

# Une nouvelle interface entre Ivry-sur-Seine et Paris

SEPTEMBRE 2010

NOTE DE 4 PAGES N° 42



Inscrite  
au programme  
partenarial 2 009  
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.

À 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 « aménageur » de la ZAC Seine-Rive-Gauche. 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.

## Une vision partagée du territoire et de sa mutation

La Seine, le boulevard périphérique, la couronne et les voies ferrées génèrent un paysage métropolitain. Différentes centralités environnent le site : au sud, du centre-ville d'Ivry au centre commercial Quai d'Ivry, au nord, le pôle universitaire-BNF et l'amorce de la

polarité autour du périphérique (Pathé, Leroy-Merlin, Truffaut, etc.) du côté d'Ivry.

Trois grands projets urbains vont modifier l'attractivité du secteur : Ivry Confluences (1,3 million de m<sup>2</sup>), Bercy-Charenton, Secteur Masséna-Bruneseau de la ZAC Seine-Rive-Gauche, Masséna-Bruneseau (480 000 m<sup>2</sup>) et la reconstruction du centre de valorisation du SYCTOM prévue pour 2023.

## Le prolongement de la ligne de métro 10 : un levier indispensable

Les projets d'amélioration de la desserte en transport en commun sont essentiels pour répondre aux besoins de mobilité : tramway des Maréchaux prévu fin 2012, amélioration du RER C, TCSP (transport en commun en site propre) Vallée de la Seine et prolongement du métro (L10).

Compte tenu des programmes importants (4 millions de m<sup>2</sup> projetés sur les Ardoines, Ivry Confluences, Masséna-Bruneseau), il est essentiel d'apporter des niveaux d'accessibilité suffisants au territoire pour les nouveaux habitants et employés. Le métro est essentiel. Il ne remet pas en cause le TCSP bus qui sera réalisé plus rapidement et qui offre un niveau de service complémentaire.

## De nouvelles liaisons en lien avec l'usine du SYCTOM

L'objectif est de saisir l'occasion du projet Masséna Bruneseau et du projet de rénovation du centre de valorisation des déchets pour améliorer les liaisons entre Paris et Ivry. L'étude propose une organisation de la trame viaire et la mutabilité des îlots situés à Ivry Port Nord. Ces éléments urbains pourraient être intégrés au cahier des charges pour la construction du nouveau centre du SYCTOM.

### Des nouvelles liaisons entre les deux villes

Au-delà de la création de l'Allée d'Ivry, incluse dans le projet Masséna Bruneseau, coordonné par les Ateliers Lion, l'Apur a tout d'abord préconisé le maintien du sol naturel pour le prolongement de la rue Bruneseau et la mise en valeur du grand paysage ferré.

Pour le raccordement des rues Molière (Ivry) et Bruneseau (Paris), trois tracés avaient été proposés dans le cadre des marchés de définition du SYCTOM (2006-2008). Dans deux des projets, la voie prolongeant la rue Bruneseau jusqu'à la rue Molière est bordée principalement par des programmes de l'usine : elle risque de ne pas être très animée. Un troisième projet qui prolonge la rue Bruneseau plus à l'Est est intéressant du point de vue de l'insertion urbaine car il propose une autre programmation sur la rive Est. Ce scénario pose toutefois des questions de démolition importante.

En se basant sur le troisième scénario, l'Apur a donc esquissé plusieurs tracés pour permettre aux deux villes d'effectuer des choix urbains cohérents et réalistes.

L'option de démolition de certains bâtiments permet aussi une réflexion sur la forme urbaine en lien avec le secteur Masséna Bruneseau sur Paris, où il est envisagé

des immeubles de grande hauteur.

Une proposition de l'Apur conduit à établir un tracé biais sur Ivry dans la continuité de la rue Bruneseau puis droit au sud vers la rue Victor-Hugo. Elle permet de conserver les halles du garage à bennes de la ville de Paris pour une évolution indépendante des premiers projets. Les halles sont des bâtiments singuliers et la question de leur conservation mérite d'être posée. Cette solution permet aussi d'avoir une emprise du SYCTOM d'un seul tenant et d'une plus grande superficie.

### La liaison entre l'usine du SYCTOM et la Seine

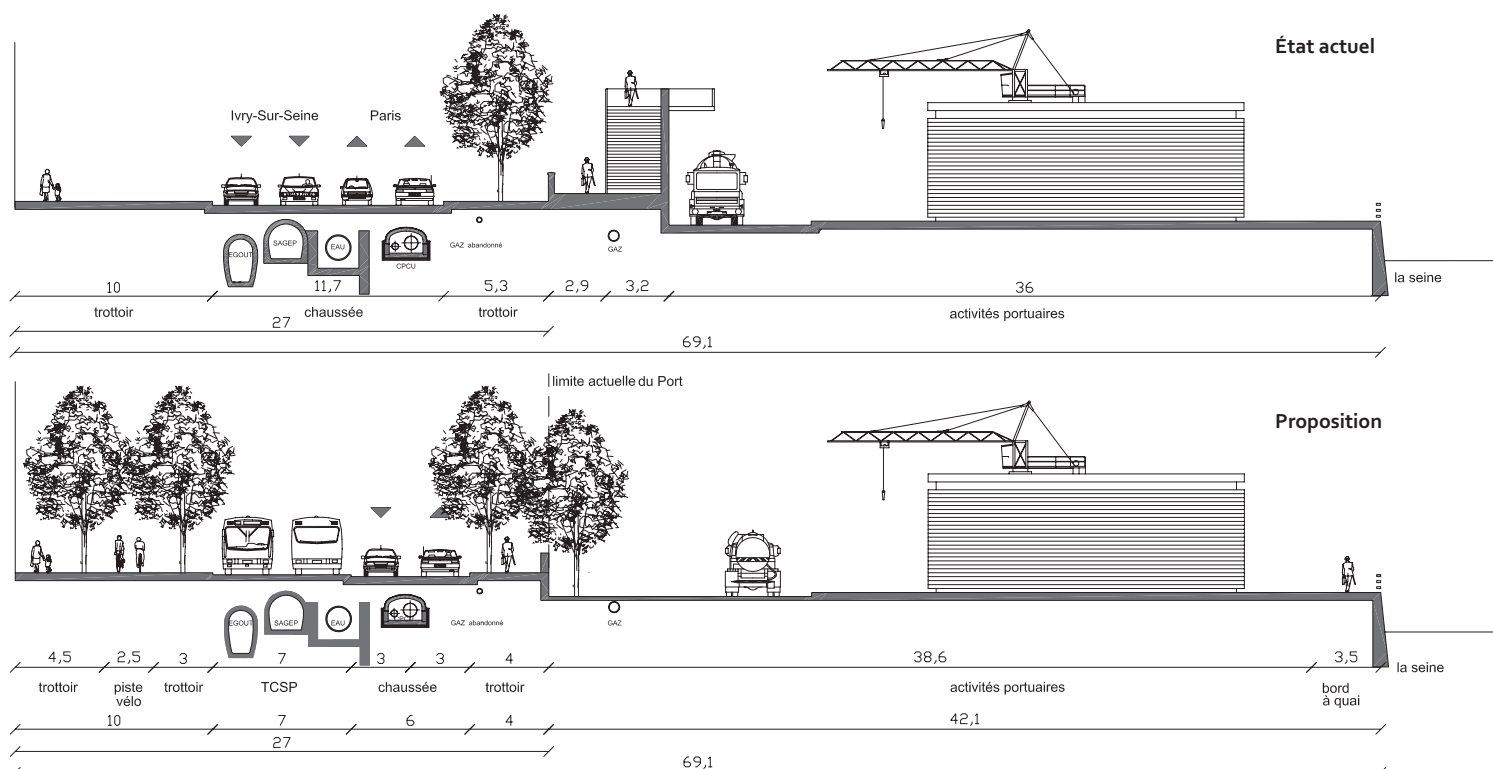
Les deux villes, le SYCTOM et Ports de Paris partagent la volonté d'organiser l'évacuation des déchets par le fleuve pour éviter la circulation de camions. Le tunnel à construire a des incidences sur l'organisation en surface des espaces publics et des constructions.

Les trois propositions, issues du marché de définition du SYCTOM, proposent des configurations différentes du tunnel, en plan et en profondeur. Deux propositions impliquent des contraintes sur la parcelle traversée en souterrains qui ne permettront pas une mise en valeur satisfaisante de celle-ci et de ses voisines.

Prolongeant la troisième proposition, la proposition de l'Apur consiste à implanter le tunnel sous un espace public de 20 m de large en limite sud de la parcelle concernée permettant de border ce nouvel espace public par des bâtiments.

La profondeur de ce tunnel est à définir en lien avec le projet du prolongement de la ligne 10 du métro (métro en dessus ou en dessous du tunnel du SYCTOM). Compte tenu des contraintes géologiques et les rayons de courbure, un seul tracé en plan est possible pour le prolongement du métro sous le quai Marcel-Boyer.

Quai Marcel-Boyer : état actuel et proposition d'aménagement à terme – Promenade en temps partagé, sans modification foncière ni du mur anti-crue (Apur mai 2009)



## Une requalification des bords de Seine en lien avec le CG94 et Ports de Paris

L'étude aborde la requalification des bords de Seine à travers l'accès aux berges par les promeneurs, la cohabitation avec les activités portuaires et l'aménagement du quai.

Les aménagements des berges à Paris et à Ivry sont assez différents. Paris offre sur le port de Tolbiac un aménagement en temps partagé (port industriel et promenade en soirée et le week-end). Ports de Paris et la SEMAPA se sont associés pour lancer une étude sur l'aménagement du Port National visant un double objectif : ouverture du nouveau quartier Masséna-Bruneau sur le fleuve et maintien d'activités portuaires avec une composante de logistique urbaine.

Troisième port d'Ile-de-France en termes de trafic, le port d'Ivry est un port industriel fermé sur la ville par le mur anti-crue et la promenade du port qui apparaît comme un mur de séparation entre la ville et la Seine. La promenade haute est très peu fréquentée.

Le projet de TCSP « Vallée de la Seine » va permettre d'envisager l'amélioration de l'espace public du quai Marcel-Boyer en dépassant la logique uniquement fonctionnelle. L'Apur propose de maintenir les installations industrielles au port d'Ivry Nord mais d'étudier une meilleure insertion et des ouvertures de la ville sur le fleuve.

Une proposition d'aménagement à terme des quais bas consiste à conserver le mur anti-crue, démolir la promenade et aménager une promenade au bord de l'eau (hors exploitation).

À court terme, des améliorations peuvent être réalisées pour rendre plus lisibles les entrées de la promenade par un meilleur traitement depuis le trottoir.

Les hypothèses d'aménagement développées pour le quai

Marcel-Boyer sont assez proches des coupes de principe du CG94 pour l'insertion du TCSP Vallée de la Seine.

Les avis convergent sur la nécessité de réaliser des larges trottoirs plantés le long des quais de la Seine, l'intérêt d'avoir une piste cyclable bidirectionnelle en continuité entre Paris et Ivry coté ouest.

Ports de Paris est toutefois très réticent à l'idée de créer un cheminement en bord de Seine en temps partagé et de démolir la promenade haute.

La solution avec le métro en position basse est la plus consensuelle. Elle a la préférence du SYCTOM. La méthode d'exécution par tunnelier permet aussi d'éviter la réalisation d'une tranchée couverte sur le quai Marcel-Boyer qui aurait des impacts importants sur la circulation du secteur et sur le projet de requalification du quai réalisé à court terme. L'étude de faisabilité est en cours. Dans l'hypothèse du métro en position haute, il conviendrait d'étudier la cohérence des projets TCSP et métro pour le déplacement des réseaux.

## Porte de Vitry avenue Pierre-Sémard : une mutation encore incertaine

En limite de Paris et d'Ivry, le secteur situé entre l'avenue Pierre Sémard (Ivry) et le réseau ferré est constitué de parcelles profondes, d'usages mixtes (habitat individuel et collectif, entrepôt, commerce, tertiaire).

Dans le prolongement de l'aménagement de la partie sud du secteur Masséna-Bruneau le long de l'avenue de la porte de Vitry, se pose la question de la mutation du secteur Pierre-Sémard à Ivry.

L'idée est de prolonger les tracés prévus dans les études des Ateliers Lion sur Masséna Bruneau et de proposer une continuité des tracés entre Paris et Ivry par le rac-

Paris : le port de Tolbiac permettant des usages partagés (port industriel et promenade)



Ivry, quai Marcel-Boyer : un port industriel fermé sur la ville



Ivry, quai Marcel-Boyer : mur anti-crue et espace public à requalifier



La séquence du quai de Seine entre Paris et Ivry





cordement avec la rue Paul-Mazy à Ivry. Cette nouvelle voie pourrait avoir un caractère paysager, car elle longe et dévoilerait le grand paysage ferroviaire par la création d'une promenade qui lierait la promenade plantée depuis la petite ceinture et le parc des Cormailles. Des voies transversales entre la nouvelle voie et l'avenue Pierre-Sémard permettaient une évolution maîtrisée et échelonnée dans le temps des différentes parcelles. Les récentes études de RFF et de la SNCF sur l'augmentation du trafic à la gare d'Austerlitz remettent en cause les

mutations de ce secteur tant à Ivry qu'à Paris. La nouvelle ligne à grande vitesse (LGV) Paris Clermont demanderait des zones de stockage et de maintenance sur ce site. La poursuite du travail rapproché engagé entre les collectivités et les acteurs ferroviaires est indispensable pour rendre compatible une mutation « urbaine » du secteur Pierre-Sémard et le redéveloppement des activités ferroviaires.

### 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
-  Intégrer l'usine du Syctom au plan environnemental, architectural et urbain
-  Réfléchir à la transformation du garage à bennes de la ville de Paris

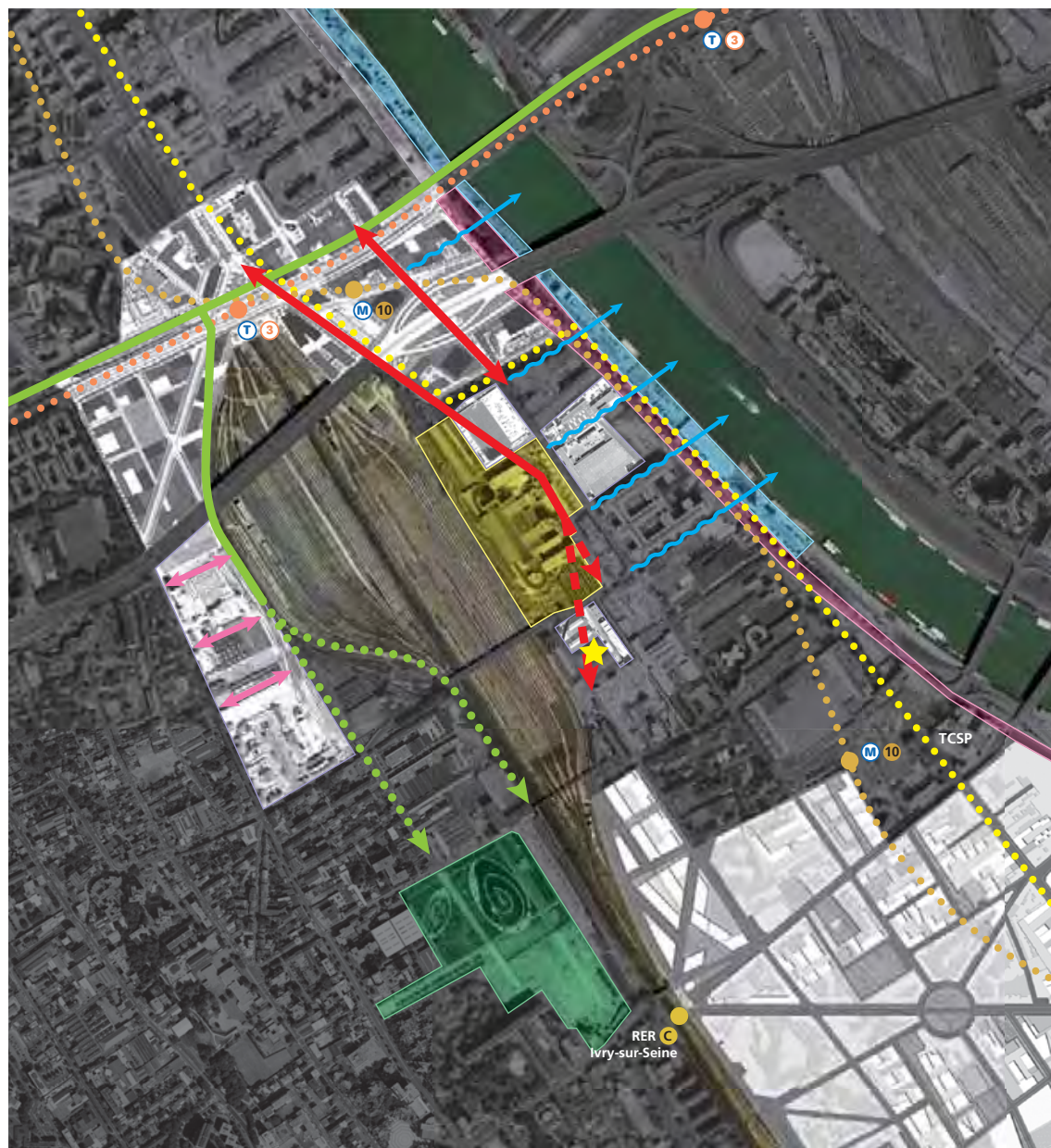
### Développer les transports en commun

-  Prolonger le tramway T3
-  Créer un TCSP Vallée de la Seine
-  Prolonger la ligne 10 du métro

### Requalifier le quai Marcel Boyer

-  Renforcer les plantations
-  Établir des liaisons piétonnes et cyclables continues

APUR - Novembre 2009



### Les principales conclusions

Paris et Ivry souhaitent que le prolongement de la ligne 10 soit promu par le plus grand nombre d'acteurs (Collectivités locales, Conseils généraux, aménageurs, acteurs locaux...). Le schéma d'objectifs sur l'ensemble du périmètre rappelle les principales actions à mettre en œuvre. La trame viaire est définie en plan et en nivellement entre Paris et Ivry-sur-Seine. Le rapport au sol naturel n'est pas modifié. Des préconisations pour le positionnement du tunnel en plan ont été formulées pour participer au cahier des charges du projet de reconstruction de l'usine du SYCTOM.

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