

URBANISME

Approbation de l'étude et du schéma directeur d'Ivry Port Nord

EXPOSE DES MOTIFS

Entre le boulevard périphérique parisien et Ivry Confluences, le long du faisceau ferré Paris Austerlitz et en bord de Seine, le quartier Ivry Port Nord se trouve à l'interface de projets urbains importants.

Afin d'encadrer la recomposition urbaine du quartier Ivry-Port et de s'assurer du développement cohérent des vastes secteurs en mutation entre la Seine et les emprises ferroviaires, situés dans la continuité de la ZAC Paris Rive Gauche, le Conseil municipal avait approuvé, par délibération en date du 16 avril 2009, le schéma de développement d'Ivry-Port.

Ce secteur a également fait l'objet d'un schéma d'objectifs élaboré par l'APUR¹ fin 2009, concernant les intentions d'aménagement et le tracé viaire. Dans la continuité de ces réflexions, se posent les questions d'une part, de l'évolution du tissu urbain des secteurs anciens, au contact de la pression foncière et immobilière de Paris et d'autre part, de l'amélioration du tissu existant constitué récemment.

Ainsi, une étude urbaine a été conduite en 2014-2015, pour préciser les évolutions possibles de ce quartier et faire des propositions d'intervention sur certains sites potentiellement mutables ou sur certains bâtiments existants, afin de conférer à ce quartier une plus grande urbanité.

Cette étude permet d'éclairer les choix stratégiques à propos de cet espace pour orienter l'avenir. De plus, en achevant les préconisations sur ce secteur entre Paris et Ivry Confluences, elle affirme la cohérence des opérations entre elles et rend plus lisible les opérations d'aménagement d'Ivry au sein de l'agglomération parisienne.

En effet, cette démarche s'inscrit dans le contexte de développement de l'Ile-de-France, du SDRIF², des réflexions sur le Grand Paris et le projet de territoire du T12, et de l'Opération d'Intérêt National Orly-Rungis Seine-Amont, avec une densification urbaine des communes.

Le groupement Archikubik (Carmen Santana, architecte), Espinas I Tarrasso (paysagiste), Frank Boutté (bureau d'études environnement) et Michael Silly (sociologue), qui ont conduit cette étude, ont mené des concertations poussées avec les acteurs présents sur le territoire (Syctom, Paris, Haropa / Port de Paris, acteurs économiques) et les habitants pour tenter de concilier des intérêts parfois divergents.

I - ENJEUX STRATEGIQUES

Le présent schéma vise à compléter d'un point de vue spatial le schéma de développement d'Ivry Port qui organisait le développement urbain dans toutes ses composantes (urbaine, spatiale, économique) et à achever les préconisations effectuées sur Ivry-Confluences.

¹ APUR : Atelier Parisien d'Urbanisme

² SDRIF : Schéma Directeur de la Région Ile-de-France

Ainsi, le schéma directeur d'Ivry Port Nord définit les éléments essentiels du projet urbain, les articulations entre les différentes opérations en cours ou à venir (projet du Syctom, de Paris, du département...), tout en permettant une évolution dans le temps des propositions et des adaptations, nécessaires de par la durée des évolutions urbaines.

Ce schéma a donc pour vocation de servir de cadre général pour les opérations d'aménagement (qui s'étaleront sur une durée de 15 ans) ou les projets plus ponctuels (permis de construire).

Ses grandes orientations d'aménagement ont été traduites dans les documents d'urbanisme, avec une modification de l'OAP (orientation d'aménagement et de programmation) du secteur Ivry Port Nord du PLU³. Cela permet d'opposer un projet d'ensemble aux propriétaires en l'absence d'une maîtrise du foncier et de l'existence d'une opération d'aménagement.

II - CONCERTATION DES HABITANTS

Les attentes exprimées concernent la volonté d'avoir une Ville équilibrée, une mixité habitat / activité, une animation des rues (avec la présence de commerces, une variété d'usages, évitant les secteurs mono-fonctionnels), une Ville attractive et dynamique et une meilleure qualité de vie (espaces publics amples, espaces de loisirs, parcs et jardins). Le souhait de retrouver un rapport à la Seine avec une vocation publique est également apparu clairement : rechercher des lieux attractifs et publics le long du fleuve, accéder plus facilement au fleuve et partager l'espace avec les activités portuaires.

Les attentes concernent également un meilleur confort piétons ou cycles et un développement des transports en commun et de la trame verte. Le projet d'un jardin en pied de l'usine du Syctom est refusé par la majorité des personnes, au profit de la plantation d'arbres d'alignement le long des rues et d'espaces verts mieux situés.

Des attentes fortes se sont exprimées pour améliorer l'abord du centre commercial de Quai d'Ivry et son rapport à la rue.

En termes de forme urbaine, les habitants ne sont pas opposés à la présence ponctuelle d'immeubles de hauteurs, à condition que la Ville propose des aménités (animation de la rue par des commerces) et des espaces de respiration au niveau de la rue.

Des questions font débat, telles que la vocation des grands sites mutables, le devenir et l'intégration urbaine des grands équipements de services urbains.

III - SCHEMA DE DEVELOPPEMENT D'IVRY-PORT NORD

3-1 Schéma général et orientation urbaine

Le schéma est le fruit d'un travail réalisé en équipe pluridisciplinaire, en concertation avec les différents acteurs du secteur d'Ivry Port Nord.

Le schéma se décompose en trois phases distinctes, court, moyen et long terme (2 à 7 ans, 8 à 12 ans, 12 ans et plus) et propose de développer les liaisons urbaines nord/sud et est/ouest :

- conforter la liaison Ivry-Paris par les quais comme une « vitrine économique », avec une façade urbaine plus amène ;

³ PLU : Plan Local d'Urbanisme

- la création d'une nouvelle liaison Ivry-Paris dans le prolongement de la rue Molière jusqu'à la rue Bruneseau, qui permet une mise en scène du paysage ferroviaire ;
- améliorer la liaison avec l'allée Paris/Ivry (rue F. Mitterrand, rue J.J. Rousseau).

Le tracé viaire qui coupait le bâtiment de Leroy Merlin, inscrit dans le programme du Sycotom a été adapté et respecte l'emprise de la tranche 1 du marché. Cette emprise est légèrement déplacée vers le bâtiment de Mannes, pour permettre à moyen terme la réalisation d'une voie longeant le chemin de fer.

L'amélioration de l'aménité des rues implique de mutualiser les cours de services à l'intérieur des îlots et d'offrir plus de commerces ou services au rez-de-chaussée des bâtiments. Un travail sur les socles pour y créer des micro-commerces ou une ouverture du centre commercial du Quai d'Ivry, est proposé.

Il projette également des évolutions de certains îlots pour qualifier l'urbanité du secteur : soit en intervenant sur certains bâtiments existants, soit sur des secteurs pouvant accueillir des constructions nouvelles plus hautes, avec des espaces ouverts dégagés et une mixité des fonctions.

3-2 Trame viaire et espace public

Prolongement de la rue Molière : Afin d'absorber une partie du report de trafic générée par la réduction de la RD19, pour l'aménagement d'un site propre accueillant le bus Tzen5, le schéma propose de prolonger la rue Molière le long de la façade ouest du Sycotom depuis la rue Bruneseau. Plusieurs tracés viaires ont été étudiés tenant compte des contraintes du site et des projets en cours, notamment le programme de reconstruction du centre de valorisation énergétique du Sycotom et la présence du bâtiment de Leroy Merlin. L'étude proposait également de réorganiser les accès aux activités afin d'assurer l'ensemble des mouvements industriels à l'intérieur de l'îlot.

Revoir les accès au port : le fonctionnement actuel engendre une contrainte forte de la circulation liée au port à l'extérieur de son emprise, sur la RD19, alors que la chaussée est réduite à 2x1 voie. Une réorganisation des accès et la possibilité d'une circulation interne au port réduiraient les contraintes sur la trame viaire urbaine.

Mutualiser des cours de services : Pour assurer la continuité de la rue François Mitterrand-allée Paris-Ivry comme une allée commerciale, plus amène, d'une échelle plus humaine, il conviendra de revoir la gestion des entrées de voitures et de camions. Pour retrouver de l'espace public, il est nécessaire de concentrer les accès des véhicules et créer des cours mutualisées. La densification engendrant du stationnement, il est nécessaire de mettre en place des parkings mutualisés, éventuellement en silo.

Développer la trame verte : Pour compenser le vide végétal entre Ivry Confluences et le quartier Bruneseau, il est proposé de développer le végétal sur chaque axe du quartier et de marquer le paysage grâce à une transversalité verte d'envergure allant du Pont Victor Hugo vers l'îlot mutable J. Vanzuppe/V. Hugo, puis la Seine.

Réactiver l'espace public : Pour animer les rues du quartier, il est prévu de :

- Redonner de l'espace aux piétons par un élargissement des trottoirs le long des îlots mutables (recul des fronts bâti) ;
- Intégrer les cheminements internes des passerelles côté port au trottoir Est du quai, dans le but de créer une balade le long de la Seine à l'échelle du grand paysage ;

- Donner une nouvelle dimension aux espaces publics sur le quai Marcel Boyer en se réappropriant les balcons sur socles des bâtiments existants (Flavia-Fnac, Pathé, Quai d'Ivry) ;
- Donner une autre fonction aux RDC des bâtiments existants : Introduire des micro-commerces dans les socles de ces bâtiments, ce qui générera de fait une animation pour l'espace public. (Truffaut, Leroy Merlin, Quai d'Ivry).
- Élargir la rue V. Hugo.

3-3 Intensités urbaines et îlot mutable

En termes d'espaces publics et de programmation urbaine, le schéma propose une certaine densité pour libérer le sol, une compacité pour créer une échelle plus humaine, une complexité ou mixité des fonctions, avec un développement des espaces publics et espaces verts, pour que la Ville soit animée et agréable à vivre.

L'amélioration de l'activité commerciale, implique de bien positionner la nouvelle offre selon les «parcours chaland» et à assurer les conditions d'adaptation du centre commercial Quai d'Ivry, en l'ouvrant sur la rue pour les piétons, mais aussi en préservant son accès par la voiture.

La programmation envisagée sur l'îlot mutable est mixte habitat / activité, dont une partie pour reloger les activités présentes sur le site et une autre part pour développer d'autre typologie (tertiaire...). La forme urbaine est plus compacte pour créer des espaces ouverts : cour de service ou square public. Des immeubles plus élevés, à l'exemple du projet de cité numérique @home permettrait de répondre aux immeubles de grande hauteur sur Paris.

Ainsi, le programme comprend environ 60 % d'activité, dont la moitié est destinée à reloger les activités existantes sur le secteur et 40 % de logement, dont 50 % de social et une partie des logements en accession, avec des prix maîtrisés, et des espaces ouverts sur 40 % de l'emprise foncière.

Les hauteurs varient entre R+7 (24 m) et R+16 (50 m). Les espaces ouverts permettent de créer des espaces verts sur les quais, en cœur d'îlot et sur la rue J.J. Rousseau, ainsi qu'une cour de service, pour réduire les contraintes d'accès sur les rues.

Ces principes ont été traduits dans l'OAP (orientation d'aménagement et de programmation) du PLU d'Ivry Port Nord, dont la modification simplifiée du PLU a été approuvée par le Conseil du territoire de l'établissement public territorial Grand Orly Val-de-Bièvre Seine-Amont le 12 avril 2016.

3-4 Port

Le port héberge sur ce secteur plusieurs acteurs sur un linéaire portuaire de 500 m qui comprend 7 entrées différentes. La passerelle-promenade pédagogique haute coupe le rapport au fleuve et n'est que très peu utilisée car elle ne constitue pas une circulation piétonne amène.

Une mutualisation des entrées et la création d'une voie interne poids lourds à la place de cette passerelle permettrait de réduire les entrées et donc créer un aménagement piétons continu sur la RD19. Cela permettrait également de rendre les quais accessibles au public en dehors des heures d'ouvertures des entreprises, le long du fleuve.

Ces préconisations pourraient être intégrées à un schéma portuaire pour préciser les contraintes aux futurs occupants du port.

3- 5 Syctom

La variante du tracé viaire n'a pas été intégrée au projet du Syctom car ces propositions sont arrivées alors que leur programme était arrêté.

Cependant, le projet approuvé du Syctom a été adapté pour ne pas couper le bâtiment de Leroy Merlin par une nouvelle voie. De plus, la station de gaz GNV devra également être relocalisée sur cet îlot pour éviter de créer un trafic automobile supplémentaire sur le territoire.

Conclusion

En l'absence d'une maîtrise opérationnelle, l'adoption de cette étude et des préconisations sur les espaces potentiellement mutables, contribuent à limiter la hausse des prix des terrains. Un secteur de veille foncière a par ailleurs été instauré.

Je vous propose donc :

- de prendre acte des actions de concertation que la Ville a menées sur Ivry-Port,
- d'approuver l'étude urbaine et le schéma directeur du secteur Ivry Port Nord.

P.J. : - dépliant du schéma directeur d'Ivry Port Nord (en annexe)

- Etude urbaine sur le secteur Ivry Port Nord – mai 2015 (en annexe)
- OAP du secteur Ivry Port Nord (en annexe)

URBANISME

D) Approbation de l'étude et du schéma directeur d'Ivry Port Nord

LE CONSEIL,

sur la proposition de Monsieur Romain Marchand, Adjoint au Maire, rapporteur,

vu le code général des collectivités territoriales,

vu le code de l'urbanisme, et notamment ses articles L.300-1 et suivants,

vu sa délibération du 19 décembre 2013 approuvant la révision du Plan Local d'Urbanisme, modifié en dernier lieu le 9 avril 2015,

vu la modification simplifiée du PLU approuvée par le Conseil du territoire de l'établissement public territorial Grand Orly Val-de-Bière Seine-amont le 12 avril 2016,

vu sa délibération en date du 16 avril 2009 approuvant le schéma de développement d'Ivry-Port,

vu l'étude et le schéma directeur d'Ivry Port Nord, ci-annexés,

DELIBERE

par 39 voix pour et 6 abstentions

ARTICLE 1 : PREND ACTE des actions de concertation que la Ville a menées sur Ivry Port.

ARTICLE 2 : APPROUVE l'étude urbaine et le schéma directeur d'Ivry Port Nord.

TRANSMIS EN PREFECTURE

LE 28 SEPTEMBRE 2016

RECU EN PREFECTURE

LE 28 SEPTEMBRE 2016

PUBLIE PAR VOIE D'AFFICHAGE

LE 27 SEPTEMBRE 2016