



PORT DE JAVEL BAS

62 - 174, QUAI ANDRÉ CITROËN

75015 PARIS

Demande de

Permis de Construire Modificatif

Reconstruction des Installations

LAFARGE BETONS

Maître d'ouvrage

LAFARGE BÉTONS FRANCE

4, rue de Charenton | 94140 ALFORTVILLE

T : 01 45 18 24 00 | F : 01 43 68 90 54

Plan réalisé à partir du fichier informatique : 113048 Javel Bas 02-2010 v2007 client.dwg

n° géomètre :110 003 c établi par le Cabinet Lienhart Géomètre Expert DPLG

ind.	date	modification
H	Juillet 2021	PC modificatif
G	28/01/2021	Plan Masse avec limite de 35m
F	27/11/2020	modification nombre de silos (5) + réduction malaxeur et emprise parking VL
E	17/09/2019	modification nombre de silos (6) + maj altimétrie
D	26/02/2019	modification par rapport aux plan MDB
C	01/02/2019	modification poteaux
A	23/10/2017	modification escaliers métalliques
O	Juillet 2021	Dépose du Permis de Construire

Maître d'oeuvre

SARL ATELIER DE L'ILE Architectes Paysagistes

89, rue du Faubourg Saint Antoine | 75 011 | PARIS

T: 01 48 06 22 00 | F: 01 48 06 91 75 | M: archi@atile.fr

Objet :

PC 4

NOTICE DECRIVANT LE TERRAIN ET LE PROJET

Echelle du document :

Numéro d'affaire:

P 57

Date de création :

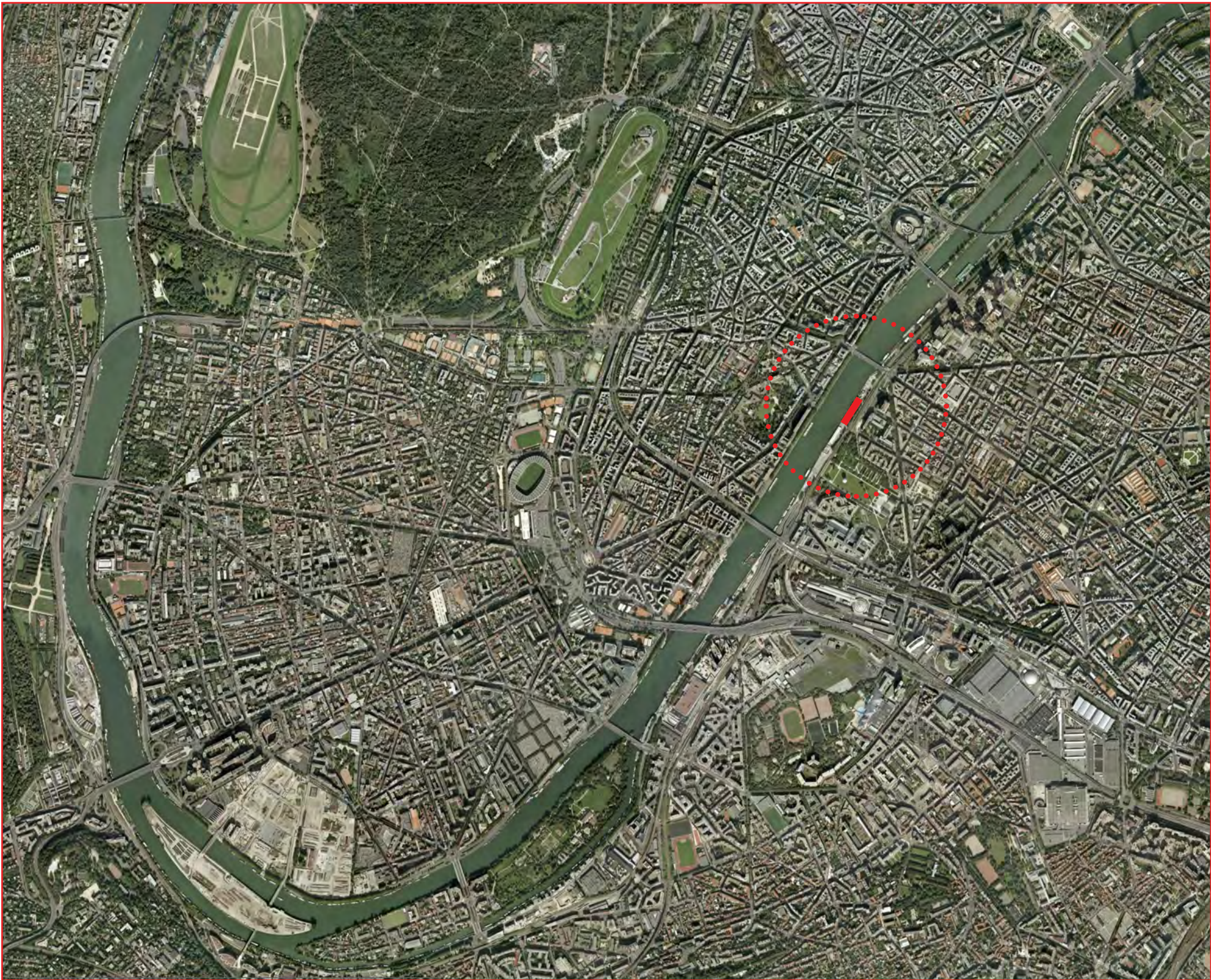
Juillet 2017

Date de modif. :

Juillet 2021

phase	lot	niveau	bâtiment	doc	em.	état	n° de série	ind.
PC mod	ARC	-		E	A	E-P	PC4	H

S O M M A I R E



SOMMAIRE	P. 02
0	PRÉAMBULE
0.1. Rappel du contexte et objectifs du projet	P. 03
0.1.1. Contexte de la demande de Permis de Construire	P. 03
0.1.2. Objectif de la demande	P. 05
0.1.3. Intervenants sur le projet	P. 05
0.2. Présentation de l'établissement	P. 06
0.2.1. Dénomination de l'établissement	P. 06
0.2.2. Structure actuelle	P. 06
1	PRÉSENTATION DE L'ÉTAT INITIAL DU TERRAIN
1.0 Historique du site	P. 07
1.1. Constructions	P. 07
1.1.1. Les bâtiments et les stockages	P. 08
1.1.2. Analyse du fonctionnement de l'établissement	P. 09
1.2. La végétation	P. 11
1.3. Éléments paysagers existants	P. 11
2	PRÉSENTATION DU PROJET
2.0. Objectifs	P. 12
2.1. Aménagement prévu	P. 14
2.2. Implantation, Organisation, Composition, Volumes des constructions nouvelles	P. 15
2.2.1. Implantation	P. 15
2.2.2. Organisation	P. 16
2.2.3. Composition	P. 17
2.2.4. Volumes des constructions nouvelles	P. 18
2.3. Traitements en limite de terrain	P. 18
2.4. Matériaux et couleurs des constructions	P. 19
2.5. Traitements des espaces libres	P. 20
2.6. Organisation et aménagements des accès au terrain, aux constructions et aux aires de stationnement	P. 21
2.6.1 Les accès en périodes d'exploitation	
2.6.2 Les accès hors périodes d'exploitation	
DOCUMENTS GRAPHIQUES ANNEXES	
Vues frontales existant et projet depuis le quai Saint Exupéry	P. 22
Vision générale du projet depuis le pont du Garigliano	P. 23
Vision générale depuis la voie Georges Pompidou	P. 24
Vision générale nocturne depuis la voie Georges Pompidou	P. 25

Le site du Port Javel au carrefour des 15 et 16ème arrondissements

0.1. Rappel du contexte et objectifs du projet

0.1.1. Contexte de la demande de Permis de Construire

Le port de Javel Bas sur la rive gauche de la Seine se situe entre le pont Mirabeau en amont et le parc André Citroën en aval.
Le Port de Javel à vocation industrielle était occupé par 3 entreprises : Raboni, Point P et Lafarge.

Le projet de Ports de Paris est basé sur le partage des usages entre les entreprises et les usagés dans le temps (cycliste, promeneurs) tout en garantissant la sécurité.

Il consiste à préserver et renforcer l'activité économique propre au port, tout en offrant un espace de vie et de promenade au grand public, grâce à la création d'aménagements qualitatifs et fonctionnels. En continuité des aménagements déjà réalisés en Aval sur le Port Victor et d'Issy-les-Moulineaux, cette requalification permettra d'assurer la continuité pour tous les usagers.

La mise en oeuvre de ce projet a conduit Ports de Paris à lancer un appel à projet pour ne retenir que 2 des industriels sur les 3 présents initialement sur le site.

A l'issue de cette consultation les entreprises Point P et Lafarge ont été retenues. Les assiettes des 2 amodiations ont été déplacées afin de permettre la mise en place des 2 placettes.

Les aménagements proposés permettront :

- Une promenade aménagée en bord à quai hors période d'exploitation,
- La création de 2 placettes d'agrément de 800 m² chacune offrant des percées visuelles sur la Seine. Celles ci seront placées en amont coté Pont Mirabeau en lieu et place du parking actuel et en aval au droit du passage Cauchy.

Dans ce contexte, la société Lafarge a décidé d'entreprendre la reconstruction de l'ensemble des installations de son site, objet du permis de construire **déposé en 2017**

Ce projet a été élaboré en cohérence avec le projet de requalification du port Victor situé en aval et dans le respect du cahier de prescriptions architecturales et paysagères particulières imposé.

Le projet initial avait été initié pour une capacité d'exploitation de 120.000 m³, cette exploitation ayant fait l'objet d'une autorisation distincte (enregistrement) au titre de la législation ICPE ;

- Le projet initial a donc également fait l'objet d'un PC, permettant de réaliser les installations et bâtiments nécessaires pour une centrale de cette capacité d'exploitation ;
- la décision a été prise, sur demande de la ville de Paris de maintenir le projet de centrale, tout en diminuant les capacités d'exploitation, justifiant ainsi une demande de retrait de la décision d'enregistrement obtenue au titre de la législation ICPE, puis le dépôt d'une déclaration ICPE correspondant à une diminution des capacités de production et une modification des conditions d'exploitation ;
- la diminution des capacités d'exploitation et les modifications des conditions d'exploitations appellent à des adaptations des constructions et installations autorisées au titre du PC initial. Ces adaptations étant toutefois mineures du point de vue de l'urbanisme ;

État actuel

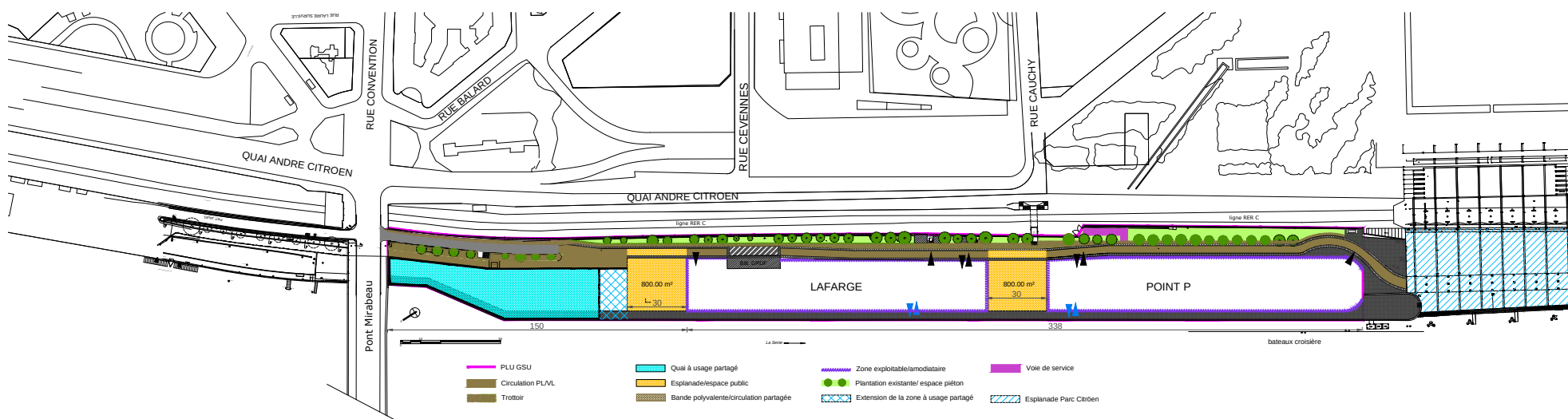
Plan d'aménagement consultation Ports de Paris

SARL ATELIER DE L'ÎLE - ARCHITECTES PAYSAGISTES 89, rue du FG. ST. ANTOINE 75011 PARIS T 01 48 06 22 00 F 01 48 06 91 75 M archi@atile.fr
13, RUE KERABECAM 29200 BREST T 02 98 43 07 28 F 02 98 43 15 43 M brest.atile@atile.fr

Juillet 2021

Demande de Permis de Construire **Modificatif**

P.3



Département :
PARIS OUEST

Commune :
PARIS 15

Section : FW
Feuille : 000 FW 01

Échelle d'origine : 1/500
Échelle d'édition : 1/2000

Date d'édition : 27/01/2016
(fuseau horaire de Paris)

Coordonnées en projection : RGF93CC49
©2014 Ministère des Finances et des
Comptes publics

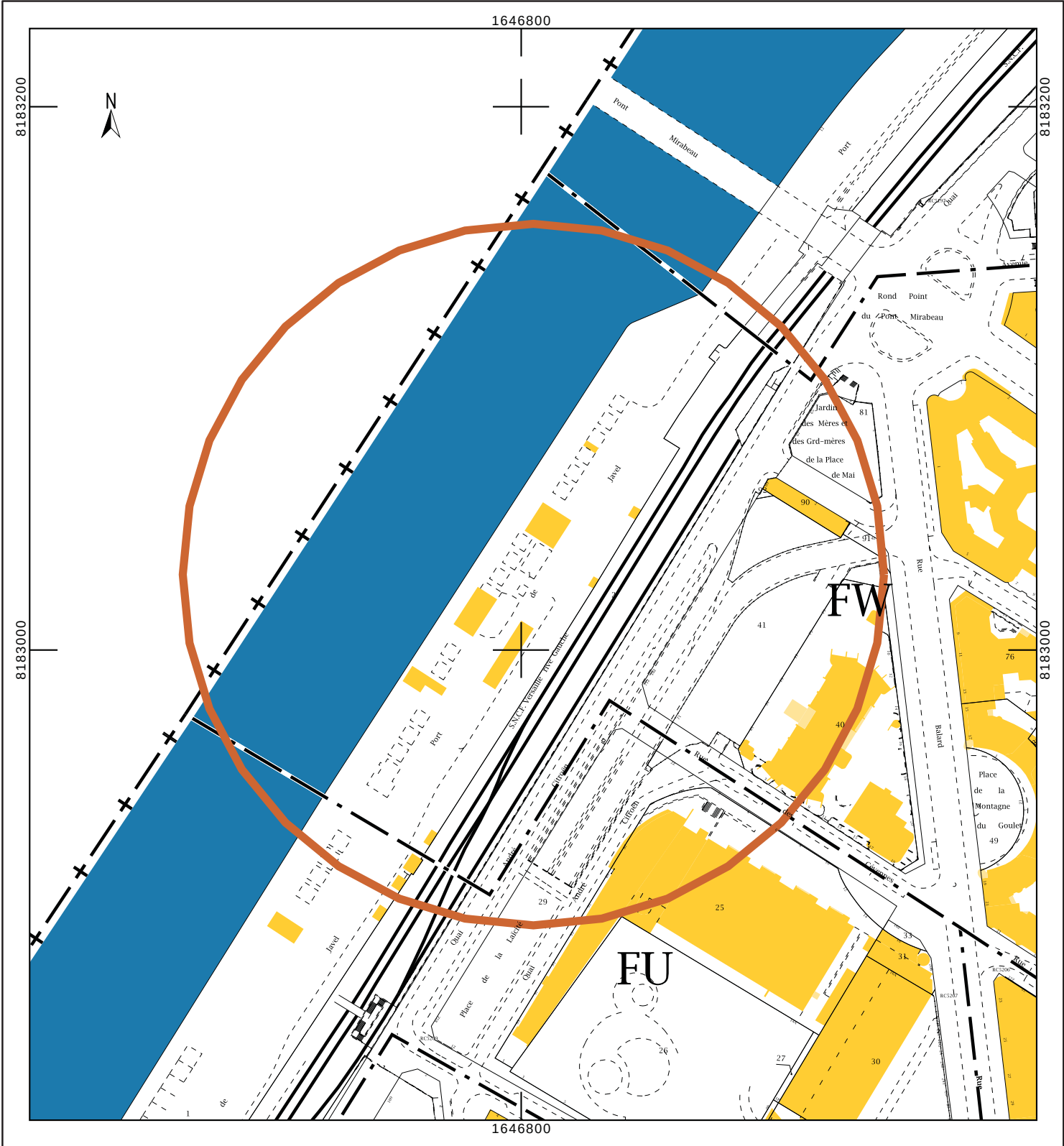
DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES

PLAN DE SITUATION

Le plan visualisé sur cet extrait est géré
par le centre des impôts foncier suivant :
PARIS - POLE TOPOGRAPHIQUE
6 rue Paganini 75972
75972 PARIS Cedex 20
tél. 01.53.27.42.90 -fax 01.53.27.42.70
pole.topographique.paris@dgfip.finances.
gouv.fr

Cet extrait de plan vous est délivré par :

cadastre.gouv.fr



- ces modifications mineures interviennent à la suite de demandes de la Ville de Paris et de riverains, à des fin d'adaptation du projet et d'améliorer, notamment, son insertion paysagère tout en maintenant son implantation. L'ensemble de ces demandes ayant été formulées au titre d'une concertation « informelle », réalisée sous l'égide de la Ville de Paris et dont le bilan sera annexé à la demande de permis de construire.

La notice PCM4 est donc une version modifiée de la notice PC4 – les modifications apparaissant en rouge. Le projet prévoit donc des modifications limitées des installations et constructions autorisées au titre du PC initial:

- Les modifications portent ainsi sur la suppression d'installations annexe (2 trémies sur 7, 1 tapis transporteur, 3 silos sur 9), sans réduction significative de la surface de plancher (réduction de 8 m²) et avec une réduction limitée de l'emprise totale des constructions ;
- l'implantation des constructeurs demeure la même, à l'exception d'un recul de 2 mètres de la centrale sur le quai ;
- la hauteur des constructions demeure inchangée ;
- les matériaux en façade sont modifiés, privilégiant des bardages bois en lieu et place de bardage métallique (locaux sociaux, centrale, bâtiment commandement...) et une couleur blanche pour les silos en lieu et place du gris clair originellement prévu, afin d'améliorer l'insertion du site ;
- les clôtures prévues en limite du site industriel voient leur hauteur augmenter, passant de 1,30 m à 2 m ;
- les modifications s'accompagnent d'une augmentation du nombre de plantations (arbres de pleine terre sur les placettes et traitement végétal en bac sur certaines parties techniques desinstallations).

La référence cadastrale de la parcelle sur laquelle le projet de reconstruction est implanté est 000 FW 01 1 dont l'adresse est actuellement 62-174 quai André Citroën. (Informations du site cadastre.gouv.fr)

Plan cadastral

0.1.2 Objectif de la demande

Le projet propose :

- un fonctionnement amélioré et optimisé
- de retrouver une identité industrielle affirmée (image spécifique Lafarge).
- d'être porteur d'une image de qualité : de produit, de fonctionnement, d'organisation du site, de confort de travail et des clients, des relations avec le voisinage.

0.1.3 Intervenants sur le projet

Les intervenants dans le présent projet de reconstruction sont :

Le **Maître d'Ouvrage** :

Lafarge Bétons France

4, rue de Charenton

94 140 Alfortville

Téléphone 01 45 18 24 00

Télécopie 01 43 67 90 54

Interlocuteurs :

Directeur du secteur Île de France

Thierry Fiandre

Maîtrise d'Oeuvre en charge de la réalisation des études :

Architecte :

ATELIER DE L'ÎLE Architectes 89, rue du Faubourg Saint Antoine 75 011 PARIS

Architectes et Paysagistes 13 rue Kérabécam 29200 BREST

téléphone : 01 48 06 22 00

télécopie : 01 48 06 91 75

e mail : archi@atile.fr

prénom. nom@atile.fr



0.2 PRÉSENTATION DE L'ÉTABLISSEMENT

0.2.1 Dénomination de l'établissement

Lafarge Site du Port de Javel Bas
62-174 quai André Citroën
75 015 Paris
Téléphone :

Date du début de la production de Béton Prêt à l'Emploi 1965

0.2.2 Structure actuelle

Surface terrain amodié 2096 m²
Parkings 754 m²

Nombre de bâtiments

Poste de commande et Locaux sociaux 1
Transfo 1

Type de Centrale

Malaxe ur 1
Nombre de silos granulats 6
Nombre de silos ciment 5

Stockage

Capacité annuelle de stockage de granulats 220 000 T
Capacité annuelle de stockage de ciment 60 000 T
Approvisionnement fluvial équivalent camions annuel 7 700 rotations

Production

400 m³/j

Caractéristiques techniques

Électricité 300 Kva
Transfo sur le site 1
Consommation de Ville 260 m³
Consommation eau milieu naturel 20 600 m³

Nombre de personnes travaillant sur le site

PERMANENTS :

Chef de central 2
Bureau 1
Conducteur d'engin 1
Manoeuvre 1
Total 5

Établissement Recevant du Public

NON

Vision générale depuis la voie Georges Pompidou



1

PRÉSENTATION DE L'ÉTAT INITIAL DU TERRAIN

1.0 HISTORIQUE DU SITE

Le port de javel a été construit vers les années 1880. Les usines Citroën y ont pris place de 1915 à 1968.

Le quai de Javel a été renommé quai André Citroën en mémoire du constructeur automobile.

Le quai, jusqu'à la construction de centrales à bétons, a été utilisé comme port de déchargement sur lequel des grues sur rails se déplaçaient.

La centrale actuelle a été construite dans les années 1964 /1965 pour la Cie des Sablières de la Seine.

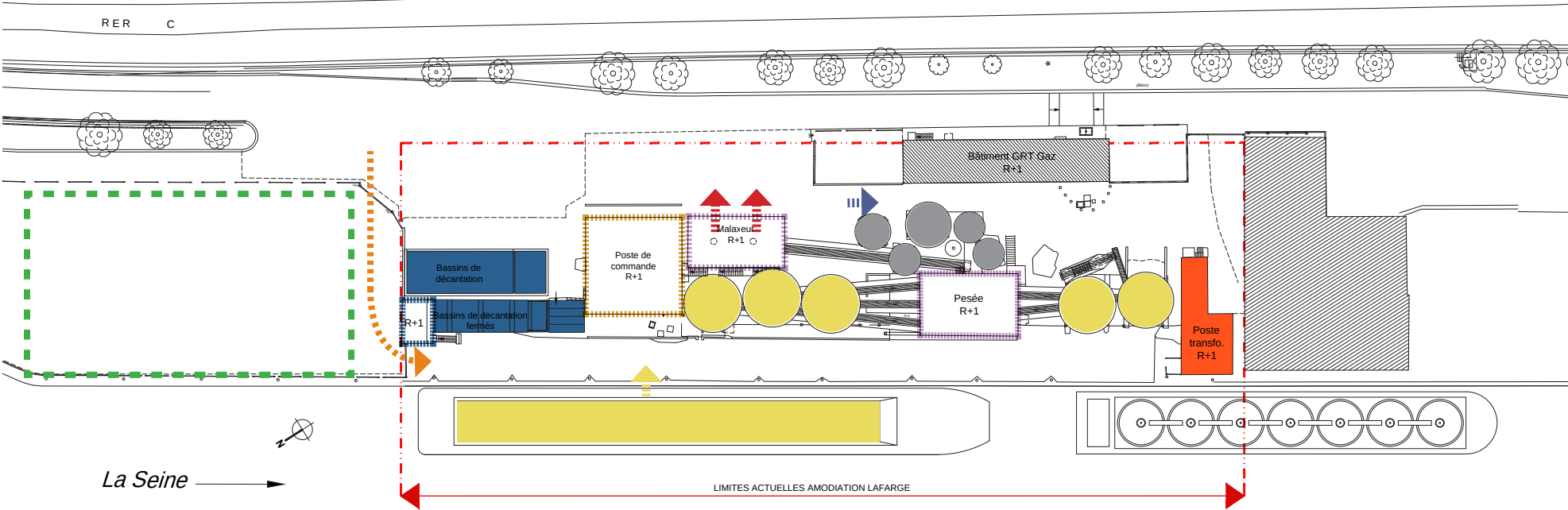
1.1 CONSTRUCTIONS

Situé sur le quai bas du Port de Javel, le terrain s'inscrit globalement sur une aire rectangulaire de 110 m de long par 31 m de large environ sur une surface de parcelle totale d'environ 2850 m².

Sur cette parcelle un local GRT Gaz est implanté sur le passage d'une canailastion Gaz HP. A chaque extrémité de ce bâtiment une dalle béton réhaussée recouvre des ouvrages liés à l'émissaire circulant sous le quai (chambres à boule).

Le site est actuellement occupé par divers bâtiments hétérogènes et des silos de diverses formes et hauteurs suivant leur capacités et matériaux y étant stockés. En bord à quai un espace très réduit permet l'évolution de la grue qui décharge les matériaux des barges vers les silos de stockage.

Le port avant la construction de la centrale
Le port à la construction de la centrale au milieu des années 1960



1.1.1 Les bâtiments et les stockages

1.1.1.1 Les bâtiments

Les bâtiments répartis sur le site sont :

- Le poste de commandement de la centrale de graves, en contact avec la zone de livraison du béton. Au rez-de-chaussée sont situés les locaux sociaux destinés au personnel. A l'étage le poste de commandement a une vue directe sur le bloc malaxeur/chargement du béton.
- Le bâtiment de filtration des eaux de process.
- Le bâtiment «pesée» qui reçoit l'ensemble des matériaux avant de les acheminer vers le malaxage.
- Le local transformateur électrique assurant la production d'énergie nécessaire au site.

1.1.1.2 Les stockages

Les éléments de stockage des divers granulats sont constitués de silos d'environ 8 mètres de hauteur, situés en bord à quai; l'ensemble des matériaux étant déchargé par grue depuis les barge amarrées

L'ensemble de ces installations est appelé à être détruit pour la réalisation du projet. La présente demande de Permis de Construire vaut également demande de Permis de Démolir (voir PC 27).
Le local GRT Gaz situé sur la voir de circulation coté quai reste en place ainsi que les dalles à ses extrémités.

1.1.1.3 L'approvisionnement :

L'approvisionnement des granulats s'effectue essentiellement par voie fluviale, seuls les matériaux en petites quantité peuvent être déchargés sur le quai pour être répartis dans un des silos de stockage de granulat en bord à quai.

Le ciment est livré par camion.

Les composantes actuelles du site

1.1.2 Analyse du fonctionnement

La configuration de la parcelle fait apparaître une surexploitation des aires de circulation résiduelles en particulier entre le local GRT Gaz et les silos ciment ainsi qu'aux abords de la centrale où se situe le chargement des toupies bétons devant faire marche arrière sous le malaxeur.

Le stationnement des toupies en dehors des périodes d'exploitation (en soirée et le week-end) se fait à l'extérieur du périmètre des installations, faute de place, au pied du Pont Mirabeau.

Ce stationnement se situe à proximité de la zone de lavage des toupies qui est une zone à forte contrainte en terme de flux.

Les véhicules légers du personnel et des chauffeurs se garent à ce même emplacement pendant la journée.

Le futur projet a pour objectif de maîtriser les flux sur la parcelle attribuée à l'amodiataire, de façon à clarifier et à sécuriser les mouvements entre les véhicules de chaque amodiation.

La fabrication du béton prêt à l'emploi a considérablement évolué depuis la création de cette unité de production.

La pesée des matériaux est un organe intégré désormais aux malaxeurs qui sont situés au dessus des points de chargement des toupies.

La production d'énergie électrique (local transfo. électrique) située actuellement au coeur des installations doit être accessible 24h/24h aux agents EDF et doit pour cela être placée en limite d'amodiation au dessus de la cote des Plus Hautes Eaux Connues (PHEC).

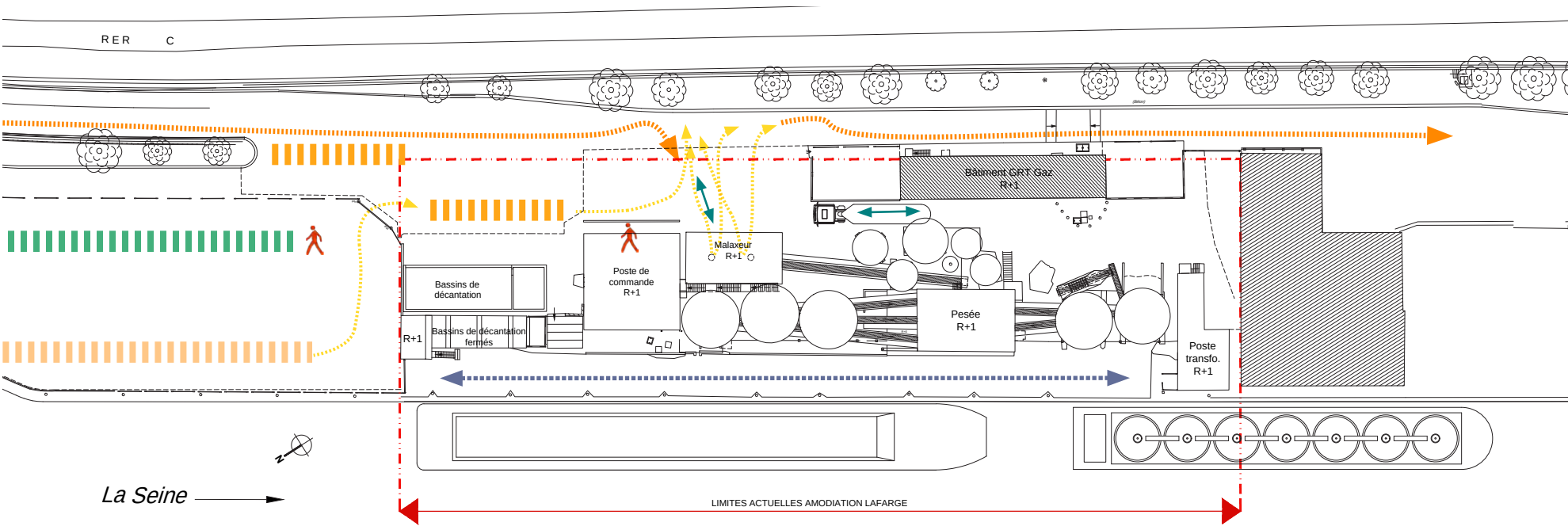
ELEMENTS DYSFONCTIONNANT

-  STOCKAGES PRIMAIRES VÉTUSTE
-  LOCAUX HORS NORMES
-  OUTIL INDUSTRIEL À MODERNISER
-  LOCAL TRANSFO. À DÉPLACER EN LIMITE D'AMODIATION
-  ZONE DE MANOEUVRE SUREXPLOITÉE
-   FLUX PRINCIPAL DE DESSERTE DU PORT
-  PARKING À REPOSITIONNER DANS L'EMPRISE DE L'AMODIATION



Les principaux flux se décomposent suivant le moment de la journée.
Les toupies sont garées en fin de journée en amont du site au pied du pont Mirabeau

Les toupies au chargement sous le malaxeur
Les toupies stationnées hors périodes d'exploitation



ORGANISATION ET CIRCULATION DU SITE

- ACCÈS CHAUFFEURS/PERSONNEL
- ATTENTE CAMION AU DÉMARRAGE DE L'ACTIVITÉ
- ATTENTE CAMION EN JOURNÉE
- PARKING VL PERSONNEL ET CHAUFFEURS
- CHEMINEMENT PRINCIPAL CAMIONS
- MANOEUVRE CAMIONS
- MARCHE ARRIÈRE
- PARCOURS PELLE



jusqu'au lendemain au redémarrage de la production.
Les véhicules légers prenant leur place au fur et à mesure sur la même aire de stationnement.

Les toupies une fois chargées effectuent leur rotation pendant toute la journée en passant devant l'aire de lavage qui récupère le béton résiduel resté dans les toupies.

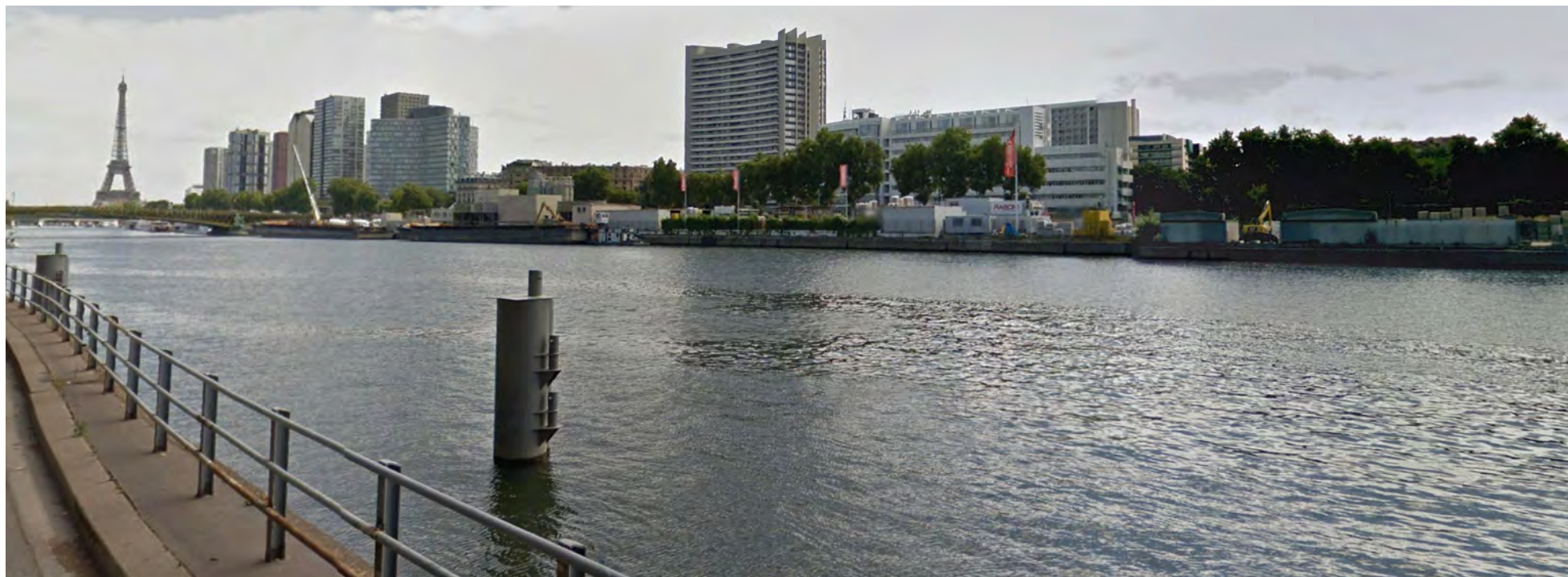
Le chargement des toupies sous les 2 manchettes de livraison se fait obligatoirement après une marche arrière qui empiète sur la voie de desserte du port.

Le déchargement du ciment par camion constitue un dysfonctionnement important dans la mesure où les citernes doivent stationner en marche arrière en dehors de la zone de chargement dans un espace très étroit entre les silos ciment et le bâtiment GRT Gaz.

La position du parking personnel en amont du site nécessite une vigilance accrue de tous les acteurs du site pour rejoindre le poste de commande.
Il y a obligation de porter un EPI (Équipement de Protection Individuelle) dès l'entrée à pied sur cet espace.

1.2 LA VÉGÉTATION

Les zones de manoeuvres exiguës et surexploitées



La végétation est totalement absente sur le terrain qui constitue l'amodiation.

La totalité de l'espace est minéralisé.

Les plantations avoisinantes sont constituées sur la lisière du port contre les voies SNCF du RER C depuis le bas de la rampe d'accès du pont Mirabeau jusqu'à l'esplanade du Parc André Citroën par un alignement de platanes.

Cet alignement sera renforcé dans le cadre du projet de réaménagements de Ports de Paris pour les travaux extérieurs aux amodiations.

Les végétaux manquants dans cet alignement seront replantés, les sujets en mauvais état phytosanitaires seront remplacés.

Cet axe arboré est caractéristique des quais de la Seine tout au long de son passage à Paris.

Il constitue un arrière plan des installations industrielles les masquant de façon saisonnière des constructions situées de l'autre côté des voies SNCF.

1.3 ÉLÉMENTS PAYSAGERS EXISTANTS

Élément de référence du site, le Pont Mirabeau dominant le Port de Javel a été achevé en 1896. Il a été classé Monument Historique en 1975.

Cet ouvrage d'art enjambant la Seine relie les 15ème et 16ème arrondissement.

Surplombant le quai de près de 6 mètres c'est une des limites physique du site.

L'environnement immédiat du site est composé ensuite en amont par un immeuble d'habitation : la Tour Orphée, construite par les architectes J.C. Jallat, M. Péron et R. Gironde à la fin des années 1970; cette tour de 22 étages comprend près de 290 logements.

Plus en aval vers le parc André Citroën, l'ancien siège de Canal + (jusqu'en 2003) est une oeuvre significative de l'architecture de Richard Meyer (panneaux en métal émaillé, blancheur de la construction, décomposition du bâtiment selon ses fonctions...) Ce bâtiment a été achevé en 1991.

Le bâtiment est aujourd'hui occupé par des bureaux du Ministère de la justice.

Cette séquence proche se termine par le Parc André Citroën inauguré en 1992, situé à l'emplacement de l'ancienne usine parisienne de Citroën. d'une superficie de 14 hectares, il est l'un des parcs les plus récents de la capitale. Le parc (réalisé par les paysagistes et les architectes Alain Provost, Gilles Clément, Patrick Berger, Jean-Paul Viguier et François Jodry), offre une très belle perspective sur la Seine et, est le seul espace vert parisien directement ouvert sur le fleuve. son débouché par le parvis sur la Seine est accompagné par un ouvrage d'art permettant le franchissement au dessus de cet espace par les voies SNCF.

Le paysage plus lointain est constitué en amont par l'alignement des tours du Front de Seine jusqu' à la silhouette de la Tour Eiffel.

En aval figurent les immeubles de France Télévision conçus par l'architecte Jean-Paul Viguier, puis les dernières constructions du quartier d'affaires Val de Seine d'Issy-les Moulineaux avec, entre autre, la Tour Sequana, siège de Bouygues Télécom, réalisé par l'Architecte Bernardo Fort Brescia cofondateur de l'Agence Arquitectonica.

La vue sur le port de Javel depuis le Pont Mirabeau.

L'environnement paysager en amont : le pont Mirabeau, le Front de Seine et la tour Eiffel



2

PRÉSENTATION DU PROJET

2.0 OBJECTIFS

Révéler la Seine comme lien et force géographique au cœur de la capitale n'est pas une idée nouvelle; Le port Javel-bas doit s'inscrire dans une certaine continuité formelle et géographique, tout en répondant aux besoins inhérents à l'activité portuaire ; Il est une des premières visions sur Paris depuis l'entrée par la voie Georges Pompidou. En ce sens on peut parler d'image d'entrée de ville et d'image vitrine pour le XV^{ème} arrondissement. Ports de Paris s'inscrit par ailleurs clairement dans la mise en place de la continuité des berges de la Seine d'autant plus par sa volonté affichée au travers de son projet stratégique d'assurer le partage des usages sur des sites occupés par une activité industrielle et d'intégrer ses ports à la ville.

Cette disposition est inscrite dans le règlement de la zone UGSU du PLU de la Ville de Paris au § UGSU.3.3 **Dispositions particulières applicables aux berges de la Seine :** *Sur les berges de la Seine, les constructions ou installations doivent ménager un passage offrant un cheminement confortable pour les promeneurs (à pied, à bicyclette, ...)*

- le projet présenté prend en compte les objectifs suivants :
- Créer une nouvelle façade urbaine le long de la Seine sur un site exceptionnel garantissant des perméabilités et des transparences.
 - Offrir une image renouvelée et valorisante du site, assurer l'insertion paysagère des installations et permettre une mixité d'usage et le partage du bord de quai en garantissant une possibilité de cheminements piétons et cycles en bord à quai hors période d'exploitation du port ; faciliter et sécuriser les connexions piétonnes, cyclistes...
 - Assurer l'insertion environnementale de la zone portuaire en limitant notamment les nuisances (pollutions, bruit) et en favorisant l'usage de la voie d'eau pour le transport des marchandises.
 - Utiliser un vocabulaire portuaire dans le choix des aménagements et des installations afin de développer une identité propre au fleuve et à ses activités.
 - Respecter les réglementations en vigueur et notamment le Plan de Prévention des Risques d'inondation en diminuant dès que possible les surfaces contrariant l'écoulement du fleuve en implantant un maximum d'équipements et de locaux au dessus de la cote des Plus Hautes Eaux Connue (PHEC = 32.30 m sur le site de Port Javel).

Les objectifs du projet demeurent inchangés. Des modifications des conditions d'exploitation ont toutefois été demandées par la Ville de Paris et les riverains, dans le cadre notamment d'une concertation organisée de manière "informelle".

- Ces demandes relatives aux conditions d'exploitations peuvent être résumées ainsi :
- Capacité maximale réduite d'un tiers : 80 000m3
 - Suppression d'un malaxeur portant la capacoité de malaxage à 3 m3
 - Suppression de 2 trémies
 - Suppression de 3 silos
 - Suppression d'une bande transporteuse
 - Diminution de 20% taille bloc malaxeur
 - Recul du bloc malaxeur de 2m sur le quai
 - Restitution du parking voiture
 - Densification de la végétation sur le site (arbres plantés sur les places publiques et accompagnement végétal de l'amodiation).

Les modifications demandées portant essentiellement sur les conditions d'exploitation, les modifications apportées aux constructions et aux installations demeurent toutefois limitées. Les modifications demandées au titre du présent PCM portent ainsi sur une augmentation de la végétalisation du site et des mesures destinées à favoriser l'insertion paysagère du site industriel (bardages bois, toitures végétalisées....).

La continuité de la promenade en bord à quai entre le Pont Mirabeau et Port Victor



Le transport fluvial est l'atout numéro un en terme environnemental de ce projet. 150 000 T de matériaux seront approvisionnées par camions et par barges.

81% du transit global (120 000 T au total y compris ciment) se fera via la Seine. Ceci équivaut à 120 barges par an au minimum.

Le «bienfait» / bénéfice environnemental du transport par voie fluviale est ici avéré :

120 barges représentent un trafic de 10 000 camions/an en moins au coeur de Paris.

La production de béton prêt à l'emploi et de bétons spéciaux devrait atteindre 120 000 m³/an.

Le réaménagement du site va générer un flux moyen de 10 à 12 camions par heure. Dans le nouveau projet, le plan de circulation a été optimisé pour dissocier le flux de camions et le personnel, tout en s'intégrant parfaitement dans la continuité de circulation des riverains particulièrement en bord à quai aux moments définis par Ports de Paris.

Les cibles environnementales du projet interviennent sur :

Le traitement des eaux, les eaux de lavage des camions sont reprises au niveau du 1er bassin afin de récupérer les granulats d'une part et les eaux très chargées de l'autre qui vont, par surverse, dans les bassins suivants. Les déchets de décantation sont ensuite transportés et recyclés par une société spécialisée sous la forme de grave routière ou de matériaux de compactage.

Les émissions de poussières, les silos sont équipés de filtre de dépoussiérage à décolmatage pneumatique (par flux contraire d'air comprimé) pour éviter l'émission de poussière dans l'air.

Au niveau des malaxeurs, des filtres de décompression avec un aspirateur et décolmatage pneumatique récupéreront les poussières émises par ce dernier et les réintroduisent dans le malaxeur.

L'humidification des matériaux pulvérulents par temps sec permettra d'empêcher la diffusion des poussières.

Enfin le bardage total de l'installation comme montré dans les exemples ci-dessous permet d'éviter au maximum l'émission des poussières.

Le niveau sonore, les tapis d'acheminement des granulats et le module malaxeur seront bardés de façon à limiter grandement les émissions sonores liées à l'activité.

Le nettoyage des installations, Le nettoyage de la centrale et de la plate-forme sera quotidien. Il permettra d'éviter le soulèvement de poussières lors de la circulation des véhicules. Afin de maintenir la propreté de la voie publique et d'éviter les risques dus à une chaussée glissante, les camions, et notamment les roues, sont lavés manuellement avant chaque livraison.

Cette rénovation va permettre aux riverains, aux clients, et aux collaborateurs Lafarge de travailler dans une zone où agrément, sécurité, environnement et activité commerciale cohabiteront.

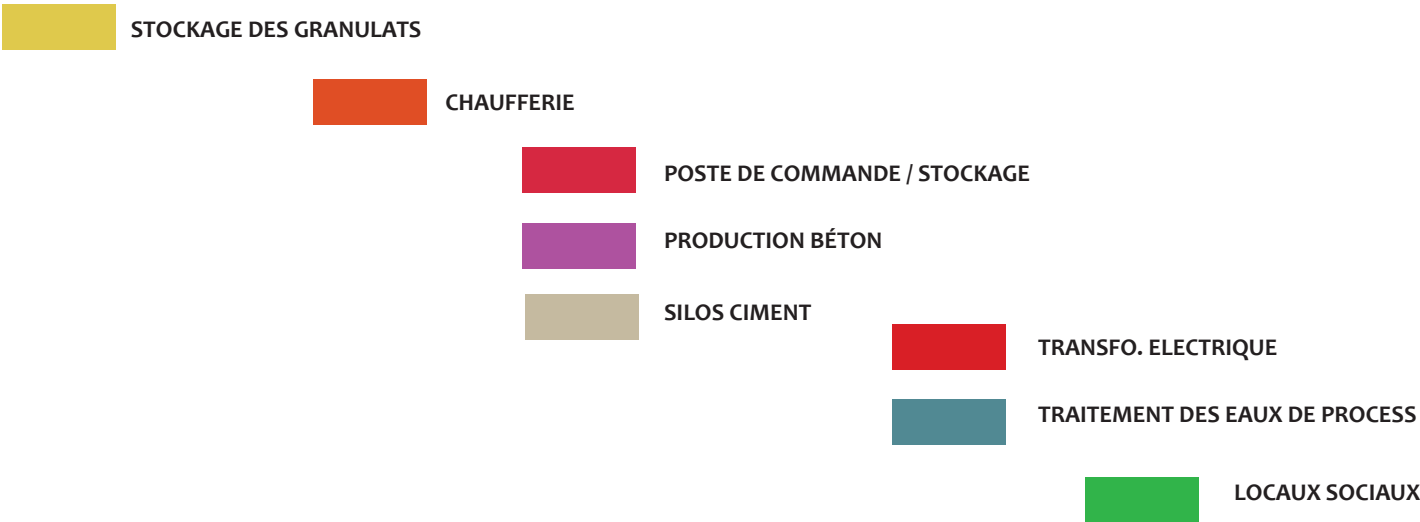
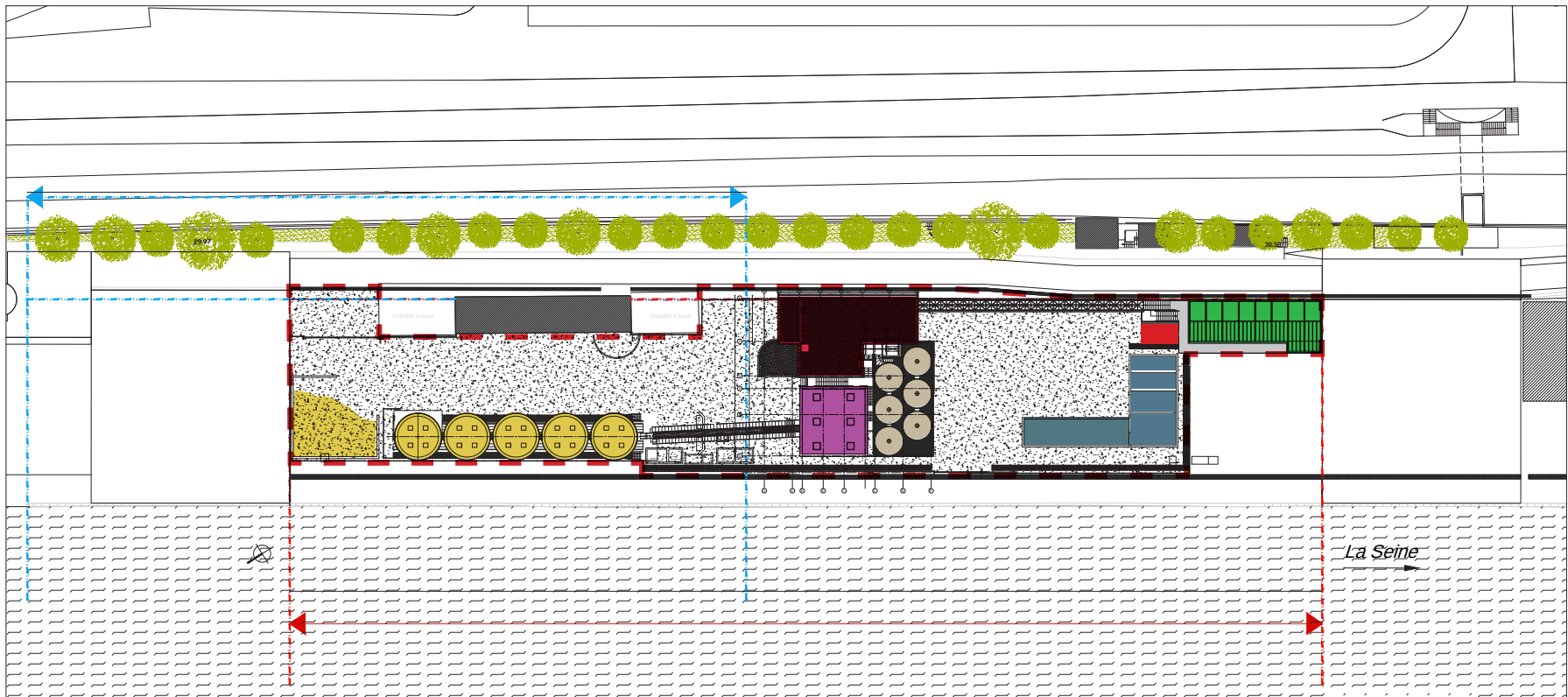


SCHÉMA D'ORGANISATION FONCTIONNELLE

2.1 AMÉNAGEMENTS PRÉVUS

Principes généraux

Autour de la sensibilisation du site exceptionnel et l'intégration dans un contexte urbain complexe, l'objectif principal est double : permettre l'exploitation de l'outil industriel parallèlement à l'utilisation des berges de la Seine.

Cela se traduit par deux principes :

- Une activité industrielle sécurisée au sein d'un périmètre bien défini.
- Un usage partagé du quai en confinant le site industriel hors période d'exploitation.

Le parti retenu permet :

- une gestion simplifiée et maîtrisée des flux.
- une intégration architecturale à la hauteur du lieu.
- une réorganisation des stockages rendant l'outil industriel plus flexible.
- une mise en sécurité et une mise aux normes totales de l'ensemble du site.

Le projet s'articule autour de 4 grandes fonctions :

1. Le stockage primaire situé en amont permet de dégager un bord à quai d'une largeur minimale de 4.90 m. allant jusqu'à 6.90 m.
2. La centrale à béton située au coeur des installations.
3. Le traitement des eaux de process et de nettoyage des toupies.
4. Les locaux sociaux.

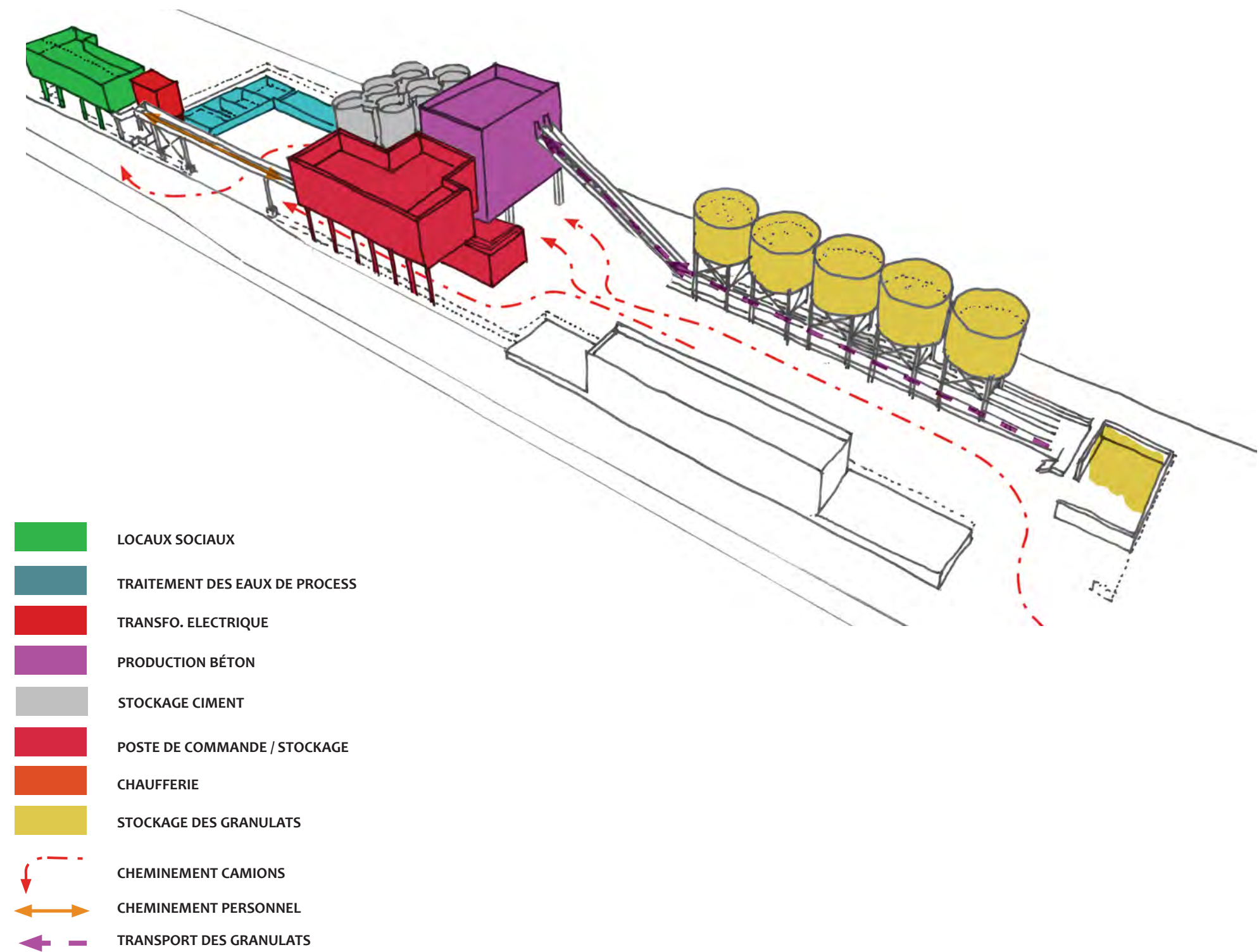


SCHÉMA D'IMPLANTATION

2.2 IMPLANTATION, ORGANISATION, COMPOSITION, VOLUME DES CONSTRUCTIONS NOUVELLES

2.2.1 Implantation

L'organisation linéaire du process s'établit ainsi :

Localisés en amont 5 «bidons» de stockage primaire des granulats s'inscrivent linéairement le long de la Seine dégagant ainsi un espace libre en bord à quai.

Sous ces bidons, 1 tapis récolte les différents granulats qui seront acheminés vers la centrale.

Le long des ces bidons se situeront les camions en attente de chargement et cet espace sera l'aire de stationnement des toupies hors période d'exploitation.

1 grand tapis élévateur relie les bidons à la Centrale qui abrite 1 malaxeur de 2.9m³.

Les toupies de positionnent sous les manchettes situées au droit des malaxeurs pour charger le béton.

Associés à ce «bloc», des locaux de stockage sont positionnés au rez-de-chaussée, un poste de commande à l'étage permet aux opérateurs de surveiller visuellement le chargement des toupies.

Au 2ème étage un local adjuvants (produits d'addition pour la fabrication du béton) et 2 bureaux jouxtent le bloc des malaxeurs. Ce niveau est directement accessible depuis les locaux sociaux par une passerelle de liaison permettant au personnel de la centrale de traverser le site en toute sécurité.

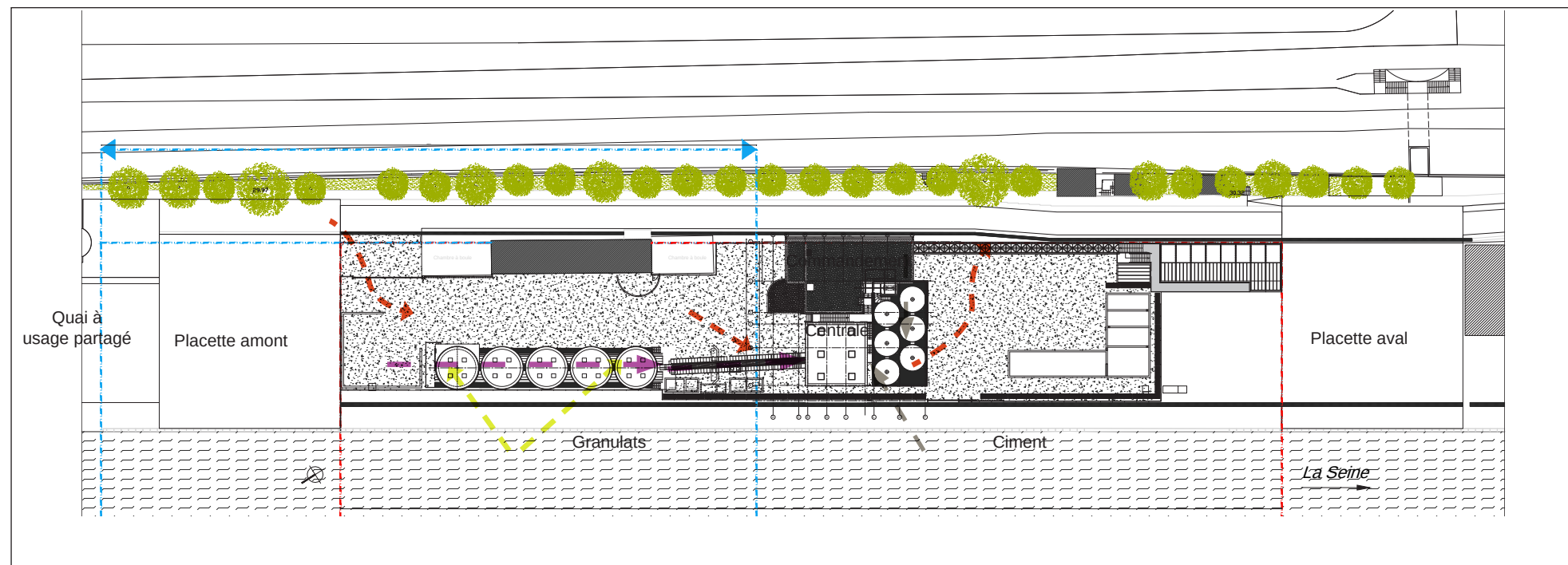
L'approvisionnement en ciment par voie routière se fait au pied du malaxeur et du poste de commande qui sont accompagnés de 6 silos de stockage des ciments et d'adjuvants

En aval, une aire de manoeuvre permet aux toupies d'accéder à la zone de lavage et de traitements des eaux espace à l'écart de la circulation normale des toupies vers la sortie du site.

Le bâtiment locaux sociaux se situe sur la limite aval de l'amodiation, il est accompagné jusqu'au bord à quai par le parking personnel. Au même niveau se situe le local transfo EDF accessible par accès depuis la voie de desserte du port.

Des précisions peuvent également être apportées concernant :

- o le léger recul d'implantation de 2.00m de la centrale par rapport au quai ;
- o le maintien de l'implantation des autres constructions ;
- o la modification légère des surfaces de plancher avec une réduction de l'ordre de 8 m² (461 m² au lieu de 469 m² liée à la modifications de certains murs extérieurs), à l'augmentation de la largeur d'un escalier et la création d'une trémie supplémentaire (palan) ainsi que la réduction légère de l'emprise au sol des constructions.



ORGANISATION DU SITE



Vue aérienne du site depuis la Seine

2.2.2 Organisation

L'organisation générale du process de la centrale est totalement revu par une simplification des flux et son développement linéaire .

La lecture des installations s'en trouve également simplifiée, il n'y a plus de superpositions visuelles, l'organisation générale offrira ainsi de nombreuses percées au travers du site par l'implantation elle-même ainsi qu'avec la mise en hauteur (hors cote PHEC) de la plupart des bâtiments et des stockages.

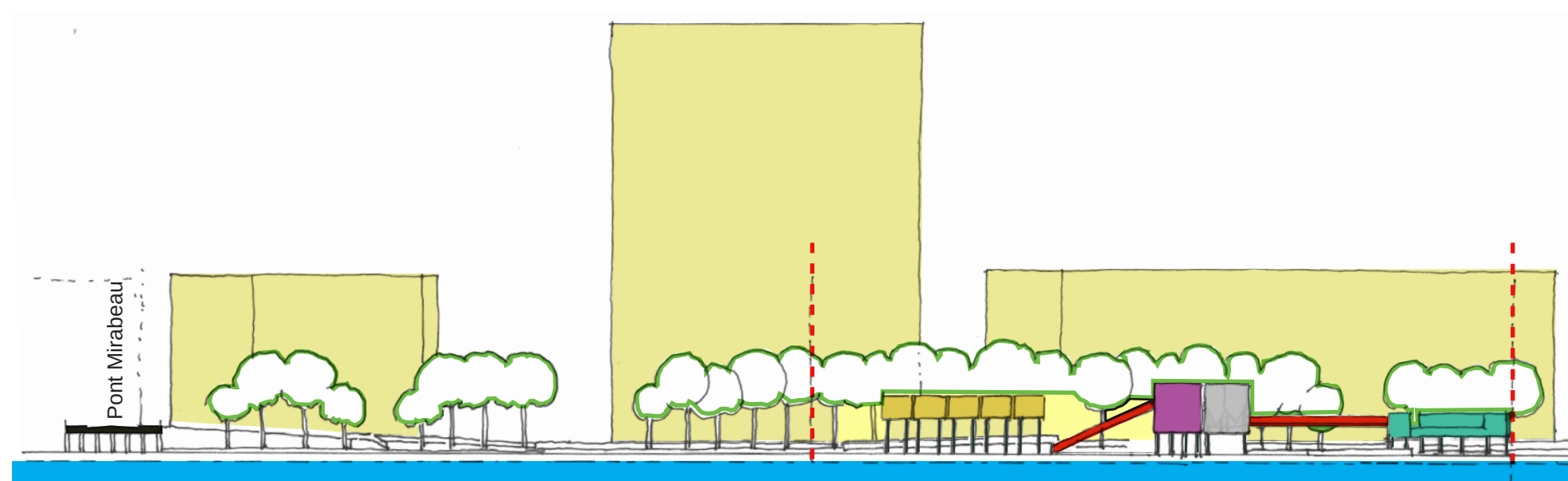
Le flux des véhicules est désormais linéaire, les manoeuvres, en particulier les marches arrières pendant les rotations des toupies sont supprimées.

Les toupies en attente le matin se dirigent sous la centrale où se situent 2 files de chargement de béton. Elles sortent ensuite du site en passant sous la passerelle en franchissant le second portail donnant sur la voie de desserte.

L'approvisionnement routier du ciment utilise le même accès puis se dirige sous le bâtiment commandement, point de livraison du ciment au droit des silos. Cette desserte occasionnelle permet d'accéder à une aire de livraison située sous ce porche.

En bord à quai, fermé aux 2 extrémités, évolue la pelle de déchargement des granulats sur une aire de 6.90 m de large

Une seconde barge peut se positionner en aval pour l'approvisionnement fluvial du ciment.



- LIMITES D'AMODIATION
- STOCKAGE DES GRANULATS
- CHAUFFERIE
- PRODUCTION BÉTON - BÂTIMENT DE COMMANDE
- STOCKAGE CIMENT ET ADJUVANTS
- LOCAUX SOCIAUX

COMPOSITION DE LA SÉQUENCE LAFARGE

2.2.3 Composition

La spécificité de l'outil industriel, son emplacement caractéristique, sa proximité proche d'infrastructures importantes font du site un lieu singulier et particulièrement attractif.

On distingue plusieurs modes de perceptions architecturales du site :

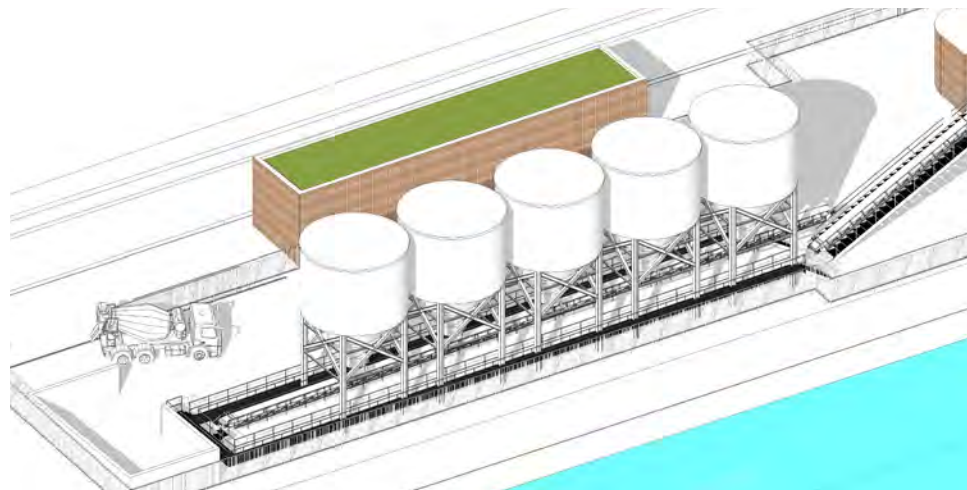
- L'approche focale se caractérise par la mise en perspective de l'usine, dans une vision fixe. (Vue par un piéton depuis le pont Mirabeau ou du quai Saint Exupéry).
- L'approche travelling se caractérise par la perception mouvante de l'observateur pris dans les infrastructures routières (voie sur berges Georges Pompidou).

L'amodiation Lafarge s'inscrit par ailleurs en continuité de l'amodiation de la société Point P. Les 2 projets présentent une discontinuité dans l'implantation du bâti contrainte à respecter par les équipes lors de l'appel à projet lancé par Ports de Paris. Les deux entités mises en résonance semblent ainsi s'étirer entre le pont Mirabeau et le parvis du Parc André Citroën.

La perception géométrique de l'ensemble par rapport à la puissante horizontalité de la Seine est par ailleurs aussi intéressante.

Le projet se décompose en séquences bâties représentant les principes du process de fabrication du béton :

- L'alignement des silos de stockage agrégats en est le premier temps.
- Le grand tapis élévateur relie cette première entité au malaxeur coeur de la production, dans une deuxième séquence.
- La troisième entité constituée par les locaux sociaux associés au local transfo. électrique est reliée à la centrale par la passerelle piétonne pour le personnel. Ce dernier bâtiment termine la composition en limite de la placette aval, césure précédant les bâtiments de l'amodiation Point P.



2.2.4 Volumes des constructions nouvelles

Les stockages et la chaufferie

Les 5 silos de stockage de granulats d'une hauteur de 12.50 m sont constitués d'un cylindre supérieur d'environ 7.3 m de diamètre et de 5 m de hauteur puis de cônes de 3.50 m de hauteur dirigeant les granulats sur les tapis inférieurs.

Cet ensemble «cylindre et cônes» repose sur 4 fers H galvanisés, dont les ailes sont perpendiculaires à la Seine.

Les bâtiments

Le bâtiment «commandement» est intimement associé au bloc malaxeurs pour des raisons évidentes de maintenance et de surveillance des postes de chargement des toupies. Ce bâtiment, ainsi que le malaxeur est surélevé au dessus de la cote des PHEC à l'exception de locaux stockage et atelier situés en rez-de-chaussée.

6 silos de stockage ciment et d'adjuvant s'organisent autour du bloc malaxeurs.

L'ensemble de ces éléments culmine à environ 15,00 m au dessus du quai.

Le bâtiment "locaux sociaux" situé en aval du site est implanté en limite de l'amodiation. Posé sur pilotis, sa hauteur totale est de 8 mètres environ.

L'altimétrie du plancher de ce bâtiment est réglée sur le respect de la cote des Plus Hautes Eaux Connues, son plancher se situe à 60 cm au dessus des PHEC.

Un local transformateur EDF est associé à ce bâtiment il disposera d'un accès indépendant depuis la circulation de desserte du port permettant l'accès 24h/24 aux agents EDF.

Le bâtiment «commandement» et le bâtiment «locaux sociaux» sont reliés par une passerelle piétonne située à une hauteur de 5.30 m (altitude du 2ème étage du bâtiment commandement).

Peut être souligné, au titre du volume des constructions nouvelles que l'implantation des constructions et bâtiments reste la même, à l'exception d'un léger recul de la centrale et que leur hauteur demeure inchangée au titre des modifications constructives apportées.

2.3 TRAITEMENT EN LIMITE DE TERRAIN

La sécurisation du site est obtenu par la mise en place au pourtour des installations d'une clôture de **2.00 m** de hauteur accompagnée de portails coulissants aux entrées des véhicules. Cette clôture est interrompue au droit du bâtiment technique de GDF.

Une clôture continue borde les installations en bord à quai à une distance allant de 4.90 m à 6.90 m de la poutre de couronnement.

En amont et en aval, sur les limites contre les placettes, ces clôtures se terminent par des portails pivotants laissant le bord à quai libre en dehors des périodes d'exploitation des installations : le week-end et les jours fériés.

Les clôtures perpendiculaires au quai sont démontables en cas de crues, malgré la pente en travers du quai le barreaudage reste vertical.

Le modèle de clôture est celui préconisé par Ports de Paris. Sa structure (hauteur, espacement du barreaudage,..) arrêtée par Lafarge parce qu'adaptée à la sécurisation du site, a été jugée par Ports de Paris conforme à ses prescriptions architecturales et a été validée par l'UDAP. Elle se compose de ronds et de tubes de différents diamètres fixés sur des plats en partie haute et basse.

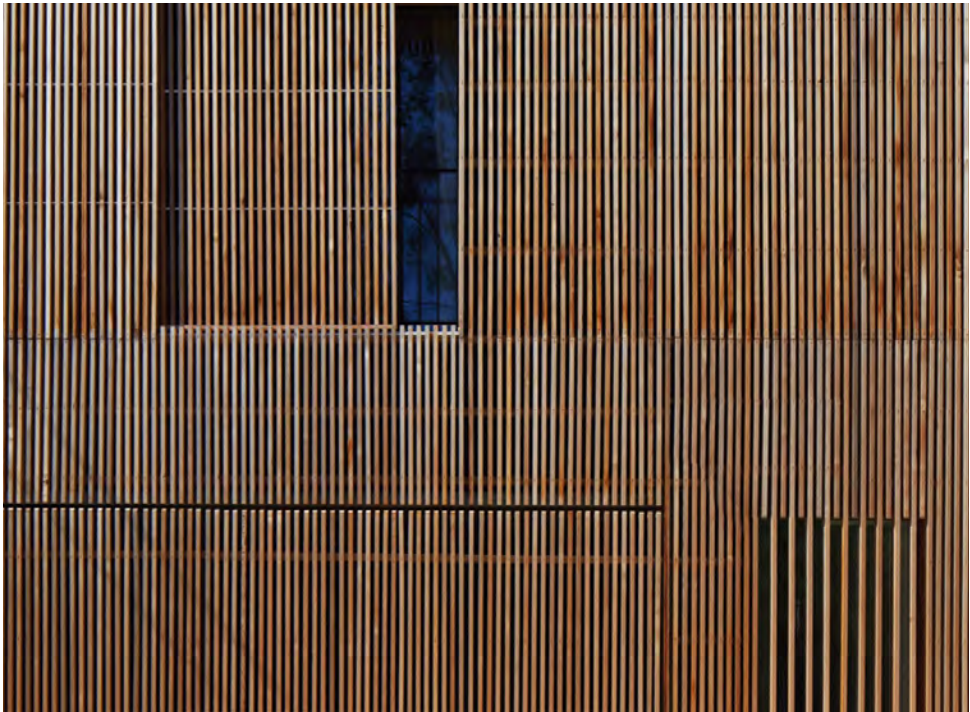
L'ensemble est traité en acier galvanisé.

Les silos de stockage des granulats - la centrale et le poste de commande

Le bâtiment "locaux sociaux" - Prototype clôtures Ports de Paris



Prototype clôtures de 1m30 de hauteur Ports de Paris. Ce type de clôture va être augmenté à 2m de haut.



2.4 MATÉRIAUX ET COULEURS DES CONSTRUCTIONS

Conformément au cahier des prescriptions et architecturales et paysagères établi par le Port de Paris, les matériaux ont été choisis en fonction de leur qualité et de leur pérennité (bétons bruts, béton préfabriqués, acier galvanisé, aluminium, et autres matériaux verriers ou dérivés **ainsi que du bois en habillage principal entrant en résonance avec l'amodiation voisine...**)

Le traitement architectural de l'ensemble de la composition ne cherche toutefois pas à cacher la nature industrielle du port puisqu'il intègre des équipements techniques de qualité. Ainsi les matériaux utilisés affirment un vocabulaire de registre industriel, poutres et poteaux en métal, assemblages visibles, bardages métalliques, **et bois**. Les éléments en acier à peindre sont préparés et peints en usine, leur degré de protection est particulièrement soigné.

Les bâtiments «commandement» et «locaux sociaux» reçoivent une “résille” en bois sur l'ensemble des façades .

Tous les équipements d'accompagnement des bâtiments : escaliers, tapis, garde-corps structures porteuse en H et clôture seront traités par galvanisation. Tous ces éléments constitueront un sous-bassement cohérent unifiant les différentes entités du projet. Cela se traduit par une architecture à l'esprit portuaire affirmé.

Le coeur de la centrale abritant les malaxeurs est un cube posé sur pilotis. Sa construction de type industriel en double peau sera accompagné sur ses quatre façades **d'une résille en bois**.

Les murs des “cases” de traitement des eaux feront l'objet d'une attention particulière. Ces murs, coulés en place seront traités en béton brut, ils recevront une protection anti-graffiti.

Le choix **du blanc** sur les silos ciment, les trémies de stockage des granulats, permettra une lecture claire de ces composants du process industriel sur le fond végétal vu depuis la Seine ou le quai en face. La partie abritant les malaxeurs sous lesquels se fait le chargement des toupies **sera traitée en bois**,

Les toitures terrasses sont végétalisées.



Images de référence



Mise en lumière

Le projet de restructuration de l'ensemble des berges intègre une réflexion générale. On distingue trois types d'éclairage :

1. L'éclairage public de la ville sur le quai: constitué par l'éclairage du quai André Citroën, il est diffus au travers de l'alignement d'arbres situé en fond de quai. L'éclairage du pont Mirabeau apporte peu de lumière sur le site, il matérialise la limite amont du port . La chaussée du pont est éclairée par des candélabres, les sculptures posées en tête des piles sont mises en lumière ainsi que la sous-face du tablier.

2. L'éclairage propre au port constitué par un éclairage en fond de quai sera maintenu et renforcé. Le bord à quai sera éclairé par une série de mats ponctuant les limites des amodiations permettant d'éclairer les placettes aux 4 angles, d'autres mats seront implantés en bord à quai là où les installations le permettent, ce système d'éclairage sera complété des luminaires accrochés aux installations de l'amodiataire.

3. L'éclairage propre à l'amodiataire prend en compte l'éclairage aux premières heures d'exploitation en période hivernale et l'éclairage architectural des volumes des constructions. Les différents silos seront éclairés par en dessous, le bloc malaxeur sera éclairé de l'intérieur **visible au travers des grandes traverses verticales en bois**.

2.5 TRAITEMENT DES ESPACES LIBRES

Les espaces libres de toute activité en période de fonctionnement du site sont quasi inexistants. En effet les trois zones parallèles qui caractérisent le site : la voie de desserte, la zone de production et le bord à quai seront en activité permanente.

En dehors des périodes d'activité deux zones seront rendues accessibles au public à l'exception de la zone centrale de toute l'installation. Cette zone de process industriel sera ceinturée par une clôture comprenant les portails d'accès au site industriel.

La chaussée de la zone de circulation des véhicules en fond de quai (réalisée par Ports de Paris) sera accompagnée d'un trottoir.

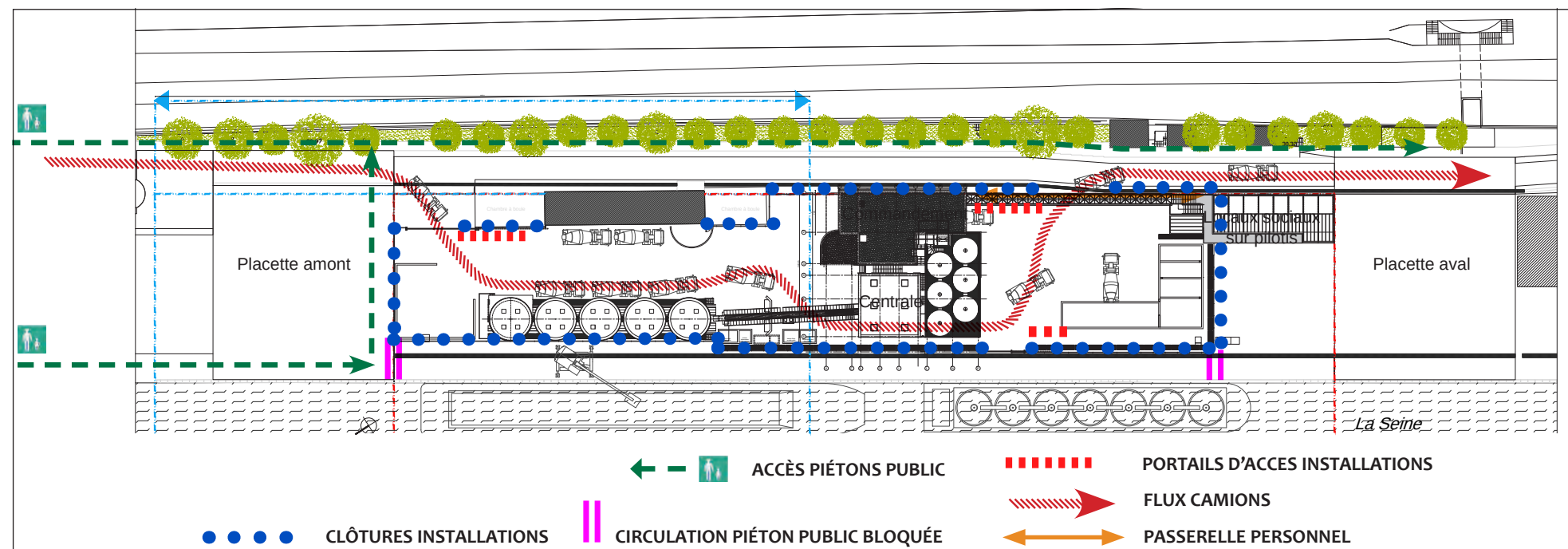
Les revêtements des chaussées de l'installation elle même seront choisis en accord avec Ports de Paris (respect du cahier des prescriptions paysagères établi) ils seront constitués de béton désactivés de coloration différentes pour délimiter certaines zones comme celle du stationnement des véhicules légers du personnel.

UNE VEGETALISATION DE L'AMODIATION

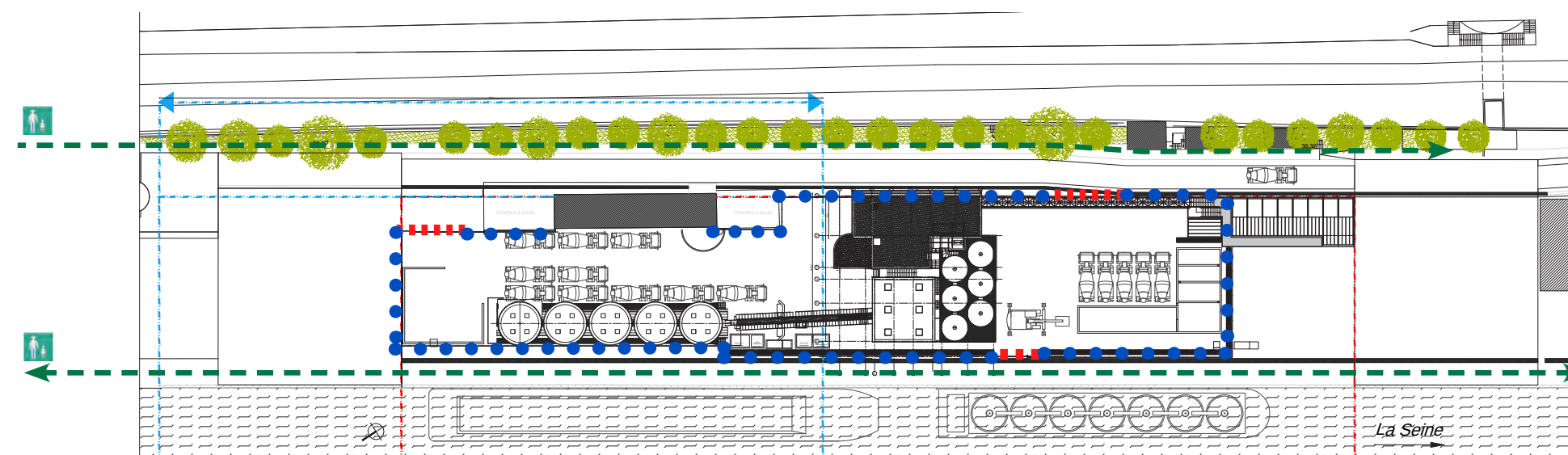
Le bord à quai traité par Ports de Paris sera constitué d'un pavage de grès finition sciée bouchardée, des lisses chasses-roues en acier galvanisé fixées sur la poutre de couronnement matérialiseront le bord à quai. Une végétalisation plus importante, liées aux demandes de la concertation a été mise en place; ainsi des arbres en pleine terre à moyen développement (Bouleaux) sont plantés sur les placettes et un traitement végétal en bac accompagne certaines parties techniques de l'installations (bacs de décantation de puis le quai par exemple). Les toitures terrasses sont végétalisées.

Bétons désactivés.





USINE EN EXPLOITATION



ORGANISATION WE & JOURS FÉRIÉS

2.6 ORGANISATION ET AMÉNAGEMENTS DES ACCÈS AU TERRAIN, AUX CONSTRUCTIONS ET AUX AIRES DE STATIONNEMENT

Conformément aux prescriptions retenues par Ports de Paris, des aménagements prenant en compte l'usage partagé dans le temps et dans l'espace sont organisés.

Des cheminements piétons sont établis le Week-end en dehors des horaires d'exploitation. Le cheminement à fleur d'eau est favorisé, la pelle est rangée libérant ainsi totalement le bord à quai.

L'outil industriel devient un élément d'accompagnement à la promenade par la diversification. La mise en place d'une clôture transparente d'une hauteur de 2.00 m offre une visibilité sur les installations industrielles et le paysage plus lointain tout en permettant la fermeture complète du site industriel.

2.6.1 Les accès en période d'exploitation

2.6.1.1 Accès Véhicules (camions et V. L.) :

L'accès amont aux installations se fait depuis la rampe située au départ du pont Mirabeau. La circulation en sens unique desservira les 2 amodiations successivement.

Les camions Lafarge entrent par un premier portail en amont et sortent, après leur chargement, par un second portail en aval.

2.6.1.2 Accès Personnel :

Le personnel de la centrale et les chauffeurs doivent emprunter la passerelle pour rejoindre leur poste de travail.

Depuis la centrale, des accès sécurisés permettent aux chauffeurs de prendre possession de leurs camions en attente.

2.6.2 Les accès hors périodes d'exploitation :

L'ensemble des toupies ainsi que la pelle de déchargement sont garés à l'intérieur du périmètre clos des installations.

L'ensemble des portails (entrée et sortie toupie, accès pelle sur le bord à quai) est fermé. Les portails aux extrémités du bord à quai sont ouverts laissant le passage tout le long des installations, reliant les placettes amont et aval et se poursuit sur l'amodiation Point P jusqu'au parvis du Parc André Citroën.

Le parking véhicules légers a été supprimé - surface de l'ancien parking aujourd'hui non close. La clôture ayant été déplacée au droit des bassins de décantation.



LAFARGE BÉTONS FRANCE
Quai André Citroën
Port de Javel Bas 75015 Paris



Etat existant : vision générale depuis la voie Georges Pompidou
Etat projeté : vision générale depuis a voie Georges Pompidou



Etat projeté : vision générale depuis le Pont du Garigliano



Etat projeté : vision générale depuis la voie Georges Pompidou



Etat projeté : vue de la voie de desserte en période d'activité