

RÉCONCILIER UNE VILLE ET SON PORT : LA MUTATION DU PORT D'IVRY-SUR-SEINE

BERNARD GUÉRIN

CHEF DE LA MISSION DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'ENVIRONNEMENT

Port autonome de Paris

2, Quai de Grenelle

75015 Paris

FRANCE

Compte rendu du SYMPOSIUM INTERNATIONAL PARIS-QUÉBEC
LA RÉHABILITATION DES COURS D'EAU EN MILIEU URBAIN
Québec, septembre 1998

pages 65 à 73

RÉCONCILIER UNE VILLE ET SON PORT: LA MUTATION DU PORT D'IVRY SUR SEINE

Bernard GUERIN
Chef de la Mission du Développement et de l'Environnement
Port autonome de Paris*

INTRODUCTION

Est-il possible de maintenir au cœur des villes les ports dont elles ont besoin pour recevoir les marchandises qu'elles consomment ou évacuer les déchets qu'elles produisent ?

Ouverture des espaces portuaires au public et exercice des activités industrielles sont-ils conciliables ?

Le Port autonome de Paris propose de nombreuses solutions pour répondre, cas par cas, par l'affirmative.

La réhabilitation du port d'Ivry-sur-Seine est l'une d'elles.

LE PORT AUTONOME DE PARIS

Les missions

Établissement public doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière, le Port autonome de Paris est un acteur économique important au sein de la région Île-de-France.

Il assure 5 missions principales au service des habitants de cette région et de ses visiteurs :

- il exploite ses installations fluviales et terrestres en y accueillant des entreprises quels que soient leur taille et leur domaine d'activité; au-delà de la simple location, il peut offrir à ses clients une gamme complète de services,
- il aménage de nouvelles implantations portuaires dans une stratégie globale visant à équiper la région Île-de-France d'un réseau performant de plates-formes logistiques et de ports de proximité de stockage et distribution,
- il entretient et réhabilite de nombreux sites portuaires dans le souci permanent de répondre à l'évolution des besoins et d'améliorer l'insertion de son patrimoine dans l'environnement bâti ou naturel,
- il développe les activités d'animation et de loisirs sur le fleuve et ses berges en favorisant la plaisance, le transport de passagers, le stationnement de bateaux supports d'activités,
- il participe avec Voies Navigables de France au bon fonctionnement des grandes artères fluviales que sont la Seine et ses affluents : Oise, Marne et Yonne.

Quelques chiffres permettent de comprendre l'activité du Port autonome :

- un patrimoine foncier de 1 000 ha accueillant 260 000 m² d'entrepôts et de bureaux,
- trois grandes plates-formes logistiques multimodales à Gennevilliers (368 ha), à Bonneuil (170 ha) et à Limay (115 ha) et une quatrième en projet à Vigneux-sur-Seine (120 ha),
- 70 ports de proximité,
- 5 millions de passagers et 17 millions de tonnes de marchandises transportés par voie fluviale en 1997.

* Port autonome de Paris, 2, Quai de Grenelle, 75015 PARIS, FRANCE.

L'environnement

L'environnement dans lequel le Port autonome de Paris évolue pour l'élaboration de ses projets comprend 3 types de paramètres :

- ses interlocuteurs : clients, partenaires institutionnels, élus, professionnels, architectes des Bâtiments de France,
- la réglementation : règles d'urbanisme, plans d'occupation des sols, lois (sur l'eau, sur l'air, pour la protection de l'environnement, ...),
- les données d'urbanisme propres à chaque site : pour Paris plus spécialement, à titre d'exemple, inscription d'une partie des berges sur la liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO, plan d'occupation des berges ...

La méthode, les compétences, les priorités : 3 x 3

Dans le souci à la fois de remplir ses missions et de répondre à son environnement - pour simplifier de promouvoir l'activité fluviale tout en garantissant une bonne qualité des aménagements - le Port autonome de Paris depuis plus de 15 ans applique une méthode qui fait appel à des compétences humaines et privilégie quelques priorités.

La méthode varie d'un projet à l'autre mais repose sur 3 principes constants :

- s'assurer d'une bonne programmation, les futures installations doivent satisfaire les besoins exprimés,
- faire appréhender par les concepteurs la particularité de l'espace fluvial,
- faire une place aussi large que possible à la concertation.

Dans le cas de projets d'ampleur, un schéma directeur permet de cadrer les aménagements à venir dans le temps et dans l'espace.

Quant aux compétences elles sont fournies par 3 catégories d'intervenants :

- des architectes, ingénieurs et techniciens du Port autonome de Paris pour assurer une maîtrise d'ouvrage forte,
- des concepteurs externes chargés de la maîtrise d'œuvre : architectes, urbanistes, paysagistes, bureaux d'études et plus ponctuellement professionnels associés au développement des activités,
- des architectes-conseils chargés par secteurs territoriaux de l'insertion des projets dans le site.

Les priorités à satisfaire sont également au nombre de 3 :

- élaborer une écriture urbaine et notamment ;
 - préserver la perspective sur le fleuve ou les bassins des ports,
 - construire des tracés routiers et piétonniers en articulation avec la ville.
- favoriser l'équilibre entre la fonction et l'aspect des aménagements,
- privilégier une mixité d'usage des sites (dans le temps et/ou l'espace).

C'est dans cet esprit qu'a été conçue et réalisée la réhabilitation du port de proximité d'Ivry-sur-Seine. Mais avant d'entrer dans le vif du sujet, quelques mots sur ce type de port.

LES PORTS DE PROXIMITÉ

Pour le public et plus particulièrement les riverains, port et environnement urbain ne sont souvent pas compatibles.

Le transport fluvial, bien que vital pour l'économie de la région capitale, souffre paradoxalement de l'une de ses principales qualités : sa discrétion, le niveau très réduit des nuisances qu'il génère. Il ne gêne pas (pas d'embouteillage sur l'eau, pas ou peu de bruit ou d'émission de gaz toxiques) donc ... il n'existe pas.

Par conséquent, pourquoi conserver ces ports dont l'activité est, elle aussi, souvent discrète et sur lesquels rien en semble se passer. Les stocks de matériaux de construction ne paraissent-ils pas figés d'un bout de l'année à l'autre ?

Qui imaginerait en effet que les installations industrielles qui y sont implantées tirent parti d'une autre caractéristique du transport fluvial : sa ponctualité, et fonctionnent depuis des décennies selon la technique du « juste à temps » ?

En fait les stocks de matériaux sont très réduits et sont constamment utilisés et renouvelés dans des délais très courts, de l'ordre de la journée. Provenant en majeure partie de sablières ou de ballastières situées le long des rivières, acheminées par bateau jusqu'au port, les granulats sont ensuite livrés soit sans transformation, soit sous forme de béton prêt à l'emploi vers les chantiers situés à quelques kilomètres de là. Les bateaux repartent en sens inverse chargés de produits de démolitions des chantiers voisins.

Non seulement l'approvisionnement par voie d'eau passe inaperçu, mais les expéditions par camions ne semblent pas elles non plus créer de gêne particulière puisque le public n'en prend en général pas conscience. Pourtant ce sont quelque 13 % de l'approvisionnement régional qui utilisent ce mode de transport, principalement pour les matériaux de construction. Et ce trafic pourrait être multiplié par 3 sans investissement supplémentaire. Il s'élevait d'ailleurs au double du trafic actuel dans les années 60/70, époque de réalisation des grandes infrastructures de la région parisienne et de développement de nouveaux quartiers.

Bien que l'importance des ports de proximité soit aujourd'hui méconnue du public, ils n'en assurent pas moins la livraison des marchandises au plus près des lieux de consommation en réduisant la circulation automobile et son impact sur l'environnement.

Si l'utilité de ces ports ne doit pas être remise en cause, ils ne peuvent cependant subsister sans de profondes transformations souvent concomitantes, mais plutôt préalables à celles de l'environnement urbain où ils se situent.

En d'autres termes, leur mutation doit accompagner, sinon précéder, celle de la cité :

- en continuant d'assurer, voire d'améliorer leur rôle logistique à un moment où celle-ci en a particulièrement besoin (démolitions, reconstructions ...),
- en supprimant la coupure qu'ils constituent entre la ville et le fleuve, au profit de liaisons ouvertes entre les deux.

C'est également dans cette perspective que se situe la réhabilitation du port d'Ivry-sur-Seine.

LA REHABILITATION DU PORT D'IVRY-SUR-SEINE

Le site, ses contraintes et les conflits d'usage

Le port d'Ivry-sur-Seine, situé en rive gauche de la Seine, entre le confluent de la Marne et la porte Est de Paris, est un maillon important du complexe portuaire Paris-Amont, qui comprend également les ports parisiens de Bercy, National et Tolbiac.

Il est constitué d'une bande de terrain de 5 600 m², longue mais très étroite puisqu'elle se déroule sur un kilomètre et demi mais ne dépasse guère 30 m dans la plus grande largeur.

Un mur de protection contre les inondations constitue sa limite arrière et le sépare de la route qui le jouxte sur toute sa longueur et qui assure également sa desserte. Cette voie supporte un trafic routier très dense.

Au tiers amont le terre-plein se trouve réduit à quelques mètres de largeur en raison de la présence d'un échangeur routier qui raccorde cette voirie latérale à deux ponts jumeaux qui franchissent la Seine à cet endroit et surplombent le port.

Au tiers aval se situe le débouché sur la route latérale du seul axe majeur perpendiculaire à la Seine : la rue Victor Hugo.

Les accès routiers aux terrains du port se font au travers d'ouvertures dans le mur anti-crues qui doivent être fermées par un système de batardeaux (poutres de bois empilées entre des glissières métalliques amovibles) lorsque le niveau de la Seine submerge les terre-pleins du port. Cette opération ne se produit que quelques jours par décennie et alors que la navigation et par conséquent l'activité du port sont interrompues.

Le sous-sol quant à lui abrite une importante canalisation de transport de gaz sous très haute pression de 600 mm qui alimente Paris et qui suit le mur anti-crues sur presque toute la longueur du port, ainsi qu'une grosse conduite parallèle d'eau potable de 1 400 mm qui approvisionne également la capitale. Il est également occupé par les ouvrages souterrains de prise et de rejet d'eau de la plus grosse usine d'incinération d'ordures ménagères de la région parisienne située de l'autre côté de la route voisine.

Le développement de ce port a accompagné pendant plus d'un siècle sur ce secteur d'Ivry celui des industries dont il assurait l'approvisionnement et les expéditions, qu'il s'agisse des forges, des verreries, des fabriques de lampes, d'usines de constructions mécaniques, d'une caoutchouterie, des fabriques de produits chimiques et pharmaceutiques, de brasseries ou de commerces de vins et spiritueux

À la fin des années 80, ce port était essentiellement occupé par des négoce de sables et graviers et des centrales de béton prêt-à-l'emploi ; le trafic fluvial était alors de l'ordre de 7 à 800 000 tonnes par an. Les installations vétustes et quelquefois obsolètes étaient à l'image de ce quartier à l'abandon dont les usines avaient une à une fermé.

Elles constituaient en outre une barrière infranchissable, interdisant au public l'accès à la berge et la vue sur la rivière. Mais qui aurait eu l'envie saugrenue d'aller se promener le long de la Seine à cet endroit !

Cette mince parcelle de terrain suscitait cependant de nombreuses convoitises :

- Le Port autonome de Paris, gestionnaire foncier, souhaitait bien évidemment y maintenir les activités portuaires en raison notamment de la situation privilégiée du site et afin de répondre aux besoins qu'engendrera la mutation urbaine prochaine du secteur. Sa position était partagée par ses clients, les industriels fournisseurs des entreprises de bâtiment et travaux publics.
- La ville d'Ivry aurait aimé récupérer les berges pour les ouvrir aux citoyens et les inclure dans ses opérations de restructuration urbaine.
- Le service gestionnaire de la voirie latérale avait un projet d'élargissement de celle-ci en voie express.
- Il demandait par ailleurs, étant aussi gestionnaire du mur anti-crues, que les systèmes des fermetures de ce dernier puissent être mis en place dans de bonnes conditions en cas de nécessité et ne diffèrent pas des dispositifs existants.
- Les responsables de la compagnie de distribution d'eau, de celle du gaz et de l'usine d'incinération des ordures ménagères souhaitaient que soient préservés leurs ouvrages ainsi que les possibilités d'accès pour la maintenance de ceux-ci.
- Enfin, outre le respect du plan d'occupation des sols de la ville d'Ivry, ultime contrainte, le site est touché par les périmètres de protection de deux monuments historiques situés en rive droite. Tout aménagement doit donc être soumis à l'avis de l'architecte des Bâtiments de France.

Le projet dont la réalisation est actuellement en voie d'achèvement est l'aboutissement d'un travail de concertation avec ces nombreux intervenants et de conciliation de leurs intérêts respectifs.

Compte tenu de l'implantation de ce port aux portes des 12ème et 13ème arrondissements de Paris et du rôle qu'il joue dans l'approvisionnement de la capitale, il a été traité avec le même soin que celui apporté à la restauration des ports parisiens.

Les principes d'aménagement

Marier activité portuaire et agrément des citadins, tel était donc l'objectif fixé par le Port autonome de Paris.

En concertation avec les élus, les clients implantés sur le Port d'Ivry, les gestionnaires des équipements publics, les architectes Claude et Manuel Guislain ont conçu un projet fondé sur un urbanisme paysager et industriel de qualité.

Le parti recherché devait répondre à une double préoccupation :

- démontrer qu'un port peut s'intégrer, « se coudre » à la ville en développant à la fois unités industrielles modernes et esthétiques et activités à vocation d'animation et de loisirs,
- offrir aux visiteurs un large espace planté et un lieu de promenade à l'écart de la circulation et des activités portuaires permettant de voir la rivière et le port et de comprendre leur rôle économique.

Compte tenu en outre de l'ampleur et de la multiplicité des projets devant, à terme, redessiner la façade urbaine de ce quartier de la ville d'Ivry-sur-Seine en pleine mutation, la réflexion ne s'est pas limitée à la seule vision portuaire, mais a pris en compte la dimension globale du site.

La démarche adoptée a consisté à transformer certaines contraintes exprimées en atout pour le projet.

C'est ainsi que la bande de terrain de 5 m. de largeur jouxtant le mur anti-crues et occupée par les canalisations de transport d'eau et de gaz a été transformée en espace promenade pour le piéton constituant une nouvelle façade portuaire sur la ville.

De larges ouvertures sur le fleuve sont venues prolonger les perspectives dégagées par les nouvelles dispositions de la trame urbaine.

Enfin l'outil industriel portuaire a été réorganisé, rationalisé et mis en valeur.

Le projet a été conçu selon une trame carrée de 12 m x 12 m, qui rythme la position des éléments; au droit des accès, et selon nécessité, elle est réduite à 6 m x 6 m.

Le site a été partagé en 3 secteurs :

Les secteurs amont et aval sont réservés aux implantations industrielles. Le secteur intermédiaire, à proximité des ponts jumeaux, est dédié aux installations à caractère d'animation et de loisirs ouvertes au public; il fera l'objet d'un aménagement ultérieur en articulation avec le nouveau centre-ville.

Sur la partie aval, de la limite de Paris aux ponts jumeaux, les raccordements à la route latérale sont espacés de 132 m. Ils sont dimensionnés pour un trafic routier lourd. Ils dégagent des points de vue privilégiés sur le site fluvial depuis cette voie et également depuis la rue Victor Hugo. Ils distinguent les voies d'entrée et de sortie de chaque parcelle et permettent d'assurer le fonctionnement autonome de celle-ci, sans circulation parasite de transit.

La promenade qui se coule entre les surfaces portuaires et la route permet aux piétons de circuler dans un cadre végétal, certes étroit, mais artificiellement amplifié et relativement dégagé des nuisances de la circulation. Côté industriel, elle surplombe l'activité qui sur fond de fleuve constitue un spectacle vivant pour les promeneurs.

À proximité des franchissements dénivelés des accès routiers, sont réservées les possibilités d'implantation de passerelles raccordant perpendiculairement la promenade au quartier situé du côté

opposé de la route latérale ainsi que de leur prolongement, au-dessus des installations portuaires jusqu'à l'aplomb des quais en Seine.

Sur la partie amont, cette disposition n'a pu être retenue en raison de la présence d'une zone non aedificandi réservée à un éventuel élargissement de la voirie voisine. Néanmoins, elle a fait l'objet d'un soin particulier d'intégration au site.

Les quais, quant à eux, sont soit rehaussés, soit confortés, soit totalement reconstruits afin de donner aux terre-pleins un nivellement uniforme et une capacité de surcharge compatible avec une exploitation moderne.

L'ensemble des activités industrielles s'insère dans l'écrin délimité par la façade urbaine et la Seine. Les installations techniques bien carrossées ainsi que les bâtiments (et le cas échéant les véhicules ou les engins de manutention) doivent clairement caractériser l'activité exercée.

Les ambitions des autres intervenants du secteur se trouvent préservées : projets d'urbanisme de la ville, de transformation de la route latérale, exploitation des ouvrages souterrains, tout en assurant la pérennité de l'activité portuaire.

À l'issue des négociations successives avec les différents partenaires, le projet a été approuvé à l'unanimité par le Conseil Municipal de la ville d'Ivry-sur-Seine ainsi que par les services instructeurs - dont celui chargé de la gestion de la voirie locale et du mur anti-crues - et les architectes des Bâtiments de France.

Le partenariat PaP-Clients

La prise en charge de cette opération est assurée conjointement par le Port autonome de Paris et par les entreprises clientes qui s'installent sur le Port d'Ivry.

Le Port autonome de Paris finance les infrastructures portuaires (les terre-pleins et les quais ainsi que les voiries d'accès et les réseaux de desserte) qui sont mises à la disposition des entreprises dans le cadre de contrats de location. Il assure également la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble de l'aménagement paysager et de la promenade.

Le budget consacré à cette réhabilitation lourde s'élève à plus de 100 millions de francs (dont 40 % pour les infrastructures portuaires proprement dites et 60 % pour les aménagements paysagers).

Les investissements des installations industrielles ou commerciales sont réalisés quant à eux par les entreprises locataires dans le respect de dispositions visant à assurer la cohérence d'ensemble du projet et sa pérennité.

Les travaux commencés en 1994 s'achèveront en 2000.

Pendant leur réalisation, grâce à une étroite collaboration entre les industriels implantés sur le site et l'équipe chargée de la maîtrise d'œuvre, l'activité du port n'est pas interrompue.

Afin d'assurer la cohérence générale du projet, chaque entreprise cliente du Port autonome de Paris désirant s'implanter sur le Port d'Ivry s'engage par contrat à insérer sa propre démarche dans la dynamique d'ensemble.

Il lui est remis un document explicitant les grandes lignes de l'opération, les rôles respectifs de l'architecte du Port autonome de Paris et de celui de son client, les conditions d'élaboration et de réalisation du projet de celui-ci, la liste des documents administratifs et des formalités, les recommandations architecturales et urbaines, le règlement d'exploitation et d'entretien des installations ainsi que les règles de bonne tenue de chantier.

La partie aval

L'espace public

Les surfaces aménagées ouvertes au public se composent d'une promenade piétonne qui se déroule de part et d'autre d'un large espace central.

Cet espace est situé dans l'axe de la rue Victor Hugo dont il ouvre et prolonge la perspective vers la Seine. Il occupe la totalité de la largeur du terre-plein du port à l'endroit où celle-ci est la plus grande. Il évoque un amphithéâtre. Depuis les gradins en calcaire coquillier le spectateur découvre la rivière et les bateaux véritablement mis en scène entre les décors d'ambiance plutôt végétale côté cour et minérale côté jardin. Les intervalles entre les gradins sont agrémentés de plantations de bulbes, de rosiers, de boules de buis et d'arbres de haute tige.

Des luminaires intégrés dans les gradins diffusent de nuit une lumière rasante.

Depuis cet espace central la promenade s'élève, de part et d'autre, par des cheminements en pente douce et des escaliers suspendus. Elle s'insinue à travers la façade du port jusqu'aux passerelles qui franchissent les accès aux parcelles louées et d'où la vue s'étend sur 2 à 3 kilomètres de rivière.

Chemin faisant, le promeneur curieux est incité à glisser son regard entre les lames de gigantesques stores vénitiens d'où il peut découvrir la rivière, les barges et les activités portuaires en contrebas.

Les superstructures de cette promenade aujourd'hui quasiment terminée, prennent à certaines heures l'allure de grands navires de pierre blanche (la même que celle des quais parisiens), aux voiles triangulaires. Un listel de marbre bleuté figure la ligne de flottaison. Les passerelles métalliques et les escaliers de coupée sont suspendus à des structures d'acier dont les treillis argentés se détachent sur le ciel.

Ces navires cachent dans leurs cales les locaux techniques où sont regroupés les arrivées, les branchements et les comptages des réseaux qui desservent les installations industrielles. Les éléments de batardeaux de chaque brèche du mur anti-crues y sont également entreposés à proximité immédiate de leur lieu d'utilisation, ce qui constitue un gain de sécurité et d'efficacité.

La nuit, l'ensemble est illuminé par de nombreux projecteurs.

Les installations des clients

Les recommandations architecturales et urbaines indiquent les principales dispositions à respecter afin que les installations industrielles et commerciales ainsi que les stockages de matériaux et les véhicules ou engins constituent pour le public spectateur un ensemble harmonieux, ordonné, compréhensible et bien entretenu.

Toutes les aires situées face aux entrées et sorties de chaque parcelle ainsi que les raccordements sur la voirie locale sont revêtus de pavés de grès provenant des anciens terre-pleins, et choisis pour leurs couleurs afin de restituer à ces espaces un aspect traditionnel.

En ce qui concerne le stationnement de poids lourds, leur rangement en dehors des heures de service contribuera à la qualité de la perception d'ensemble.

Les bâtiments de bureaux et autres constructions fermées auront un aspect soigné et seront conçus pour un entretien facile. Cette exigence s'applique aussi aux couvertures visibles par le public.

Les installations de production et de manutention exprimeront clairement par leur esthétique l'activité de l'entreprise. Les matériaux employés permettront des nettoyages fréquents et aisés. Un soin particulier sera apporté à la conception des zones et des ouvrages sujets à salissure.

Le stockage des agrégats se fera soit dans les cases réalisées en matériaux lourds, soit dans des silos métalliques. Les organes de fonctionnement (vannes, portes, clapets ...) seront dessinés et mis en valeur. Les parties soumises à risque de choc seront protégées par des éléments résistants et facilement remplaçables. Toutes dispositions seront prises pour éviter l'accumulation de matières, de poussières ou de déchets et faciliter les lavages fréquents.

Les halls de stockage des matériaux recevront une couverture rappelant les structures et les formes s'inscrivant dans une ambiance nautique (matériaux textiles, structures tendues, matériel d'accastillage, suspentes, etc. ...).

La totalité des indications commerciales, techniques, de sécurité et de circulation doit également faire l'objet d'une étude détaillée pour chaque entreprise.

Le permis de construire ne peut être obtenu sans que le projet ait reçu l'aval du Port Autonome de Paris.

La partie amont

Comme on l'a vu plus haut, il n'a pas été possible, en raison de la présence d'une zone non ædificandi, de doter la partie amont du port d'une promenade similaire à celle de la partie aval. Elle a donc fait l'objet d'un projet différent mais qui rappelle par les matériaux utilisés et leur traitement les aménagements de l'aval et qui est en harmonie avec son environnement urbain. Celui-ci est essentiellement constitué par un grand immeuble moderne à vocation d'hôtel et de bureaux, à la façade de verre et d'où la vue plonge sur le port et par les bretelles d'accès aux ponts jumeaux.

Les parcelles de ce secteur sont desservies à partir d'une placette centrale dont le raccordement à la voirie locale est encadré de deux petits bâtiments cubiques. L'un est destiné à ranger les éléments de batardeaux afin d'assurer la continuité du mur anti-crues lorsque le niveau de la Seine menace d'atteindre la route. L'autre abrite les branchements aux réseaux de distribution publique des clients implantés sur ce secteur. Les appareils et la nature des pierres dont ils sont revêtus sont identiques à ceux des superstructures de l'espace public aval.

Le pavage de cette placette est également constitué de pavés de grès provenant des anciens revêtements des terre-pleins choisis pour leurs coloris et leurs qualités.

Le portail commun qui clôt cette partie du port en dehors des heures de service est formé de deux grands vantaux de 10 m de largeur chacun et hauts de 2 m. Dans la journée l'élégante structure triangulée de ces vantaux levants dressés vers le ciel signale l'entrée de cette partie du port aux camionneurs.

Une résille métallique triangulée est venue coiffer le mur anti-crues afin de lui rendre une esthétique compatible avec l'environnement immédiat (notamment les garde-corps des bretelles d'accès aux ponts) et de former la clôture arrière du port.

Les recommandations architecturales, le règlement d'exploitation et d'entretien, ainsi que les règles de bonne tenue de chantier qui s'appliquent aux installations industrielles, sont similaires à ceux de la zone aval.

Les effets induits

Ce projet et sa réalisation qui n'est pourtant pas encore achevée ont déjà un effet d'entraînement et une incidence incontestable sur la vision portée sur ce quartier d'Ivry-sur-Seine.

En effet, la voie express initialement envisagée et qui aurait constitué une coupure définitive pour les piétons entre la ville et la rivière est aujourd'hui remplacée par un boulevard urbain dont le projet inclue une ligne d'autobus ou de tramway en site propre.

La restauration du mur anti-crues - dont l'état et l'esthétique n'étaient pourtant pas à l'abri des critiques - n'était à l'origine pas programmée. Une étude visant à lui rendre sa fonctionnalité et à lui donner un aspect en harmonie avec la promenade du port est actuellement en cours.

D'ores et déjà des riverains manifestent leur intérêt pour les installations portuaires : c'est ainsi qu'une société, dont les bureaux sont situés dans l'immeuble qui domine la zone amont, a demandé à louer occasionnellement une surface pour y organiser des manifestations pour son personnel; des contacts sont pris avec l'immense centre commercial presque mitoyen du port.

La police municipale effectue des rondes sur les terrains du port afin de maintenir la sécurité publique et le bon état des lieux, ce qui n'était pas le cas auparavant.

CONCLUSION

Le Port autonome de Paris existe depuis 1970. Nombre de ports sont bien plus anciens, certains sont même centenaires.

Les hommes et les villes évoluent. Protéger l'environnement et améliorer la qualité de vie sont aujourd'hui des attentes majeures de nos concitoyens.

Pour y répondre, le Port autonome de Paris ne limite pas ses actions à la promotion de chaînes logistiques faisant largement appel à la voie d'eau, mode de transport économique et peu polluant. Il consacre une attention toute particulière à l'insertion de ses installations dans l'environnement urbain et à leur ouverture au public.

Habillé de neuf pour son entrée dans le 21ème siècle, le port d'Ivry-sur-Seine s'apprête à accueillir ses premiers visiteurs et à leur dévoiler au gré de leurs pérégrinations la réalité et l'intérêt du rôle qu'il tient au service de la cité et dans la protection de l'environnement.