



BERGES DE LA SEINE

Secteurs amont et aval de Paris

Novembre 2000

INTRODUCTION

La Convention entre l'APUR et la Région pour l'année 2000 stipule que :

"L'APUR participe aux études menées par la Ville de Paris sur l'aménagement et l'utilisation des berges de la Seine dans la capitale.

Le Conseil Régional souhaite voir examinée la possibilité de trouver une continuité entre les aménagements prévus dans Paris et ceux qui peuvent être envisagés sur les rives du fleuve au-delà de la capitale.

L'APUR examinera les possibilités de continuité des parcours piétons et vélos d'une part, de la cohérence des programmes envisagés d'autre part.

Ce travail sera conduit en liaison avec l'IAURIF."

Cette étude constitue un rapport d'étape concernant les secteurs amont et aval de Paris. Elle pourrait servir de base à une concertation avec les communes, les départements et les gestionnaires des berges : le Port Autonome de Paris et Voies Navigables de France.

En amont, la poursuite de ce travail devra s'intégrer dans des réflexions urbaines plus larges déjà engagées en rive gauche (consultation urbaine) et amorcées en rive droite (restructuration des gares de fret SNCF).

En aval, elle pourrait consister à définir plus précisément les continuités à pied ou à vélo sur la rive gauche de la Seine et à préciser des orientations pour la rive droite.

BERGES DE LA SEINE
Cohérence des programmes
et continuité piétons-vélos

À L'AMONT DE PARIS

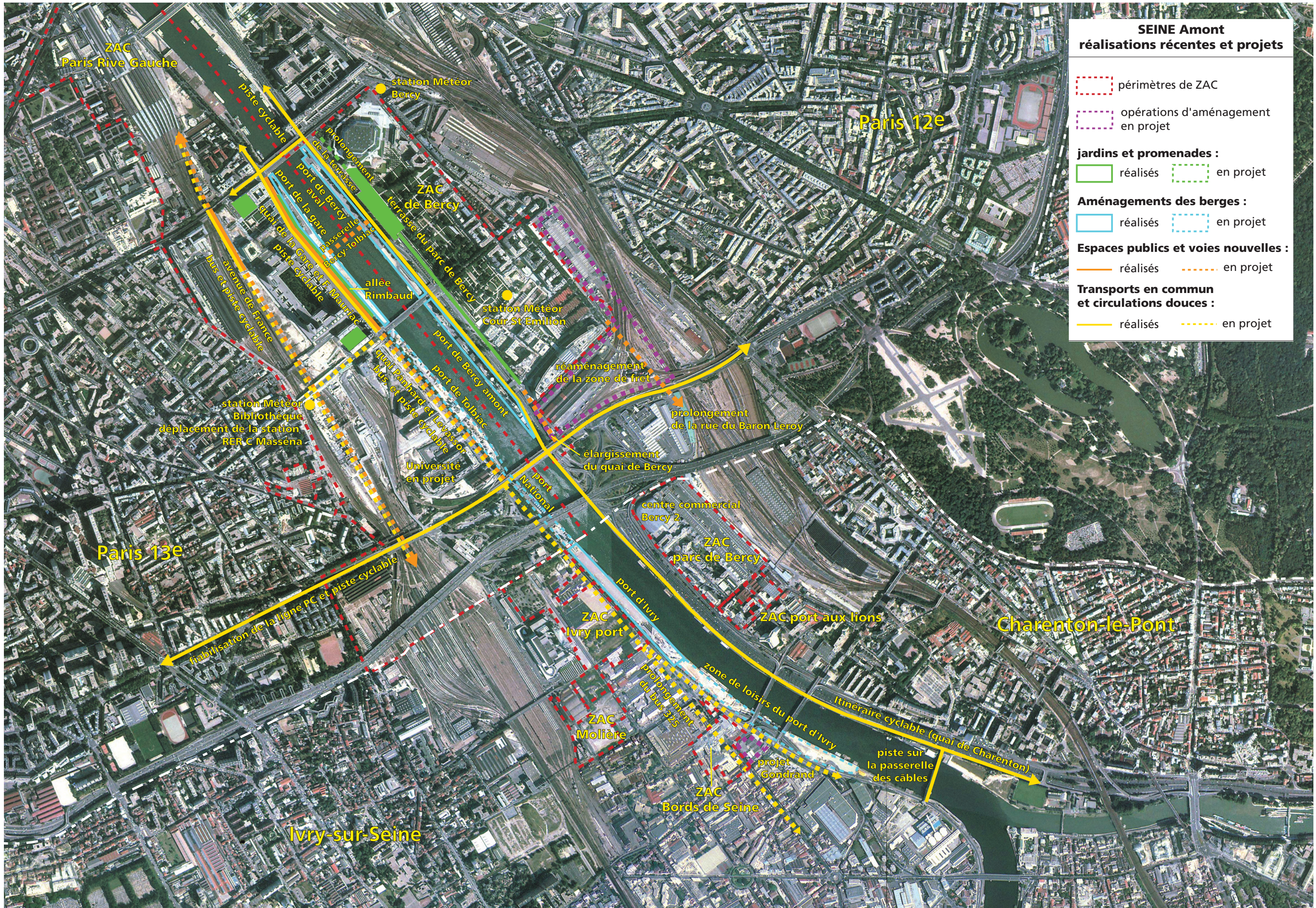
A. OPERATIONS D'AMENAGEMENT ET ESPACES PUBLICS : RÉALISATIONS RÉCENTES ET PROJETS	p. 4
A.1 En rive droite	
A.1.1 A Paris (12e arrondissement)	
A.1.1.1 Opérations d'aménagement	
A.1.1.2 Aménagement de la berge	
A.1.1.3 Espaces publics	
A.1.2 A Charenton-Le-Pont (Val-de-Marne)	
A.1.2.1 Opérations d'aménagement	
A.1.2.2 Aménagement de la berge	
A.2 En rive gauche	
A.2.1 A Paris (13e arrondissement)	
A.2.1.1 Opérations d'aménagement	
A.2.1.2 Aménagement de la berge	
A.2.1.3 Espaces publics	
A.2.2 A Ivry-sur-Seine (Val-de-Marne)	
A.2.2.1 Opérations d'aménagement	
A.2.2.2 Aménagement de la berge	
A.2.2.3 Espaces publics	
B. LES DEPLACEMENTS ET LES CIRCULATIONS DOUCES LE LONG DE LA SEINE : RÉALISATIONS RÉCENTES ET PROJETS	p. 16
B.1 En rive droite	
B.1.1 Données générales	
B.1.2 Etat des lieux : les berges basses	
B.1.3 Etat des lieux : les quais	
B.1.4 Cohérence des programmes	
B.2 En rive gauche	
B.2.1 Données générales	
B.2.2 Etat des lieux : les berges basses	
B.2.3 Etat des lieux : les quais	
C. PROBLEMATIQUE ET PROPOSITIONS.....	p. 23
D. REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE.....	p. 24
D. 1 Les berges de la rive droite de l'île Martinet au pont de Tolbiac	
D. 2 Les quais de la rive droite du pont Martinet enjambant l'autoroute au pont de Bercy	
D. 3 Les berges de la rive gauche du pont Nelson Mandela aval au pont de Bercy	
D. 4 Les quais de la rive gauche du pont Nelson Mandela aval au pont de Bercy	

A. OPERATIONS D'AMENAGEMENT ET ESPACES PUBLICS : REALISATIONS RECENTES ET PROJETS

En rive droite, la mutation urbaine est très avancée : la ZAC de Bercy est sur le point d'être terminée et plusieurs ZAC sont achevées à Charenton-le-Pont. Il reste néanmoins un enjeu important de liaison urbaine au niveau du boulevard périphérique et de l'échangeur de Bercy qui constitue une coupure importante.

En rive gauche, le territoire est en pleine mutation. La ZAC Paris Rive Gauche, en cours de réalisation, fait l'objet d'une importante consultation urbaine concernant la couture entre Paris et Ivry, où la ZAC Ivry Port constituera une nouvelle façade urbaine sur Paris.

Cette réflexion s'inscrit dans une approche plus globale sur l'ensemble du site amont de la Seine, rive droite comme rive gauche : 12^e arrondissement et Charenton-le-Pont, comme 13^e arrondissement et Ivry-sur-Seine. Cet ensemble constitue en effet un véritable territoire marqué par les coupures majeures que sont les lignes SNCF de la rive droite et de la rive gauche, les grands axes routiers comme le boulevard périphérique ou l'autoroute A4 et d'importantes différences de niveau artificielles. La cohésion de ce territoire, son urbanité ainsi que ses liaisons internes sont encore pour l'essentiel à reconstituer.



ZAC Paris Rive Gauche

Paris 12^e

Paris 13^e

Charenton-le-Pont

Ivry-sur-Seine

station Météor Bercy

station Météor Cour St Emillon

station Météor Bibliothèque
déplacement de la station RER C Masséna

Université en projet

réaménagement de la zone de fret

prolongement de la rue du Baron Leroy

élargissement du quai de Bercy

centre commercial Bercy 2

ZAC Ivry port

ZAC port aux lions

ZAC Molière

ZAC Bords de Seine

projet Gondrand

Itinéraire cyclable (quai de Charenton)
piste sur la passerelle des câbles

fiabilisation de la ligne PC et piste cyclable

avenue de France
bus et piste cyclable

allée Rimbaud

port de Bercy amont

quai Pamard et Levasseur
bus et piste cyclable

Port National

port d'Ivry

prolongement du bus 325

zone de loisirs du port d'Ivry

piste cyclable

port de Bercy aval

port de la gare

passerelle Bercy-Tolbiac

prolongement de la terrasse

terrasse du Parc de Bercy

port de Bercy amont

port de Tolbiac

port de Bercy amont

port de Tolbiac

port de Bercy amont

port de Tolbiac

port de Bercy amont

port de Tolbiac

port de Bercy amont

port de Tolbiac

port de Bercy amont

port de Tolbiac

port de Bercy amont

port de Tolbiac

port de Bercy amont

port de Tolbiac

port de Bercy amont

port de Tolbiac

port de Bercy amont

port de Tolbiac

port de Bercy amont

port de Tolbiac

port de Bercy amont

port de Tolbiac

A.1 En rive droite

A.1.1 A Paris (12^e arrondissement)

A.1.1.1 Opérations d'aménagement

- ZAC Bercy

La ZAC BERCY a été créée en 1988 et aménagée par la SEMAEST. Avec la ZAC Corbineau-Lachambeaudie créée en 1985, elle permet le réaménagement du quartier de Bercy.

Implanté pour une grande partie sur les terrains des anciens entrepôts de vins de Bercy, ce nouveau quartier de Paris se développe sur une superficie d'environ 50 hectares le long de la Seine en rive droite, en face du grand aménagement de Paris Rive Gauche ; l'aménagement qui a débuté au début des années 80 avec la construction du POBP, se conclura en 2001 avec la réalisation de l'ensemble commercial de Saint-Emilion et de ses abords.

Le quartier est organisé autour d'un parc public rectangulaire de 12 hectares, ouvert sur sa partie Sud Ouest sur le fleuve et cadré sur ses trois autres côtés par une enveloppe bâtie correspondant à 3 grands types de programmes :

- au Nord-Ouest, un grand équipement et des programmes annexes (POBP, 2 hôtels, une opération de bureaux)
- au Nord-Est, un grand quartier d'habitation avec ses équipements de proximité (2200 logements nouveaux, 3 écoles et une crèche)
- au Sud-Est, un ensemble d'activités tertiaires et hôtelières aujourd'hui achevé. Il est séparé du parc par une zone de loisirs et de commerces en voie d'achèvement comprenant un multiplex de 18 salles, 25 000 m² de commerces répartis le long du cours Saint Emilion, le centre de loisirs du Club Med et, dans les pavillons Lheureux, le musée des Arts Forains.

La composition du quartier reprend la trame ancienne des entrepôts de vin qu'elle interprète dans une nouvelle écriture urbaine à l'échelle du site de la Seine et des programmes qui la constituent.

L'APUR, en liaison avec l'ensemble des directions de la Ville de Paris, a défini la forme urbaine de ce nouveau quartier. Quatre architectes coordinateurs ont suivi sa réalisation sur le site. En tout, une cinquantaine d'équipes d'architectes est intervenue pour la réalisation de ce quartier.

L'opération aujourd'hui en voie d'achèvement reste séparée du reste du 12^e arrondissement et du boulevard Poniatowski par d'importantes emprises ferrées correspondant au faisceau de la gare de Lyon et à ses fonctions connexes de garages et d'ateliers, ainsi qu'à des gares de fret aujourd'hui largement sous-utilisées. La restructuration de ces terrains est un enjeu important pour les prochaines années.

- Réaménagement de la zone de fret du "fond de Bercy"

La restructuration des emprises ferroviaires situées au Nord-Est et au Sud-est du "fond de Bercy" présente des enjeux multiples :

- avant tout mettre en œuvre une zone de logistique urbaine moderne et bien intégrée dans son environnement
- également désenclaver le "fond de Bercy" en le reliant de façon prioritaire au boulevard Poniatowski par le prolongement de la rue Baron Le Roy, et de façon secondaire (éventuellement par une liaison piétonne) à la rue de Charenton, et au-delà aux quartiers plus anciens du 12^e arrondissement
- enfin amorcer par le prolongement de la rue Baron Le Roy une nouvelle liaison urbaine vers Charenton, dans le prolongement de la rue de l'Entrepôt.

A.1.1.2. Aménagement de la berge

- Port de Bercy amont

Le port de Bercy amont a été aménagé à la fin des années 80, dans le cadre de la réalisation de la ZAC de Bercy.

Ce port devait regrouper les installations portuaires situées en rive droite à l'amont de Paris dans un port moderne accueillant des installations rénovées (centrale à béton et marchand de matériaux).

Les installations réalisées avant l'adoption du cahier des prescriptions architecturales et paysagères pour la mise en valeur du site de la

Seine, sont intégrées à d'imposants bâtiments de béton.

- Port de Bercy aval

Le port de Bercy aval, à vocation de promenade et de loisirs dans le Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC de Bercy, a été progressivement libéré de ses installations portuaires à partir de la fin des années 80.

Un aménagement partiel de la berge a été réalisé pour permettre l'accostage de bateaux à passagers, et une compagnie de bateaux à passagers (Les Vedettes du Pont Neuf) a délocalisé en 1999 une partie de ses activités (transports de groupes sur des grandes unités) sur ce port, au plus près du nouveau parking pour autocars réalisé sous la terrasse du parc de Bercy (voir ci-après).

A.1.1.3 Espaces publics

- Terrasse "du bord de l'eau" du parc de Bercy

Cette terrasse en hauteur borde le parc de Bercy sur toute sa longueur du côté du quai de Bercy occupé par la voie Georges Pompidou. La terrasse permet donc à la fois de protéger les jardins du bruit de la voie rapide et d'assurer une promenade le long des quais à l'intérieur du parc. Construite en même temps que le parc de Bercy dont elle fait partie, elle relie l'accès au parc rue François Truffaut à sa sortie côté POPB. Elle est interrompue au niveau de la rue Joseph Kessel où une passerelle assure la continuité du cheminement piéton. En face de la Bibliothèque Nationale, elle comprend un élargissement où débouchera la future passerelle Bercy-Tolbiac. Cet élargissement abrite également un parc de stationnement pour autocars (et un parc pour véhicules particuliers) à partir duquel les touristes pourront rejoindre directement, sur la berge, la gare fluviale du pont de Bercy Aval.

L'aménagement de la terrasse sera entièrement achevé en 2001 ou 2002 avec la réalisation du tronçon au droit du POPB, de la liaison sous la rue Joseph Kessel et d'un ascenseur pour handicapés à son extrémité sud.

- Élargissement du quai de Bercy au droit du pont National

De l'avenue des Terroirs de France au pont National, un élargissement du quai de Bercy du côté du bâti est prévu dans le cadre de la ZAC Bercy. L'objectif de cet élargissement est de créer au nord de la voie Georges Pompidou, entre l'échangeur de Bercy et l'avenue des Terroirs de France, une véritable contre-allée urbaine, espace tampon entre l'urbanisation récente de Bercy et la voie rapide existante.

Cette nouvelle contre-allée aura également comme fonction d'assurer des liaisons piétonnes entre le quartier de Bercy et Charenton (même si le cheminement n'est pas direct), et de donner de meilleures conditions de sécurité pour les circulations automobiles sous le pont National.

- Prolongement de la rue Baron le Roy jusqu'au boulevard Poniatowski

Le réaménagement de la zone de Fret du "fond de Bercy", au sud de Bercy Expo, pourrait permettre le prolongement de la rue Baron le Roy jusqu'au boulevard Poniatowski, ce qui favoriserait à la fois le désenclavement de ce quartier et la suppression de la circulation des camions au cœur d'un secteur aujourd'hui largement urbanisé.

ZAC DE BERCY

(source : APUR / Ph. Guignard / F.L)



- Passerelle BNF / Bercy

Les nouveaux quartiers de Bercy, dans le 12^e arrondissement, et de Paris Rive Gauche, dans le 13^e arrondissement, seront reliés par une passerelle pour piétons qui franchira la Seine à mi-distance entre les ponts de Bercy et de Tolbiac.

Cette passerelle permettra une liaison aisée et directe entre deux pôles majeurs de l'Est parisien, Bercy et Tolbiac.

Elle reliera la Bibliothèque Nationale de France et le quai François Mauriac en rive gauche à la terrasse du bord de l'eau du parc de Bercy en rive droite.

Pour la conception de cette passerelle, la Ville de Paris a lancé, en décembre 1997, un concours international d'architecture et d'ingénierie au terme duquel le jury a désigné comme lauréat du concours l'équipe Dietmar Feichtinger, architecte - RFR, ingénieur.

Le projet a été soumis à enquête publique entre le 13 novembre et le 13 décembre 2000. La réalisation des travaux pourrait débuter au cours du 1^{er} semestre 2001 pour une durée de 18 mois.

A.1.2 A Charenton-Le-Pont (Val-de-Marne)

A.1.2.1 Opérations d'aménagement

- ZAC du Parc de Bercy

Le programme de la ZAC du parc de Bercy aujourd'hui achevé comprenait un grand centre commercial (Bercy 2), un secteur de logements et une zone d'activités.

La très grande majorité des clients du centre commercial vient en voiture et génère des problèmes de stationnement et de circulation aux alentours, en particulier un stationnement gênant dans l'échangeur de Bercy, le long duquel est situé ce centre commercial.

Le cheminement des piétons vers le centre commercial est extrêmement difficile venant de Paris, ceux-ci doivent traverser l'échangeur (Cf. Liaisons douces - B.1.3).

Dans le cadre de la ZAC du parc de Bercy la rue de l'Entrepôt qui longe le faisceau SNCF a été fermée et transformée en cours de service de la zone d'activité.

- ZAC Port aux Lions

Située en bord de Seine en amont du centre commercial, cette ZAC de plus d'un hectare a été créée en 1988. Une extension de celle-ci fut approuvée en 1994. La ZAC est aujourd'hui terminée. Elle comprend 160 logements pour 21 500 m² de SHON, 6 000m² de bureaux et une clinique de 5 800 m².

A.1.2.2 Aménagement de la berge

Dans cette partie de Charenton-Le-Pont (aval des ponts Nelson Mandela), il n'y a pas de berge basse. Le quai de Charenton surplombe directement la Seine.

A.2 En rive gauche

A.2.1 A Paris (13^e arrondissement)

A.2.1.1 Opérations d'aménagement

- ZAC Paris Rive Gauche

Le projet se situe le long de la Seine sur sa rive gauche. Il développe une façade sur la Seine de plus de 2,5 km depuis la place Valhubert jusqu'à la limite communale avec Ivry-sur-Seine.

Ce territoire est principalement composé de terrains appartenant ou ayant appartenu à la SNCF ainsi que d'anciens terrains industriels dont les fonctions ont disparu, tels celui des Grands Moulins de Paris ou celui de l'ancienne usine d'air comprimé de la SUDAC. Le programme de la ZAC comporte des logements, des bureaux, des équipements de proximité (gymnase, collège, etc.) et des équipements d'importance régionale, voire nationale, comme la Bibliothèque Nationale de France et une université.

Avec le quartier de Bercy qui lui fait face sur la rive droite de la Seine, Paris Rive Gauche compose le nouveau grand pôle urbain du Sud-Est de la capitale. Il doit se poursuivre, à l'extérieur de la capitale, sur la commune d'Ivry, dans le cadre des aménagements prévus sur Seine amont.

L'objectif de l'aménagement de ce quartier est le rééquilibrage du pôle économique parisien vers l'Est et le rétablissement de la continuité du 13^e arrondissement avec le fleuve dont il est coupé depuis plus d'un siècle.

A cette fin, trois grands quartiers vont s'articuler autour de l'avenue de France, tracée parallèlement à la Seine au-dessus de voies ferrées :

- Le quartier de Tolbiac où s'est formé un noyau urbain avec la Bibliothèque Nationale de France et les deux ensembles de logements et de bureaux situés de part et d'autre de celle-ci.
- Le quartier Masséna où doit s'implanter le nouveau pôle universitaire issu de Paris VII/Denis Diderot. Dès à présent, une série d'opérations de bureaux, de logements et d'équipements commence à se réaliser sur le site.

- Avancement de la ZAC :

La partie Est du quartier Tolbiac est construite : 833 logements (PLI, PLA et ASP) et 100 000 m² HO de bureaux sont en voie d'achèvement, ainsi qu'une école polyvalente de 12 classes, une crèche de 80 berceaux, une chapelle et, bien-sûr, la BNF.

Projets en cours :

Les bureaux et les logements des quartiers Masséna et Austerlitz seront livrés progressivement entre fin 2000 et 2003. En outre, une garderie, une résidence universitaire de 60 places et une clinique médico-universitaire seront livrées en 2000 ; en 2001, l'usine de pompage Watt, un collège et un multiplex de 13 salles seront achevés ; une école polyvalente de 14 classes sera livrée en 2002 et un centre d'animation en 2003.

Université (1^{ère} phase livraison en 2003).

Le programme de la ZAC tel qu'il est mentionné dans le PAZ actuel comprend 130 000 m² de locaux d'enseignement supérieur et de recherche. En 1999, le Maire de Paris et l'Etat, dans le cadre du Plan U3M, ont proposé de porter ces surfaces à 200 000 m². Une première phase de réalisation pourrait être livrée pour la rentrée 2003.

Cette université sera implantée dans la partie sud de la ZAC (quartier Masséna) et comprendra principalement :

- l'université Paris 7 - René Diderot, implantée dans la halle aux farines, les Grands Moulins et dans des locaux à construire le long de la rue Watt ;
- un pôle langues et civilisations comprenant une bibliothèque inter-universitaire et l'INALCO (Institut National des Langues et Civilisations Orientales), sur les anciens terrains de l'entreprise SAGEM;
- et probablement en complément sur les terrains de la SUDAC : l'Ecole d'Architecture Paris Val de Seine pour 15.000 m², l'Ecole Pratique des Hautes Etudes et l'UFR de STAPS de Paris V pour 10.000 m².

Consultation de concepteurs pour le quartier Masséna Sud

Le quartier Masséna, qui s'étend de la rue Neuve Tolbiac au Nord jusqu'à la limite de Paris

sur Ivry-sur-Seine au Sud, va rapidement prendre corps et s'affirmer sur sa partie centrale grâce notamment au programme U3M.

En revanche, l'aménagement de sa partie sud à proximité du boulevard Masséna reste à préciser. Le boulevard est perçu et vécu actuellement comme un axe routier de transit important, doublant le périphérique et déconnecté du tissu bâti qui l'entoure.

Or, très rapidement, l'ensemble des programmes de Paris Rive Gauche, et particulièrement l'université, doit déboucher sur ce boulevard et celui-ci va devenir à court terme le grand lieu d'accès de Paris et de sa couronne vers cette partie du 13^e arrondissement.

Les premières réflexions menées par l'APUR sur ce secteur vont servir de base à une consultation de concepteurs lancée par la SEMAPA dans le but de définir le dessin des espaces publics et la morphologie et l'affectation des espaces bâtis.

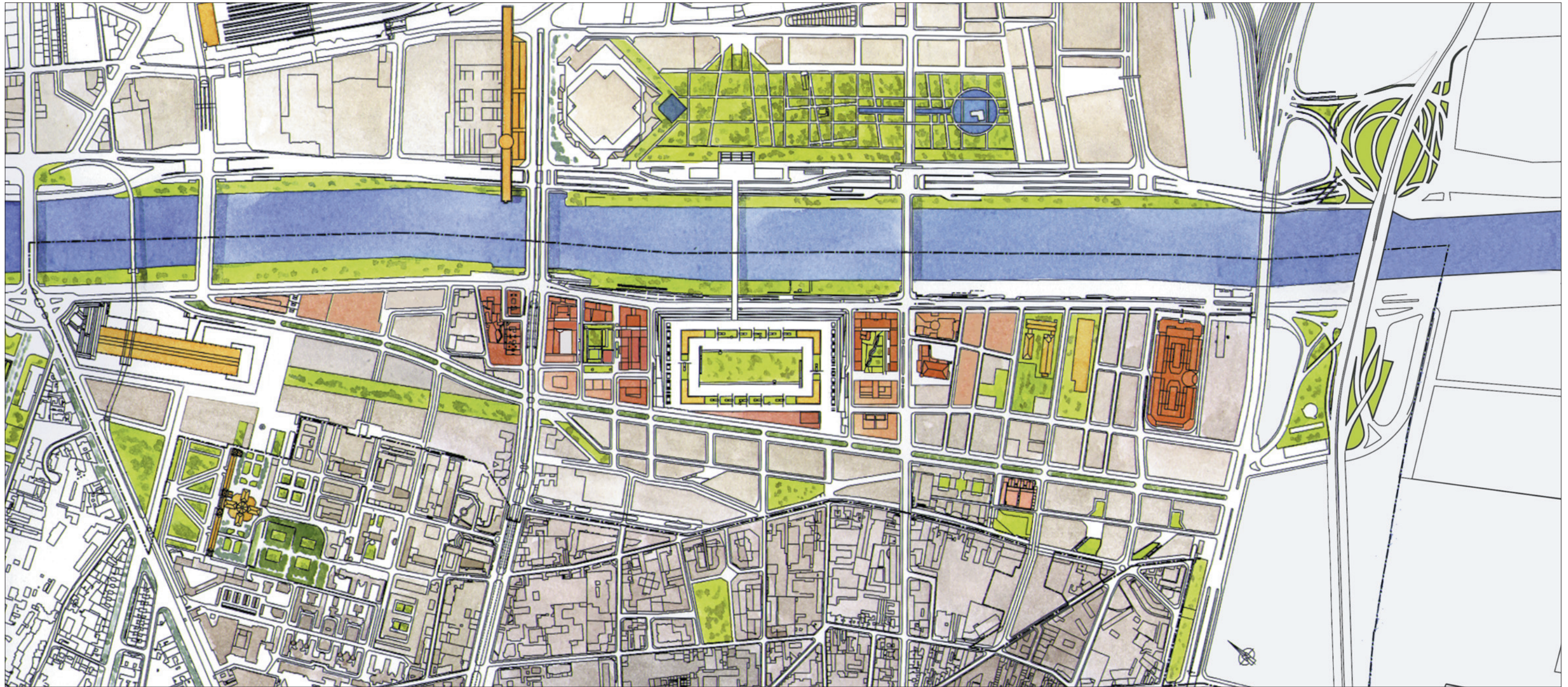
La consultation portera sur deux échelles spatiales et temporelles différenciées.

Sur l'ensemble du territoire compris entre le boulevard Masséna et la limite sud de la capitale, les propositions porteront sur le paysage d'ensemble de ce vaste territoire qui doit constituer à terme l'un des lieux privilégiés d'articulation avec Seine Amont. Les réalisations dans ce sous-secteur sont prévues à plus long terme. Les orientations d'aménagement sont les suivantes :

- requalifier le paysage et l'usage du boulevard Masséna pour qu'il devienne un véritable lieu vivant dans la ville, avec la constitution d'un front bâti, une diminution de son flux de transit et une amélioration des transports en commun,
- aménager la partie sud en repensant l'échangeur, en cherchant à établir le maximum de liaisons spatiales entre Paris et Ivry-sur-Seine. Ceci suppose un travail important sur les tracés et les espaces publics.

Sur la partie nord entre la rue Watt et le boulevard Masséna, le but de la consultation est la conception des espaces publics, le découpage et la coordination architecturale pour l'ensemble des nouvelles constructions, dont l'université. Ces réalisations interviendront à court terme.

Les architectes ou paysagistes retenus en décembre devront rendre leurs propositions en mars 2001.



Source SEMAPA

A.2.1.2 Aménagement de la berge

- Création de l'allée Arthur Rimbaud le long du port de la Gare (réalisée)

L'Allée Arthur Rimbaud longe le quai du côté de la berge, à mi-hauteur. Elle est séparée du quai par un rideau de verdure ; du côté de la berge, elle est également bordée par de la végétation tout en permettant une vue sur la Seine. L'allée est destinée aux piétons.

La berge, conformément au PAZ de la Zac Paris Rive Gauche, est à vocation de promenade et de loisirs. Plusieurs péniches accueillant des restaurants, des cafés ou des salles de concerts sont d'ores et déjà installées sur le site.

- Réaménagement des ports de Tolbiac et National (en projet)

Ces ports s'étendent en rive gauche du pont de Tolbiac au boulevard périphérique. Ils accueillent actuellement des installations portuaires industrielles. Cette vocation est confirmée dans le règlement de la ZAC Paris Rive Gauche dont ils font partie. Le maintien des activités industrielles devra toutefois s'intégrer à un réaménagement du port permettant une insertion plus harmonieuse dans le site de la Seine. Ce réaménagement sera fait en suivant également le cahier des prescriptions architecturales et paysagères pour la mise en valeur des berges de la Seine.

Le Port Autonome de Paris, avec l'appui d'un architecte conseil (M. Treuttel), a présenté une première version d'un cahier de prescriptions d'aménagement pour les ports de Tolbiac et National en octobre 2000. Après validation par la Ville de Paris, celui-ci sera présenté au conseil d'administration du PAP en 2001 et devrait alors servir de support à tout projet d'aménagement sur ces deux ports.

Dans l'esprit du « cahier des prescriptions architecturales et paysagères de mise en valeur des berges de la Seine », ce cahier propose de ne pas dissimuler les activités portuaires mais au contraire de révéler leurs aspects les plus nobles. Cette mise en valeur impose un mode d'implantation ordonné des installations, une

grande qualité architecturale des éléments construits et la cohérence et l'unité des matériaux utilisés.

Les aménagements seront ainsi implantés selon une trame orthogonale de référence délimitée de façon transversale par un rythme régulier perpendiculaire à la Seine.

Cinq bandes fonctionnelles parallèles à la Seine composeront la plate-forme portuaire : une bande de pied du quai haut qui accueillera des arbres d'alignement, une voie de desserte, une aire d'évolution des engins, une zone constructible et un bord à quai libre de toute construction.

Des espaces libres de 20 m seront laissés entre les activités des différents amodiateurs ; ces espaces serviront également de zone de retournement pour les véhicules desservant les activités du port.

Les discussions en cours entre le PAP, la Ville de Paris et la SEMAPA portent sur l'emplacement de ces espaces libres afin de garantir des perspectives et sur la possibilité d'implanter également des activités de promenade ou de loisirs, prenant ainsi en compte l'implantation de l'université à proximité.



Allée Arthur Rimbaud
(Source : SEMAPA / A. Goustard)



Allée Arthur Rimbaud
(Source : SEMAPA / P. Maurer)

A.2.1.3 Espaces publics

- Avenue de France

La réalisation de l'avenue de France accompagne le développement des quartiers qui la bordent. Elle est en cours d'achèvement dans le quartier Tolbiac où son aménagement réserve une piste cyclable sur un terre-plein central doublement planté et deux couloirs pour les autobus.

Dans le quartier Masséna, une partie de l'avenue est en voie d'achèvement le long d'un nouveau collège et d'un îlot de bureaux (M7) dont l'aménagement devrait démarrer prochainement. Elle permettra l'aménagement d'une sortie commune à Météor et au RER C, au plus près du quartier de la Bibliothèque.

- Les espaces publics du quartier Tolbiac

De nombreux aménagements d'espaces publics ont déjà été réalisés dans le cadre de la ZAC, principalement entre le pont de Bercy et le Pont de Tolbiac, autour de la Bibliothèque Nationale de France. Outre les rues desservant les nouveaux îlots du quartier Tolbiac, ces réalisations comportent notamment les jardins James Joyce et Georges Duhamel.

- Quai de la Gare et quai François Mauriac

Le réaménagement des quais de la Gare et François Mauriac s'est achevé à l'été 2000. Il comprend la réduction du nombre de files de circulation à trois (dont une seule file entrant dans Paris), la création d'une piste cyclable et la création de places de stationnement.

- Quai Panhard et Levassor (en cours)

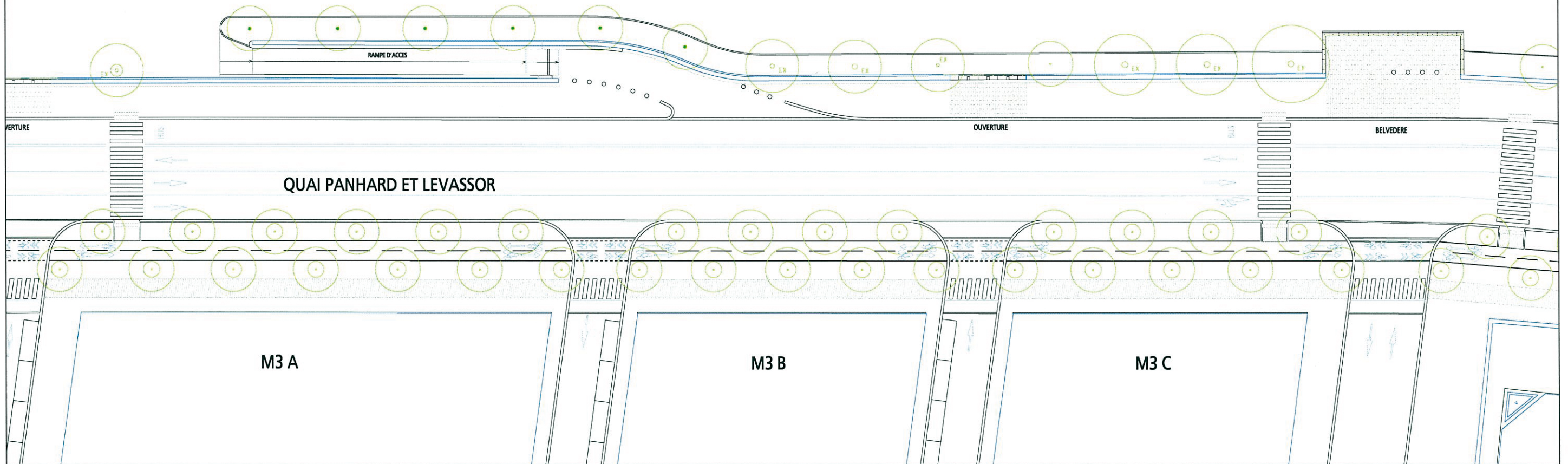
En prolongement du réaménagement du quai François Mauriac, les travaux de réaménagement du quai Panhard et Levassor ont débuté à l'automne 2000 et seront achevés fin 2001. Le quai devrait comprendre une piste cyclable bidirectionnelle côté bâti entre deux rangées d'arbres, un couloir pour autobus et

trois files de circulation, dont une seule entrant dans Paris. A terme, la circulation des bus s'effectuera sur l'avenue de France permettant ainsi un recalibrage du quai en faveur des piétons (report des vélos sur la chaussée, et élargissement du trottoir côté bâti).

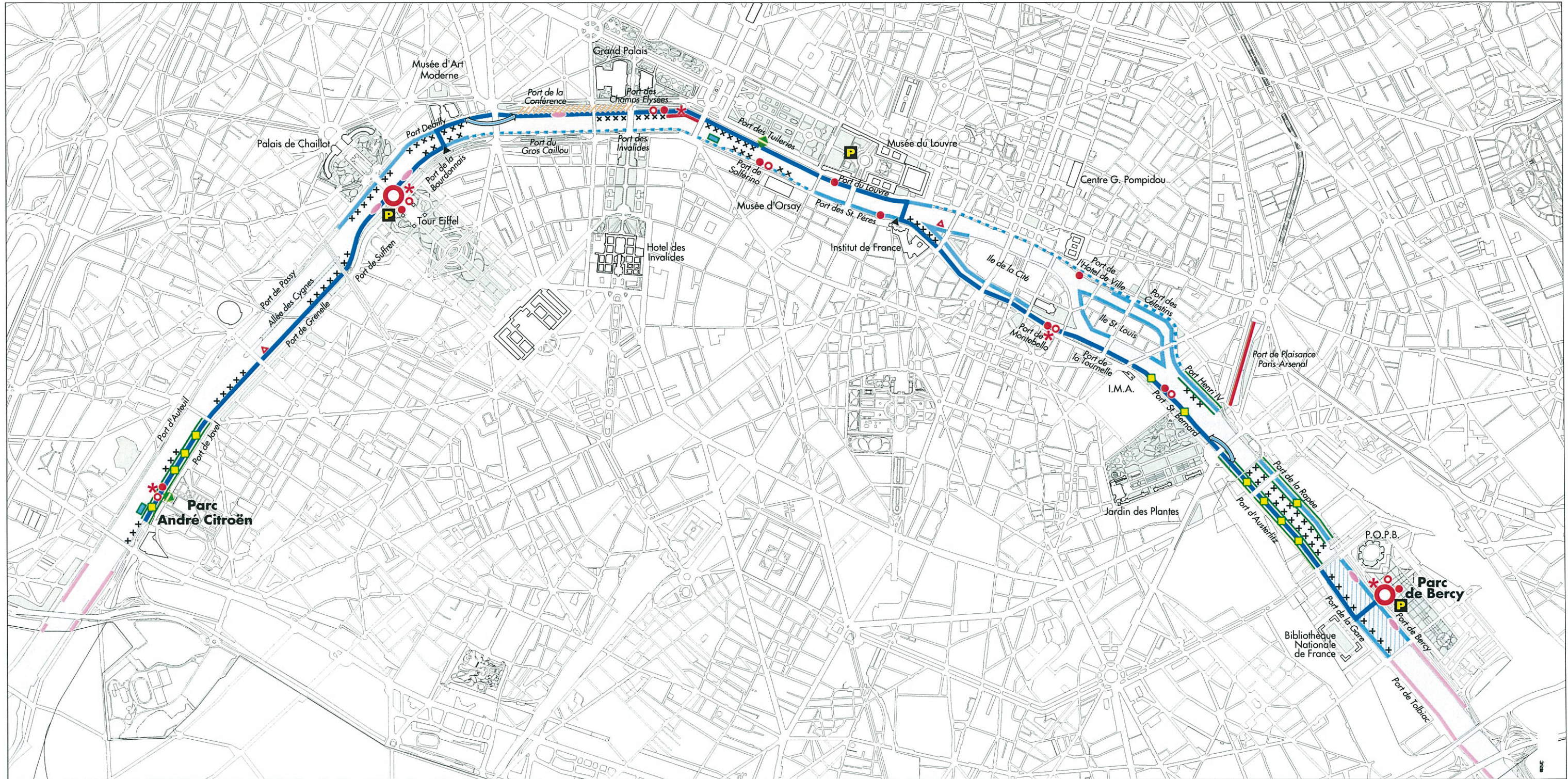
REAMENAGEMENT DU QUAI PANHARD ET LEVASSOR (détail)

source : SEMAPA

PORT DE TOLBIAC



La Seine lieu de vie, de loisirs et de culture : Grandes Orientations



- | | | | | | | | |
|--|--|--|---------------------------|--|--|--|---------------------------------------|
| | promenade continue | | gare fluviale | | escale dédiée | | traitement paysager à préciser |
| | berge accessible aux piétons | | parking autocars | | bateaux animation
bateaux logements | | liaisons avec les parcs urbains |
| | promenade occasionnelle
(voies express) | | port d'attache | | port de plaisance | | activités sportives et de détente |
| | continuité de berge à réaliser | | accueil touristique | | activités portuaires | | grandes manifestations |
| | escalier à créer | | escale à la demande | | escale transport régulier | | manifestations nautiques |
| | | | escale transport régulier | | | | possibilité d'implantation de piscine |

A.2.2 A IVRY-SUR-SEINE (VAL DE MARNE)

A.2.2.1 Opérations d'aménagement

Tout comme le 13^e arrondissement, la Ville d'Ivry-sur-Seine est séparée par les voies SNCF en deux secteurs, celui d'Ivry Centre et celui d'Ivry Port qui offre de grandes possibilités d'évolution. Un certain nombre de ZAC sont en cours ou achevées dans cette partie de la ville. Le secteur autour de la place Gambetta pourrait à terme constituer le quartier central d'habitation de la partie Ivry Port. A cette fin, le POS est en révision dans ce quartier pour y assurer une mixité habitat / activités. Pour l'ensemble du secteur Ivry Port, la ville d'Ivry-sur-Seine élabore un schéma de cohérence globale. De plus, la Ville d'Ivry-sur-Seine a élaboré en 1999 une charte « vers Ivry 2015 » comprenant une consultation des habitants. Cette charte vise une augmentation de la population de 6 300 habitants correspondant à 3 000 nouveaux logements, la création de 5 500 emplois et le renouvellement de l'habitat au travers de près de 4 000 nouveaux logements.

- ZAC Bords de Seine

Située le long de la Seine en aval des ponts Nelson Mandela sur 6 hectares, cette ZAC a été créée en 1989. L'objectif était la poursuite de la rénovation de ce quartier ; en revitalisant les activités économiques, en construisant de nouveaux logements et en résorbant l'habitat insalubre et les friches industrielles.

Le programme initial comprenait :

- 60 logements PLA et d'insertion
- 11 500 m² de bureaux
- 40 000m² de commerces
- Equipements publics : réaménagement de la RN19 et de la RD 52, espaces piétonniers et paysagers ; équipement de quartier de 300m² et une halte garderie de 300 m² également.

Le centre commercial Grand Ciel est ouvert et un programme de logements sociaux est actuellement en construction (62 logements par une société HLM, livraison prévue pour fin 2001). Il reste donc à réaliser les activités tertiaires (11 500m²).

- ZAC Port d'Ivry

Située en bordure de Paris et longeant la Seine jusqu'à la rue Jules Vanzuppe, la ZAC Port d'Ivry, d'une surface de 10 hectares, est en cours de réalisation. Elle a été créée en 1989 mais sa réalisation n'a véritablement démarré qu'à la fin des années 90.

La vocation de cette ZAC est tournée vers l'implantation de bureaux et d'activités ; aucun logement n'y est prévu du fait des nombreuses nuisances potentielles (usine de la TIRU en particulier). Elle constitue un site stratégique pour le développement économique de la commune d'Ivry-sur-Seine, pour la mise en valeur de cette entrée de ville, ainsi que pour la jonction avec Paris.

Le programme initial prévoyait :

- Activités industrielles et commerciales : 140 à 170 000 m²
- Bureaux : 40 à 45 000 m²
- Hôtellerie : 10 à 15 000 m²
- Equipements publics ; aménagement des voiries existantes et création d'un nouveau réseau de voirie et d'une place publique.

Le développement de l'opération a commencé au plus près de la Seine.

Après les premières implantations qui ont concerné la cuisine centrale de la Ville d'Ivry-sur-Seine et l'imprimerie de la Banque de France (120 emplois), un Multiplex Pathé est en construction dans l'îlot en limite de Paris donnant sur le quai Marcel Boyer. Il comprend 14 salles, des commerces et générera environ 400 emplois. Il doit ouvrir en juin 2001. La société Leroy-Merlin doit par ailleurs implanter un magasin dans la ZAC en limite de Paris à côté du Multiplex. Un recours bloque actuellement ce projet.

Dans un contexte de forte demande de locaux pour les bureaux en Ile-de-France, l'implantation des entreprises dans cette ZAC semble toutefois freinée par l'absence de transports en commun la desservant.

La rue François Mitterrand, en prolongement de la rue JJ Rousseau, est réalisée. Elle est large de 14 m et un élargissement à 20m au profit des circulations douces ou des transports collectifs y est envisagé.

- ZAC Molière

Cette ZAC est située dans un périmètre actuellement occupé par des friches industrielles dans le prolongement sud de la ZAC Port d'Ivry, le long du faisceau ferroviaire. La reconquête de ces friches devrait permettre d'assurer une mixité à la jonction de la ZAC Port d'Ivry constituée d'activités et des quartiers d'habitat plus au sud. Les premiers permis de construire de cette ZAC sont en cours d'instruction.

Programme envisagé :

- 250 logements, dont 125 logements sociaux
 - 10 000 m² d'activités au maximum
 - équipements publics : vaste espace vert, équipement scolaire de 20 classes (livraison pour la rentrée 2002) accompagné d'un gymnase.
- Rue Molière, deux bâtiments industriels seront réhabilités pour accueillir des activités artistiques ou tertiaires.

- Projet Gondrand : îlot en face des ponts Nelson Mandela

L'îlot en face des deux ponts Mandela constitue une entrée de ville. Un projet privé, en concertation avec la ville d'Ivry-sur-Seine, prévoit une restructuration de cet îlot favorisant les espaces publics, la réalisation de 80 logements sociaux et des surfaces commerciales, de restauration et d'hôtellerie. Ce projet comprendrait en outre la suppression d'une bretelle d'accès à un des deux ponts et la création d'un parvis ouvert sur la Seine (en lien avec le futur aménagement de la RD 52). De part et d'autre de ce parvis, deux immeubles de 8 étages sont prévus. Le démarrage du chantier est prévu courant 2002.

A.2.2.2 Aménagement de la berge

- Réaménagement du Port d'Ivry et création d'une promenade

En 1999, le Port Autonome de Paris a rénové le port d'Ivry, à vocation industrielle, de façon à moderniser ses installations et à leur assurer une meilleure intégration urbaine. La réorganisation des activités industrielles est achevée mais une zone de loisirs dans la partie aval du port reste encore à aménager : cet équipement devrait être livré en 2002. La création d'une promenade piétonne sur berges a accompagné le réaménagement du port industriel. Cette promenade, achevée en 2000, est composée de plusieurs séquences alternant une promenade haute en passerelle et une promenade côté trottoir légèrement rehaussée par rapport à celui-ci. L'objectif de cet aménagement était de renforcer le lien entre la ville, le port et la Seine, en permettant aux promeneurs de voir les installations industrielles et le fleuve.

A.2.2.3 Espaces publics

- quai Marcel Boyer / N 19

Le quai Marcel Boyer, jusqu'à Paris, a le statut de route nationale (RN19) : il est donc géré par la Direction Départementale de l'Équipement du Val de Marne (DDE94). En accord avec la Ville d'Ivry-sur-Seine, la DDE a prévu de requalifier cette partie de la RN19 en un boulevard urbain, avec piste cyclable et couloir de bus. Cependant, ce projet inscrit au SDRIF n'a pas été retenu au contrat de plan Etat-Région 2000-2006.

B LES DEPLACEMENTS ET LES CIRCULATIONS DOUCES LE LONG DE LA SEINE : RÉALISATIONS RÉCENTES ET PROJETS

B.1 En rive droite

B.1.1 Données générales

B.1.1.1 Transports collectifs

- Météor

La ligne de Métro n°14, dite Météor, a été mise en service entre la Madeleine et la Bibliothèque Nationale de France en 1998. Deux stations desservent le quartier de Bercy :

- la station Bercy, en correspondance avec la ligne 6, dessert le Nord du quartier au plus près du POPB,
- la station cour Saint-Emilion, au cœur du quartier, dessert le parc, la zone d'activités, de commerces et de loisirs, ainsi que le quartier de logements.

Cette ligne moderne et rapide représente une infrastructure fondamentale pour la ZAC qui était auparavant mal desservie. Elle la relie à la rive Gauche (Bibliothèque) et surtout au centre de Paris. C'est la construction de cette ligne qui a permis de relancer la programmation dans la partie sud, d'encourager les promoteurs à investir et les sociétés à s'implanter.

La ligne doit être prolongée jusqu'à la rue Nationale côté rive gauche (en 2004) et jusqu'à Saint Lazare en rive droite (en 2003).

- Couloir de bus sur le quai de Bercy

La ligne de bus n° 24 est une importante ligne de rabattement des habitants de Maisons-Alfort et de Charenton-Le-Pont vers Météor, puis vers le centre des affaires. Son itinéraire emprunte le quai des Carrières et le quai de Bercy.

Dans le cadre de la politique de protection des portes, afin d'améliorer la vitesse et la régularité des lignes de bus dans leur itinéraire radial en périphérie de Paris, un couloir bus équipé de bordures a été aménagé dans le sens entrant dans Paris sur le quai de Bercy entre l'échangeur de Bercy et le pont National.

- Escale Batobus au port de Bercy aval

En accord avec le Port Autonome de Paris et la Ville de Paris, la compagnie Batobus a installé une escale au port de Bercy aval.

Un objectif majeur de l'installation de cette escale est la limitation de la circulation des autocars dans le centre de Paris. Le belvédère de la terrasse du parc de Bercy abrite en effet un parking pour autocars doté d'une liaison piétonne avec le port de Bercy aval assurant le transfert des touristes depuis les autocars vers les bateaux.

Mais l'utilisation de ce dispositif (qui n'est en œuvre que depuis un peu plus d'un an) reste insuffisante et le parking pour autocars est très sous-utilisé.

- Marina de Bercy

En liaison avec la réalisation du parking pour autocars, la compagnie des Vedettes du Pont Neuf a délocalisé une partie de ses activités (précédemment implantées à la pointe de l'île de la Cité) sur le port de Bercy aval. Cette nouvelle implantation est essentiellement destinée à accueillir des groupes amenés en autocars.

B.1.1.2 Pistes cyclables

- Itinéraire cyclable quai de Charenton

Depuis la passerelle d'Alfortville jusqu'à la limite communale, le quai de Charenton, dont l'accès aux voitures est très restreint, est un itinéraire cyclable de fait.

- Piste cyclable quai de Bercy

Une piste bidirectionnelle sur le quai de Bercy relie l'entrée de Paris, en prolongement du Quai de Charenton, au pont Charles de Gaulle, au-delà duquel des aménagements cyclables assurent une continuité d'itinéraire. La Ville de Paris a réalisé celle-ci dans le cadre de son plan Vélo approuvé en 1996.

B.1.2 Etat des lieux : les berges basses

1. Port de Charenton

Sous la passerelle d'Ivry-Charenton, dite "passerelle des câbles", le port de Charenton (industriel) est occupé par la société Point P.

2. Berges interrompues à Charenton-Le-Pont

A Charenton-Le-Pont, de l'aval de la "passerelle des câbles" jusqu'à Paris, il n'y a pas de berge. Le quai surplombe le fleuve d'environ 5 m.

3. Berges interrompues dans Paris jusqu'au pont National

A l'entrée de Paris, les berges restent interrompues jusqu'au pont National. Le quai surplombe le fleuve de 3 m environ.

4. Port de Bercy amont

Entre le pont National et le pont de Tolbiac, les berges sont occupées par le port industriel de Bercy amont. Des installations portuaires assez hautes appartenant à Béton de Paris (filiale de Lafarge) occupent de façon quasi continue une large bande sur la berge. La société Point P est aussi installée dans ce port.

Une voie de circulation longe ces installations. Elle est empruntée par de nombreux camions. La voie est séparée du mur de quai haut par une plate-bande accueillant des plantations d'alignement.

Pendant les périodes de fonctionnement des activités portuaires, ce cheminement est très malaisé pour les piétons.

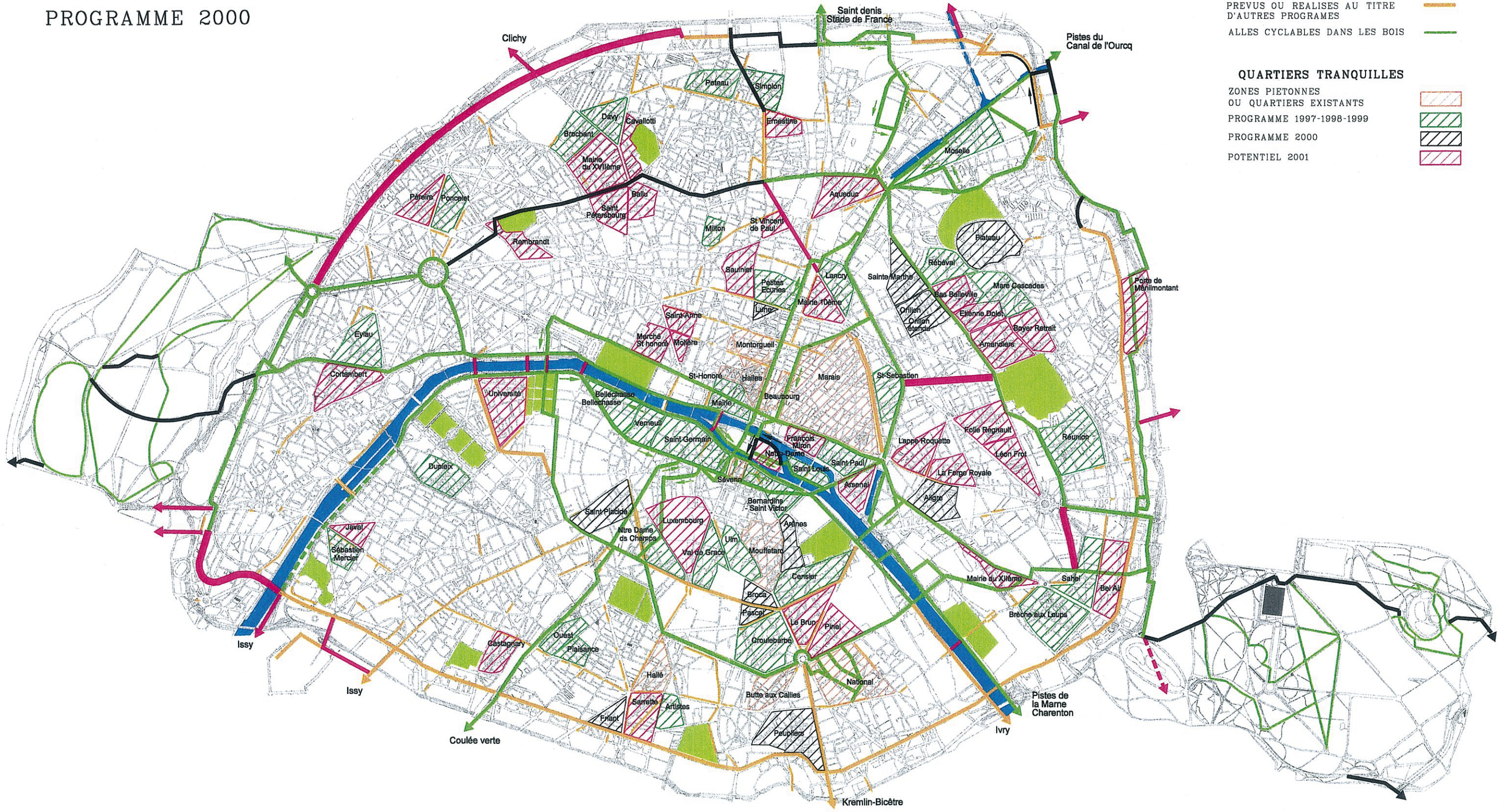
5. Port de Bercy aval

Le port de Bercy aval est à vocation de promenade et de loisirs. Outre les activités de transports de passagers décrites en B.1.1.1, des péniches, notamment des restaurants, y sont installées.

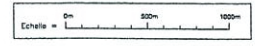
Les vélos et les piétons peuvent emprunter cette berge sans difficulté.



PROGRAMME 2000



- RESEAU EXISTANT ET VOTE
PROGRAMME 2000
- POTENTIEL 2001
- AMENAGEMENTS CYCLABLES
PREVUS OU REALISES AU TITRE
D'AUTRES PROGRAMES
- ALLES CYCLABLES DANS LES BOIS
- QUARTIERS TRANQUILLES**
- ZONES PIETONNES
OU QUARTIERS EXISTANTS
- PROGRAMME 1997-1998-1999
- PROGRAMME 2000
- POTENTIEL 2001



B.1.3 Etat des lieux : les quais

1. Débouché du Quai de Charenton à Charenton-Le-Pont

De la passerelle des câbles (à Charenton-Le-Pont) à Paris, le quai est occupé par une voie de desserte locale qui longe l'autoroute, le quai de Charenton.

Vers l'amont, le quai de Charenton contourne le stade H. Guérin et permet de rejoindre la passerelle d'Alfortville. A ce niveau, il est également possible d'accéder au quai de Charenton en franchissant l'autoroute par le pont Martinet. Aucun aménagement n'est spécifiquement prévu pour les cyclistes qui empruntent ce pont, celui-ci débouche sans feux de circulation sur le quai des Carrières qui supporte un trafic important.

En aval du stade H. Guérin, la première traversée de la Seine est la "passerelle des câbles". Celle-ci accueille des réseaux, une piste cyclable et un cheminement piétonnier. Elle est reliée au quai par une rampe « en colimaçon » que peuvent emprunter les cyclistes, mais sa pente est forte et ses virages sont à angles droits ; la rampe n'est pas non plus adaptée pour les personnes à mobilité réduite.

Vers l'aval, la seconde sortie possible du quai de Charenton est un escalier qui permet de rejoindre le pont Nelson Mandela amont, mais il n'existe aucune rampe pour les cyclistes.

Sur ce pont, la circulation automobile est assez intense et à sens unique dans le sens de Charenton-Le-Pont vers Ivry-sur-Seine, l'espace pour les piétons y est confiné entre une haute bordure de défense et la rambarde du pont.

Un escalier identique accède au pont Nelson Mandela aval qui dispose d'une rampe sans trottoir permettant aux voitures de descendre sur l'autoroute. Ce pont constitue la première sortie possible pour les piétons venant de Paris, elle est située à 800m environ du boulevard périphérique. Mais, compte tenu des traversées piétonnes dans Paris (dernière traversée 300m avant le pont National), le trajet de 1 400 m est long pour des piétons.

2. Charenton-Le-Pont : Quai de Charenton des ponts Nelson Mandela à Paris

Le quai de Charenton rejoint la piste cyclable du quai de Bercy à Paris. Aménagé par le Conseil Général du Val-de-Marne sur une voie de service (anciennement voie de halage), il est ouvert aux voitures uniquement pour la desserte locale (c'est un des accès au port de Charenton) et est essentiellement emprunté par des cyclistes, des piétons et éventuellement par des rollers.

Le quai de Charenton paraît mal entretenu et n'est pas éclairé.

Sa chaussée est large de 4 m et il est longé à l'est par l'autoroute dont il n'est séparé que par un grillage recouvert d'un rideau de verdure le long des 400 m à l'amont de Paris.

A l'ouest, la chaussée est longée par un espace en béton non aménagé large de 8 m, puis à 300 m en aval du pont Mandela aval, cet espace en béton cède la place à un espace engazonné et planté le long de la bordure de trottoir. Deux petites habitations précaires en tôle ondulée sont installées à l'extrémité de cette voie juste en amont de l'entrée de Paris.

3. Du boulevard périphérique au pont National (boulevard Poniatowski)

Au niveau du boulevard périphérique, l'échangeur de Bercy, ouvrage complexe où le passage des piétons est interdit, constitue un obstacle important aux circulations douces et à l'urbanité du lieu (ambiance d'entrée de ville non valorisée). Il relie le boulevard périphérique, le boulevard Poniatowski, les quais et l'autoroute A4. Le centre commercial Bercy 2 est situé à Charenton-Le-Pont juste derrière cet échangeur, il génère des flux de piétons dans l'échangeur dans des conditions d'insécurité. La seule liaison piétonne possible avec ce centre commercial se fait par la rue du Général de Langle de Cary.

En bord de Seine, une piste cyclable bidirectionnelle, doublée d'une promenade piétonne, prolonge dans Paris le quai de Charenton. Elle passe sous l'échangeur le long

de la Seine et se poursuit sur les quais dans Paris (Cf. ci-avant).

Au niveau du pont National, les circulations des piétons et des vélos entre la ZAC Bercy, le boulevard Poniatowski et la berge de la Seine ne sont pas assurées.

De l'entrée de Paris à l'aval du pont National, la piste cyclable est quant-à-elle en estacade (il n'y a pas de berge) avant de rejoindre les quais hauts. Dans cette partie, les piétons empruntent la piste cyclable dont ils ne sont séparés que par une bande blanche.

Il est à noter que les cyclistes allant de Paris vers Charenton-Le-Pont n'ont pas la possibilité de quitter la piste le long de la Seine au niveau du pont National ; la dernière occasion pour les cyclistes de quitter la piste cyclable à Paris se trouve au carrefour avec l'avenue des Terroirs de France ; ils ne pourront ensuite la quitter qu'au niveau des ponts Nelson Mandela à 1 400 m en amont.

4. Quai de Bercy

Le quai de Bercy est principalement occupé par la voie Georges Pompidou. Au niveau de chaque pont la voie passe en souterrain sous le carrefour. Les voitures ne sont donc pas ralenties et la vitesse autorisée est de 70 km/h. Cependant, les piétons peuvent traverser les quais au niveau des têtes de ponts.

Sur le quai de Bercy, du pont National au Pont de Tolbiac, la piste cyclable bidirectionnelle longe la chaussée côté Seine sur les quais hauts ; elle est séparée de la chaussée par une bordure et un garde-corps, et elle est longée côté Seine par un trottoir de 2 m de large.

Sur le côté bâti des quais, de l'avenue des Terroirs de France au pont de Tolbiac, le trottoir large de 2.70 m permet une circulation piétonne mais peut paraître étroit compte tenu des équipements qu'il dessert (multiplexe, parc de Bercy). Les circulations piétonnes doivent emprunter la terrasse du parc de Bercy, continue rive droite tout le long du quai.

B.2 En rive gauche

B.2.1 Données générales

B.2.1.1 Transports collectifs

- Météor

De la même façon qu'à Bercy, la ligne de métro n° 14 permet à Paris Rive Gauche, avec la station Bibliothèque, une bonne desserte en transport en commun et la limitation de l'usage de la voiture.

- Déplacement de la station Masséna du RER C

La station du RER C « Masséna » a été déplacée au niveau de la rue de Tolbiac pour assurer la correspondance avec Météor. Elle se situait auparavant boulevard Masséna, à 500 m de la rue de Tolbiac. La construction de cette station d'échange est achevée sa mise en service est prévue pour le 3 décembre.

- Fiabilisation de la ligne d'autobus PC au sud

La ligne PC a été découpée en trois tronçons avec des recouvrements afin de minimiser les ruptures de charge.

Au sud, pour permettre la fiabilisation de la ligne d'autobus PC, de nouveaux couloirs réservés et protégés par un séparateur ont été mis en service en octobre 1999. Ce dispositif sera progressivement étendu à l'ensemble des boulevards des Maréchaux.

Parallèlement à la protection des couloirs, le matériel roulant est remplacé par des bus articulés, accessibles aux personnes à mobilité réduite. Le système d'information et de régulation du trafic, ALTAIR, y est également mis en place.

L'objectif était d'accroître la vitesse commerciale de la ligne de 12 à 15 km/h à l'heure de pointe avec un intervalle de 3 à 4 minutes entre deux autobus. Dans l'attente de la mise au point et du financement du projet de tramway, cette solution a été retenue en raison de sa possibilité d'application immédiate.

En parallèle, des aménagements cyclables ont été créés le long des boulevards des Maréchaux

- Prolongement de la ligne de bus n°325

La Ville d'Ivry-sur-Seine souhaite, en concertation avec la RATP, que la ligne de bus 325, actuellement en terminus à Mairie d'Ivry-sur-Seine, soit détournée et prolongée par les quais jusqu'à la station Bibliothèque François Mitterrand de la ligne METEOR : les entreprises s'implantant dans la ZAC Port d'Ivry sont particulièrement intéressées par cette ligne de bus qui reliera ce quartier déficitaire en transports collectifs (à Paris).

Compte tenu des conditions de circulation défavorables, la mise en place d'un couloir de bus pour la ligne 325 est nécessaire afin d'obtenir une vitesse commerciale acceptable. Fin 2001, dans le cadre des travaux de réaménagement quai Panhard et Levassor, un couloir bus sera mis en place dans le sens entrant dans Paris. Mais sur le quai Marcel Boyer où les encombrements sont très importants, le réaménagement de la RN 19 n'est pas à ce jour programmé.

Des solutions alternatives ont été étudiées en commun par la Ville de Paris, la Ville d'Ivry-sur-Seine et la RATP. La Ville d'Ivry-sur-Seine a ainsi précisé que la rue François Mitterrand, qui traverse la ZAC Port d'Ivry parallèlement au quai, pourrait être élargie (actuellement 6m de chaussée, double sens de circulation) au profit des transports collectifs et des circulations douces.

Toutes les parties sont d'accord pour étudier cette solution provisoire qui pourrait voir le jour fin 2001.

Au total, 4 solutions seraient donc présentées au STP :

- Bus sur les quais non réaménagés pour février 2001
- Bus à travers la ZAC Port d'Ivry puis les quais non réaménagés pour février 2001
- Bus à travers la ZAC puis sur les quais après le réaménagement du quai Panhard et Levassor (fin 2001).
- ensemble de l'itinéraire autobus aménagé à terme.

B.2.1.2 Pistes cyclables

- Création de pistes cyclables sur les quais

Dans le cadre de la ZAC Paris Rive Gauche, des aménagements cyclables ont été réalisés sur les quais de la Gare et François Mauriac. Ces aménagements seront prolongés sur le quai Panhard et Levassor lors de sa requalification (travaux en cours).

- Création d'un itinéraire cyclable sur les boulevards des Maréchaux

Dans le cadre de la fiabilisation de la ligne d'autobus PC, la protection des couloirs provoquant des difficultés de circulation pour les vélos, la Ville de Paris a assuré la continuité cyclable soit sur les trottoirs, soit par la mise en place de couloirs élargis.

B.2.2 Etat des lieux : les berges basses (les numéros des tronçons renvoient au plan de situation)

D'Ivry-sur-Seine jusqu'au pont de Tolbiac, les ports d'Ivry, National et de Tolbiac sont à vocation industrielle. Les installations s'étalent sur un linéaire de 1,8 km environ, 800m dans Ivry-sur-Seine et 1 km dans Paris. En aval du pont de Tolbiac, le port est à vocation de loisirs et de promenade.

1. Port d'Ivry

Le port d'Ivry comporte, en aval des ponts Nelson Mandela, un long espace vide de 300m environ, longé par la promenade. Le réaménagement du port n'est effectivement pas totalement terminé, une zone de loisirs doit se terminer à cet endroit.

Depuis cet espace jusqu'à la limite communale entre Paris et Ivry-sur-Seine, le Port Autonome de Paris a aménagé une promenade piétonne sur les berges. Cette promenade est composée de plusieurs séquences, alternant une promenade haute en passerelles, et une promenade côté trottoir légèrement rehaussée par rapport à celui-ci, avec des accès réguliers aux trottoirs.

Les parties en passerelle sont accessibles par des escaliers ; les vélos ne les empruntent donc pas. La passerelle permet une vue sur les installations industrielles et vers Paris et Ivry.

Le port d'Ivry (industriel) comprend, en amont les sociétés Raboni et Unibéton (avec notamment une centrale à béton), et en aval, une autre centrale à béton (société BRC) et une installation de Morillon-Corvol. Des accès réguliers aux quais sont assurés.

2. Port National

Les sociétés Point P (vente de matériaux de construction) et Yprena (pompage pour les bateaux) sont installées entre le boulevard périphérique et le pont National.

Une voie de circulation longe ces installations, ainsi qu'une file de stationnement. La plate-bande le long du mur de quai est plantée.

L'entreprise Point P occupe un bâtiment de 50 mètres de long qui interdit la vue du fleuve.

Le passage sur la berge sous le boulevard périphérique est possible.

Compte tenu de la bonne organisation de ce port et de la clôture entourant l'entreprise Point P, on peut estimer que les circulations douces peuvent être tolérées dans cette partie du Port.

3. Sous le pont National

Sous le pont National sont stockés des pavés et des étais.

Juste en aval du pont National, sur environ 40 m, la berge n'est pas maçonnée. Le tapis roulant d'acheminement des déblais des chantiers du quartier Paris Rive Gauche débouche à cet emplacement. Des panneaux publicitaires (orientés vers les quais) y sont installés.

4. Port de Tolbiac

Du pont National au pont de Tolbiac, se succèdent les dépôts de matériaux, avec de nombreux silos et sablières, des entreprises Lafarge, Morillon-Corvol et Unibéton (sable, gravier, déblais correspondant).

Ces installations, ne laissant pas la possibilité de créer une promenade au fil de l'eau, sont longées par une voie de circulation sur la berge, côté quai. Les plates-bandes le long du mur de quai haut sont plantées et assez étroites. Des bâtiments préfabriqués sont implantés sur ces trottoirs, obligeant alors les piétons à marcher sur la voie de circulation.

Le stationnement se fait principalement dans un espace libre entre les entreprises Unibéton et Morillon-Corvol.

Quai et berge sont au même niveau en amont séparés par un mur anti-crue en béton. Le quai se rehausse légèrement en allant vers l'aval.

Il existe des accès réguliers entre les quais et la berge, un escalier d'accès existe également depuis le pont de Tolbiac.

Pendant les heures d'activité, quelques camions circulent sur la voie du port. Pour des raisons de sécurité, les circulations douces ne sont donc pas souhaitables sur le port à ces heures

5 Port de la Gare

L'Allée Arthur Rimbaud longe le quai du côté de la berge, à mi-hauteur (Cf. A.2.1.2.). La berge est à vocation de promenade et de loisirs. Plusieurs péniches sont ainsi occupées par des restaurants, des cafés ou des salles de concerts. La promenade continue au bord de l'eau est traitée avec un revêtement en pavés. Les circulations douces ne rencontrent pas de problèmes dans ce port.

B.2.3 Etat des lieux : les quais

1. Quai J. Compagnon et quai Marcel Boyer

Au niveau des ponts Nelson Mandela, le quai J. Compagnon est à sens unique vers Paris. Des bretelles d'accès et de sortie du quai passent sous ces ponts, conférant au secteur un caractère très routier.

Ce quai rejoint en aval le boulevard Paul Vaillant Couturier (RN 19), à sens unique sortant de Paris ; à partir de cette jonction, la RN 19 se confond avec le quai Marcel Boyer.

Le quai Marcel Boyer accueille deux files de circulation dans chaque sens. Ses trottoirs sont très fortement dégradés. Le trottoir côté Seine, non asphalté, est large de 5,10 m. La promenade du port d'Ivry offre alors une alternative au piéton.

Le trottoir côté bâti est très étroit ou rendu inexistant par les travaux à Ivry-sur-Seine (ZAC Ivry Port, un passage piéton sur la chaussée est aménagé le long de la palissade de chantier).

2. Quai d'Ivry

Au sud du boulevard périphérique, le trottoir côté Seine est rehaussé de deux marches mais ce rehaussement large de 3.50 m est planté. La circulation des piétons le long des quais côté Seine est donc possible.

Entre le boulevard périphérique et le pont National, les bretelles du boulevard périphérique débouchent sur une chaussée dilatée. Le cheminement côté bâti est compliqué par une série d'îlots directionnels et les traversées piétonnes sont insuffisantes au niveau de l'échangeur.

Entre le boulevard périphérique et le pont National, une station essence est installée sur le trottoir côté Seine. Un itinéraire piéton passe entre la station essence et les berges. Sous le pont National, le trottoir est large de 3 m.

Un escalier relie le quai, côté bâti, au pont National, en amont du pont. C'est la seule liaison entre les quais d'une part, le pont et le boulevard Masséna d'autre part.

La circulation des vélos est délicate sur le quai car aucun aménagement spécifique ne leur est dédié dans ce contexte très routier.

3. Quai Panhard et Levassor

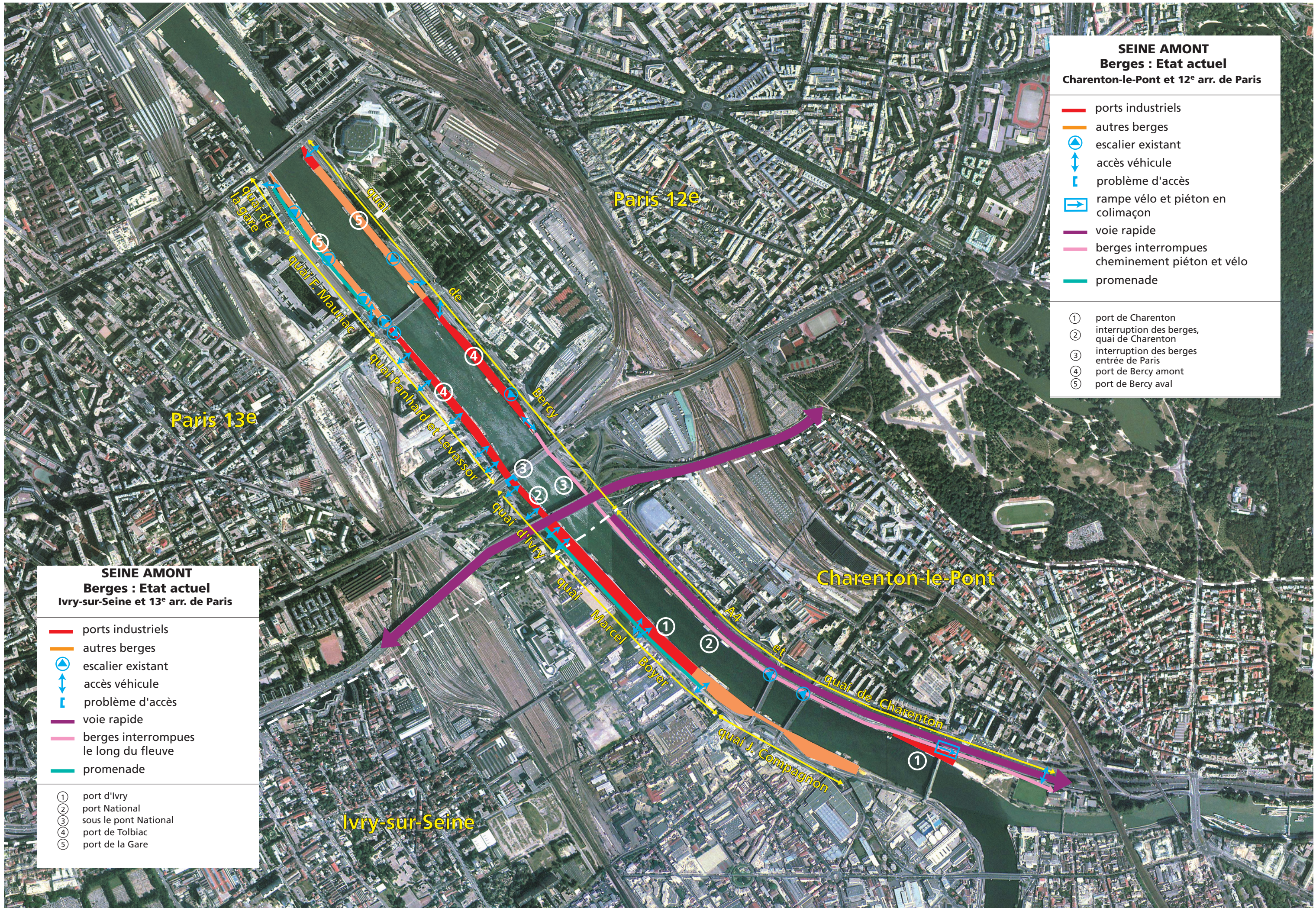
Le quai Panhard et Levassor est en cours d'aménagement : réalisation des nouveaux réseaux (et notamment d'un nouveau collecteur), remblaiement partiel du quai pour le mettre hors crues et recalibrage.

Le quai accueillera dans une première étape (Cf. coupe) un couloir pour autobus dans le sens entrant dans Paris et 3 files de circulation (une entrante et deux sortantes). Une piste cyclable à double sens est implantée sur le trottoir côté bâti, entre deux rangées d'arbres.

Dès la mise en service de l'avenue de France dans le secteur Masséna, les autobus y seront reportés, le couloir pour autobus sur le quai supprimé et remplacé par une file de stationnement et le report sur la chaussée côté Seine de la piste cyclable entrant dans Paris (Cf. A.2.1.3).

4. Quai de la Gare et quai François Mauriac

Ces quais, réaménagés en 2000, comportent une piste cyclable et de larges trottoirs, ainsi que du stationnement dont l'objectif est aussi de contenir les flux de la circulation générale. Les circulations douces y sont privilégiées.



SEINE AMONT
Berges : Etat actuel
 Charenton-le-Pont et 12^e arr. de Paris

- ports industriels
- autres berges
- ⬆ escalier existant
- ↕ accès véhicule
- ⌋ problème d'accès
- ➡ rampe vélo et piéton en colimaçon
- voie rapide
- berges interrompues cheminement piéton et vélo
- promenade

- ① port de Charenton
- ② interruption des berges, quai de Charenton
- ③ interruption des berges entrée de Paris
- ④ port de Bercy amont
- ⑤ port de Bercy aval

SEINE AMONT
Berges : Etat actuel
 Ivry-sur-Seine et 13^e arr. de Paris

- ports industriels
- autres berges
- ⬆ escalier existant
- ↕ accès véhicule
- ⌋ problème d'accès
- voie rapide
- berges interrompues le long du fleuve
- promenade

- ① port d'Ivry
- ② port National
- ③ sous le pont National
- ④ port de Tolbiac
- ⑤ port de la Gare

C. PROBLEMATIQUE ET PROPOSITIONS

C.1 Enjeux urbains

Le développement urbain du site de la Seine à l'amont de Paris reste encore largement à engager sur les deux rives. Il s'agit là d'un enjeu majeur pour le développement régional, le traitement de la couture entre Paris et ses communes riveraines de part et d'autre de la Seine (Ivry-sur-Seine et Charenton-Le-Pont) étant une des clés fondamentales de la réussite du secteur stratégique Seine Amont.

Les enjeux sont néanmoins d'une nature différente sur les deux rives.

En rive droite, la façade urbaine sur la Seine a déjà été réaménagée à Charenton-Le-Pont : les aménagements à venir concerneront donc plutôt l'achèvement de la façade sur la Seine dans Paris et surtout la recherche d'une nouvelle liaison urbaine entre Paris (ZAC de Bercy) et Charenton, à proximité du faisceau ferré de la gare de Lyon.

En rive gauche, la recherche de la cohérence des actions entre Paris et Ivry peut porter sur des objectifs plus globaux compte-tenu du caractère moins avancé des actions déjà conduites ou engagées sur les deux villes à proximité de leur limite commune. Ces objectifs portent à la fois sur les programmes à mettre en œuvre, et sur l'aménagement de l'espace public. La consultation urbaine que la SEMAPA et la Ville de Paris viennent d'engager, en concertation avec la Ville d'Ivry, sera une première occasion d'aborder l'ensemble de ces problèmes.

C.2 Continuités des liaisons douces le long de la Seine

C.2.1 Continuités à pied

En rive droite

La continuité permanente de la promenade sur les berges est limitée par la présence d'installations portuaires industrielles dans Paris, port de Bercy amont. Mais cette continuité est assurée en permanence sur le quai haut au droit de ce port et sur la berge basse aux heures de fermeture des installations portuaires (en soirée et le dimanche). Il reste néanmoins, tant pour Paris que pour Charenton, à améliorer les liaisons entre les

berges et les tissus urbanisés plus à l'intérieur des communes, ainsi que dans Paris les liaisons entre les berges d'une part, et le boulevard Poniatowski et le pont National d'autre part.

En rive gauche

Une promenade surélevée vient d'être réalisée entre le port et le quai Marcel Boyer à Ivry. Mais son importante dénivellation par rapport au sol la rend peu attractive : il conviendra en complément d'être attentif au cheminement des piétons sur le quai Marcel Boyer lorsqu'il pourra être réaménagé.

Dans Paris, les aménagements en cours du quai Panhard et Levassor accordent une large place aux piétons et le projet de réaménagement du port de Tolbiac à l'étude par le Port Autonome de Paris permettra d'assurer un cheminement correct des piétons sur la berge en dehors des périodes de fonctionnement des installations portuaires. Les enjeux dans Paris concernent donc le franchissement du pont National (la création d'un nouveau passage pour les circulations douces dans la culée de ce pont paraît nécessaire) et surtout le réaménagement du quai au droit de l'échangeur d'Ivry : cette dernière réflexion est incluse dans la consultation urbaine qui vient d'être lancée sur le secteur.

C.2.2 Continuités à vélo

En rive droite

La continuité cyclable entre Paris et Charenton existe d'ores et déjà : sur le quai haut, puis sur le quai bas dans Paris, sur le quai de Charenton à Charenton. Cette continuité serait à compléter par de meilleures relations avec les terrains urbanisés plus à l'intérieur des communes, ainsi que par des échanges dans de bonnes conditions avec les ouvrages de franchissement de la Seine ou de la Marne.

En rive gauche

L'itinéraire cyclable depuis le centre de Paris existe à ce jour jusqu'au port de Tolbiac, et il est programmé (travaux en cours) jusqu'au pont National.

La consultation urbaine qui vient d'être lancée dans Paris prévoit d'assurer la continuité cyclable sur le quai jusqu'à la limite de Paris.

La poursuite de cet itinéraire sur le quai Marcel Boyer (RN 19) est liée au financement des travaux de requalification de cet axe important (financements non assurés dans le cadre du contrat de plan 2000-2006).

D. REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE

Les photographies sont présentées, ci-après, de l'amont vers l'aval de la Seine selon quatre axes :

D. 1 Secteur Amont de la Seine. Les berges de la rive droite de l'île Martinet au pont de Tolbiac

D. 2 Secteur Amont de la Seine. Les quais de la rive droite du pont Martinet enjambant l'autoroute au pont de Bercy

D. 3 Secteur Amont de la Seine. Les berges de la rive gauche du pont Nelson Mandela aval au pont de Bercy

D. 4 Secteur Amont de la Seine. Les quais de la rive gauche du pont Nelson Mandela aval au pont de Bercy

D1 SECTEUR AMONT DE LA SEINE. LES BERGES DE LA RIVE DROITE DE L'ÎLE MARTINET AU PONT DE TOLBIAC. (1)



Vue de la rive droite au niveau du pont Nelson Mandela amont (Charenton-Le-Pont) depuis la rive gauche. Absence de berge.



Vue de la rive droite depuis le pont Nelson Mandela aval (Charenton-Le-Pont), vue vers l'aval. Absence de berge. Quai de Charenton utilisé comme piste cyclable et autoroute A4 longeant la Seine.



Vue du port de Bercy aval en rive droite (Paris 12^e), vue vers l'aval depuis le pont de Tolbiac. Berge à vocation de loisirs et de promenade.



Ile Martinet entre le quai de Charenton et le fleuve (Charenton-Le-Pont). Vue vers l'amont depuis la passerelle des câbles. Quelques péniches.



Port de Charenton longé par le quai de Charenton, utilisé comme piste cyclable (Charenton-Le-Pont), vue vers l'aval depuis la passerelle des câbles.



Rampe d'accès du pont Nelson Mandela amont, vue vers l'amont depuis le pont. Quai de Charenton longeant la Seine (Charenton-Le-Pont).



Quai de Charenton et autoroute A4 (Charenton-Le-Pont), vue vers l'aval depuis le pont Nelson Mandela amont. Absence de berge basse.



Quai de Charenton, aval des ponts Nelson Mandela (Charenton-Le-Pont), absence de berge basse. Vue vers l'aval. Problème d'entretien de la voie.



Aval des ponts Nelson Mandela (Charenton-Le-Pont), vue depuis la rive gauche. Absence de berge.



Aval du boulevard périphérique (Paris 12^e), vue vers l'amont, berges interrompues ; piste cyclable en estacade au premier plan, prolongeant le quai de Charenton.

D1 SECTEUR AMONT DE LA SEINE. LES BERGES DE LA RIVE DROITE DE LÎLE MARTINET AU PONT DE TOLBIAC. (2)



Aval du pont National (Paris 12^e), vue vers l'aval, absence de berge, piste cyclable en estacade.



Sortie du port de Bercy amont (Paris 12^e), reprise des berges, vue vers l'aval depuis le pont National.



Sortie de port de Bercy amont (Paris 12^e), reprise des berges, vue vers l'aval.



Voie de circulation du port de Bercy amont (Paris 12^e), vue vers l'aval. Prolongement vers l'aval de la piste cyclable sur le quai.



Port de Bercy amont (Paris 12^e), vue vers l'aval. Voie de circulation dans le port entre le mur du quai haut et la centrale à béton.



Port de Bercy amont (Paris 12^e), vue vers l'aval.



Port de Bercy amont (Paris 12^e), vue vers l'aval. Amont du pont de Tolbiac, rampe d'accès reliant le port et les quais. Extrémité aval des installations industrielles.



Port de Bercy amont (Paris 12^e), vue vers l'aval. Amont du pont de Tolbiac, stationnement automobile ; passage dégagé sous le pont de Tolbiac.



Port de Bercy aval (Paris 12^e), vue vers l'aval. Berge à vocation de loisirs et de promenade.



Port de Bercy aval (Paris 12^e), vue vers l'aval depuis le pont de Tolbiac. Réaménagement récent du port.



Port de Bercy aval (Paris 12^e), vue vers l'aval. Zone dégagée au bord de l'eau pouvant accueillir des installations temporaires de loisirs. Voie de circulation le long du mur du quai haut.

D2 SECTEUR AMONT DE LA SEINE. LES QUAIS DE LA RIVE DROITE DU PONT MARTINET ENJAMBANT L'AUTOROUTE AU PONT DE BERCY. (1)



Pont Martinet, enjambant l'autoroute A4 (Charenton) et reliant le quai des Carrières au quai de Charenton, au niveau du stade H. Guérin. Vue depuis le quai des Carrières.



Quai de Charenton (Charenton-Le-Pont) au niveau du pont Martinet. Vue vers l'aval. Stade H. Guérin à gauche.



Ancienne ile Martinet (Charenton-Le-Pont), vue vers l'aval. Vue de la passerelle Ivry-Charenton, dite passerelle des câbles.



Quai de Charenton le long de l'autoroute A4 (Charenton-Le-Pont), vue vers l'aval.



Ancienne ile Martinet (Charenton-Le-Pont) entre le quai de Charenton et le fleuve. Vue vers l'amont depuis la passerelle des câbles.



Quai de Charenton (Charenton-Le-Pont), rampe d'accès à la passerelle des câbles. Nombreux graffitis.



Rampe d'accès vue de la passerelle des câbles (Charenton-Le-Pont). Passage des piétons et cyclistes possible sur la passerelle ; aspect dégradé et graffitis.



Quai de Charenton longeant la Seine et utilisé comme piste cyclable (Charenton-Le-Pont), amont des ponts Nelson Mandela, vue vers l'aval. Accès à l'autoroute.



Quai de Charenton (Charenton-Le-Pont), vue vers l'amont depuis le pont Nelson Mandela amont. Rampe reliant le pont à l'autoroute et au quai de Charenton (sens descendant uniquement).



Pont Nelson Mandela amont (Charenton-Le-Pont), escalier d'accès au pont, vue vers l'amont. Nombreux graffitis.



Quai de Charenton (Charenton-Le-Pont) entre l'A4 et le fleuve, vue vers l'aval depuis le pont Mandela amont.



Sur le pont Mandela aval (Charenton-Le-Pont), vue vers Charenton centre. Circulations douces difficiles, absence de trottoir.

D2 SECTEUR AMONT DE LA SEINE. LES QUAIS DE LA RIVE DROITE DU PONT MARTINET ENJAMBANT L'AUTOROUTE AU PONT DE BERCY. (2)



Pont Nelson Mandela aval (Charenton-Le-Pont). Escalier d'accès au pont, vue vers l'amont.



Vue vers l'aval depuis le pont Nelson Mandela Aval (Charenton-Le-Pont). Absence de berge. Quai de Charenton et autoroute A4.



Quai de Charenton, aval des ponts Nelson Mandela (Charenton-Le-Pont), vue vers l'aval.



Quai de Charenton, aval des ponts Nelson Mandela (Charenton-Le-Pont), vue vers l'amont.



Quai de Charenton utilisé comme piste cyclable (Charenton-Le-Pont), vue vers l'amont. Amont de la limite administrative avec Paris.



Quai de Charenton (Charenton-Le-Pont), vue vers l'aval. Amont de la limite administrative avec Paris.



Fin du quai de Charenton (Charenton-Le-pont), limite administrative avec Paris, vue vers l'aval. Barrière d'accès amovible.



Piste cyclable et piétonne (Paris 12^e) en prolongement du quai de Charenton et passant sous le boulevard périphérique, vue vers l'aval.



Piste cyclable et piétonne le long du quai (Paris 12^e), amont du pont National, vue vers l'aval.



Piste cyclable et piétonne en estacade le long du quai (Paris 12^e), passage sous le pont National, vue vers l'aval. Rétrécissement de la piste (vélos et piétons non séparés).



Quai de Bercy (Paris 12^e), aval du pont National, vue vers l'amont. Piste cyclable et piétonne en estacade le long du quai. Bretelles de l'échangeur de Bercy.



Quai de Bercy (Paris 12^e), vue vers l'aval depuis le pont National.

D2 SECTEUR AMONT DE LA SEINE. LES QUAIS DE LA RIVE DROITE DU PONT MARTINET ENJAMBANT L'AUTOROUTE AU PONT DE BERCY. (3)



Piste cyclable en estacade le long du quai (Paris 12^e), aval du pont National, vue vers l'aval. Rétrécissement de la piste (vélos et piétons non séparés).



Quai de Bercy (Paris 12^e), sortie du port de Bercy de camions traversant la piste cyclable. Vue vers l'aval.



Quai de Bercy (Paris 12^e), poursuite vers l'aval de la piste cyclable bidirectionnelle, promenade piétonne le long du parapet, vue vers l'aval.



Quai de Bercy (Paris 12^e), petit tronçon de la piste cyclable sans séparateur physique ; côté Seine, vue vers l'aval, présence de trottoirs tout le long vers l'aval.



Quai de Bercy (Paris 12^e) au niveau de l'avenue des Terroirs de France, vue vers la Seine.



Quai de Bercy (Paris 12^e), aval de l'avenue des Terroirs de France, côté bâti, vue vers l'aval.



Quai de Bercy (Paris 12^e), amont du parc de Bercy, côté bâti, vue vers l'aval. Multiplex ; accès à la terrasse du parc de Bercy.



Accès à la terrasse du parc de Bercy (Paris 12^e), vue vers l'aval.



Terrasse du parc de Bercy (Paris 12^e), vue vers l'aval.



Quai de Bercy (Paris 12^e), passage souterrain sous le carrefour quai de Bercy / avenue des Terroirs de France, vue vers l'aval.



Quai de Bercy (Paris 12^e) au niveau du parc de Bercy, côté Seine, vue vers l'aval. Trottoir et piste cyclable bidirectionnelle, séparateur haut.



Quai de Bercy (Paris 12^e) au niveau du parc de Bercy, trottoir et piste cyclable bidirectionnelle côté Seine, vue vers l'aval. Séparateur haut.

D3 SECTEUR AMONT DE LA SEINE. LES BERGES DE LA RIVE GAUCHE DU PONT NELSON MANDELA AVANT AU PONT DE BERCY. (1)



Vue de la Seine vers l'aval depuis le pont Nelson Mandela aval (Ivry-sur-Seine et Charenton-Le-Pont).



Vue vers l'aval du port d'Ivry (Ivry-sur-Seine) depuis le pont Nelson Mandela aval.



Vue du port de Tolbiac (Paris 13^e) depuis la rive droite.



Pont Nelson Mandela aval (Ivry-sur-Seine), vue vers l'amont. Berges étroites ; péniches.



Port d'Ivry (Ivry-sur-Seine), aval des ponts Nelson Mandela. Partie du port qui sera aménagée en une zone de loisirs. Vue vers l'amont.



Port d'Ivry (Ivry-sur-Seine), vue sur les installations industrielles. Extrémité amont de la promenade du port.



Port d'Ivry (Ivry-sur-Seine), accès amont à la promenade haute. Rampe avec pas-de-mule. Vue vers l'aval.



Port d'Ivry (Ivry-sur-Seine), accès amont à la promenade haute, vue vers l'amont depuis la promenade haute.



Port d'Ivry (Ivry-sur-Seine), vue depuis la rive droite. Installations industrielles ; longées par la promenade au second plan.

D3 SECTEUR AMONT DE LA SEINE. LES BERGES DE LA RIVE GAUCHE DU PONT NELSON MANDELA AVANT AU PONT DE BERCY. (2)



Port d'Ivry (Ivry-sur-Seine), installations industrielles, vue vers l'aval depuis la promenade haute.



Accès au Port d'Ivry (Ivry-sur-Seine). Fin de la séquence haute de la promenade. Accès piéton au bord du fleuve.



Port d'Ivry (Ivry-sur-Seine), accès piéton au bord de l'eau. Vue vers l'aval.



Port d'Ivry (Ivry-sur-Seine), Installations industrielles. Vue depuis la rive droite. TIRU à l'arrière plan.



Port d'Ivry (Ivry-sur-Seine), séquence basse de la promenade, le long du trottoir. Vue vers l'aval.



Port d'Ivry (Ivry-sur-Seine), au niveau de la TIRU. Promenade haute. Vue vers l'aval.



Port d'Ivry (Ivry-sur-Seine), promenade haute. Pas d'accès cycliste. Vue vers l'aval.



Port d'Ivry (Ivry-sur-Seine), partie aval du port. Vue depuis la rive droite. Installations industrielles. Promenade haute en arrière plan.



Port d'Ivry (Ivry-sur-Seine). Installations industrielles. Vue vers l'amont, depuis la promenade haute.



Port d'Ivry (Ivry-sur-Seine), amont du boulevard périphérique, installations industrielles. Vue vers l'aval, depuis la promenade haute.



Port d'Ivry (Ivry-sur-Seine), amont du boulevard périphérique, installations industrielles, vue vers l'aval.

D3 SECTEUR AMONT DE LA SEINE. LES BERGES DE LA RIVE GAUCHE DU PONT NELSON MANDELA AVANT AU PONT DE BERCY. (3)



Port National (Paris 13^e), aval du boulevard périphérique. Voie de circulation. Vue vers l'amont.



Port National (Paris 13^e), aval du boulevard périphérique. Vue vers l'amont depuis le pont National.



Port National (Paris 13^e), amont du pont National. Barrière et stockage sous le pont. Vue vers l'aval.



Port de Tolbiac (Paris 13^e), aval du pont National, Berge non maçonnée avec un arbre au sol gênant le passage. Matériaux entassés en vrac sous le pont. Vue vers l'amont.



Port de Tolbiac (Paris 13^e), aval du pont National. Tapis roulant d'acheminement des déblais de chantier. Vue vers l'amont. Berge non maçonnée au 2nd plan.



Port de Tolbiac (Paris 13^e). Voie de circulation entre les installations industrielles coté Seine et les bâtiments sur la berge coté quai. Vue vers l'amont.



Port de Tolbiac (Paris 13^e). Sable en vrac, y compris contre le mur du quai haut. Préfabriqués contre le mur du quai haut. Vue vers l'amont.



Port de Tolbiac (Paris 13^e), espace libre entre des installations industrielles. Voie de circulation dégradée. Installations industrielles du port de Bercy en arrière-plan.



Port de Tolbiac (Paris 13^e). Accès au port. Vue vers l'amont. Revêtement dégradé. Bâtiment R+1 sur la berge au bord du quai.



Port de Tolbiac (Paris 13^e). Installations industrielles et stockage de matériaux. Vue vers l'amont. Espace non construit en bord de Seine utilisé par les engins de manutention.



Port de la Gare (Paris 13^e). Berge à vocation de loisirs et de promenade, vue vers l'aval depuis le pont de Tolbiac ; stationnement important.



Allée Arthur Rimbaud (Paris 13^e) entre le quai et le port de la Gare, vue vers l'aval.

D4 SECTEUR AMONT DE LA SEINE. LES QUAIS DE LA RIVE GAUCHE DU PONT NELSON MANDELA AVAL AU PONT DE BERCY. (1)



Pont Nelson Mandela aval (Ivry-sur-Seine). Bretelle d'accès au quai J. Compagnon. Vue vers l'amont. Projet de réaménagement à cet endroit.



Quai J. Compagnon (Ivry-sur-Seine), Vue vers l'aval depuis le pont Nelson Mandela aval.



Quai J. Compagnon (Ivry-sur-Seine), Vue vers l'aval.



Quai J. Compagnon (Ivry-sur-Seine), vue vers l'aval. Trottoirs étroits ; double trottoir côté Seine.



Quai J. Compagnon (Ivry-sur-Seine), vue vers l'aval. Promenade sur le port le long du quai, côté trottoir.



Quai J. Compagnon (Ivry-sur-Seine), vue vers l'aval. Jonction avec le bd P. Vaillant Couturier (RN19).



Quai Marcel Boyer (Ivry-sur-Seine). Chantier de la ZAC Port d'Ivry côté bâti. Vue vers l'aval.



Quai Marcel Boyer (Ivry-sur-Seine). Trottoir étroit longé par la promenade haute du port d'Ivry. Vue vers l'aval.



Quai Marcel Boyer (Ivry-sur-Seine), vue vers l'aval. Trottoirs étroits. Promenade haute à droite.



Quai Marcel Boyer (Ivry-sur-Seine). Promenade rehaussée par rapport au trottoir. Vue vers l'amont.



Quai Marcel Boyer (Ivry-sur-Seine). Trottoir dégradé le long de la promenade du port. Vue vers l'aval. ZAC d'Ivry Port côté bâti.



Quai d'Ivry (Paris 13^e). Amont du boulevard périphérique. Limite communale entre Ivry et Paris. Vue vers l'aval. Double trottoir planté en bon état à Paris.

D4 SECTEUR AMONT DE LA SEINE. LES QUAIS DE LA RIVE GAUCHE DU PONT NELSON MANDELA AVAL AU PONT DE BERCY. (2)



Quai d'Ivry (Paris 13^e), entre le pont National et le périphérique, vue vers l'amont.



Quai Panhard et Levassor (Paris 13^e), vue vers l'aval. Trottoir dégradé et étroit. Mur anti-crue bordé par 3 marches. Travaux de réaménagement des quais.



Quai Panhard et Levassor (Paris 13^e), aval du pont National. Accès au port de Tolbiac. Vue vers l'aval. ZAC Paris Rive gauche côté bâti.



Quai Panhard et Levassor (Paris 13^e), aval du pont National, vue vers l'aval.



Quai Panhard et Levassor (Paris 13^e). Accès au port de Tolbiac. Vue vers l'aval. Large trottoir planté. Mur anti-crue occultant la Seine.



Quai Panhard et Levassor (Paris 13^e), amont du pont de Tolbiac, vue vers l'aval. Travaux de la ZAC Paris Rive Gauche côté bâti.



Quai François Mauriac (Paris 13^e), tête du pont de Tolbiac. Vue vers l'aval.



Quai François Mauriac (Paris 13^e), aval du pont de Tolbiac. Rampe d'accès au port de la Gare. Vue vers l'aval.



Quai François Mauriac (Paris 13^e), vue vers l'amont. Extrémité amont de la promenade Arthur Rimbaud.



Quai François Mauriac (Paris 13^e), vue vers l'aval. Quai longé par la promenade Arthur Rimbaud du côté de la berge.



Allée Arthur Rimbaud (Paris 13^e), entre le quai et le port de la Gare. Vue vers l'aval.
Source : SEMAPA / P. MAURER

Liste des entretiens menés :

- avec la Ville d'Ivry-sur-Seine : le 6 novembre 2000.
Ville d'Ivry-sur-Seine : M. Lorres, directeur de l'urbanisme
APUR : MM. Bourlon, Micheloni, de Véricourt

Principaux sujets abordés : l'évolution du tissu urbain à Ivry-sur-Seine en bords de Seine et les ZAC en cours, le réaménagement des quais à Ivry-sur-Seine et à Paris, les liaisons urbaines avec Paris, la consultation pour le quartier Masséna dans la ZAC Paris Rive gauche.

- avec la Ville d'Ivry-sur-Seine, la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris, la RATP, le Conseil Général du Val-de-Marne : le 26 octobre.
RATP : MM. Michel, Royer, Mme Leconte
Ville d'Ivry : MM. Chambroy, Stampfler, Mme Leberthon
CG 94 : Mme Peris, M. Marion
DVD de la Ville de Paris : Mmes Abel, Fassy, MM. Delavaud, Wouts, Cauvin, Pecrix

Principaux sujets abordés : liaisons, à court terme, en transports en commun entre Paris et Ivry-sur-Seine (ligne de bus 325 à prolonger), travaux d'aménagements des quais.