

Appel à projets
Logistique Fluviale Urbaine
Port de Charenton



NOTE D'URBANISME

A titre informatif



Localisation du port de Charenton

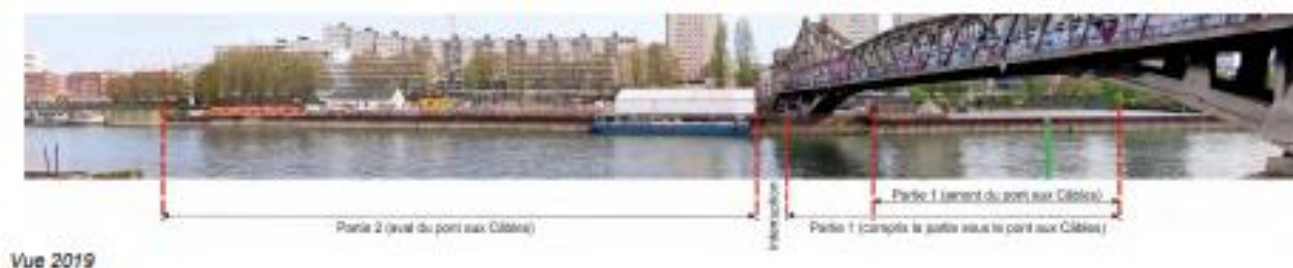


Localisation du site





Vue depuis le port d'Ivry-sur-Seine



1.1 L'accessibilité routière du port de Charenton

Le port de Charenton bénéficie d'une desserte routière de bonne qualité avec la présence de l'autoroute A4.

Toutefois l'accessibilité au site est rendue complexe par l'absence de branchement direct depuis l'A4 et la nécessité de franchir l'autoroute en accédant par la RD 103 (dite Quai des Carrières) pour atteindre le chemin de l'Ancienne Ecluse. Le lot 1, situé en amont, est moins affecté par l'étroitesse des voies et dispose d'un espace public propice à la giration par demi-tour.

Au sein du port, la voirie de desserte principale accueille VL et PL en mode partagé avec trottoir piétons et emprise dédiée aux cycles (piste à double sens de circulation).

La piste cyclable s'inscrit dans un axe entrée-sortie sur Paris qui trouve son lien avec les pistes dédiées organisées sur la rive droite des berges hautes parisiennes.

Le passage sous la culée du pont aux Câbles se traduit par un goulet limitant son franchissement à un seul véhicule ; le passage dans les deux sens est alterné. La voirie de desserte du port, chemin de l'Ancienne Ecluse, est elle-même en cul-de-sac jusqu'au portail d'accès au lot 2 (lot aval).

Aucune possibilité de stationnement extérieur aux lots n'est possible, même en stationnement d'attente.

L'accessibilité aux véhicules de secours se fait depuis la même voirie.

Les accès actuels :

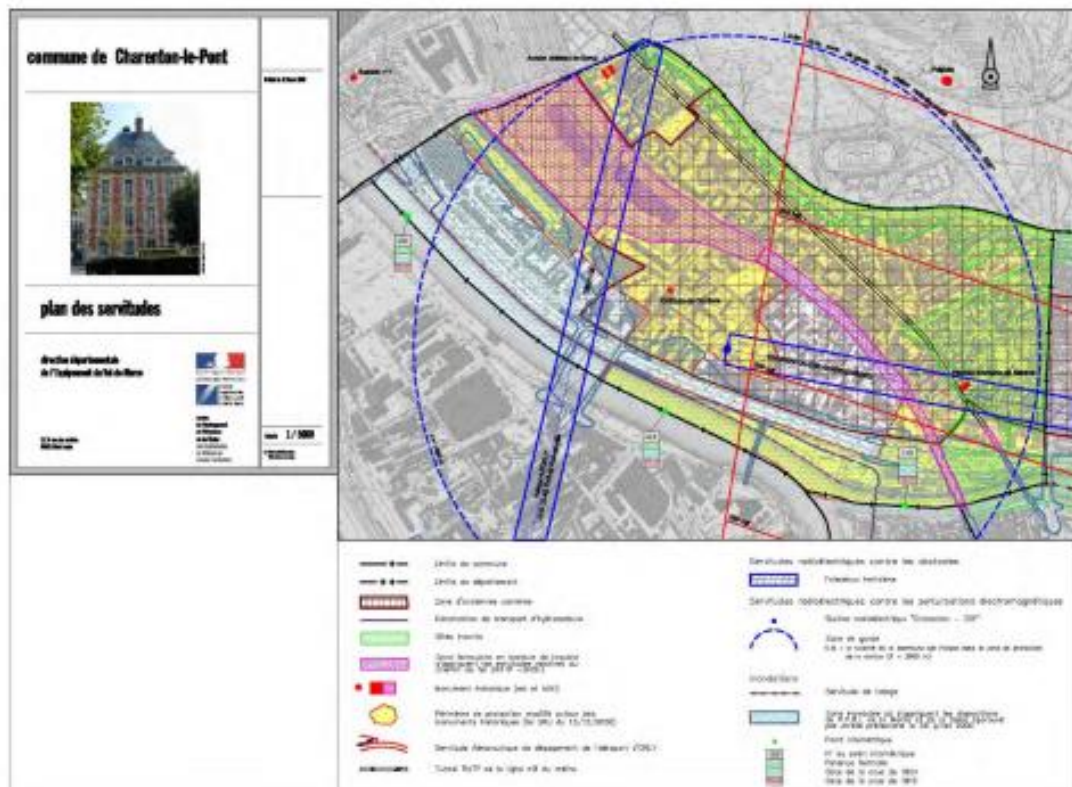


1.2 Les enjeux liés à l'urbanisme et au patrimoine

Les contraintes d'urbanisme sont constituées par la superposition du PLU de Charenton (zone UPa) et du PPRI

Les monuments historiques de la ville de Charenton-le-Pont

- Château de Bercy (ancien) à Charenton-le-Pont. Adresse : Petit-Château (rue du) 109-114.
- Château de Conflans (ancien) à Charenton-le-Pont. Adresse : Séminaire (rue du) 2.
- Pavillon d'Antoine de Navarre à Charenton-le-Pont. Epoque : 1ère moitié 17e siècle.



1.3 Les enjeux liés à l'insertion paysagère

Développée à partir d'un petit bourg, Charenton-le-Pont doit son développement à sa situation d'entrée est de Paris. La présence d'anciennes carrières à proximité du fleuve et le développement d'entrepôts, dont les entrepôts de Bercy, ont conféré à Charenton un rôle de ville industrielle, jusqu'au milieu du 20^{ème} siècle. Le passage du chemin de fer s'est traduit par un immense triage au nord-ouest de la commune.

La position de Charenton, à la confluence de la Seine et la Marne a constitué un atout majeur. De profondes modifications du lit de la Seine ont instauré progressivement un port structuré constitué de quais.

C'est la création de l'autoroute A4 qui a coupé la ville du port, en l'isolant de manière drastique du maillage urbain ; elle s'est traduite par une refonte de la plateforme portuaire, par un quai élargi, construit à partir de palplanches métalliques.

Ce qui s'étend d'est en ouest en se rétrécissant, pour ne devenir qu'un chemin de bord de Seine (ancien chemin de halage) jusqu'à l'échangeur de Bercy (promenade et piste cyclable).

Outre ses anciens quartiers et quelques monuments importants, Charenton-le-Pont est une ville « moderne ». Des réalisations significatives, telle la cité Bobillot (1935), marquent la ville d'un jeu d'architectures créatives, voire audacieuses. Des projets importants vont enrichir la ville dans les années à venir.



Le quai des Carrières au 19^{ème} siècle et au début du 20^{ème} siècle



La confluence et le quai des Carrières



Années 50, après la construction de l'A4

La façade urbaine se traduit, coté Seine par un front bâti dense, en arrière de l'autoroute A4. L'importance des opérations par leur taille et leur linéaire ont rendu relativement homogène l'architecture des immeubles.

Le paysage est dominé par une géométrie rigoureuse à dominante de lignes horizontales. La plateforme portuaire, créée de toute pièce est elle-même un espace rigoureusement plat. Une rangée de peuplier filtre l'aspect minéral du site.



Morphologie de la façade urbaine coté Seine, à l'aval du Pont-aux-Câbles.



Morphologie de la façade urbaine coté Seine, à l'amont du Pont-aux-Câbles.



Vues 2019

Sur le site lui-même, les aménagements et les constructions ne présentent aucun intérêt architectural. La présence du Pont-aux-Câbles nécessite une attention particulière pour un renouvellement paysager qui libère un peu d'espace à ses abords et une architecture plus en phase avec ce dernier. Le pont-aux-Câbles (1030) est le premier ouvrage d'Art en béton construit sur le modèle des ponts métalliques.



La végétation est assez réduite, en raison de la faible emprise portuaire. Toutefois elle joue un rôle important pour diversifier le paysage. L'autoroute A4 est bordée de rangées de peupliers.



Orientations générales d'aménagement

- Créer une architecture contemporaine de qualité, prenant en compte
 - les vues depuis la rive gauche,
 - les vues des volumes émergents éventuels depuis l'autoroute A4
 - les bâtiments proches
- Établir un rapport esthétique de qualité avec le Pont aux Câbles.
- S'ils sont conservés, réhabiliter les bâtiments existants, et améliorer leur aspect pour les adapter à leur exploitation
- Préserver le rideau d'arbres