

# Groupe de travail Masséna-Bruneseau

Réunion du 24 mai 2011

LISTE DES PARTICIPANTS		
<b>VILLE DE PARIS</b>		
Cabinet A. HIDALGO	absent	Frédéric LUCCIONI
Mairie du 13ème		Maria-Eugenia MIGNOT, Francis COMBROUZE
Cabinet C. SAUTTER	absente	Céline DENNIEL
Direction de l'Urbanisme		François HÔTE, Annick BIZOUERNE, Anne GOMEZ
Direction du développement économique, de l'emploi et de l'enseignement supérieur		Nathalie COUSIN-COSTA
SG - VP		Fabienne KERNEUR
<b>SEMAPA</b>		
Directeur Général		Jean-François GUEULLETTE
Directrice Générale adjointe	absente	Elisabeth ANTONINI
Directrice de la Communication		Nathalie GRAND
Direction de la Programmation et de l'Urbanisme		Anne Elysabeth CAMPION, Ludovic VION, Benoit ERNEK
Direction des Infrastructures et Constructions		Jean-Louis GERBENNE, Pascal BINET
Direction du Développement		Catherine BEYLAU
<b>AUTRES INSTITUTIONS</b>		
Ports de Paris		Iglal BOULAD
Ateliers LION		Sophie MELCHIOR
<b>PERSONNALITES EXTERIEURES</b>		
Garant de la concertation		Bertrand MEARY
Personnes qualifiées	absent	Bertrand AVRIL
<b>BUREAU DES ASSOCIATIONS</b>		
Chargé de mission		Yann RENAUD
<b>REPRESENTANTS DES ASSOCIATIONS</b>		
SOS Paris XIIIème		Marie KAREL

ADA 13		Françoise SAMAIN
APLD91	absent	Jean-Paul RETI
TAM-TAM		Roger LOTHON
Odyssée Lutèce	absent	Jean-Georges CEP
Paris Banlieue Environnement	absents	Witold MARKIEWICZ, Pascal CAZAT
Locataires Fulton, Bellièvre, Flamand		Dominique MACAIGNE
Association des usagers des transports	absent	Jacques STAMBOULI
L'Ecologie pour Paris	absente	Marie-Hélène LAURENT
Droits des piétons	absente	Marie-Danielle LERUEZ
SPPEF	absent	Philippe MORIS
APARIS 13	absent	François GERARD
13 O'QUAI	absent	Jean-Pierre ANCELIN
ASSOCIATION LA PLATEFORME DES COMITES PARISIENS D'HABITANTS		Claude BIRENBAUM
<b>CONSEILS DE QUARTIER</b>		
Conseil de quartier n° 8		Claude GALLAIRE
Conseil de quartier n° 4		Jean Pierre LAUWEREINS, Sylvia FUSTER
Conseil de quartier n° 7		André MESAS

*La séance est ouverte à 17 heures 40.*

François HOTE prie d'excuser l'absence de Frédéric Luccioni, retenu par une autre réunion.

Il rappelle que les participants ont reçu une synthèse de la phase Esquisse de l'étude Port National-Quai d'Ivry conduite par Ports de Paris et la SEMAPA.

Bertrand MEARY signale que ce document est arrivé le matin même seulement.

François HOTE rappelle que cette séance est la troisième consacrée à cette étude.

## **I. Présentation du rendu d'étape de l'étude Port National-Quai d'Ivry conduite par Ports de Paris et la SEMAPA**

Iglal BOULAD précise que l'étude porte à la fois sur le port National et le quai d'Ivry. La première phase, celle du diagnostic, est achevée et a déjà fait l'objet d'une présentation par le maître d'œuvre, Faubourg 234, au groupe de travail du 28 septembre 2010. Aujourd'hui sera présentée la seconde phase maintenant terminée : phase Esquisse. La troisième sera la phase Aménagement. Celle-ci est prévue sur six semaines d'études, sans compter la période de validation.

Cette étude s'inscrit dans le double objectif de maintenir et de valoriser le potentiel portuaire du site, tout en permettant d'ouvrir le futur quartier Bruneseau nord sur la Seine. La phase diagnostic avait montré l'effervescence des activités portuaires, à la fois sur le fleuve et sur le quai, et avait mis en évidence l'ambiance très routière et la qualité paysagère du site.

Le quai comprend différents équipements, notamment la rampe du SYCTOM permettant aux camions de décharger leur contenu (mâchefer) dans les barges. Une partie de la station-service Total du quai d'Ivry est également implantée sur le trottoir côté Seine, ainsi qu'un négociant en matériaux pour le BTP. L'équipe a identifié plusieurs enjeux, notamment l'intégration de percées visuelles sur la Seine.

Benoît ERNEK présente la phase Esquisse.

Il indique que le maître d'œuvre s'est rapproché des différents occupants du site pour étudier les possibilités de remaniement de chaque exploitation. Ainsi, la rampe du SYCTOM doit demeurer en activité jusqu'au réaménagement de l'usine du SYCTOM. Toutefois, afin de libérer la vue sur la Seine depuis le futur emmarchement, cette dernière pourra être déplacée plus en amont.

Concernant Point P, le besoin de stockage des matériaux génère de grands linéaires de clôture dont la perméabilité visuelle entre la Seine et le quai devra être étudiée.

En lien avec le réaménagement de l'usine du SYCTOM et le déménagement des silos CALCIA, les installations de transfert de ciment existantes et localisées entre la rampe et Point P seront supprimées. La mutualisation avec CALCIA du futur tunnel SYCTOM pourrait permettre de restituer cette fonctionnalité sur le port d'Ivry.

La station Total du quai d'Ivry est composée de deux parties : la station principale impactée par le projet d'aménagement du quartier Bruneseau nord sera supprimée, la sous-station placée sur le trottoir côté Seine sera maintenue ou supprimée suivant les scénarii développés par la phase Esquisse et les réflexions en cours sur le maintien d'un certain nombre de stations services à Paris.

Enfin, il est précisé que les récentes installations CEMEX réalisées sur le port National amont ne seront pas remises en question par Port de Paris à court et moyen terme.

Les scénarii développés par les maîtres d'œuvres sont basés sur la question des cheminements piétons. Deux hypothèses ont été envisagées afin d'articuler la promenade bord à quai existante sur le port de Tolbiac (accessible hors exploitation) et la promenade haute pédagogique du port d'Ivry localisée sur le trottoir du quai Marcel Boyer. Chaque hypothèse a fait l'objet de différents scénarii.

Benoît ERNEK précise que chaque scénario propose une large esplanade sur le port National au droit du futur grand emmarchement. Afin de relier aisément cet espace ouvert au public, la maîtrise d'œuvre a proposé de réduire la chaussée du quai d'Ivry à une file par sens. En outre, le diagnostic phytosanitaire des arbres a révélé que certains arbres (sur le domaine portuaire) sont dépérissants : la question de leur remplacement à l'occasion du réaménagement se pose donc. L'objectif est de conserver la même masse végétale, qui constitue un atout majeur du site. Les différents scénarii ont considéré comme nécessaire le déplacement de la rampe du SYCTOM afin de dégager la vue sur la Seine. La maîtrise d'œuvre propose également, suivant les scénarii, la conservation in situ du mur anti-crue (mur qui délimite le domaine portuaire du domaine Ville de Paris) ou son déplacement qui permettrait de retrouver une coupe plus traditionnelle des bords de Seine parisiens (entraînant des problématiques domaniales, financières et d'ingénierie).

Dans la première hypothèse, l'ouverture faite sur le port au droit des emmarchements articulera la promenade entre le bord à quai du port de Tolbiac avec un trottoir confortable le long du quai d'Ivry. Dans la seconde hypothèse, la promenade bord à quai sera prolongée au-delà du pont du boulevard périphérique, et l'accès des véhicules au port assurera la liaison vers la promenade développée à Ivry. Le premier scénario prévoit la suppression de la station Total et envisage deux options : le déplacement ou non du mur anti-crue. Ce déplacement offrirait plus d'espace aux activités portuaires, outre le fait qu'il restituerait une coupe plus traditionnelle des quais parisiens, il permettrait un recalibrage du trottoir dans l'alignement de celui du quai Panhard & Levassor

Dans la seconde hypothèse, l'idée est de faire cheminer les piétons par le bord à quai (hors exploitation) tout en créant un trottoir correct le long du port. Dans cette hypothèse, l'une des variantes prévoit la conservation de la station-service. La question du déplacement ou non du mur anti-crue se pose là aussi.

Ces scénarii prévoient tous deux d'accorder une importante place aux arbres et la constitution d'un trottoir large côté bâti. Une piste cyclable y est prévue. La culée du pont National est actuellement percée pour permettre son passage. Les alignements plantés seront conservés et complétés.

Le dispositif de chaussée comprend toujours le même nombre de voies mais se décale quelque peu en fonction du scénario retenu.

Enfin, la problématique de la mise en lumière sera étudiée en fonction du scénario retenu et précisée en phase Aménagement.

Iglal BOULAD indique une démarche récente de Ports de Paris auprès des exploitants de centrale à béton pour améliorer leurs installations notamment au regard de l'ouverture des sites au public hors exploitation. Cette même démarche sera nécessaire auprès des exploitants de négoce de matériaux de construction.

Par ailleurs, le Port National aura vocation à accueillir une plateforme de « logistique urbaine ». Ainsi, au niveau de l'esplanade libérée, des marchandises pourraient être

transbordées pendant la nuit et tôt le matin lesquelles seraient ensuite distribuées en ville par des petits camions.

François HOTE propose de faire un état des avis émis par les directions de la Ville de Paris

Annick BIZOUERNE propose d'en dresser une synthèse. Elle indique que l'étude représente un document extrêmement riche à analyser. Elle comprend plusieurs scénarii détaillés. Les avis émis par les directions doivent servir de base à certaines réorientations des études.

L'esplanade permet un accès permanent au fleuve, ce qui est un point important. Les salariés pourront venir manger leur sandwich le midi en bord de Seine par exemple. Cependant, cette esplanade proposée est dégagée de toutes plantations. Il faudrait qu'elle soit plus végétalisée sans pour autant gêner l'activité du port.

Un autre point positif est qu'il n'existera plus qu'un seul accès aux activités portuaires. Situé face à la bretelle du périphérique, il sera vu par beaucoup d'automobilistes. Il pourrait donc être traité de façon qualitative et clairement signalé comme l'accès aux activités portuaires.

La DVD a demandé un travail plus précis sur les sorties de carrefour. Elle a également jugé qu'il n'était guère possible d'avoir une seule file de circulation dans chaque sens au niveau du pont National. Ce point devra être revu.

Par ailleurs, il semble que la proposition s'appuie sur la pérennisation de la promenade haute. Actuellement ce dispositif crée une barrière par rapport au fleuve. Cet aménagement est relativement récent et a été quelque peu coûteux, il faut en tenir compte, mais les études doivent prévoir une évolution, à terme. Il y a donc lieu de développer des scénarii qui tiennent compte de sa disparition.

Il serait souhaitable de parvenir à une promenade bord à quai, ce qui assurerait la continuité avec ce qui existe déjà sur Tolbiac.

Enfin, les directions de la Ville préconisent le maintien du mur anti-crue à son emplacement actuel.

Tous ces éléments conduisent à retenir le scénario permettant le plus long cheminement en bord à quai. Cette option permet également de conserver la station-service. Celles-ci ont tendance à disparaître dans Paris alors qu'elles sont utiles, il n'est pas possible de toutes les supprimer.

Il sera donc demandé à la maîtrise d'ouvrage de réorienter son travail sur ce scénario.

André MESAS tient à faire remarquer que la création du port de Tolbiac a été rendue nécessaire par la réalité économique. Cependant, aujourd'hui, il aurait fallu tout regrouper sur le Port National compte tenu de l'évolution du quartier Tolbiac. En effet, l'installation d'un port à cet endroit ne semble plus adaptée.

Francis Combrouze souligne la difficulté créée par la clôture de plus de 100 mètres nécessaire à la protection des biens entreposés par le négociant de matériaux. Si la rampe du SYCTOM peut être déplacée, ce sera positif. Le lieu sera relativement dense et urbain, il faut privilégier l'accès au quai.

Iglal BOULAD indique que le maintien des activités portuaires est important. Celles-ci contribuent au bon fonctionnement de la ville. Elles assurent notamment le transport par voie fluviale de déchets et de marchandises.

Bertrand MEARY demande si la proposition est d'utiliser l'espace la nuit et de le dégager ensuite.

Iglal BOULAD confirme que l'idée est de libérer la partie esplanade du quai lorsque le public la fréquente. Cet espace sera à usage partagé. Il faudra définir des horaires.

Claude GALLAIRE indique avoir eu l'impression que la zone de logistique portuaire allait s'installer en aval du pont National.

Iglal BOULAD répond que l'utilisation de la zone en aval du pont National reste à déterminer.

Claude GALLAIRE note que ce n'est pas ce qu'il avait compris en lisant la synthèse présentée.

Benoît ERNEK explique que le maître d'œuvre doit regarder ce qui se passe à côté du projet pour prévoir les articulations. Il faut permettre un prolongement de la promenade bord à quai par exemple.

Claude GALLAIRE juge qu'il faudrait alors travailler avec la ville d'Ivry.

Benoît ERNEK assure que c'est fait.

Sophie MELCHIOR indique que pour les Ateliers Lion, il faudrait à la fois un bord à quai large et un trottoir généreux, sans avoir à choisir entre les deux.

François HOTE juge que le scénario envisagé permettrait cela.

Claude GALLAIRE note que seule une partie de la station Total actuelle sera conservée, celle côté Seine. Il ne lui semble pas très cohérent de ne conserver qu'une seule station sur deux.

Maria-Eugenia MIGNOT signale que beaucoup de stations disparaissent dans Paris alors qu'elles sont nécessaires.

Marie KAREL signale qu'en France, lorsque des arbres sont remplacés, ils le sont par des très jeunes alors qu'en Allemagne, ils sont remplacés par des arbres plus âgés et beaucoup plus volumineux.

Sophie MELCHIOR précise qu'en qualité de paysagiste : les arbres jeunes sont plantés car ils s'adaptent bien mieux à leur nouvel environnement que les arbres plus âgés.

Marie KAREL demande par ailleurs si les installations des ports ne seront pas polluantes.

Iglal BOULAD précise que les activités développées contribuent à réduire la circulation des camions dans la ville. Marie KAREL précise qu'elle pensait aux matériaux, notamment le béton.

Iglal BOULAD indique que les centrales à béton répondent aux besoins des chantiers de la ville.

Maria-Eugenia MIGNOT signale que toutes ces discussions ont déjà eu lieu. Elles ont abouti à la modification du PLU, qui a été approuvé. Jusqu'à présent, les immeubles sont construits en béton, donc il en faut.

Iglal BOULAD ajoute que la centrale à béton CEMEX du port de Tolbiac est la première en France à être certifiée Haute Qualité Environnementale.

Françoise SAMAIN indique qu'elle a trouvé l'étude intéressante et bien faite. Elle juge les remarques de la Ville de Paris pertinentes. Le rétrécissement des voies ne semble effectivement pas cohérent avec la proximité du périphérique et des activités portuaires.

Pour sa part, elle souhaiterait que les arbres actuellement présents sur la future esplanade soient conservés.

Benoît ERNEK répond que leur disparition ne constitue pour l'instant qu'une hypothèse du maître d'œuvre.

Il précise à propos des chaussées que le maître d'œuvre travaille d'après une étude de flux. La DVD souhaite toutefois que ce dimensionnement soit revu.

Françoise SAMAIN s'interroge par ailleurs sur le plaisir de longer la clôture de Point P si le cheminement se fait en bord de Seine. Une promenade plus haute peut être plus agréable. Ce n'est pas parce que le cheminement se trouve en bord de Seine qu'il est forcément meilleur. Les promeneurs peuvent ne pas se sentir en parfaite sécurité.

Concernant la promenade pédagogique, elle nécessite certainement un travail supplémentaire. Elle n'apparaît pas encore comme un cheminement le long du quai.

Enfin, ouvrir le mur anti-crue pour dégager la vue semble problématique.

Iglal BOULAD confirme que la longueur de l'ouverture est une réelle question. Il faut notamment que les batardeaux soient suffisamment résistants.

Françoise SAMAIN note la volonté de conserver l'activité mais le débouché de CALCIA disparaît.

Iglal BOULAD répond qu'un regroupement avec le SYCTOM est prévu. L'activité est bien maintenue.

Françoise SAMAIN demande si l'activité portuaire augmentera.

Iglal BOULAD répond qu'elle pourra se développer car la demande est importante, notamment en logistique urbaine. Il faut voir comment rendre ces activités compatibles avec l'accès au public hors exploitation.

Des efforts ont été réalisés pour une meilleure insertion du port dans la ville, comme la création d'un accès unique au port ou le cheminement, mais il n'est pas possible de tout faire sans mettre en péril le maintien des activités liées au transport fluvial. Françoise SAMAIN demande si les marchandises arrivant ici ont vocation à entrer dans Paris où à quitter la ville par le périphérique.

Iglal BOULAD répond que la logistique urbaine dessert les quartiers voisins.

Bertrand MEARY constate la volonté d'augmenter le nombre de marchandises et de matériaux arrivant par le fleuve dans la ville.

Iglal BOULAD souligne qu'il est également question des évacuations, par exemple des matériaux revalorisables.

Marie KAREL demande pourquoi faire une promenade à cet endroit qui n'est guère agréable avec le bruit du périphérique.

François HOTE juge qu'au pied du périphérique, celui-ci ne s'entend pas. Une tendance lourde est l'ouverture des villes sur leur fleuve.

Claude GALLAIRE demande si la rampe ne pourrait être remplacée par un tunnel plus discret.

Iglal BOULAD indique que cette alternative est à l'étude sur la base du projet du SYCTOM.

Claude GALLAIRE estime que l'emprise doit se faire plus discrète.

Iglal BOULAD confirme que c'est ce qui est demandé aux exploitants.

Claude GALLAIRE fait également remarquer que toute la largeur de l'esplanade n'a pas à être ouverte dans le mur anti-crue.

Il regrette enfin que la SEMAPA et les Ateliers Lion ne présentent pas ce qui se passe de l'autre côté du trottoir. Il pourrait s'agir d'un lieu privilégié pour toutes les activités en lien avec le port. Aucune réflexion n'est malheureusement proposée sur les activités des rez-de-chaussée des bâtiments qui se construiront à cet endroit.

Annick BIZOUERNE répond que ce sera fait la prochaine fois.

Françoise SAMAIN juge que cette activité portuaire importante impose de mieux réfléchir aux voies de circulation.

Annick BIZOUERNE confirme qu'il faudra retravailler sur cette question.

Bertrand MEARY estime que la DVD devra être présente lors de la prochaine réunion.

Annick BIZOUERNE demande si des appontements sont prévus pour des restaurants sur bateau par exemple.

Iglal BOULAD répond que le linéaire de quai est nécessaire à l'accostage des bateaux et aux opérations de transbordement des marchandises et matériaux.

Annick BIZOUERNE demande si une station Voguéo pourrait être installée. Elle serait utile pour correspondre avec la future ligne 10 ou le tram.

Iglal BOULAD répond que le linéaire du Port National, inscrit en zone GSU, est très limité, et que cette question relève du STIF.

Bertrand MEARY demande s'il sera possible de définir lors du Bureau de septembre une date de réunion pour le mois d'octobre, afin de présenter le plan d'aménagement.

Benoît ERNEK juge le délai un peu court. Cette présentation pourrait en revanche être faite en novembre.

*La séance est levée à 19 heures 30.*