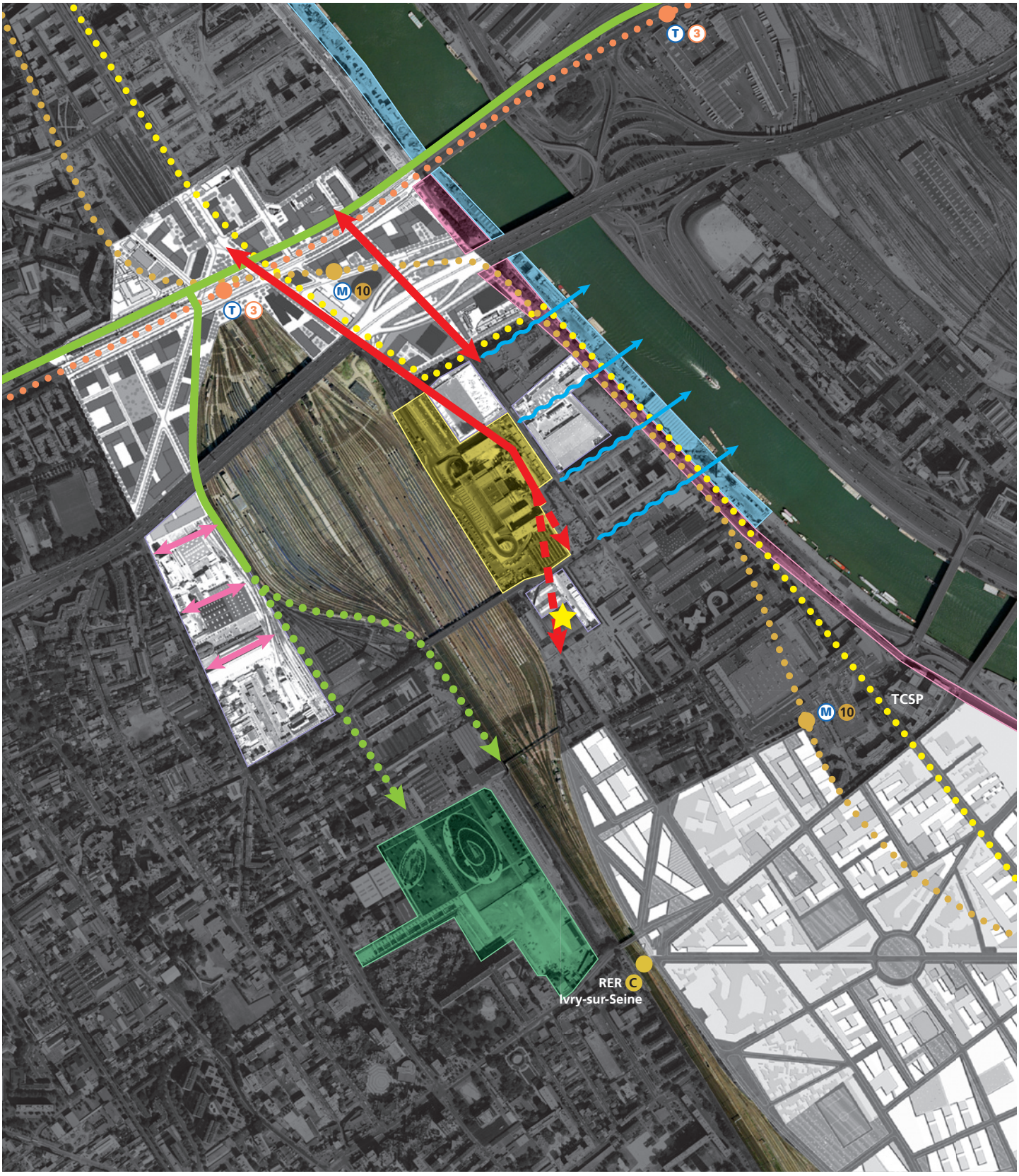
Le foyer en bordure du boulevard périphérique appartenant à SNCF doit être remis aux normes. La SNCF a engagé des discussions avec la Ville d'Ivry pour le reloger ailleurs sur Ivry, sûrement sous une forme moins imposante, c'est-à-dire la même capacité en termes de chambres mais répartie sur plusieurs sites. Cette parcelle de plus de 2 200 m² pourrait donc muter dans un avenir proche.

Cependant le PLU d'IVRY en zone UF sur ce secteur, permet un COS de 2. Une modification du PLU serait nécessaire pour développer une morphologie et programmation sur cette parcelle pour qu'elle puisse établir une transition entre le projet proposé par la SEMAPA et les tissus de faubourg du quartier Pierre-Sémard à Ivry.

Pour conclure, les avis convergent sur :
- Le raccord de la trame viaire entre la rue Paul Mazy et le projet des Ateliers Lion
- La création d'un redécoupage Est Ouest du grand îlot
- Une évolution de la mixité avec une recherche programmatique plus ouverte

Cependant :
Les nouveaux projets SNCF, RFF remettent en question les évolutions exposées ci-dessus, sur Ivry.

Schéma d'objectifs



Mettre en valeur les grands éléments du paysage
- Mettre en valeur le paysage ferré et rendre compatibles les mutations ferroviaires et urbaines
- Mieux ouvrir la ville sur la Seine
- Mieux intégrer les ports industriels, réfléchir à l'opportunité d'une promenade en temps partagé en bord de quai

Améliorer les liaisons entre Paris et Ivry
- Créer des liaisons animées par l'allée d'Ivry et par une nouvelle voie entre les rues Bruneseau et Molière
- Créer une promenade de la petite ceinture au parc des Cormailles

Renforcer l'intensité urbaine
- Par la mutation de certains îlots
- Grâce à de nouvelles liaisons secondaires

Développer les transports en commun
- Prolonger le tramway T3
- Créer un TCSP Vallée de la Seine
- Prolonger la ligne 10 du métro

Intégrer l'usine du Syctom au plan environnemental, architectural et urbain

Réfléchir à la transformation du garage à bennes de la ville de Paris

Requalifier le quai Marcel Boyer
- Renforcer les plantations
- Établir des liaisons piétonnes et cyclables continues

APUR - Novembre 2009

© Apur

CONCLUSION

Cette étude urbaine a permis aux élus des villes d'Ivry et de Paris de faire certains choix et notamment de :

- privilégier la topographie existante en gardant le nivellement actuel de la rue Bruneseau,
- travailler sur l'ouverture de la ville sur la Seine en intégrant le port d'Ivry sur Seine dans le projet de requalification du quai Marcel-Boyer,
- fournir au SYCTOM des éléments pour le cahier des charges de la nouvelle usine (prolongement de la rue Bruneseau, tracé et largeur), le positionnement du tunnel de liaison avec la Seine en lien avec la mutation urbaine du secteur
- déterminer les bases de travail avec RFF et la SNCF pour l'aménagement du secteur de la rue Pierre-Sémard.

Certaines propositions de l'Apur si elles étaient retenues impliquent une modification/ adaptation des documents d'urbanisme de la Ville d'Ivry.

Par ailleurs, cette étude a montré comment le développement du secteur illustre assez bien la volonté de développer une ville durable en cœur d'agglomération.

En termes urbains, cela se manifeste sur plusieurs aspects :

- le développement des transports en commun (prolongement de la ligne 10, création du TCSP le long de la Seine)
- la densité et la mixité urbaine des projets
- l'insertion recherchée du centre de traitement des déchets ménagers et de valorisation énergétique du SYCTOM
- la valorisation de la présence du fer par la mise en scène de son ouverture paysagère notamment,
- la valorisation de la présence de la Seine intégrant le maintien des activités portuaires mais prenant en compte une plus grande ouverture vers la ville et un partage des quais,
- le traitement du périphérique : valoriser la présence de l'ouvrage d'art et diminuer les nuisances sonores (compactage de la surface de l'échangeur, vitesse réduite et contrôlée, revêtement de route moins bruyants).

ANNEXE : ORGANISATION DE L'ÉTUDE

La recherche de cohérence et la démarche partenariale du projet a nécessité la constitution d'un comité de pilotage et d'un comité technique qui regroupent l'ensemble des partenaires intéressés, maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre et partenaires de l'étude.

Le comité de pilotage

Il a validé, après examen par le comité technique, les principales orientations de l'étude. Il est composé :

- des villes de Paris et d'Ivry – maîtres d'ouvrage de l'étude
- de l'Apur – maître d'œuvre de l'étude
- de la SEMAPA, EPA-ORSA, Conseil Général du Val-de-Marne, RFF, SNCF, SYCTOM, Port Autonome de Paris.

Ont été également invités d'autres partenaires institutionnels tels que RATP et STIF.

Le comité de pilotage s'est réuni à 3 reprises : au lancement de l'étude, lors de la phase des premières propositions et lors du rendu final avec la présentation des différents scénarios.

Le comité technique

Il a recueilli les données, a contrôlé le déroulement de l'étude et a préparé le comité de pilotage. Il est composé :

- des services des villes de Paris et d'Ivry, du SYCTOM, du PAP, de RFF, de la SNCF et de la SEMAPA,
- du prestataire de l'étude.

Calendrier de l'étude

17 septembre 2008 : Comité de pilotage n° 1 de lancement de l'étude

3 octobre 2008 : Comité technique n° 1

24 octobre 2008 : Comité technique n° 2

5 janvier 2009 : Comité technique n° 3

15 janvier 2009 : Comité de pilotage n° 2

12 mai 2009 : Comité technique n° 4

6 octobre 2009 : Comité technique n° 5

28 janvier 2010 : Comité de pilotage n° 3 de rendu de l'étude

UNE NOUVELLE INTERFACE ENTRE IVRY-SUR-SEINE ET PARIS

Inscrite au programme partenarial 2009 de l'Apur, cette étude offre l'occasion de penser, de manière partagée, un territoire à forts enjeux. La qualité de la mutation urbaine entre les deux villes est déterminante : interface Paris et Ivry mais aussi entre la ville et le faisceau ferroviaire, entre la ville et le fleuve et sur l'autre rive, avec Bercy-Charenton.

A partir d'un recollement et d'une analyse des nombreux projets en cours, l'Apur a soulevé les points qui nécessitaient un arbitrage entre les collectivités et acteurs du territoire. Puis l'Apur a fait des propositions spatialisées pour rapprocher les points de vue de telle sorte que les projets qui s'inscrivent dans des temporalités différentes, produisent des espaces urbains cohérents.

Ce travail a été mené en collaboration avec les services des villes d'Ivry et de Paris, avec le Conseil Général du Val-de-Marne, le SYCTOM, RFF, SNCF, Ports de Paris et la SEMAPA. Il a donné lieu à trois comités de pilotage présidés par des élus de Paris, d'Ivry et du Conseil Général qui ont validé les conclusions de cette étude :

- le prolongement de la ligne de métro 10 : un levier indispensable
- de nouvelles liaisons localisées en plan et en nivellement en lien avec l'usine du SYCTOM entre Paris et Ivry et entre l'usine et le quai
- une requalification des bords de Seine en lien avec le CG94 et Ports de Paris
- Porte de Vitry-avenue Pierre-Sémard : une mutation dans la continuité des tissus d'Ivry et du projet Massena-Bruneseau mais encore incertaine selon les évolutions de trafic de la gare d'Austerlitz.