

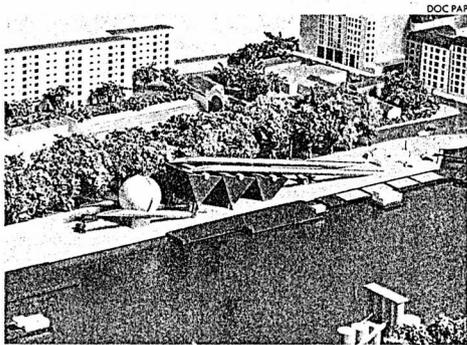
## Port autonome de Paris Le pari de l'esthétique

Le Port autonome de Paris veut développer ses activités dans le cœur de l'agglomération. Le prix à payer : un effort pour mieux intégrer ses installations dans le cadre urbain.

Le trafic fluvial et maritime du Port autonome de Paris a atteint 25,5 millions de tonnes en 1991, en progression de 12,4% par rapport à 1990 et environ 26 millions en 1992. Une hausse liée en 1991 à la forte croissance en volume des matériaux de construction : un peu plus de 84% de l'ensemble des flux. Pas moins de 23 millions de tonnes de sable et de graviers ont ainsi été importées, des régions voisines, pour alimenter une multitude de chantiers dans la capitale. Des chantiers dont les déblais de terrassement et de démolition sont également évacués par voie d'eau : cela a été le cas pour la Très Grande Bibliothèque de France, la Maison de la RATP ou l'A14 à Nanterre.

### Construire, mais aussi déblayer

«Une ville se construit et se détruit, il faut donc la nourrir, mais aussi déblayer ses déchets», explique Daniel Maquart, directeur général du port. La chance de Paris, c'est d'être bien desservi par la Seine dont le trafic n'est



La centrale du Point du jour est constituée de trois silos en forme de triangle et d'une sphère pour le malaxage.

pas saturé. Mais, pour que cette politique d'écologie urbaine soit efficace, il faut garder des sites de production de béton sur les berges, au plus près des chantiers de la capitale. «L'importation de matériaux de construction par voie d'eau évite 8 000 rotations quotidiennes de camions dans Paris!

La ville de Paris a donc donné son feu vert au déplacement de la centrale à béton du quai de Javel, près du parc Citroën, de l'autre côté de la Seine, quai Saint-Exu-

péry dans le XVI<sup>e</sup>, sur un terrain du port. Seule condition posée : construire un ouvrage esthétique. «La région parisienne est un univers dur, reprend Daniel Maquart. Plus qu'avant, nous devons marier le beau, le bon et le rentable.»

Les deux maîtres d'œuvre, le Port autonome et Béton de France, ont ainsi fait appel au cabinet d'architectes Dammyer-Vetter et Weil. Résultat : un projet étonnant, constitué de deux silos d'agrégats, d'un silo de ciment en forme de triangle et d'une sphère pour le malaxeur, le tout dans des tons bleu, jaune, et blanc pour rappeler la couleur du fleuve et celle du ciel de Paris. Surface : 1 800 m<sup>2</sup>; hauteur : 19 m; débit : 170 m<sup>3</sup>/h.

«J'ai voulu assembler des formes géométriques qui traduisent la simplicité de la fabrication, explique Gilbert Weil. Construire ces stocks en l'air permet également de dégager la perspective sur la Seine pour les piétons.»

L'appel d'offres pour la construction de cette véritable sculpture industrielle devrait être lancé dès que le jugement du tribunal administratif, saisi par une association de riverains, sera connu. Le coût est estimé entre 50 et 60 millions de

francs, soit deux à trois fois celui d'une centrale «normale». Le prix serait justifié par l'insonorisation du circuit de l'eau de lavage.

Cette «politique du beau» sera poursuivie pour le réaménagement de tous les ports dans Paris. Daniel Maquart veut faire appel à de grands architectes pour «humaniser ces lieux». Les soixante plates-formes portuaires de la région ne sont pas oubliées dans cet effort d'intégration port-ville, comme en témoignent la réhabilitation de l'entrepôt 25 à Bonneuil (5 400 m<sup>2</sup> en cours de commercialisation), la construction de locaux d'activités à Conflans-Sainte-Honorine (avec parc de stationnement à proximité de la gare RER) et la réalisation du centre de vie de Gennevilliers, inauguré le 2 février (avec un restaurant d'entreprise et un hall d'exposition). A l'avenir, le port veut développer cette politique de collaboration avec les collectivités locales, notamment pour le transport des déchets ménagers qui pourraient être retraités dans des usines d'incinération plus éloignées des agglomérations.

### Immobiliser de nouveaux terrains

Autre objectif du Port autonome de Paris en 1993 : devenir un véritable port de groupage et de dégroupage, en liaison avec les grands ports maritimes, pour que la France ne soit pas la grande absente de l'Europe fluviale. Première étape : l'établissement d'une ligne Paris-Gennevilliers-Le Havre pour les conteneurs (8 000 par an). Il est ensuite prévu d'aménager de nouvelles plates-formes logistiques, bien reliées aux réseaux routiers et ferrés. D'où une politique foncière ambitieuse. Le port négocie actuellement 103 hectares à Vigneux, au nord de l'Essonne, qui serviront plus tard de relais au port de Bonneuil, et également à l'implantation d'une usine de déchets ménagers. L'achat de 40 hectares supplémentaires est à l'étude à Triel, à l'ouest de Paris, aux confluents de l'Oise et de la Seine, dans le cadre du réaménagement Seine Nord.

Dominique Chapuis

### LE PAP EN CHIFFRES

- Le Port autonome de Paris (PAP) est le premier port fluvial en France et le deuxième en Europe.
- Etablissement public créé en 1970, il gère 900 hectares de terrains répartis le long de 500 kilomètres de voies navigables.
- Un cinquième du transport total des marchandises en Ile-de-France transite sur ses soixante plates-formes logistiques, dont la plus importante est le port de Gennevilliers (382 hectares et 2,3 millions de tonnes de trafic), puis le port de

- Bonneuil-sur-Marne (150 hectares, 903 000 tonnes) et Limay (105 hectares, 219 000 tonnes).
- Le trafic total voie d'eau (fluvial plus maritime) a été, en 1991, de 25,5 millions de tonnes, soit une hausse de 12,4% pour un chiffre d'affaires de 240 millions de francs.
- Le PAP est relié à plus de soixante-dix ports d'Europe et d'Afrique du Nord en direct, sans transbordements.
- Budget d'investissement pour 1993 : 194 millions de francs.