



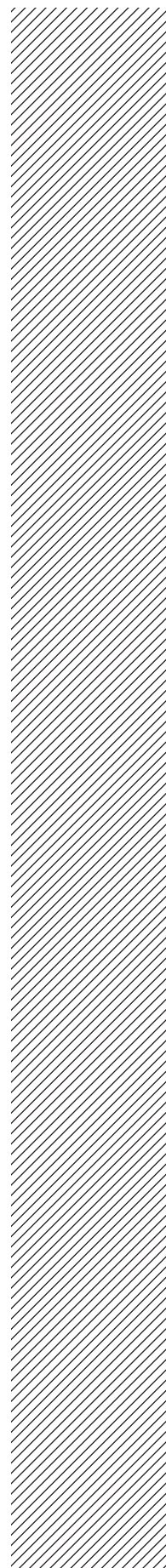
 SYNTHÈSE

ATELIER SEINE #4

LES USAGES DU SITE DE LA SEINE - 27 JUIN 2019

SEPTEMBRE 2019





Directrice de la publication : **Dominique ALBA**
Directrice de la rédaction : **Patricia PELLOUX**
Synthèse réalisée avec : **Amélie NOURY**
Photos et illustrations : **Apur** sauf mention contraire
Mise en page : **Apur**
www.apur.org

19P090302

Sommaire

INTRODUCTION	4
PARTICIPANTS	8
 1. Introduction par les élus ou représentants	10
Jean-Louis Missika, Adjoint à la Maire de Paris	12
Margot Besson, Cabinet Christophe Najdovski, adjoint à la Maire de Paris	13
 2. Présentations	14
Exposé introductif, diversité et cohabitation des usages, Apur	16
Le trafic fluvial et les perspectives d'évolutions, VNF	25
Les usages portuaires, Haropa-Ports de Paris	32
Les perspectives d'évolutions de l'offre de services des bateaux et que les quais, CPP	36
Accessibilité existante et à venir, perspectives d'évolution, DU - Ville de Paris	40
 3. Échanges – Dires d'atelier	46
Dires d'atelier	48
Échanges	51
 4. Contributions	56
Contribution de Christophe Najdovski, adjoint à la Maire de Paris	58
Contribution de l'association la Seine n'est pas à vendre	64

INTRODUCTION

Contexte

Le 18 novembre 2018, lors du Conseil de Paris, Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité, a annoncé le lancement d'un Atelier Seine ayant pour but de réunir autour de la table toutes les parties prenantes concernées par le fleuve et ses abords et d'**établir une vision commune pour la Seine**.

Cette annonce s'inscrit dans le cadre d'une délibération sur **l'extension du périmètre Unesco et la création d'une zone tampon**. La délibération du Conseil de Paris proposée permet de mieux prendre en compte la géomorphologie, comme l'ancienne île Louviers à intégrer, et d'ajouter quelques oublis comme l'église Saint-Gervais-Saint-Prottais, la place du Châtelet avec ses deux théâtres, la tour Saint-Jacques, la place Saint-Michel ou le palais d'Iéna...

Il s'agit d'autre part de se mettre en conformité avec la loi LCAP relative à la liberté de création à l'architecture et au patrimoine, de juillet 2016, qui prévoit désormais la mise en place d'une zone tampon, recouvrant les abords du bien, ainsi que d'un plan de gestion assurant la conservation et la valorisation du bien dans le cadre d'une collaboration étroite entre les services de l'État et les collectivités locales.

Cette instance de dialogue est **accompagnée et informée par l'Apur** qui a par ailleurs inscrit ce travail d'accompagnement et d'animation de l'Atelier Seine dans son programme de travail partenarial 2019-2020.

L'atelier Seine est coordonné et complémentaire au **Comité des Usages Fluviaux (CUF)** piloté par Michel Cadot, Préfet de Région.

Réunir toutes les parties prenantes concernées par le fleuve et établir une vision commune pour le site de la Seine à Paris

Le périmètre

Le périmètre de l'atelier Seine concerne la séquence de la traversée de la Seine dans Paris. Il ne se limite pas au périmètre Unesco mais couvrira l'ensemble du linéaire des berges dans Paris ainsi que les projets urbains situés sur les quais hauts. Son périmètre est plus restreint en linéaire que celui du Comité des Usages Fluviaux (CUF) qui couvre l'ensemble du linéaire des berges à l'échelle de la Région ; il rentre à l'inverse plus en profondeur dans la ville.

Le Schéma des usages fluviaux est axé

d'avantage sur les compétences de l'État sur le transport fluvial, la police de l'eau, l'étiage, les inondations, et les occupations des berges appartenant à Ports de Paris ou VNF.



La Seine, Trocadéro - Champ de Mars, Paris 7^e et 16^e



© ph.guignard@air-images.net

L'île Saint-Louis, L'île de la Cité. Paris 4^e et 5^e

Organisation

Organisé en différents ateliers thématiques, l'atelier Seine Paris est :

- **Un lieu d'échanges autour de la définition du périmètre d'extension Unesco et de création de la zone tampon** (Île aux Cygnes, tour Saint-Jacques, Jardin des Plantes...) ;
- **Un lieu d'échanges pour l'élaboration d'actions préservant et valorisant ce paysage exceptionnel**, sa beauté et richesse patrimoniale et faciliter son accès pour tous ;
- **Une instance de dialogue sur les différents projets à venir portés sur le site de la Seine par les différents acteurs**, instance développant une vision commune des projets. Les projets sont nombreux, entre les transformations des modes de déplacements sur le fleuve avec le développement des hydrofoils, la transition de la motorisation des bateaux de tourisme vers l'électrique et l'hydrogène, la baignade à l'horizon 2024, la « piétonisation » des quatre premiers arrondissements de Paris, mais aussi les projets urbains qui se développent en bord de fleuve, l'extension de la grande promenade amorcée par la piétonisation des voies sur berges, et le développement du tourisme et de la logistique fluviale. Dans le cadre de « Réinventer la Seine », plusieurs projets amènent des nouveaux usages en bord de Seine et ont un impact paysager.
- **Un lieu d'échanges sur une doctrine globale sur le grand paysage de la Seine**. Définition partagée des invariants pour tout aménagement en bord de fleuve, que ce soit pour des raisons patrimoniales ou écologiques. Assurer la sauvegarde des vues, des courants d'air frais, mais aussi d'un meilleur accès de tous à la Seine, notamment dans la perspective de JO inclusifs en 2024. C'est l'occasion également d'engager une actualisation du Cahier des pres-

criptions architecturales et paysagères des berges de la Seine élaboré en 1999 par le Port Autonome de Paris, les Architectes des Bâtiments de France, la Ville de Paris avec l'appui de l'Apur. Ce cahier a été validé à l'époque par le Conseil d'Administration du Port pour s'imposer à ses amodiataires et présenté au Conseil de Paris.

L'objectif est d'aboutir à **un Livre blanc** d'ici la fin de l'année 2019 comprenant **un corpus commun stratégique et un cahier de contributions des acteurs**.

Une méthode de travail sous forme d'ateliers thématiques

Suite aux différents échanges, les ateliers thématiques suivants sont proposés

Atelier 1 (29 janvier):

Séance d'installation

Objectifs et travaux de l'Atelier Seine, vision partagée

Atelier 2 (25 mars) :

Échanges sur la vision patrimoniale du site de la Seine

(Périmètre Unesco, zone tampon, plan de gestion et de valorisation...)

Atelier 3 (24 avril) :

Construction d'une vision assemblée des projets en bord de Seine, dynamiques partagées, mises en perspective, évolution des paysages

Atelier 4 (27 juin) :

Usages du site de la Seine : trafic fluvial, économie touristique, loisirs, biodiversité, îlot de fraîcheur....

Atelier 5 (20 septembre) :

Le Cahier des prescriptions architecturales et paysagères du site de la Seine (1999), Réflexions autour d'une actualisation liée à l'évolution des usages et l'urgence climatique

Atelier 6 (octobre) :

Séance de synthèse

PARTICIPANTS

Service / Organisation		Nom	Prénom
MAIRIE DE PARIS			
	M.	MISSIKA	Jean-Louis
	Mme	BESSON	Margot
	Mme	CHANNAOUI	Yasmina
	M.	CHOBLET	Jean-Christophe
	M.	DE GASPERI	François
	Mme	DUTTA GUPTA	Camille
	M.	FAVROLE	Laurent
	Mme	GUILLAUMOT	Sandra
	M.	HARDER	Pascal
	M.	JEAN-BAPTISTE	Eric
	M.	LECLER	Stéphane
	Mme	PICARD	Marion
	Mme.	RAKOTOMANGA	Maëva
	Mme	TORCHIN	Floriane
	Mme	WALLER	Marion
MAIRIE D'ARRONDISSEMENT			
Mairie du 7 ^e	M.	BERNARD	René-François
Mairie du 15 ^e	Mme	DE CLERMONT-TONNERRE	Claire
Groupe Génération-S	Mme	LEQUEUX	Typhaine
Groupe UDI-MODEM	M.	DAVID	Mathieu
ETAT ET SERVICE DE L'ETAT			
DIDVS-Préfet délégué	M	DAVID	Gilles
HAROPA Ports de Paris	Mme	BREHIER	Régine
	M.	MOUYON	Nicolas
DRIEA	Mme	CAM	Emilie
VNF	M.	RITZ	Dominique

ASSOCIATION ET ACTEURS ECONOMIQUES			
Association Alternat	M	SAPIN	Eric
Antoine Grumbach associés	M.	GRUMBACH	Antoine
Association La Seine n'est pas à vendre	M.	LANDAU	Bernard
	M.	TERRIN	Jean-Jacques
	Mme	FOURCADE	Maupe
Association Riverains du port de Javel	M.	ELSHOLZ	Jean-Marc
CAF - Comité des Armateurs Fluviaux	M.	BOURIOT	François
CITY SUNFING	M.	GALLINEAU	Christophe
CLIMESPACE	M	MASCREL	Jean-Sébastien
CPP - Communauté Portuaire de Paris	M	JAMEY	Olivier
Petit bain	M.	ESTEBAN	Ricardo
SEABUBBLES	M.	BRINGDAL	Anders
	M	GOETZ	Tanguy
	M	THEBAULT	Alain
	M	ROUSSET	Clément
APUR			
	Mme	ALBA	Dominique
	Mme	PELLOUX	Patricia
	Mme	NOURY	Amélie



Croisières fluviales au niveau du pont des Arts et du musée du Louvre



1. INTRODUCTION PAR LES ÉLUS OU REPRÉSENTANTS

Jean-Louis Missika

Adjoint à la Maire de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité

Je tiens à remercier plus particulièrement VNF, Voies Navigables de France, en la personne de son directeur général, de nous accueillir pour cet Atelier Seine au port d'Austerlitz. Il ne vous a pas échappé que nous vivons une période de canicule tout à fait exceptionnelle pour un mois de juin, ce qui veut dire que nous avons également à l'esprit le fait qu'avec ce fleuve, nous avons également une responsabilité écologique.

C'est le quatrième Atelier Seine, après celui de lancement et ceux qui ont porté sur le patrimoine et les projets urbains. Après avoir abordé le paysage global de la Seine, les priorités d'aménagement ou de conservation, nous allons aborder aujourd'hui une question essentielle qui est celle des usages. La Seine est pour moi un exemple parfait de commun urbain, lieu et ressource partagés par de multiples acteurs constituant un bien rival en matière de pollution, d'occupation de l'espace à quai et sur l'eau. Les usages des bords de Seine sont en pleine révolution pour la simple raison que nous sommes passés d'un espace pensé pour l'automobile à un espace pensé pour les gens, les piétons, les Parisiennes et les Parisiens. Cela signifie un usage différent, des personnes différentes et donc une organisation de l'espace à repenser. La perspective des Jeux de 2024 nous amène à étendre notre vision par une mixité de publics au sein même du fleuve. Le concept des Jeux de 2024 intègre la baignade, les baignades d'ailleurs puisqu'il y aura plusieurs espaces de baignade en héritage. D'un espace à la fois très segmenté, peu ouvert aux Parisiens, on va passer à une mixité très forte, ce qui est d'ailleurs une progression à laquelle nous assistons sur tout l'espace public, et pas seulement sur l'espace public des quais de Seine. On l'observe aussi le long du canal Saint-Martin, le long du canal de

l'Ourcq, mais également dans pratiquement tous les espaces publics, avec une tendance de plus en plus importante, surtout quand il fait chaud, à occuper l'espace public, que ce soit sur des terrasses, sur des bancs, ou sur les pelouses et à même le sol.

De la même manière, les usages du fleuve changent avec l'arrivée de bateaux différents de ceux que nous avons l'habitude de fréquenter sur le fleuve. Je pense notamment aux Bateaux-Mouches et aux péniches, mais aussi aux bateaux plus petits, des hydrofoils, le changement de motorisation qui lui est un objectif absolument impératif. Les hydrofoils invitent à changer la réglementation de la circulation sur la Seine, que ce soit en matière de vitesse ou de dépassement.

Tous ces usages évoluent beaucoup, selon les temporalités et les saisons. Sur les berges, entre les cyclistes qui vont au travail aux heures de pointe, les joggers en fin de journée, les touristes tout au long de la journée, les Parisiens qui viennent s'installer en soirée le week-end, on voit bien que l'espace doit être flexible et accessible sur toute sa longueur.

L'usage accru par les Parisiens fait monter l'exigence de qualité, aussi bien pour les projets de logistique et industriels. Récemment, nous avons eu l'occasion de débattre au Conseil de Paris sur le projet de centrale à béton Lafarge au port de Javel. Nous avons adopté deux vœux qui demandent que ce projet soit revu. Bien sûr, il faut conserver des activités productives en bord de Seine. Mais d'une part, elles doivent être en accord avec les objectifs démocratiquement choisis par les Parisiens et les Parisiennes au moment des élections. La Mairie de Paris ne peut pas dire « moins de béton » et Ports de Paris dire « plus

de béton ». À un moment donné, cette contradiction doit être levée. La superposition des usages suppose aussi que l'accès au fleuve ne soit pas segmenté. Dans l'espace public ou les zones d'aménagement, le zonage à l'ancienne est révolu. On ne peut pas dire aujourd'hui que telle zone est réservée à la logistique et telle autre aux loisirs, et ce en toute heure et en toute saison. Il faut adopter un zonage flexible, et peu importe l'usage, il faut qu'il n'empêche pas la promenade. Ce point me paraît essentiel. Je pense aussi à la continuité cyclable tout le long des quais de Seine, pas seulement dans Paris intramuros, mais également à l'échelle de la métropole, et bien sûr, sur le fameux axe Paris-Le Havre. Il reste encore des discontinuités importantes le long de la Seine, que ce soit pour les promeneurs ou les cyclistes, et encore plus pour les personnes à mobilité réduite. L'accessi-

bilité de cet îlot de fraîcheur et la possibilité d'y circuler facilement sont donc essentielles et doivent être des objectifs partagés.

La question du tourisme me conduit à poser celle du surtourisme. C'est un sujet délicat. Nous devons avoir la question du surtourisme à l'esprit suffisamment tôt pour éviter de nous retrouver dans des situations qui sont celles aujourd'hui de Venise ou de Barcelone, et de quelques autres villes, comme Florence. J'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer sur la question de la taille des bateaux de croisière. Vous savez tous que ce sujet est un point de désaccord entre la Ville de Paris et l'État. Il est urgent de travailler à l'évolution de la croisière, avec la question du changement global de motorisation et un travail sur les nuisances à quai, ainsi qu'une réflexion sur le nombre maximum de bateaux de

grande croisière qu'il est possible d'accueillir dans une ville comme Paris. Le travail partenarial avec la Communauté Portuaire est essentiel sur ce sujet. À ce titre, je remercie Olivier Jamey de sa présence, de son intervention aujourd'hui et bien sûr de sa volonté d'avancer dans la bonne direction qui est celle d'un tourisme durable, responsable et respectueux de l'environnement.

Les interventions de VNF et de Ports de Paris sont aussi essentielles pour comprendre la stratégie actuelle d'occupation des quais et du plan d'eau, et ses perspectives d'évolution. Nous les écouterons avec beaucoup d'attention. Enfin, la Direction de la voirie présentera des exemples d'aménagement de quais déjà réalisés.

Je vais passer la parole à Margot Besson qui représente Christophe Najdovski et qui va nous dire quelques mots en son nom puis à Patricia Pelloux de l'Apur.

Margot Besson

Cabinet de Christophe Najdovski.

Christophe Najdovski s'excuse de ne pas pouvoir être là. Sa contribution écrite est diffusée en séance et sera transmise à l'Apur pour l'intégrer dans ses travaux.

Sa contribution est basée sur trois axes principaux, qui sont la continuité des berges, la continuité entre l'aménagement des quais hauts et des quais bas, et la continuité entre les deux rives, qui n'est pas assurée à certains endroits dans Paris.

S'agissant des quais bas, Christophe Najdovski parle notamment du tunnel des Tuileries qui peut être réaménagé

par exemple en prenant modèle sur le tunnel de la Croix Rousse à Lyon. Certaines discontinuités comme au niveau du pont Royal, de la voie Mazas, dont on a déjà pu discuter dans les ateliers précédents.

Il parle aussi de la nécessaire requalification des quais hauts en avenue métropolitaine : depuis Charenton jusqu'à Boulogne, y installer une ligne à haut niveau de service et un axe cyclable structurant qui permettrait aussi de limiter les conflits entre piétons et vélos, qu'on observe aujourd'hui sur les berges de Seine.

Enfin, entre les deux rives, des besoins de liaisons s'expriment dans le quartier de Jussieu ou en amont et en aval. Des quais sont parfois peu ouverts sur le quartier, par exemple au niveau du tunnel Henri IV. Christophe Najdovski fait aussi quelques propositions, toujours dans un creuset écologique non marchand et de mixité des usages.

La contribution est intégrée à la page 50.



Transport fluvial, vue depuis le port de la Bourdonnais, Paris 07^e.



2. PRÉSENTATIONS

Diversité et cohabitation des usages :

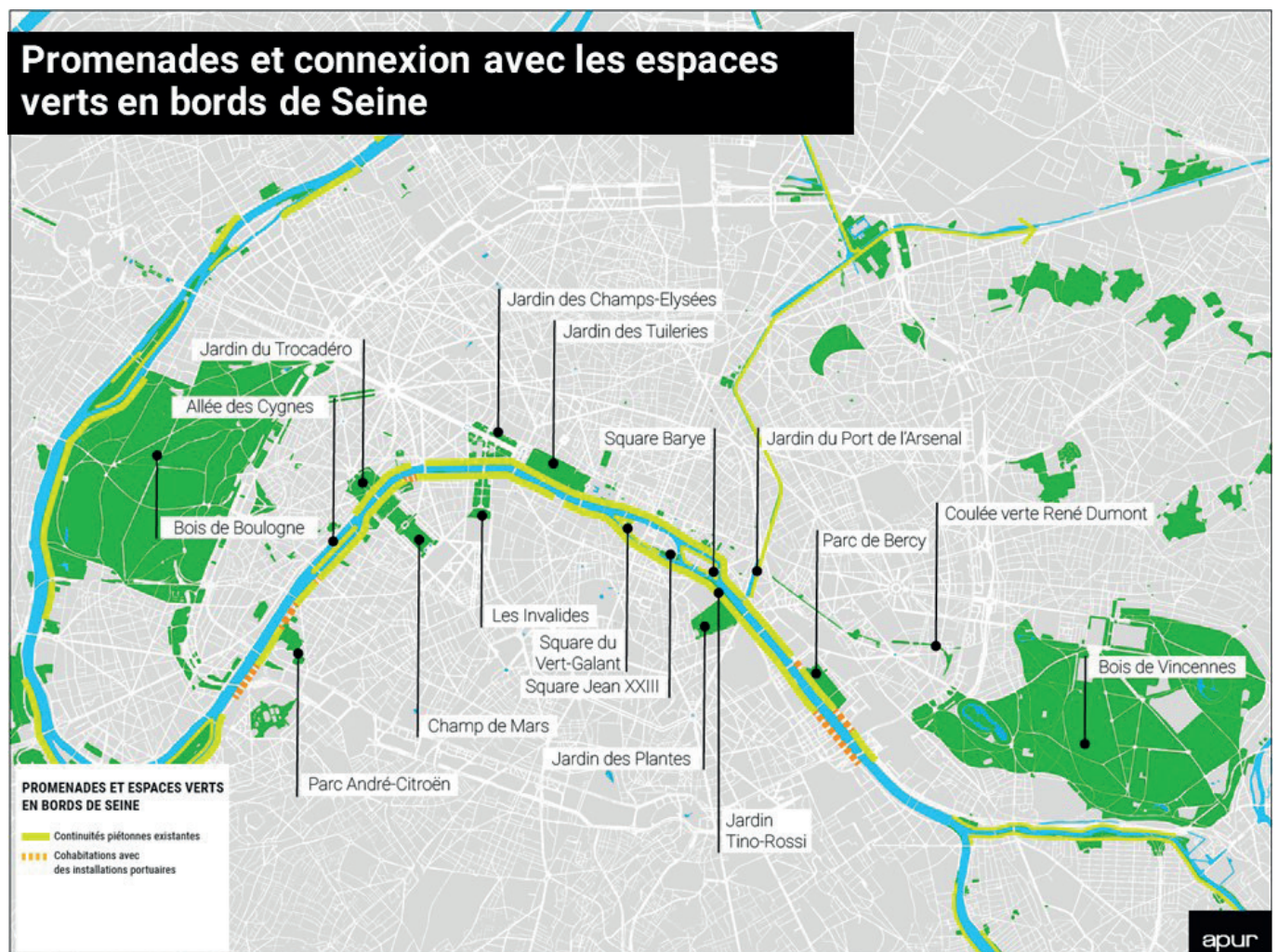
Patricia Pelloux, Apur

À travers cette présentation introductive, on a souhaité illustrer en image la diversité des usages, que vous avez tous soulignée, dans les ateliers précédents, et montrer combien les usages évoluent aussi en fonction des attentes sociétales et environnementales qui sont très fortes aujourd'hui. La Seine est vraiment un paysage vivant. La question de l'équilibre et de l'acceptabilité entre les différents usages est importante comme Jean-Louis Missika vient de le souligner. Ils sont tous importants et légitimes dans ce site magnifique, qui est de fait très convoité.

Cette première carte est là pour rappeler que la Seine structure la ville et son

paysage. La Seine et ses berges sont un grand espace public ou bien commun qui lie les grands parcs, les deux grands bois, et qui s'inscrit évidemment dans la grande promenade à l'échelle de la métropole. Sur la séquence parisienne qui représente 31 km, il y a eu des aménagements récents et importants faits. La piétonnisation des voies sur berge a rajouté 6 km de promenade nouvelle (2,3 km rive gauche et 3,7 km rive droite). Les continuités de promenades continuent de s'installer.

On voit sur ces images qu'il y a des pratiques individuelles et collectives très fortes sur ces lieux. Dans le jardin Tino Rossi, des cours de danse ont lieu depuis



très longtemps au droit de la zone d'attente de l'alternat dans les alcôves du jardin, endroit où il n'y a pas toujours des bateaux et qui permet justement de profiter de la vue sur le plan d'eau.

Autre exemple, le Parc Rives de Seine au niveau de l'Hôtel de Ville, plus récent. On a bien vu, ces derniers temps, avec la piétonnisation des voies sur berge, qu'il y a beaucoup plus d'usages qui s'installent sur cette séquence.

Cette diversification d'usages se manifeste sur la berge, dans les nouveaux bateaux et aussi les locaux qui existent dans les murs de quai. La piétonnisation a permis de rendre accessibles ces différents locaux et de proposer différents services et usages, comme une buvette-restaurant au pont Marie, un loueur et réparateur de vélos près du pont au Change et des sanitaires utiles le long de cette promenade.

Sur cette carte, nous avons voulu souligner les discontinuités de promenade. Même s'il y a eu beaucoup de progrès, il existe encore trois discontinuités ponctuelles en rive droite (au droit du ministère de l'Économie et des Finances, au niveau du bassin de l'Arsenal et au pont de l'Alma), et une en rive gauche au pont Royal. S'ajoute à ces discontinuités ponctuelles, la séquence de la voie sur berge du 16^e. Il n'y a pas de berge sous le pont Royal ni sous le pont de l'Alma. Ports de Paris avait, il y a quelques années, travaillé un projet qui s'était heurté aux problématiques de loi sur l'eau et d'environnement. La discontinuité au niveau de Bercy, au droit du ministère, renvoie à une autre problématique.

La question qui va se poser pour les deux ateliers à venir et pour le livre blanc, est de savoir si on considère que ces discontinuités, qui sont difficiles à traiter, existeront toujours dans les années à venir ; et dans ce cas-là, il faudra plutôt travailler sur l'amélioration des liaisons quais hauts / quais bas à ces endroits ou bien envisager si des projets peuvent émerger de façon pérenne ou temporaire en période estivale ou le dimanche de manière plus souple. Cela



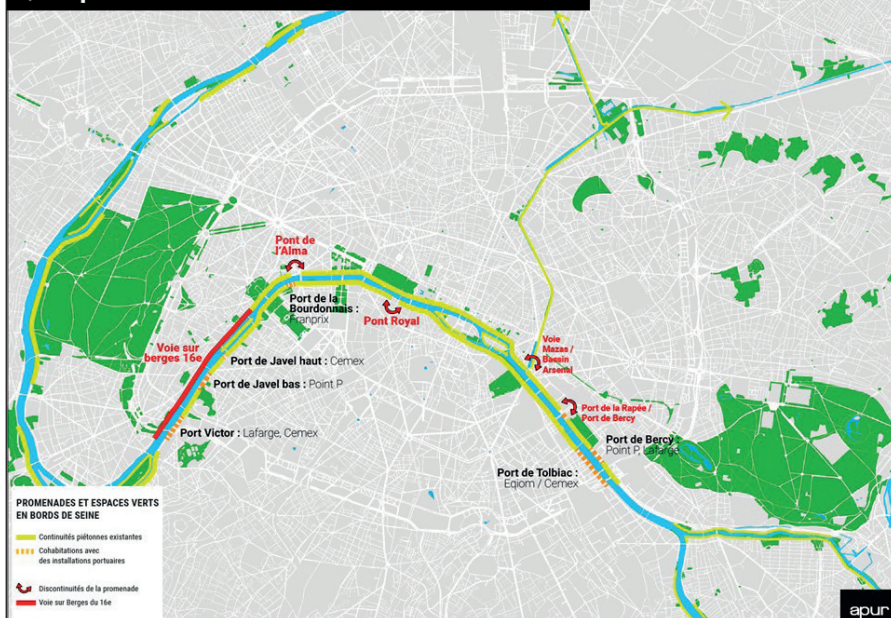
© Eltouring.com

© Jean-Baptiste Guiliat - Mairie de Paris

Des services accessibles ex : Rives de Seine, murs de fond de quai



Quelques discontinuités à améliorer



pourrait concerner une évolution progressive de la voie sur berge du 16^e, mais aussi concerner les discontinuités ponctuelles. Un aménagement de type ponton flottant avait été étudié sous le pont Royal au moment de la piétonnisation

de la voie sur berge rive gauche, mais on s'était heurté à des questions réglementaires d'occupation du plan d'eau sous les ponts qu'il faudra peut-être regarder de plus près.

Dires d'atelier p 48.



Autre usage soulevé au premier atelier par Frédéric Hocquard, la question de la vie nocturne. Dans toutes les grandes métropoles, il y a des endroits très festifs la nuit. Le site de la Seine est assez iconique de la vie nocturne parisienne. On a essayé de schématiser ces grands sites avec le 12^e, le 13^e, le port de l'Hôtel de Ville, le pont Alexandre III et en aval. En images, le port de la Gare avec le Petit bain et ses concerts, au port de la Rapée, avec par exemple, le bateau Concrete Paris qui est un endroit atypique puisqu'il est ouvert du samedi 23 h au lundi 2 h du matin en non-stop. Le dimanche en fin de matinée, il est toujours étonnant de croiser des publics sur le port de la Rapée et le pont Charles de Gaulle qui se mélangent. Le port Alexandre III a été créé avec ses guinguettes, au moment de la piétonnisation de la voie sur berge de la rive gauche.

Ports de Paris présentera tout à l'heure les chartes d'usages en cours.

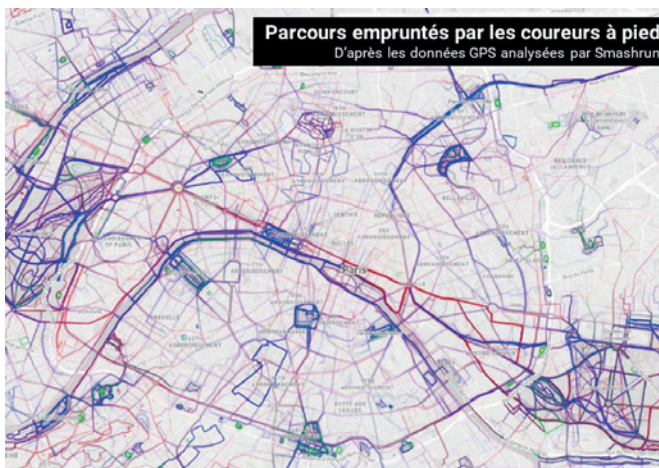


L'autre usage important, qui va évidemment continuer de se développer, est la Seine comme axe sportif. Avec les Jeux de Paris 2024, la Seine accueillera les épreuves de compétition de triathlon et de nage libre et constituera l'axe de célébration reliant le live site du Trocadéro au parc de la Villette par le canal. C'est l'occasion de montrer que la Seine accueille également des activités éphémères, spectaculaires, événementielles, de toute nature. Par exemple, lors de la journée olympique de 2017, des plongeurs ont été réalisés depuis le Pont Alexandre III. Cette image symbolique a été vue par le monde entier, car elle a été intégrée dans les films de présentation pour la candidature de Paris en 2024 à Lausanne, puis à Lima. C'était une démonstration importante : oui, c'est possible de se baigner dans la Seine.

En parallèle de ces usages sportifs spectaculaires, il y a aussi le sport au quotidien pratiqué sur les berges de Seine, avec les parcours sportifs qui se développent. On voit dans les applications Smashrun que l'itinéraire des quais est très fréquenté par les joggeurs, y compris pour rejoindre les deux bois. De nouveaux usages vont également se développer, comme la baignade en héritage des JO. C'est un nouvel usage qui va arriver, ou plus exactement qui va réapparaître sur les berges. Des études s'approfondissent sur plusieurs sites : un au Trocadéro, au droit du site où il y aura le triathlon et la nage libre pendant les Jeux ; au parc Rives de Seine et un site en amont dans le 12^e et un en aval dans le bois de Boulogne.



© Apur - Yann-Fanch Vauléon



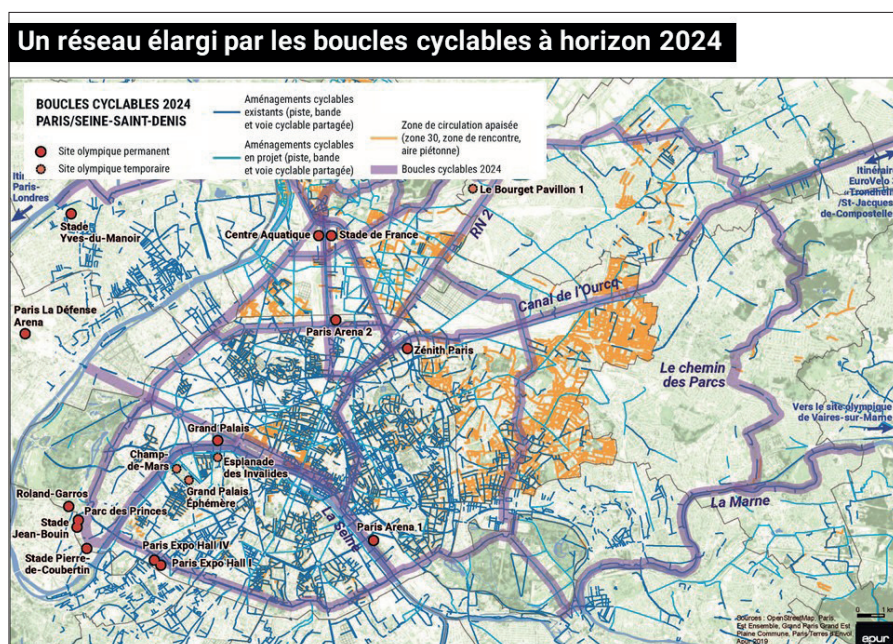
© Smashrun



© Apur - Luxigon



La Direction de la voirie présentera tout à l'heure le réseau cyclable existant et en cours de réalisation avec le dispositif quai haut-quai bas, les aménagements protégés ; les usages mixtes et partagés sur les berges, avec une cohabitation qui est à installer sur les quais bas.

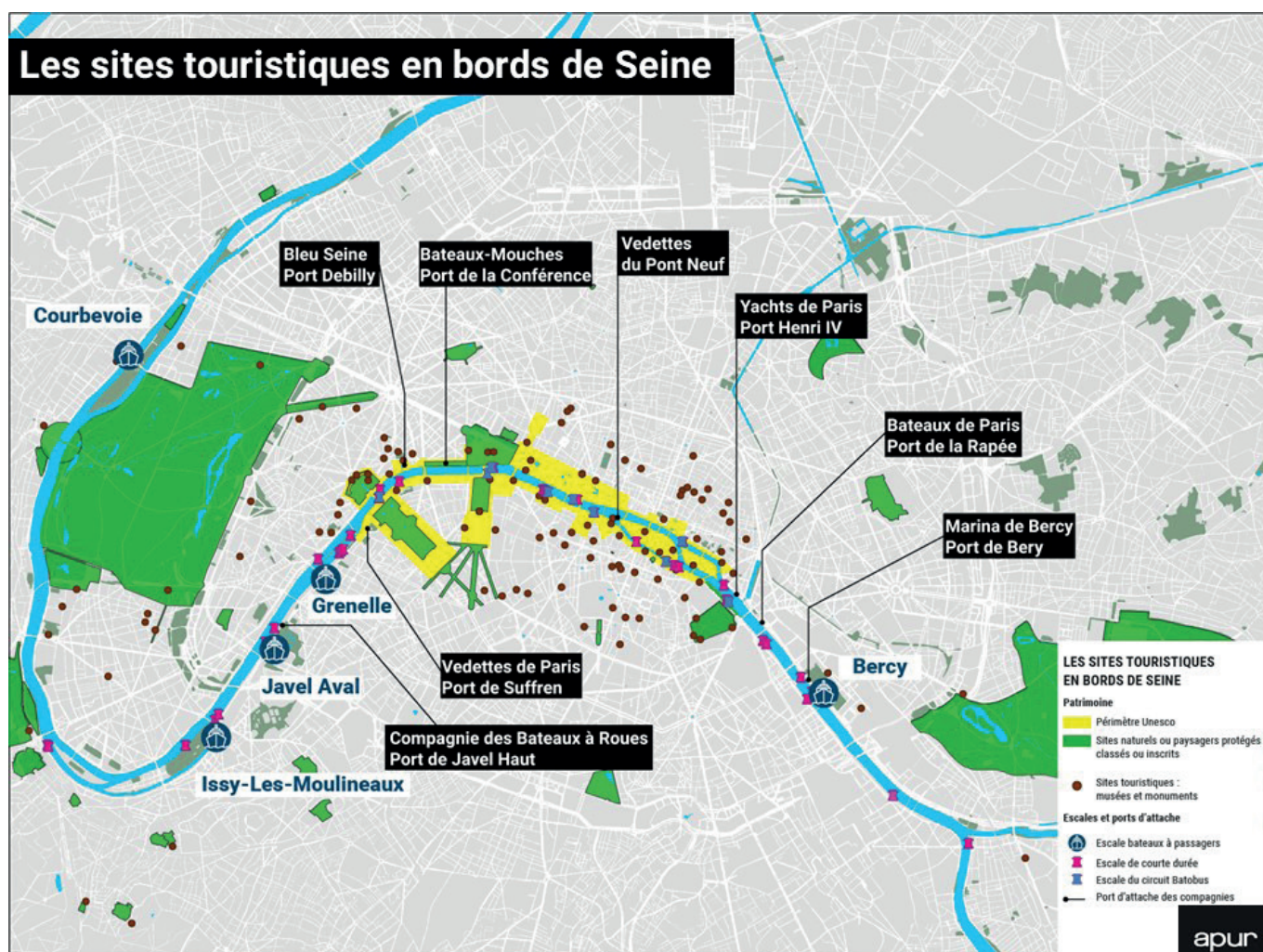


Les boucles cyclables vont être renforcées à l'horizon 2024. C'est aussi une manière de rendre plus lisible ce grand axe Paris-Rouen-Le Havre, la Seine à vélo et également dans le cadre de l'Euro vélo, l'axe Paris-Londres qui lie, par la Seine et le canal, Paris à Londres.

Soulignons également le rôle de la Seine dans l'économie touristique parisienne. Ports de Paris l'approfondira dans sa présentation. On a fait figurer sur cette carte le périmètre UNESCO, qui a fait l'objet de discussions lors de l'Atelier n° 2. Naviguer sur la Seine est une manière idéale pour découvrir les sites patrimoniaux de Paris. Il existe différentes offres qui continuent de se diversifier. Nous avons mentionné sur la carte les ports d'attache des grandes compagnies comme celles qui sont historiques : Bateaux-Mouches, Bateaux Parisiens, Vedettes de Paris ainsi qu'une offre de bateaux plus petits qui commencent à se développer comme Green River Paris et d'autres encore en projet comme Seebubbles, qui interviendra sûrement dans la discussion et les échanges.

Enfin les bateaux bus complètent cette offre et permettent de s'arrêter à différentes escales être obligé de faire une boucle avec un point unique de départ et arrivée. En bleu, nous avons également mentionné les sites des bateaux de grande croisière et ses 6 emplacements existant dans Paris aujourd'hui.

La question des bateaux de grande croisière se pose. Ils ont la qualité de nous plonger dans l'imaginaire de la façade maritime de Paris, mais ils génèrent en même temps quelques externalités négatives comme les parkings autocars, qui sont au droit de ces escales. Leur acceptabilité en plein cœur de Paris nécessite de pouvoir dégager quelques améliorations d'insertion et de prise en compte environnemental (cf. colloque le 4 juillet 2019).



Des circuits touristiques :
Bateaux-Mouches, square Vert-Galant, île de la Cité



Des bateaux événementiels privatisables
Ex : la Compagnie des Bateaux de Paris



CC by : James E. Petts - SA - 2.0

De petits bateaux privatisables
Ex : Green River Paris



© Green River Paris

Des navettes fluviales
Escale de la compagnie des batobus

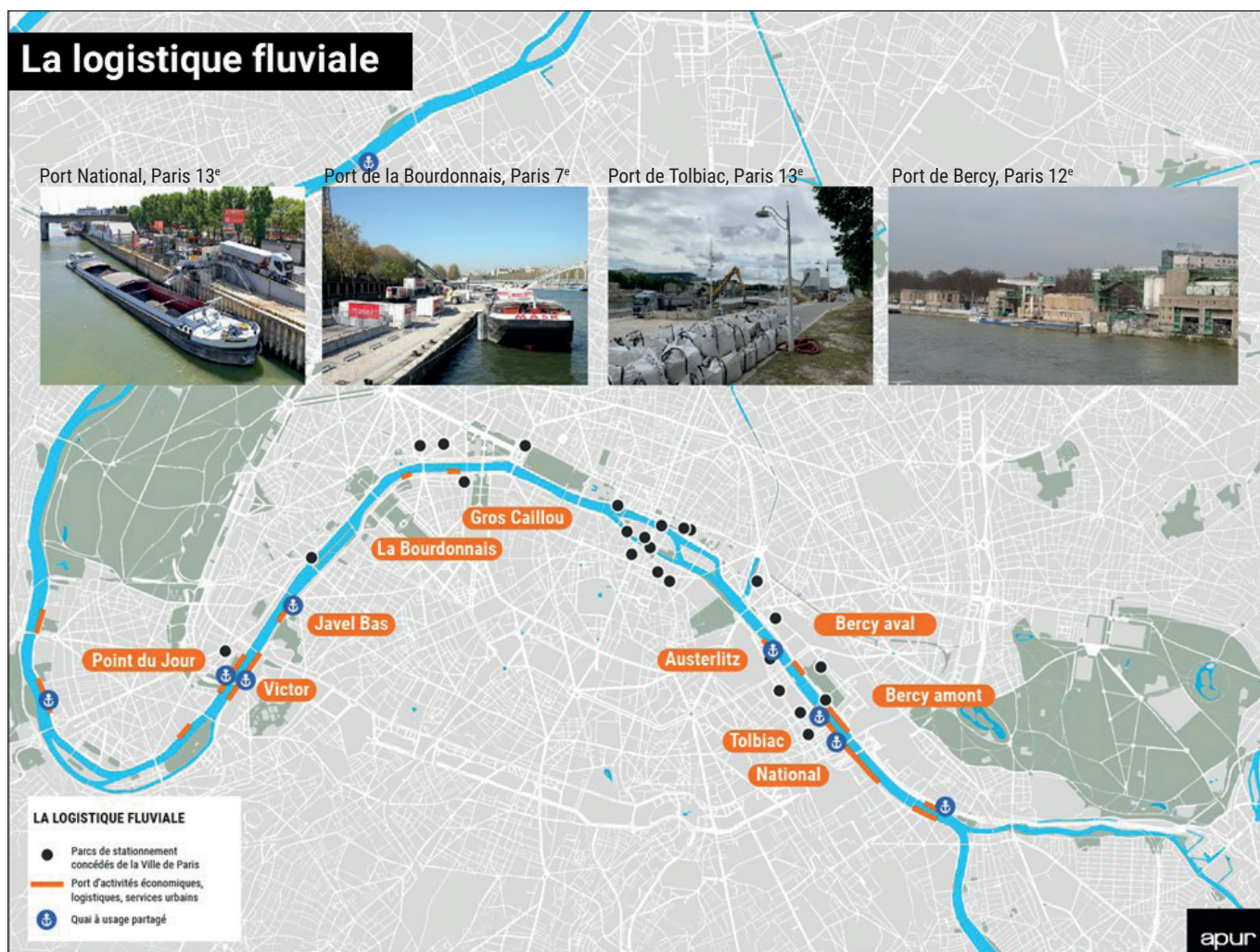


© Apur - David Boureau

Des escales bateaux à passagers
Ex : port de Javel et port de Grenelle



La logistique fluviale



Acheminement de denrées alimentaires par voie fluviale, Franprix



Convoi décollé dont l'une des barges est poussée par un pousseur

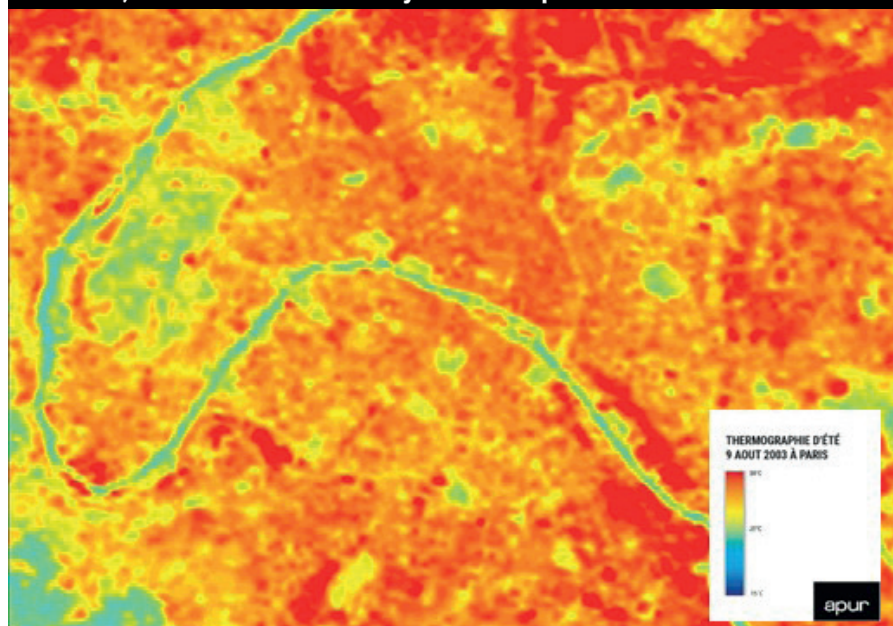


Barrière au port de la Bourdonnais

Enfin, la Seine active s'exprime à travers la logistique fluviale sous différentes manières. Historiquement, la Seine a toujours eu un rôle d'approvisionnement de Paris. On voit qu'aujourd'hui, les types de matériaux et de produits évoluent. Dominique Ritz (VNF) en parlera, ainsi qu'Olivier Jamey de la Communauté Portuaire de Paris. Les ports industriels existent sur la Seine dans Paris, notamment en amont et en aval. Les quais à usages partagés permettent d'accueillir de façon plus souple la logistique ur-

baine... Le port de la Bourdonnais illustre très bien la question de l'acceptabilité et cohabitation des usages. Si la Seine est un grand espace public, il faut aussi que les temps de déchargement soient les plus courts possible ; que le sentiment de privatisation soit le plus limité possible, sans clôture ou avec des clôtures à certaines heures seulement. Ce principe doit continuer à se développer pour essayer de faire en sorte qu'on ait moins de véhicules et moins d'installations sur les quais restant toute la journée.

La Seine, un rôle clef face à l'enjeu climatique

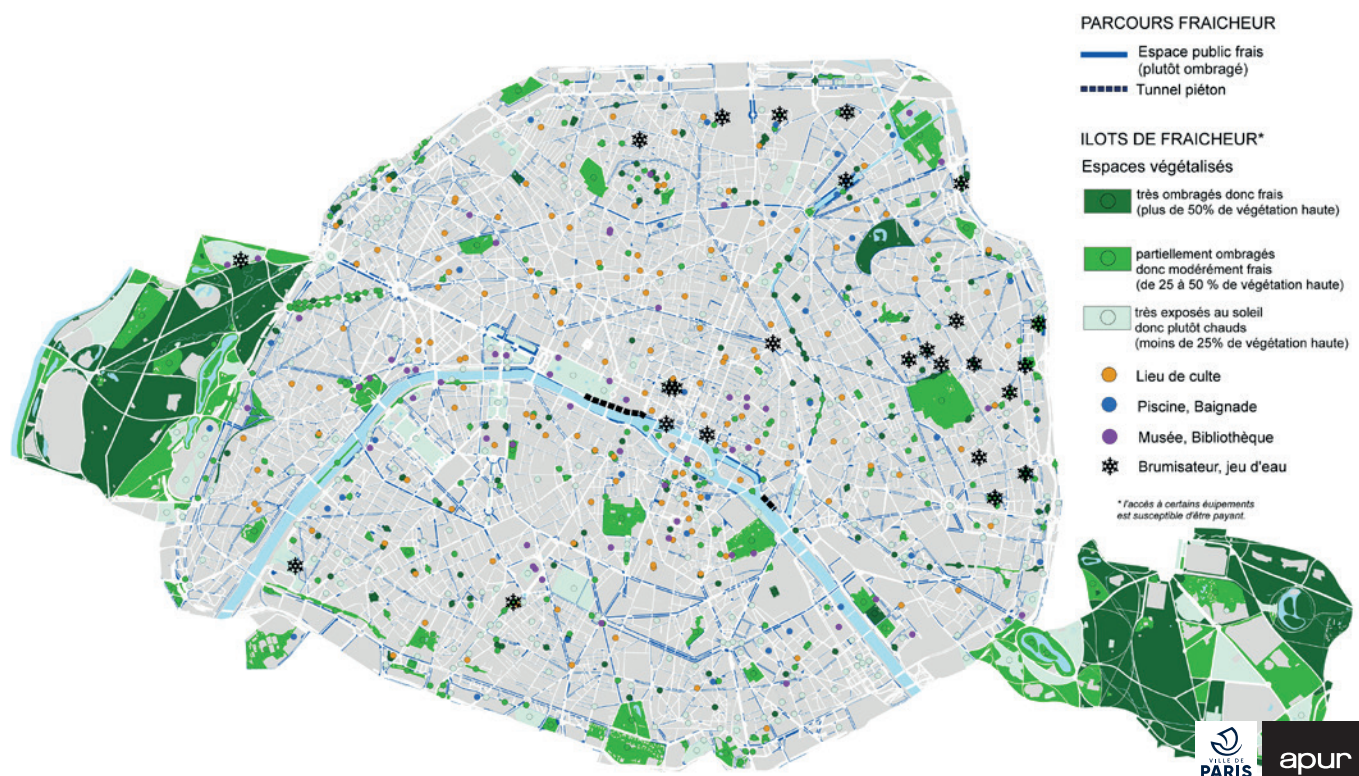


Pour finir, cette dernière image d'actualité, avec la canicule, qui montre que l'enjeu climatique donne aussi l'envie de travailler de façon plus transversale sur le sujet : mobilités, mobilités douces, transports de passagers quais hauts-quais bas, transport fluvial de logistique, transition énergétique des bateaux que la CPP va évoquer et la Seine dans son rôle « d'îlot de fraîcheur » très importante.

Dans le livre blanc, il va falloir qu'on réussisse à aller plus loin dans la question de la mixité, de la cohabitation ; et travailler la chronotopie des usages, de façon à faire en sorte qu'un même site puisse avoir différents usages, tôt le matin et dans la journée. On sent qu'il y a des évolutions qui le permettent davantage aujourd'hui qui amène à faire évoluer le cahier des prescriptions écrit en 1999.



ÎLOTS ET PARCOURS DE FRAÎCHEUR À PARIS EN JOURNÉE



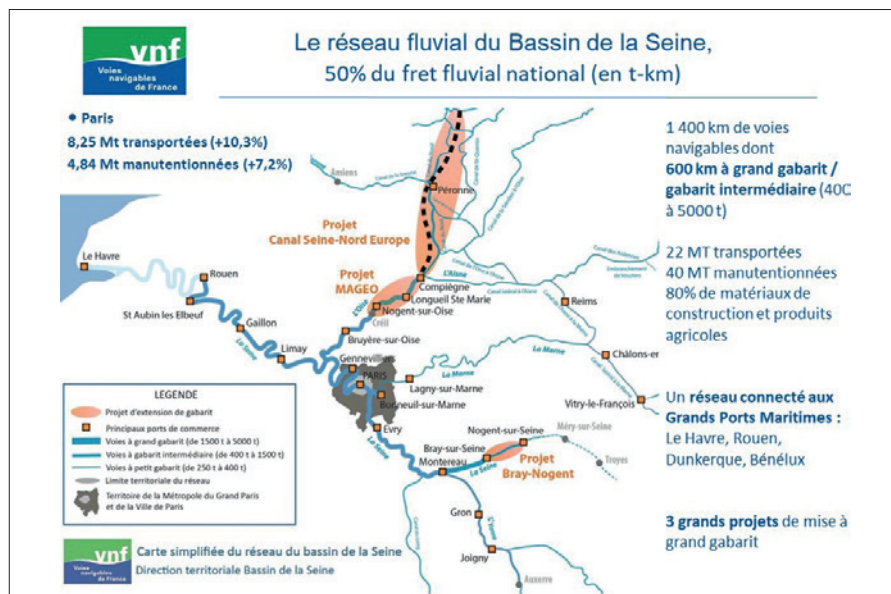
Trafic fluvial et perspectives d'évolutions :

Dominique Ritz, VNF

La Seine dans Paris fait partie du bassin de la Seine. Dans le bassin de la Seine, il y a la Seine, l'Oise, la Marne, l'Yonne, plusieurs rivières et fleuves qui sont navigués. On a 1 400 voies navigables, dont 600 km de grand gabarit dans ce bassin de la Seine, à peu près 400 km sur la Seine. La Seine va de Nogent à Rouen-Le Havre, le périmètre de VNF s'arrêtant à Rouen parce qu'entre Rouen et Le Havre, il n'y a plus d'ouvrage de navigation. La Seine est gouvernée par la mer.

Dans le bassin de la Seine, nous avons 22 millions de tonnes transportées, 40 millions de tonnes manutentionnées. Quelle est la différence entre marchandises transportées et manutentionnées ? Pour les marchandises manutentionnées, on enregistre les mouvements, les charge-

La Seine telle qu'on la connaît est artificielle, c'est un fleuve canalisé pour une ambition de navigation de très longue date. S'il n'y avait pas de barrages qui créent une succession de baignoires qui permettent d'atteindre des profondeurs permettant aux bateaux de circuler, la Seine ressemblerait à cette photo qui a été prise après la Seconde Guerre mondiale. C'est une photo qui a été prise avec les barrages de Suresnes couchés. On est au droit du pont Marie, au niveau de Notre-Dame et vous voyez des gens dans le lit de la Seine en train de marcher et de ramasser des choses. En bas à droite, la même photo avec le barrage de Suresnes relevé, et il y a à peu près 2,50 m d'eau en plus à cet endroit où ils se trouvent. Actuellement, où on a entre 80 et 100 m³/seconde, on aurait de l'eau sous une seule arche du pont Marie, on pourrait jouer avec les enfants dans la Seine ! On aurait plus de difficultés à faire les activités qui ont été présentées juste avant : plonger



ments et les déchargements. Ce que l'on voit, c'est que l'essentiel des tonnages du bassin de la Seine est manutentionné dans le bassin de la Seine. Il y a très peu de tonnages qui s'en vont au-delà du bassin de la Seine. Ce qui est assez logique parce qu'on a des bassins fluviaux, en France, qui sont très peu reliés entre eux. D'où un certain nombre de projets,

à commencer par le canal Seine-Europe, qui visent justement à améliorer l'interconnexion du bassin de la Seine avec les bassins du nord de l'Europe. Dans Paris, on a 8,5 millions de tonnes transportées et 4,84 millions de tonnes manutentionnées. La moitié du tonnage qui passe dans Paris est au départ ou à l'arrivée de Paris (plutôt à l'arrivée).

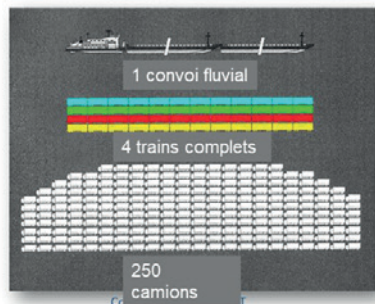


dans la Seine serait beaucoup plus difficile ! Et les Jeux olympiques auraient plus de difficultés à faire leurs épreuves. Il y a un effet « volume » très important. C'est d'abord un fleuve canalisé, endigué, transformé, qui permet d'offrir tous les

usages qu'on a évoqués. Paris pompe l'essentiel de son eau potable dans la Seine. Parce qu'il y a des barrages de navigation, parce que la Seine a été structurée pour faire de la navigation.

Dires d'atelier p 48.

Le transport fluvial, des atouts indéniables



- Un **réseau non saturé** avec des **réserves de capacités de navigation** (3 à 4 fois)
- Une **desserte du cœur des grandes agglomérations** (logistique urbaine)
- Des **capacités foncières en cœur de ville** et mobiles (gestion des stocks)
- Une **fiabilité** des délais d'approvisionnement et une **sécurité** du transport
- Un mode de transport plus **respectueux de l'environnement** (congestion, pollution, bruit)
- Des **coûts de transport réduits** grâce à la massification du transport

Un convoi fluvial à l'aval de la Seine peut faire jusqu'à 180 m de long, transporter jusqu'à 5 000 tonnes, ce qui correspond à 4 trains complets ou 250 camions. Quand on a 22 millions de tonnes transportées sur le bassin de la Seine, c'est plus d'un million de camions qu'on a enlevés des routes. On transporte sur un mode qui, sans être parfait, est plus performant au plan écologique que la route. On a à peu près de 4 à 18 fois moins de tonnes de CO2 émises par tonne transportée si on compare le fluvial à la route. Aujourd'hui, si on prend nos ouvrages déterminants pour la fluidité du trafic, on pourrait multiplier par 3, voire par 4, le trafic de nos écluses, sans qu'il y ait d'embouteillages, de gênes à la navigation.

Le tourisme fluvial sur la Seine

La Seine est le 4^e site parisien le plus fréquenté, avec près de 8 millions de passagers en Ile de France en 2018

Une vingtaine de bateaux de croisière (en majorité 110 m de long) effectue des rotations régulières (environ 90 000 croisiéristes en 2018) avec une vingtaine d'escales croisières, 130 millions d'euros de retombées économiques estimées.



La Seine est le 4^e site parisien le plus fréquenté après Notre-Dame, Montmartre et le Louvre, ce qui représentait en 2018, environ 8 millions de passagers et principalement des Bateaux-Mouches. La tour Eiffel, c'est 7,5 millions. La Seine est un point de vue remarquable pour visiter Paris, sur l'eau, vous avez un espace d'ouverture que vous n'avez pas quand vous êtes sur une berge. Vous êtes loin des bâtiments et vous voyez très bien à 360°, avec une perspective remarquable.

Un tiers des touristes qui viennent à Paris vont sur la Seine pour visiter Paris. Les gens qui visitent la Seine en utilisant la voie d'eau n'y vont pas en convoi ensuite, soit en bus, soit à pied, parce qu'ils ont vu de la Seine. Quand ils sont sur les « Bateaux-Mouches », ils sont peut-être moins gênants pour le Parisien au quotidien que s'ils étaient dans les rues. On a évoqué la croisière, Jean-Louis Missika a exprimé une position assez dure sur la croisière. On a une vingtaine

de bateaux de croisière. Pour l'instant, leur nombre n'évolue pas. C'est stable, ça représente à peu près 90 000 croisiéristes en 2018. Ces croisiéristes ne se concentrent pas que sur Paris. Le hot spot touristique que constitue Paris est un point de destination évident. Des études faites il y a quelques années montraient que sur les territoires traversés, où ces croisiéristes s'arrêtent, il y a des retombées économiques importantes, évaluées à 130 M€.

Sur le trafic de marchandise, le bassin de la Seine, représente 50 % du fret fluvial national. L'essentiel aujourd'hui, est un trafic de matériaux de construction et de produits agricoles. On a évidemment les matériaux des travaux publics qui sont transportés, à la fois les matériaux enlevés, mais aussi les approvisionnements en matériaux plus nobles et les produits agricoles. La Seine est un axe majeur, un axe extrêmement important pour l'acheminement des céréales produites en France, notamment dans l'Aube, en Seine-et-Marne et dans les plaines du Grand Est. C'est un élément de compétitivité pour nos céréaliers, pour nos grandes entreprises céréalères, qui est une rare filière excédentaire en France pour le commerce extérieur. La logistique fluviale participe de la compétitivité parce que transporter par la voie d'eau 1t de céréales, c'est environ 10 €/t entre Nogent et Rouen. Par la route, c'est 14-16 €/t. Par le train : 22 €/t. Le Sycotom par exemple, retire par la voie

L'année dernière, entre juin et août, nous avons fait une étude de fréquentation du bief de Paris pour regarder combien de bateaux circulaient dans le bief de Paris. On a jusqu'à 600 bateaux qui peuvent circuler dans la journée sur le bief de Paris, notamment au niveau des îles. Pour l'essentiel, ce sont des bateaux de passagers, les fameux Bateaux-Mouches et une centaine de bateaux de commerce. L'essentiel du trafic passager se fait dans le bief de Paris, tandis que les bateaux de commerce vont traverser Paris, même quand ils viennent déposer des choses, après, ils repartent.

Est-ce qu'on a une fréquentation qui varie dans le temps ? Ce que l'on constate dans le bief de Paris, c'est que ça démarre à partir de 10 h, et jusqu'à 22 h. Globalement, la fréquentation est constante dans le temps, la pointe étant le soir avec les restaurants. Ce qu'il est intéressant de constater, c'est qu'on a une activité la même de 10 à 22 h sur le bief de Paris, il n'y a pas de trou. On est d'ailleurs obligé de mettre un alternat au niveau des îles pour que ça puisse fonctionner.

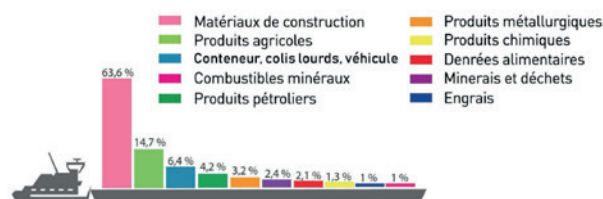
Le trafic de marchandises

• Principaux trafics Bassin de Seine

Trafic global 2018 : 21,5 millions de tonnes (+3,8% par rapport à 2017), soit 3,5 milliards en t-km
Trafic France entière : 51,7 millions de tonnes transportées (-1,7%)

⇒ Le bassin de la Seine représente plus de 50% du fret fluvial national en t-km et plus de 40% en tonnes

■ Répartition par nature de marchandises (en tonnes)



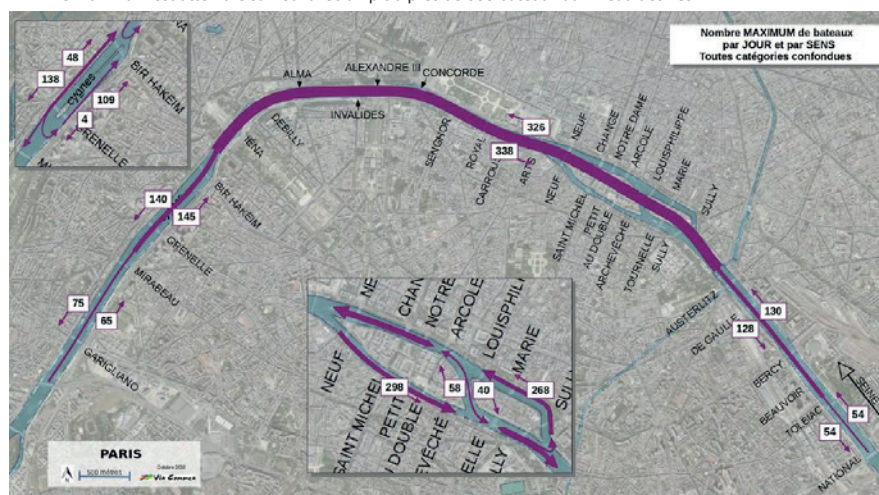
d'eau la totalité des mâchefers produits par l'ensemble des usines d'incinération autour de Paris. Cette évacuation est essentielle. Le mâchefer est quelque chose de lourd, de corrosif. Il est envoyé et ensuite retraité sur des plates-formes qui se trouvent du côté de Rouen notamment. Ces mâchefers doivent être impérative-

ment retirés de manière régulière sans quoi les fours à combustion du Sycotom s'arrêtent. Dans ce cas-là, tous les réseaux de chaleur des hôpitaux de Paris s'arrêtent aussi. Les hôpitaux de Paris, les salles d'opération sont chauffés par les réseaux de chaleur produite par la combustion des déchets.

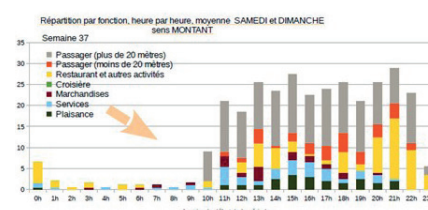
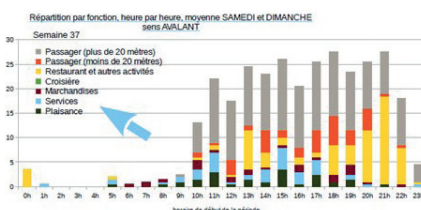
Étude de trafic sur la Seine dans Paris : Trafic Journalier

Comptages réalisés entre mi-août et mi-octobre 2018

- On observe une moyenne de 100 bateaux par jour aux entrées de Paris mais de 493 bateaux par jour au niveau des îles de la Cité et Saint Louis
- Le maximum est atteint le samedi avec un pic à près de 660 bateaux au niveau des îles



Étude de trafic sur la Seine dans Paris : Répartition horaire du trafic dans le secteur des îles



J'ai souhaité illustrer les perspectives d'évolution par des exemples, qui ne sont pas exhaustifs, loin s'en faut, mais qui montrent que nous avons une évolution dans l'usage de la voie d'eau, que cette évolution interroge sur la manière dont on doit intégrer la voie d'eau dans sa dimension de transport dans les politiques publiques, notamment dans Paris.

La voie d'eau est une solution efficace, économiquement et écologiquement, pour les travaux du Grand Paris. Les travaux du Grand Paris Express, qui sont menés sous la maîtrise

d'ouvrage de la Société du Grand Paris. Mais aussi d'autres travaux, à commencer par Éole, qui évacue la totalité de son tunnelier (plus de 2 millions de tonnes de déblais, par la voie d'eau). Toutes les fournitures de béton, métaux, voussoirs, qui vont permettre de construire le tunnel passant sous Courbevoie, sont acheminées par la voie d'eau. Dans des espaces contraints, la voie d'eau permet de faire du stockage (2 000 barges peuvent contenir 2 500 tonnes). Trouver où mettre 2 500 tonnes par camions et dans des espaces très urbains, c'est compliqué. Les tunneliers fonctionnent 24 h/24, 7 j/7 et ne

ils ne doivent pas s'arrêter ; sans quoi ça coûte extrêmement cher à l'entreprise, et au maître d'ouvrage – l'arrêt d'un tunnelier coûte entre 500 000 et 1 M€/jour. Avec de telles capacités, vous êtes sûr d'arriver en permanence à évacuer les matériaux produits. Par camions, la gêne pour les habitants est très importante.

Autre exemple, Citallios, qui a été inauguré il y a dix jours. C'est une opération de rénovation d'une friche industrielle à Clichy qui se trouve à 2 km de la voie d'eau. Le maire de Clichy avait exprimé de grandes inquiétudes sur les camions qu'allait générer ce chantier. Il s'est mis d'accord avec l'entreprise Citallios pour que l'évacuation notamment des déblais – plusieurs centaines de milliers de mètres cubes, plusieurs millions de tonnes – se fasse par la voie d'eau par la construction d'un téléphérique. Ce sont des bennes de 20 tonnes qui sur 2 km passent au-dessus des bâtiments industriels, de bureaux, de routes et viennent déverser directement dans des barges qui ensuite vont les emmener, en fonction de la caractérisation des terres, sur des plates-formes de valorisation, de retraitement ou de stockage, en fonction de ce qu'aura donné l'analyse physico-chimique.

De même, le village olympique se construit en bord de Seine entre l'île Saint-Denis et Saint-Denis et Saint-Ouen. Nous sommes en train de travailler, avec Haropa et Solideo, pour que le village olympique recoure à la voie d'eau dans sa construction. 300 000 tonnes de matériaux vont être enlevées. Le village doit être construit en bois, nous travaillons à ce que les acheminements bois puissent se faire aussi par la voie d'eau. En faisant ça, nous offrons une réduction de la pollution, une réduction des nuisances, une meilleure intégration de ces chantiers dans l'environnement urbain.



L'accompagnement des chantiers urbains

Les chantiers du Grand Paris

La voie d'eau est une solution efficace économiquement et écologiquement pour les travaux du Grand Paris (cf. Éole, Ligne 15...)

Convention de partenariat signée le 4 octobre 2018 entre la Société du Grand Paris, Ville de Paris, Etat, HAROPA, VNF pour fluvialiser les chantiers du Grand Paris Express. On estime qu'au moins **15 millions de tonnes** (sur 45 soit l'équivalent de plus de 800 000 camions) de déblais seront évacuées en mode massifié et notamment par la voie d'eau entre 2019 à 2027.





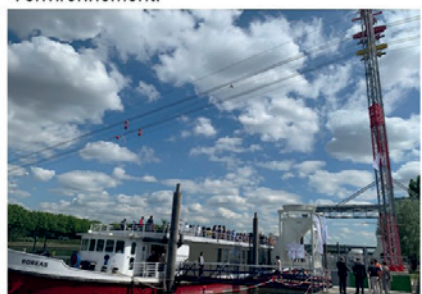

L'accompagnement des chantiers urbains

Le projet Citallios à Clichy



4 bennes de 20 tonnes chacune effectueront un parcours de 400 m pour acheminer les gravats jusqu'aux barges qui rejoindront les sites de retraitement via la Seine.

Réduction de 35% des émissions CO2, un chantier innovant et vertueux pour l'environnement.

Autre exemple : la logistique urbaine sur des produits finis, des produits de consommation, de la messagerie. Là aussi, la voie d'eau est fiable et permet de se rapprocher des clients, sans nécessairement passer par la route, sans se trouver coincé dans des embouteillages. Ça permet de maximiser la performance du dernier kilomètre et notamment de recourir pour ce dernier kilomètre, bien limité en taille, à des modes de transport plus performants.

Fludis est un opérateur qui va proposer à partir de septembre à des entreprises de faire leurs livraisons en ville avec un bateau hybride qui est un entrepôt flottant. C'est dans le bateau que se fait le tri des paquets ainsi que la mise des produits sur les véhicules qui sont des triporteurs électriques. Ensuite, ces triporteurs sont déposés en différents points de Paris. Le système de dépose est sur le bateau, il n'y a donc pas d'équipement sur la berge. L'encombrement de la berge est minimal puisque c'est juste le temps du dépôt et du départ du véhicule ce qui permet d'autres activités le reste du temps.

Un autre exemple : Speed distribution est un projet de transport en camionnettes électriques sur des barges. On est dans ce qu'on appelle du roll-on/roll-off ce qui signifie qu'on fait monter les camionnettes chargées sur des barges. L'entreprise se trouve à Vitry-sur-Seine. Elle fait les 10 km qui la séparent du centre de Paris par la voie d'eau. Les chauffeurs viennent au quai de dépôt et les camionnettes partent. La barge reste à quai un quart d'heure. Une fois les camionnettes parties, le quai est rendu à ses autres usages qui peuvent être de la promenade, etc. On a fait l'expérimentation l'année dernière, l'entreprise de distribution travaille avec Haropa. On est en train de construire le modèle économique. L'entreprise Speed distribution souhaite développer le recours à des pousseurs électriques.



La logistique urbaine

Une sollicitation très importante de la voie d'eau autour de la logistique des derniers kilomètres pour pénétrer au cœur de l'agglomération parisienne

4 enjeux pour développer la logistique urbaine fluviale :

- 1 - Développer les emplacements pour la logistique urbaine en cœur de ville,
- 2 - Intégrer la logistique au paysage urbain et à la vie des habitants,
- 3 - Répondre aux contraintes logistiques des entreprises
- 4- Adapter l'offre de service et l'offre portuaire

48



La logistique urbaine

Projet FLUDIS: Une logistique urbaine compétitive et décarbonée



1 bateau entrepôt



30 CYCLOFRET®



Organisation en milk-run



30 emplois directs

1 Agence Mobile FLUDIS livre

750 000 colis par an

300 000 km parcourus en moins par des VUL par an !

12 500 heures de temps d'approche économisées

110 T CO² économisées par an !





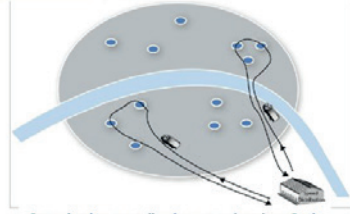




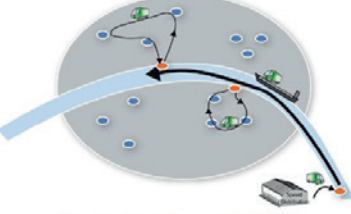



La logistique urbaine

Projet SPEED Distribution logistique en Roll-on – Roll-off



Organisation actuelle des tournées dans Paris



Situation future : organisation fluviale des tournées dans Paris




Expérimentation à Paris (septembre 2018)

Implantation entreprise et quai





Barge avec entrepôt intelligent + pousseur propre (hybride gaz/électrique)

Contexte urbain : foncier rare et coût exorbitant

Système de chargement/déchargement rapide limitant la rupture de charge

Dernier km sûr, propre et économique



Le projet Green Deliriver est similaire à Fludis, le bateau est un peu plus large, c'est une barge qui est aussi un entrepôt flottant. Dans ce projet, les gens viennent se servir directement dans le bateau qui stationne. Le projet repose sur des concepts propres, avec des pousseurs hybrides, gaz, électrique, etc.

Ces opérations, Fludis comme Green Deliriver, bénéficient de soutiens financiers, notamment de la Banque des territoires, et dessinent aujourd'hui une transformation du fluvial. On sort du créneau habituel du fluvial, qui était surtout axé sur des matériaux pondéreux, pour passer au transport de produits à très haute valeur ajoutée, où la question n'est plus tellement le tonnage. La valeur unitaire du paquet qui peut peser 5 kg peut être plus importante qu'une barge de 2 500 tonnes de déblais.

Les Deux Rives (Paris 13), 4ème quartier d'affaires de Paris et pionnier de l'économie circulaire

3 000 T de déchets papiers

320 000 cartouches

7 350 T de biodéchets /an...



Une expérimentation les 5, 6 et 7 juillet sur le quai de Tolbiac (13^e)

Une mutualisation des déchets

Un espace de stockage pour le tri

Une massification des flux

Une solution de transport économique et écologique



Dernier exemple de logistique urbaine : le projet déchetterie sur lequel nous faisons une expérimentation les 5, 6 et 7 juillet, pour récolter, ramasser les déchets des entreprises, notamment les déchets papier, mais aussi bois, etc.,. Le pilote de l'opération est la RATP, mais il y a aussi Suez, Natixis. VNF fait partie des opérateurs. C'est une opération qui nous paraît très intéressante de valorisation de la voie d'eau. L'avantage d'avoir une déchetterie sur la voie d'eau est qu'elle n'est pas toujours au même endroit et qu'elle n'est pas là le week-end, notamment. Quand vous avez des gens qui habitent à côté d'une déchetterie, généralement, ils ne sont pas très heureux parce que ça fait du bruit, qu'il y a des poussières et que parfois cela ne sent pas très bon. Là, vous avez une déchetterie qui peut s'en aller et se reposer à d'autres endroits qui peuvent répondre mieux aux attentes des clients et en même temps mieux s'intégrer dans l'environnement.

Réseau de bornes eau et électricité le long de la Seine (HAROPA/VNF).

Projet co financé par : Union Européenne, Etat, HAROPA, VNF, ADEME, régions Normandie et Ile de France

- 13 bornes eau et électricité
- 5 sites sur la Seine
- Une tarification harmonisée
- Possibilité de connecter deux bateaux par borne



Pour terminer, il faut sortir de l'image de L'homme de Picardie. Je ne dis pas qu'il n'existe plus d'homme de Picardie, mais de moins en moins. La voie d'eau se modernise pour répondre aux enjeux de la société. Vous avez l'exemple de bornes eau-électricité qu'on met en œuvre avec Haropa, sur l'ensemble du linéaire de la Seine, qui visent à permettre aux transports frets de s'approvisionner en eau, d'une part, et surtout en électricité. Cela permettra d'arrêter, quand ils sont à quai, de faire tourner leur moteur ou leur groupe électrogène pour s'alimenter en électricité. On travaille aussi avec Haropa sur l'alimentation des croisiéristes. C'est encore plus challengeant parce qu'évidemment, ce sont des bateaux plus gros, beaucoup plus consommateurs d'énergie. Ces hôtels flottants représentent des consommations énergétiques très importantes. D'ores et déjà, le port de Javel est équipé. La Roche-Guyon est en cours d'équipement. On est dans une dynamique de généralisation de cet avitaillement d'électricité à terre.

La voie d'eau s'équipe de ce qu'on appelle un système d'information fluvial. En gros, les bateliers sauront quelle est la disponibilité des écluses qui sont devant eux, ils sauront en temps réel le trafic. Ils sauront à quel moment ils vont pouvoir passer telle ou telle écluse. Et donc ajuster en permanence la vitesse de leur bateau, leurs conditions de navigation. On estime qu'on gagnera entre 15 et 30 % de consommation d'énergie grâce à ce système. Ils auront beaucoup d'informations comme les hauteurs sous pont, etc., et pourront en permanence adapter leurs conditions de navigation.

Enfin, nous travaillons à transformer la voie d'eau au plan énergétique. Aujourd'hui, la voie d'eau repose essentiellement sur des moteurs thermiques. Nous avons organisé le 29 mai dernier un colloque national avec Haropa, Ports de Paris, la CNR (Compagnie nationale du Rhône), avec un certain nombre d'acteurs nationaux. Nous avons regroupé l'ensemble des acteurs pour discuter de cette dynamique de transformation énergétique pour passer à des motorisations différentes, plus performantes. On passerait du diesel à de l'électrique pour cer-

taines activités, à de l'hydrogène pour d'autres, en fonction des contraintes.

Nous travaillons aussi à réinterroger les règles applicables de police de la navigation pour examiner la possibilité d'augmenter les vitesses de navigation – c'est le cas dans le bief de Paris où nous avons une étude de trajectographie qui est engagée. Le marché a été notifié il y a une dizaine de jours



Une voie d'eau qui innove

SIF Seine (service d'information fluviale)



Outil d'aide à la navigation, développé par VNF et prochainement sur internet.

Projet co financé par : ADEME, régions Normandie et Ile de France

Fonctionnalités proposées :

- Indication du trafic aux écluses
- Avis à la batellerie
- Carte dynamique
- Affichage des hauteurs d'eau et des hauteurs libres (sous pont) en temps réel

Les attendus: gains d'efficacité, réduction des consommations

54



Une voie d'eau qui innove

Le fluvial à l'heure de la transition énergétique

Colloque national du 29 mai 2019 « Vert le fluvial, le transport fluvial à l'heure de la transition énergétique »

260 participants, tous les représentants de l'écosystème fluvial présents, des engagements, une dynamique...





• Thierry GUIMBAUD
Directeur général de Voies navigables de France

• Régine BREHIER
Directrice générale d'HAROPA-Ports de Paris
Vice-présidente de l'association française des ports intérieurs (AFPI)

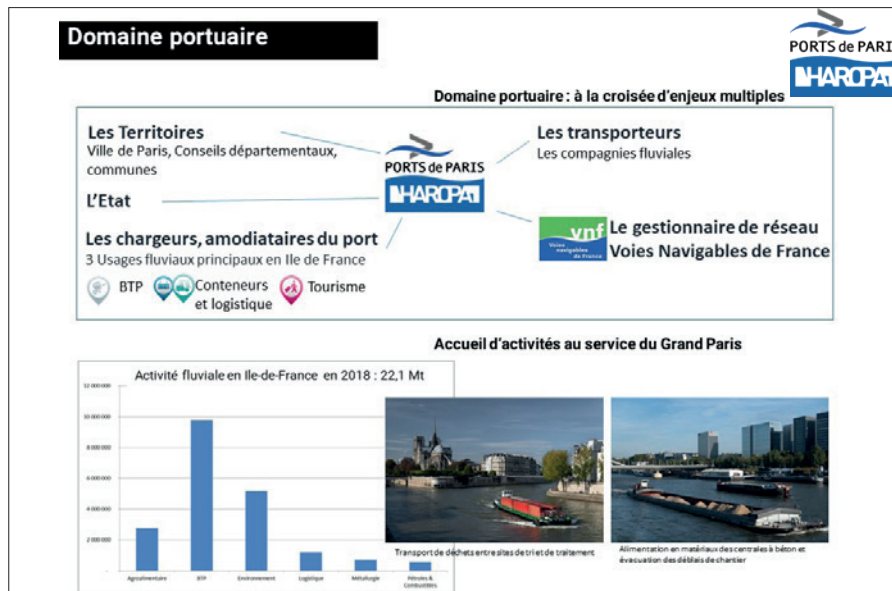
Les usages portuaires :

Régine Bréhier et Nicolas Mouyon, Ports de Paris

Dans le système fluvial, qui est un réseau, il y a des liens et des nœuds. Les ports sont les nœuds. Du point de vue des trafics, on va vous dire la même chose que ce qu'a dit Dominique Ritz. La différence quand on est au niveau des nœuds, c'est qu'on est là en permanence. Une des choses qu'on doit gérer, c'est l'adaptation, à la fois dans le temps et dans l'espace, des plateformes à terre, pour répondre à la fois aux besoins du trafic, mais aussi aux besoins et aux règles qui sont fixées

par la Ville. Cette adaptation se fait sur l'avitaillement par exemple. Comment on s'avitaille en hydrogène en pleine ville ? On parle beaucoup de collecte de déchets. Il y a des déchets organiques, qu'on peut emmener vers des usines de méthanisation. Un des rôles du port est de voir comment on peut traiter ce genre de déchet et faire en sorte que sur la plate-forme, ce soit quelque chose qui soit compatible avec la vie de gens qui sont en pleine ville, avec des canicules, etc.

Un des enjeux que doit relever le port pour cette gestion du domaine portuaire, en tant qu'interface entre le fleuve et la ville, provient de différentes parties prenantes : les territoires en premier lieu, la partie chargeur, les obligataires, les transporteurs, les compagnies fluviales, en lien avec l'État et le gestionnaire de la voie fluviale.



Concernant les trafics, nous avons trois catégories : les grands usages à l'échelle de l'Ile-de-France qui sont la construction, les matériaux de chantier, la partie conteneurs et logistique et la partie tourisme, qui sont tous basés sur un fonctionnement, soit en maillage, soit en réseau, à l'échelle de l'Ile-de-France pour certains et à l'échelle de l'axe pour d'autres, avec des combinaisons entre ces deux échelles assez fréquentes. Notamment pour le BTP, pour les chantiers du Grand Paris qui engendrent des trafics, et en partie dans Paris, on a une organisation générale du dispositif, avec l'amenée de matériaux et l'extraction, qu'on essaie de combiner sur les mêmes bateaux. Globalement, pour l'équilibre économique de ces opérations, un des enjeux est de prévoir un chargement permanent du bateau dans un sens ou dans l'autre. On retrouve les mêmes types d'enjeux sur les sujets de conteneurs et logistique. La filière BTP est aussi très organisée autour du fleuve, puisqu'en exutoire et approvisionnement, on a des carrières qui sont proches du fleuve et qui permettent d'organiser la filière autour de l'eau.



Pour ce qui concerne les conteneurs et la logistique, l'organisation des trafics repose beaucoup sur ce maillage portuaire, à l'échelle de l'axe et de l'Ile-de-France, avec six plates-formes multimodales sur l'Ile-de-France, et 60 ports urbains. Nous disposons également un réseau de 44 quais à usages partagés qui permettent d'accueillir les activités qui ont été présentées par Dominique Ritz précédemment, avec une adaptation en fonction de chaque activité. Les quais à usages partagés sont des quais qui sont les plus vides possible, qui permettent, en dehors de l'exploitation, d'accueillir des usages de promenade ou événementiels, comme on le voit sur le port du Gros Caillou.

Le tourisme comprend deux parties assez distinctes : la partie croisière avec hébergement à l'échelle de l'axe Seine, qui repose sur 25 escales sur l'ensemble de la Vallée de la Seine ; et

le tourisme local, qui repose sur un réseau de 35 escales sur le bief.

Aujourd'hui, on a un impact sur l'organisation physique des espaces à quai qui est très différent. Les modes de logistique qui ont été développés notamment avec l'exemple de Franprix montrent qu'il y a toujours un entrepôt ou une base arrière, qui doit rester suffisamment proche, en l'occurrence, sur les plates-formes de Gennevilliers ou de Bonneuil.

Ensuite, on peut imaginer différents modes de logistique. Pour Franprix, les fermetures sont complètes et les aménagements complexes pour arriver à maintenir des conteneurs sur les quais. Le grand enjeu pour l'avenir, c'est d'avoir des bateaux autodéchargeant et développer cette notion de stock flottant, qui, on l'a vu avec les déchets, qui fait l'objet d'expérimentation. On peut imaginer également avoir des possibilités de retrait de colis directement à quai. Aujourd'hui, 44

quais sont à usages partagés. Le port du Gros Caillou est la plupart du temps dédié aux usages d'animations, loisirs, promenade et événementiel. À Tolbiac, à Point du jour, on a plus d'utilisations pour le BTP, notamment dans le cadre de la construction du Grand Paris. Le BTP repose aussi sur des sites exclusifs d'accueil d'installations industrielles.

Le coût du foncier – et le foncier portuaire n'y échappe pas – est relativement lourd. On commence à avoir des demandes de clients qui ont des quais à usage exclusif de BTP, qui souhaiteraient faire des expérimentations pour pouvoir accueillir, notamment dans le cadre de développement de la logistique urbaine, une activité autre dans certains créneaux de la journée parce que leurs flux et l'organisation de leurs flux le permettent. C'est quelque chose sur lequel on travaille.

Cette question de la limite qui devient plus perméable entre les différents usages devient de plus en plus présente. Pour la logistique urbaine, on se demande si au-delà des quais à usages partagés, il ne pourrait pas y avoir des livraisons sur des espaces qui sont habituellement utilisées pour des passagers. Si les infrastructures permettent d'accueillir ces différents usages, on a tout intérêt à essayer de rechercher cette temporalité, cette maximisation des usages dans le temps.

Sur la logistique, un chiffre clé peut être intéressant : un conteneur sur cinq, sur la destination des marchés de consommation franciliens, arrive par la Seine. Ensuite, on a un usage de la voie d'eau sur le marché francilien qui est très faible. On s'arrête en général sur les ports de Gennevilliers et Bonneuil.

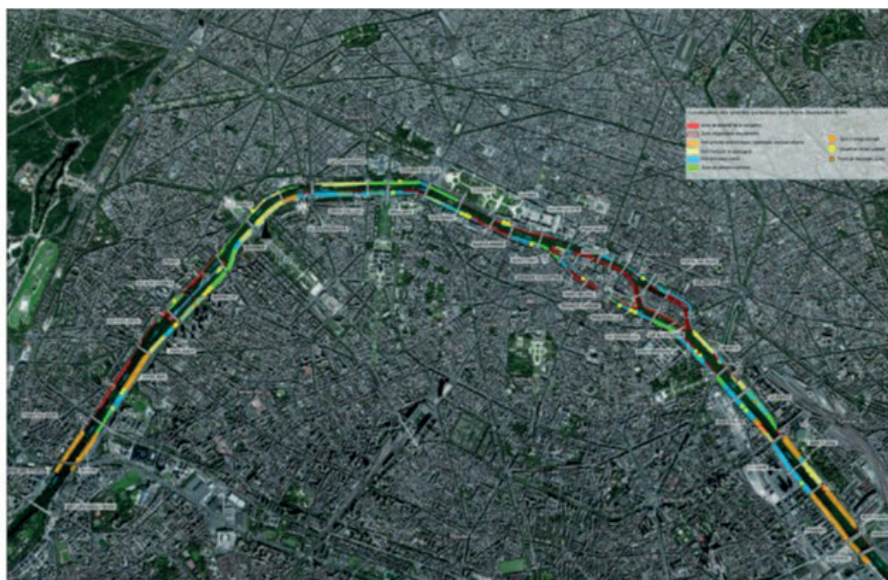


L'occupation a beaucoup évolué ces trente dernières années avec l'augmentation de l'accessibilité, le développement de la promenade et les installations animation-loisirs. À l'échelle de Paris, les activités utilisatrices du fleuve représentent environ 27 % des linéaires de quais. Les activités d'animation-loisirs, qui ont été développées, atteignent 58 % de l'occupation des linéaires de terre-pleins et 13 % de l'occupation des plans d'eau. Pour les bateaux-logements, on a une part similaire pour l'occupation des plans d'eau d'environ 13 %. On a parfois l'impression d'avoir des linéaires vacants, mais une partie de ses linéaires sont liés à des zones de sécurité de la navigation pour presque 30 %. Les zones inexploitablement représentent actuellement 17 % du linéaire des plans d'eau et 14 % des terre-pleins. Les voies sur berge du côté du port de Passy sont ainsi inexploitablement sur les plans d'eau

pour des raisons diverses d'accessibilité ou d'absence d'infrastructures d'accostage.

Plusieurs axes de réflexion peuvent être cités une fois ce constat fait. Les pistes de développement retenues à l'heure actuelle par Ports de Paris, sont la préservation des activités qui ont recours à la navigation fluviale, que ce soit le transport de marchandises et de passagers ; le renforcement de la mixité spatiale et temporelle des usages sur un même site – la chronotopie citée par l'Apur ; le développement de la logistique urbaine ; l'anticipation de nouveaux usages, dont la baignade ; l'utilisation de possibilités de mutation ; l'évolution de certaines zones, en particulier les zones inexploitablement identifiées ; et la poursuite de la continuité piétonne sur les quais bas.

Occupation des berges



Axes de réflexion

// Préserver les activités ayant recours à la navigation fluviale (transport de marchandises et de passagers)

// Renforcer la mixité spatiale et temporelle des usages sur un même site

// Favoriser le développement de la logistique urbaine

// Anticiper les nouveaux usages

// Étudier les possibilités de mutation et d'évolution de certaines zones (notamment celles inexploitablement actuellement)

// Favoriser la continuité piétonne en quai bas

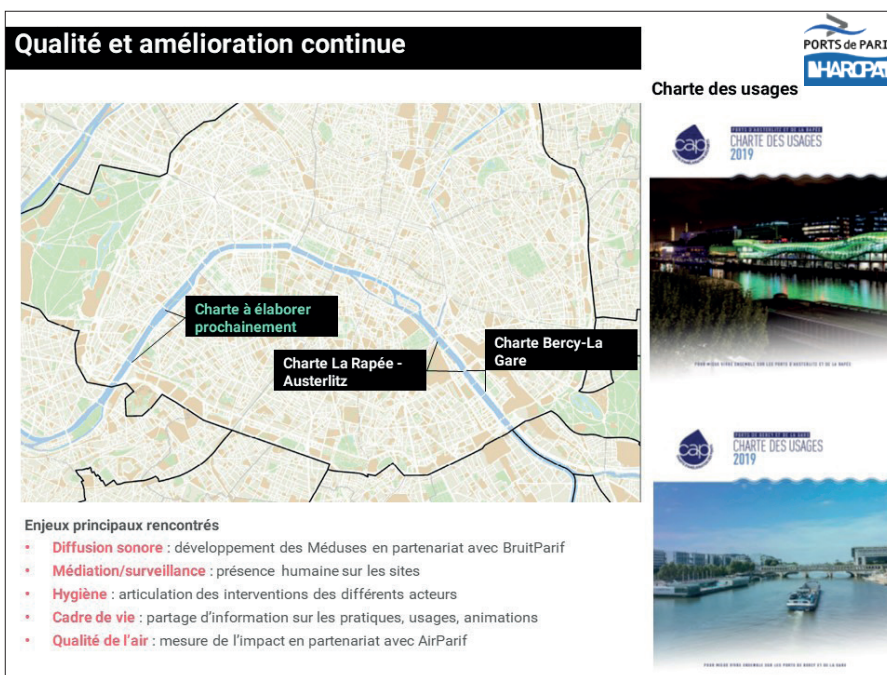
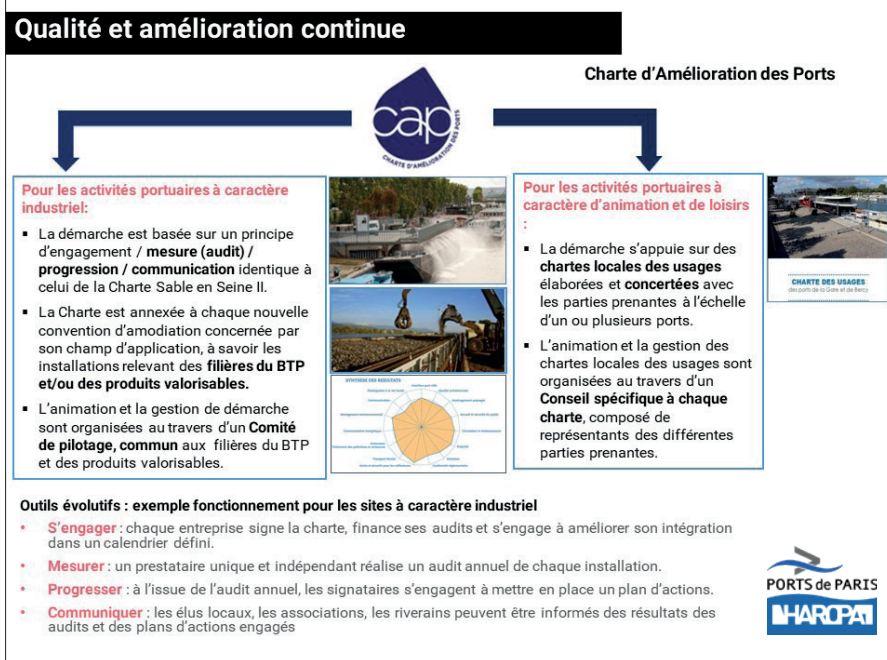
Usages des plans d'eau	
Zones de sécurité de la navigation	29 %
Zones inexploitablement actuellement	17 %
Ports de transport de passagers	15 %
Ports d'animation-loisir	13 %
Ports d'activités économiques, logistiques, services urbains	13 %
Zones de bateaux-logements	12 %

Usages des quais/terre-pleins	
Animation-loisir (promenade, restauration, animation etc.)	58 %
Ports de transport de passagers	16 %
Zones inexploitablement actuellement	14 %
Ports d'activités économiques BTP, logistiques, services urbains	12 %
Zones de bateaux-logements	0 %

Les méthodes de travail du port pour essayer d'améliorer la qualité et répondre aux attentes, qu'elles soient sociétales et environnementales, sur les ports, sont déclinées autour d'un outil, la charte d'amélioration des ports (CAP), démarche dont la Ville est partenaire et qu'elle développe également sur les canaux et qui a deux volets : un volet lié aux activités portuaires à caractère industriel et un volet lié aux activités à caractère animation et loisirs. Pour ce qui concerne les activités à caractère industriel, la démarche date de nombreuses années. Elle s'appelait initialement « charte Sable en Seine », puis « Sable-en-Seine 2 » et est basée sur un principe de mesures, d'audits, de plans d'action et de mise en commun pour apporter cette progression et amélioration continue.

Pour ce qui concerne les activités à caractère animation-loisirs, les enjeux principaux identifiés sur les ports sont la maîtrise de la diffusion sonore. On travaille en partenariat avec Bruit Paris sur ces sujets, notamment avec le développement des méduses ; les enjeux liés à la médiation-surveillance, pour lesquels le port déploie des présences humaines sur les sites ; les enjeux liés à l'hygiène, on est beaucoup sur des enjeux d'articulation des interventions de chacun que ce soit les amodiataires, la Ville de Paris, le port ; des enjeux liés au cadre de vie, avec beaucoup de partages d'informations, d'attente d'informations de la part des riverains sur les usages, les animations prévues ; des questions d'aménagement également ; et enfin, la qualité de l'air, pour laquelle on travaille avec Airparif.

Aujourd'hui, il existe deux chartes des usages : une sur les ports de Bercy-Gare et une sur les ports de la Rappée-Austerlitz. Elles sont développées par bassin sur les deux rives qui se font face. On est sur un traitement de problématiques très locales, avec l'association des conseils de quartier, des représentants des habitants, les mairies d'arrondissement et la mairie de Paris. Sur



ces deux ports, on est sur des problématiques quasiment exclusives d'animation-loisirs. À la fin de l'année, l'élaboration d'une charte sur les ports du 15^e et 16^e arrondissement va intégrer ces enjeux d'animation-loisirs, mais également des enjeux liés à la présence d'exploitations industrielles, d'escales avec bateaux de croisière avec hébergement. Cette séquence comprend une

zone de découplage. Ça va être une charte un peu plus atypique, nouvelle. Les chartes sont construites en partenariat avec ce processus de constat, partage des constats par tous les acteurs et parties prenantes et de recherche de solutions en commun.

Perspective d'évolution de l'offre de services des bateaux et sur les quais, Fluctuants

Olivier Jamey, CPP

La Communauté Portuaire représente les acteurs économiques du fleuve. Ce sont 130 entreprises du fleuve et des canaux. La moitié est fixe et la moitié navigante. C'est un préambule intéressant parce qu'on parle de mixité d'usages, de combinaison d'activités, mais nous, déjà dans la réalité, on représente cette combinaison puisqu'il y a cette parité entre

les usages fixes et les usages navigants. Ensuite, il y a quand même une originalité sur le fleuve qui est la variété des usages, puisqu'on représente aussi bien les cimentiers que les bouquinistes. Il y a une gamme d'activités extrêmement variée. C'est une première particularité. L'autre particularité, c'est le caractère entrepreneurial et créatif de ces entre-

prises. On l'a entrevu à travers les propos de Dominique Ritz et de Ports de Paris. On voit des entreprises assez créatives. Même les Bateaux-Mouches qui sont aujourd'hui renvoyés au rang de tradition française sont devenus une marque universelle en une génération, et par le fait d'un homme. Il y a eu des profils relativement originaux sur le fleuve.

Usages Seine / Communauté Portuaire de Paris - 27-6-19

FLUCTUANTS

XVIIe - XVIIIe activités à quai, peu de ponts, saturation espace

- Commerçants
- Laveries
- BT
 - Teinturiers
 - Tripiers
 - Tanneurs
- Spectacles : feux d'artifice, joutes
- Fourniture eau
- Déjà des bateaux de bain

A partir du milieu du XVIIIe

- Navigation prend le dessus, beaucoup d'activités refoulées en périphérie
- Berges remplacent les grèves, créant une barrière de niveau avec la ville

Fin XXe

- Navigation baisse
- La voiture prend le dessus sur les quais

Début XXIe

- Rebond à la fois pour les activités fixes et navigantes



J'avais un qualificatif, celui de « fluctuant », un petit clin d'œil qui renvoie aussi à des propos que l'Apur a tenus lors d'ateliers précédents. « Grosso modo », aux XVIIe et le XVIIIe, c'était fixe. Après le XVIIIe, c'est devenu navigant. Le XXe a été le déclin du fluvial et l'arrivée de la voiture. Aujourd'hui, au XXIe, on est à un tournant et on va accélérer dans la diversité des usages.

La caractéristique de ce lieu est par rapport à des rues, par rapport aux quais hauts, l'élément de la mobilité. Quand on a vu arriver la libération des voies sur berge, on s'est dit : peut-être que l'avenir des berges passe par les barges et par des usages qui pourraient être mobiles. Il y a également le patrimoine de l'UNESCO, les atouts physiologiques et sociaux ; on a quelques exemples concrets de particularités du bord d'eau. J'ai implanté Rosa Bonheur à Asnières, à l'ouest de Paris, en face d'une centrale à béton, sous deux ponts, un de chemin de fer et un routier, adossé à la départementale, et néanmoins, la magie a

complètement pris. Les gens se le sont accaparé comme une place de village. Je pense que c'est important de l'avoir à l'esprit lorsqu'on aborde les usages futurs. Le fleuve apporte cette contribution sociale qui est particulière et assez naturelle. Assez spontanément, les gens se retrouvent dans une dimension nouvelle. Quand je fais visiter la Seine en bateau, j'ai l'habitude de dire que c'est le seul endroit où les Parisiens sourient. Il y a quand même ce côté physiologique et social. Autre atout, la navigabilité, car on a la chance d'avoir un fleuve navigable. Il y a aussi le fleuve en 3D, auquel on tient beaucoup. On parle souvent de

la Seine en deux dimensions. Mais nous, on la voit en 3D. Certains ont passé des câbles sous l'eau. On peut aussi évoquer de futures utilisations. Seebubbles est déjà un décollage du plan d'eau, à quelques centimètres. On peut imaginer que les véhicules urbains volants, si jamais ils arrivent un jour en ville, passeront au-dessus de la voie d'eau d'abord. Les téléphériques existent déjà comme l'expérimentation de Clichy. Il faut voir le fleuve comme une trouée urbaine et l'aborder en trois dimensions

Dans ses particularités il y a tout d'abord, l'enclavement du fait des différents plans, le plan d'eau, le quai bas et le quai haut. Pour y aller, il faut trouver un escalier ou une voie pour y accéder. Cet enclavement conditionne aussi beaucoup de choses. Il y a également les crues, et la sécurité. Enfin, la vitesse, Dominique Ritz en a parlé. On promeut avec VNF et Ports de Paris l'augmentation de la vitesse, notamment aux abords du fleuve et je sais que vous y êtes attaché, M. Missika.

Usages Seine / Communauté Portuaire de Paris - 27-6-19

FLUCTUANTS

UN LIEU A PART POUR DES USAGES DIFFERENTS

- Atouts
 - Mobilité
 - Patrimoine UNESCO
 - Physiologiques et sociaux
 - Navigabilité continue à la différence du Rhin ou du Danube
- Particularités
 - 3D : trouée urbaine



Dès qu'on parle événementiel aujourd'hui, on vient en conflit avec les usages habituels du fleuve. C'est dommage. C'est pour ça aussi qu'on cherche à promouvoir un site emblématique près de la tour Eiffel, peu impactant sur la navigation comme le bras de Grenelle, qu'on a essayé de promouvoir à l'occasion des Jeux olympiques. Je pense que ce site peut donner lieu à beaucoup de possibilités en termes événementiels et spectacles. La Seine est aussi le lieu de feu d'artifice dans le passé.

Des Parades. On dit que les quais sont le seul endroit en ville où on peut organiser des parades et les faire voir de différents angles de vue, des bateaux, du quai haut, du quai bas, etc.

L'apport de la nature est aussi assez logique, je prends l'exemple qui date de la semaine dernière en Allemagne ; on a utilisé la voûte des ponts pour y faire des niches de chauve-souris, qui servent à quelque chose en ce moment avec les moustiques tigres. Ça a une vocation à être promu. C'est un usage un peu particulier de la voie d'eau et du pont, amusant à signaler.

Usages Seine / Communauté Portuaire de Paris - 27-6-19

FLUCTUANTS

UN LIEU A PART POUR DES USAGES DIFFERENTS

- Atouts
- Particularités
 - Enclavement
 - Crues
 - Emplacements limités en particulier avec
 - Sécurité
 - Réseaux
 - Infrastructures
 - Vitesse



Usages Seine / Communauté Portuaire de Paris - 27-6-19

FLUCTUANTS

UN TOURNANT

- Le fleuve va contribuer à la ville
 - Logistique urbaine écologique et furtive
 - Survol
 - Événementiels et Feux d'artifice
 - Parades
 - Apport de nature
- La ville va contribuer au fleuve
- Le fleuve pourrait devenir ce lien, ce commun entre les quartiers



FLUCTUANTS

UN TOURNANT

- Le fleuve va contribuer à la ville
 - La ville va contribuer au fleuve
 - Le fleuve pourrait devenir ce lien, ce commun entre les quartiers
- Nouvel intérêt depuis Paris Plages et Animations voiles sur Berges
 - Clientèle pour les établissements flottants et terrasses ou petits bateaux apéritifs sur la Seine, Marins d'Eau Douce ou Barboteur sur les canaux



Le propos, c'est de dire que la ville va contribuer au fleuve et le fleuve va contribuer à la ville.

Pour reprendre le propos sur les petits bateaux, c'est un exemple de nouvel usage qui est né dans les dix dernières années. On a 19 petits bateaux aujourd'hui sur 147 bateaux qui naviguent à Paris, qui accueillent plutôt une clientèle parisienne. Des apéritifs, des enterrements de vie de jeune fille et de vie de garçon. Mais plutôt une clientèle parisienne qui vient d'arriver, sans qu'on ait à l'organiser.

Ce qui nous semble très important pour gérer ce tournant de la combinaison des usages est de mieux se connaître et créer le lien avec la ville et la population. Je citais comme exemple Rosa à Asnières. On a mené une action à Boulogne avec une association, Happy Seine. On a essayé de créer du lien avec les quartiers. Apprendre à se connaître est absolument essentiel, cela peut passer par des fêtes avec les quartiers. La fête est un sujet très présent dans la création de la Communauté Portuaire, un peu inhérent aux activités de passagers. Ricardo, au sein de la Communauté, a plus particulièrement ce sujet de la fête à porter, qu'il appelle l'Odyssée, et qui s'inscri-

ra dans la chronologie des JO, avec les olympiades culturelles.

La nécessité de la continuité est importante aussi. Les quais de Seine sont régis par le plan de prévision des risques et d'inondabilité. Ce plan prévoit qu'on ne peut exploiter les quais que du 1^{er} mai au 31 octobre. Il n'a échappé à personne que les crues arrivaient à des moments qui n'étaient pas exactement ceux prévus par la réglementation. En fait, tout ça passe par la démontabilité sous 24 h. Le propos est de démontrer au préfet, dans les prochains mois, qu'à l'occasion de la fin de l'exploitation des terrasses au 31 octobre, on peut démonter en 24 h et lancer un process de ce type-là

pour pouvoir élargir l'animation sur les quais. En même temps, il y a des « dérogations » aux propos du PPRI puisque des événements pour une semaine ou des compagnies navigantes de transport de passagers peuvent avoir quelques constructions à quai. Les quais doivent devenir de plus en plus une promenade accueillante.

Dires d'atelier p 50.

FLUCTUANTS

UN TOURNANT

- Le fleuve va contribuer à la ville
 - La ville va contribuer au fleuve
 - Le fleuve pourrait devenir ce lien, ce commun entre les quartiers
- Apprendre à se connaître
 - Comités Seine pour chaque quartier d'abord de bord d'eau
 - Fêtes
 - Nécessité d'une continuité et non d'une saisonnalité



Le fluvial n'est plus l'homme de Picardie. On a dit également que la chronotopie des usages doit exister sur les quais, mais aussi pour les bateaux. Les bateaux peuvent avoir des usages différents suivant les moments de la journée, notamment dans la logistique de petits colis. Et là, on n'invente rien. Sur le littoral, on le fait déjà sur des bateaux qui relient les îles. On peut faire de la logistique urbaine le matin, faire de la promenade, faire même du transport public à certains moments.

Les motorisations propres : on a lancé une étude sur la transition écologique et on l'a fait avant qu'on nous en parle ! Le fluvial, doit être le transport le plus écologique, donc on ne peut pas imaginer qu'on soit les derniers à « fumer » à Paris. Forcément, il faut qu'on passe à la transition écologique. Néanmoins, il n'y a pas la possibilité, comme pour la voiture, l'avion ou le train, d'avoir des séries, et donc de réellement innover. Avec la motorisation électrique, on bénéficie la transposabilité de beaucoup de technologies de la voiture. Mais il y a toujours cet aspect du bateau prototype. Il y a aussi la vie des entreprises avec des conventions du domaine public de 5 ou 10 ans. C'est naturellement plus difficile pour elles d'aborder sereinement la transformation de leur flotte.

C'est totalement différent d'électrifier des bateaux de promenade qui vont tourner 11 fois dans la journée, qui vont avoir le temps de se recharger 10 minutes entre chaque croisière, par rapport à des bateaux événementiels qui vont tourner une fois tous les trois jours. On a un outil qui permet de scénariser pour chaque propriétaire de bateau l'approche la plus adaptée : est-ce qu'il va d'abord à l'hybride ou est-ce qu'il va tout de suite au tout électrique ? Ensuite, il y a un volet financier à cette étude, puis un volet sur de nouveaux ba-

Usages Seine / Communauté Portuaire de Paris - 27-6-19

FLUCTUANTS

Les 5 profils

Bateau restauration



Bateau promenade



Bateau privé



Bateau pousseur



Bateau jusqu'à 12p





Usages Seine / Communauté Portuaire de Paris - 27-6-19

FLUCTUANTS

- Plus à choisir entre fixe et navigant
- Innovations à venir
 - Motorisations propres
 - Augmentation de la vitesse aux abords de Paris
 - Bateaux autonomes





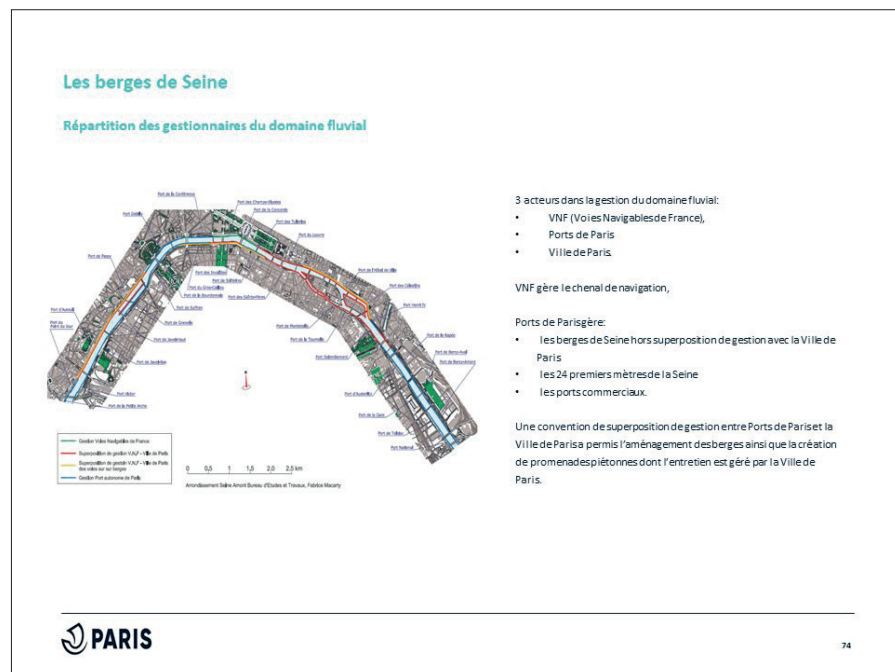

teaux. On doit se tourner vers l'avenir et dire quels sont les bateaux qu'on imagine pour le fluvial à terme. Pour donner une approche quantitative pour la transition écologique des bateaux à Paris, 147 bateaux sont concernés. 20 bateaux sont déjà en process, en cours de mutation ou qui ont muté. Christophe est là avec le Ducasse sur Seine, qui est un bateau qui existe depuis près d'un an, en tout électrique. Moi-même, j'exploite des bateaux sur le canal depuis 12 ans, qui transportent 1,5 million de passagers par an. Il y a déjà une initiative qui

est prise et qu'il faut maintenant accélérer. Le montant est quand même estimé à 105 M€.

Dans le cadre de la modernité des bateaux, on ne peut pas s'affranchir de parler de bateaux autonomes. On doit considérer le fait qu'on s'inscrit dans un monde des transports en pleine mutation.

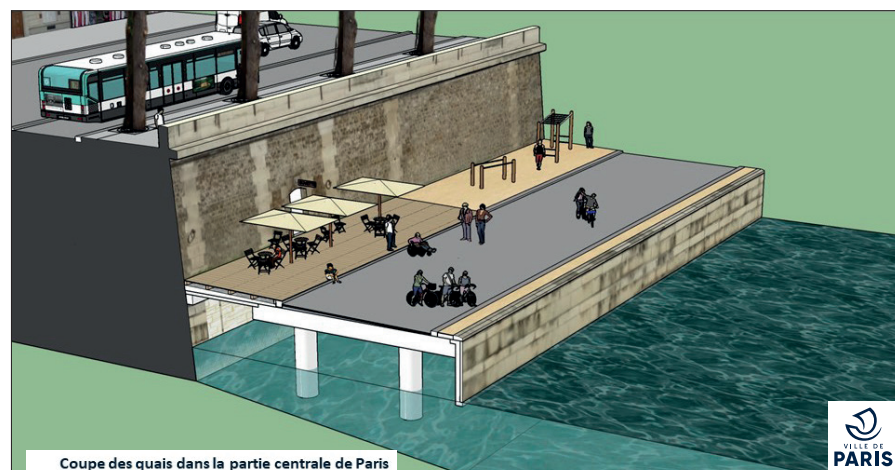
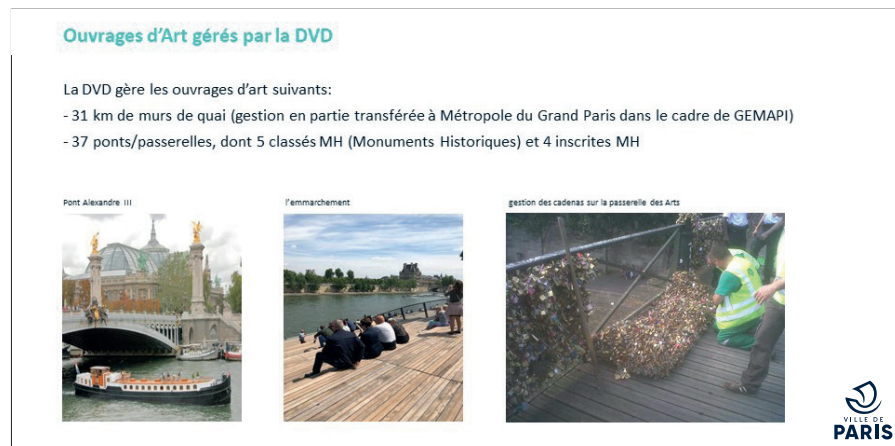
Accessibilité existantes et à venir, perspectives d'évolution

Floriane Torchin, DVD, Ville de Paris



En termes de domanialité les quais hauts appartiennent à la Ville de Paris. Par contre, les quais bas appartiennent à Ports de Paris. Il y a une superposition de gestion, une gestion par la Ville de Paris pour les endroits qui ne sont pas à usage industriel, pour faire simple. Sur la carte, ce qui est en bleu est géré par le Port et en jaune et rouge, figure les séquences gérées par la Ville avec convention. Nous gérons également 31 km de mur de quai, qui servent à la protection contre les crues maintenant transférées en gestion à la Métropole du Grand Paris. Cela représente aussi pas loin de 40 ponts et passerelles, dont un certain nombre sont classés et inscrits aux Monuments historiques. C'est donc aussi un gros sujet de gestion d'ouvrages d'art.

La configuration n'est pas la même partout, avec des endroits sur des pilotis. Ça présente aussi des contraintes en matière d'aménagement, de portance, voire de capacité ou pas à filtrer des eaux de pluie.

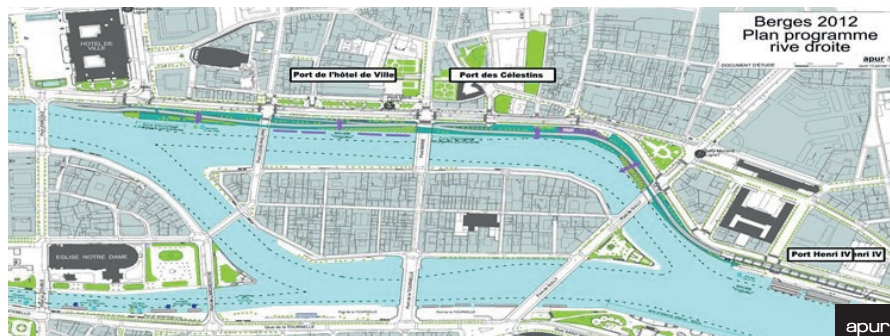
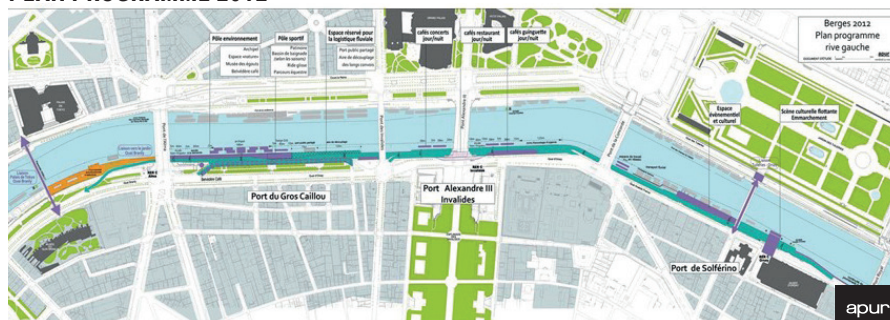


Petit retour en arrière sur ce qui s'est fait en matière de Piétonnisation. Dans les dernières années, deux périmètres ont été traités. Côté rive gauche, entre le port du Gros Caillou et le port de Solferino ; côté rive droite, le fameux parc des Rives de Seine. Un plan programme avait été fait en 2012. Les objectifs étaient de mettre en valeur le fleuve, le patrimoine, d'améliorer les accès piétons et les différents modes de déplacement, de végétaliser et de développer de nouveaux usages.

Des choses assez différentes ont été réalisées. Sur la partie rive gauche, entre Gros Caillou et Solferino, des aménagements de piétonnisation ont été réalisés des 2012-2013. À l'inverse, sur les quais rive droite, entre Tuileries et Henri IV, un aménagement en boulevard urbain a d'abord été réalisé avant d'arriver à une piétonnisation des berges qui a permis des installations d'activités sur des péniches et avec des aménagements à quai pour qu'elles puissent se raccorder, notamment. Il y a aussi des questions d'accès entre quai haut et quai bas, et même sur les quais hauts eux-mêmes, avec la création de traversées piétonnes, ne serait-ce que pour qu'on puisse accéder de la rive bâtie à la rive où il y a la Seine.

Voici quelques exemples de la nature des aménagements réalisés. Dans la plupart des cas, ce sont des choses relativement simples, notamment qui visaient à reconquérir un espace, en supprimant des murets, des garde-corps, en refaisant ponctuellement les revêtements de sol, en mettant en place des installations pour les enfants, un peu de mobilier, de la végétalisation aussi, des pavés enherbés, le fameux emmarchement du port de Solferino qui fait l'objet de la même contrainte que celle qu'on évoquait avant, à savoir qu'il doit être démonté pour la période hivernale, ce qui est une complexité assez importante ; et qui fait que six mois dans l'année cet accès-là n'existe plus. Un autre exemple d'aménagement réalisé sur la rampe d'accès du pont Louis

PLAN PROGRAMME 2012



EXEMPLE D'AMÉNAGEMENT : PORT DE SOLFÉRINO. AVANT/APRÈS



© Mairie de Paris

© Mairie de Paris

EXEMPLE D'AMÉNAGEMENT : SQUARE DE L'HÔTEL DE VILLE. AVANT/APRÈS



© Mairie de Paris

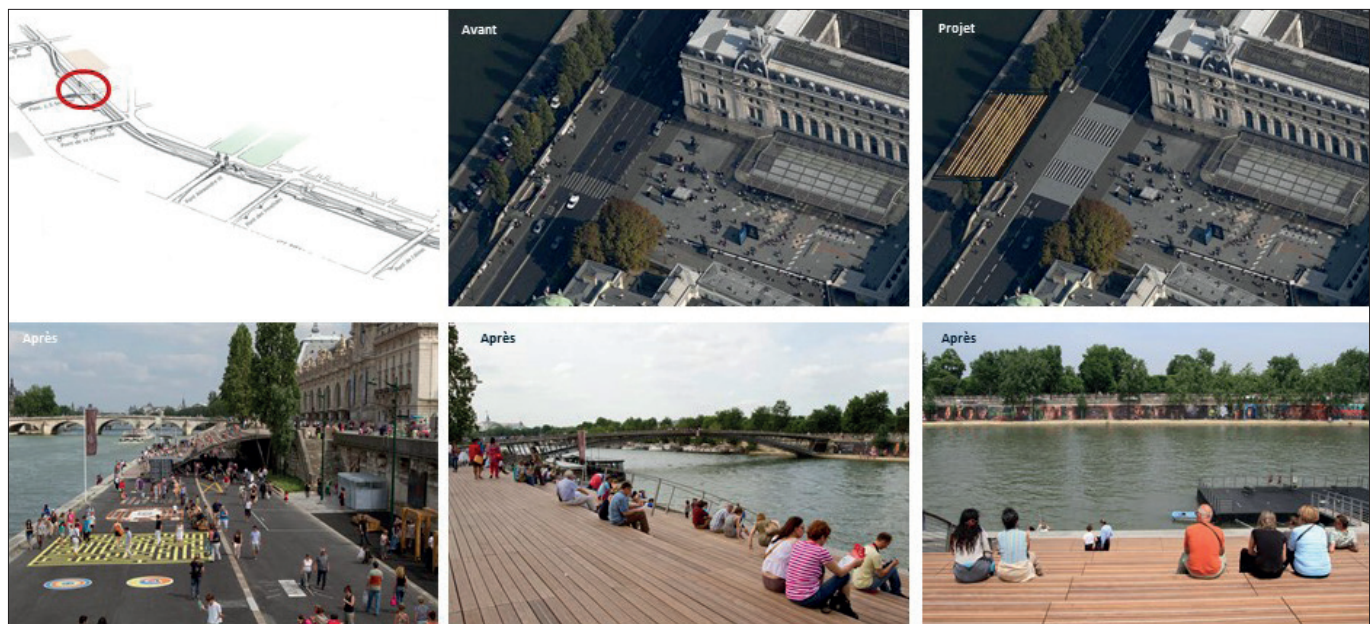
© Mairie de Paris

RENFORCEMENT DE LA BIODIVERSITÉ



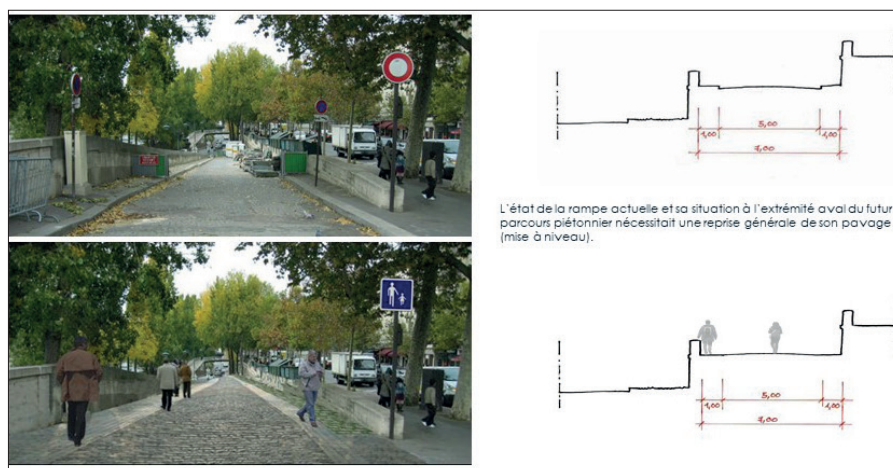
© Mairie de Paris

EMMARCHEMENT PORT DE SOLFÉRINO



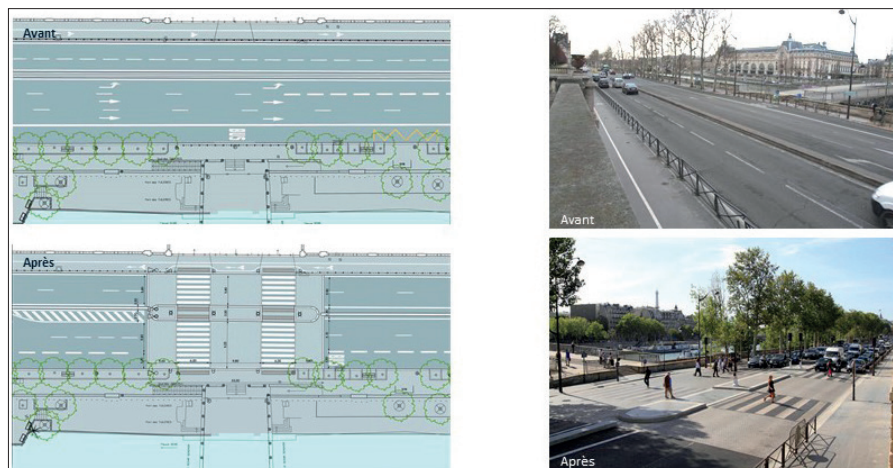
© Mairie de Paris

RAMPE D'ACCÈS EN AVAL DU PONT LOUIS-PHILIPPE - AMÉNAGEMENT



© Mairie de Paris

QUAI HAUT DES TUILERIES : TRANSFORMATION EN BOULEVARD URBAIN



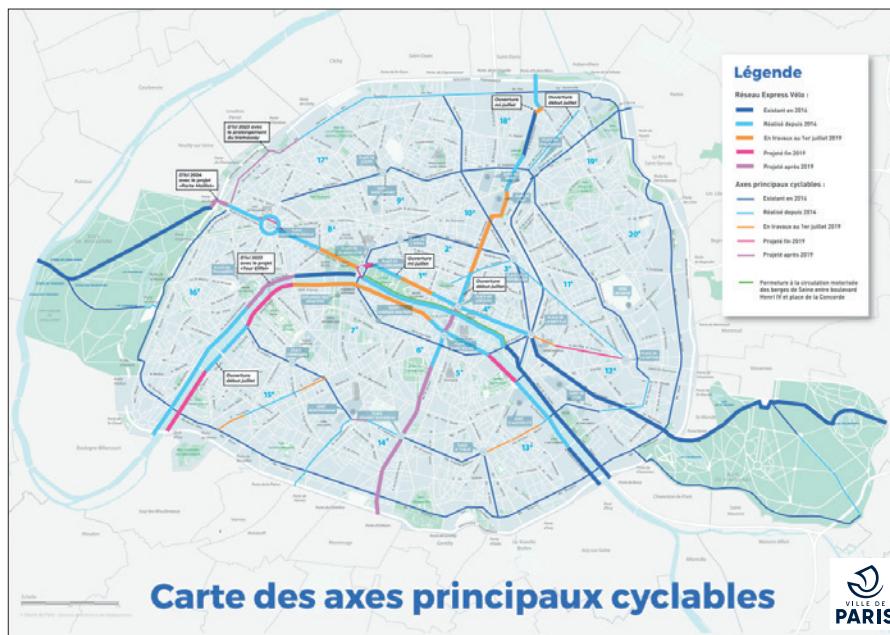
© Mairie de Paris

Philippe pour l'accessibilité. Avant, la rampe était un gabarit routier avec des trottoirs particulièrement étroits. L'aménagement a consisté à tout remettre à niveau pour que ce soit accessible aux personnes aux mobilités réduite et plus confortable pour tout le monde. Il existe d'autres sites à traiter comme ça qui nécessitent des aménagements un peu conséquents.

Dernier exemple, la création du passage piéton au niveau du quai des Tuileries ; avant, c'était une typologie routière avec barrière, muret et pas de possibilité de traverser ; après, les traversées se sont améliorées avec la création d'un passage piéton large, avec feux rouges. La grille du jardin des Tuileries a été ouverte.

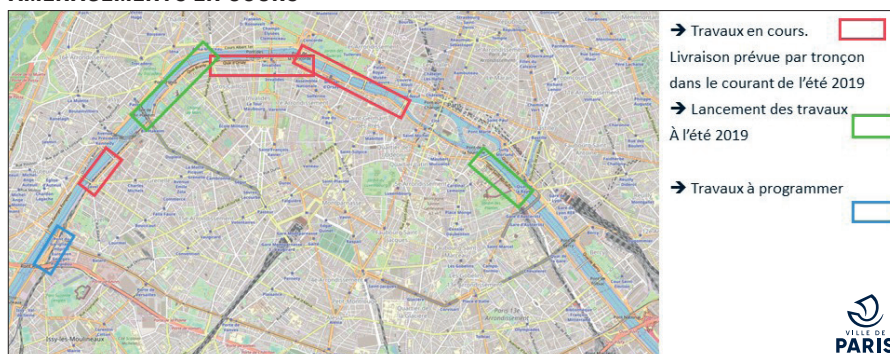
Le réseau express vélo est un des projets phares de la municipalité. Sur cette carte, figurent en bleu clair et foncé, les axes structurants existants de ce réseau express vélo. Il a un axe nord-sud, mais aussi un axe rive de Seine. On n'a pas mal de travaux en cours qui seront terminés d'ici la fin de l'année. Il ne reste que trois zones à traiter, de tailles différentes, pour avoir une continuité du réseau express vélo sur tous les quais de Seine. Le réseau express vélo est défini comme étant un axe où il y a une piste cyclable bidirectionnelle protégée du reste de la circulation.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS : LE RÉSEAU EXPRESS VÉLO



Ce qui existe est néanmoins de nature très diverse selon les endroits. On a le cas de la voie Georges Pompidou du 16^e où on a créé une piste cyclable sur le quai bas, en prenant une file de circulation. Il y a des endroits où on est sur le quai haut, avec des configurations pas très confortables, comme celle-ci au niveau Tour Eiffel / Trocadéro où on a une piste unidirectionnelle sur trottoir un peu étroit. On considère qu'on n'a pas de continuité à cet endroit-là aujourd'hui. Des endroits où on a une vraie piste cyclable bidirectionnelle – comme celle entre l'Hôtel de Ville et le pont Charles de Gaulle qui est plutôt sur le trottoir, mais elle remplit bien sa fonction. Il existe des endroits comme sur la voie Mazas, où on a une voie vélo dédiée le long d'un axe routier et des endroits où il n'y a rien, comme sur le quai d'Issy. Et des endroits où on tolère le passage de cyclistes comme au port de Javel, sans aménagements dédiés. Un exemple d'une des pistes livrées récemment entre le pont Neuf et le pont de Sully, ainsi que l'aménagement qui a été inauguré il y a quelques semaines entre le pont d'Austerlitz et le pont de Tolbiac.

AMÉNAGEMENTS EN COURS



AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

Voie Georges Pompidou, 16^e



Secteur Tour Eiffel Trocadéro



Entre l'Hôtel de Ville et le pont de Sully



Voie Mazas



Voie Georges Pompidou



© Mairie de Paris

Secteur Tour Eiffel Trocadéro



© Mairie de Paris

Entre l'Hôtel de Ville et le pont Charles de Gaulle



© Mairie de Paris

Voie Mazas

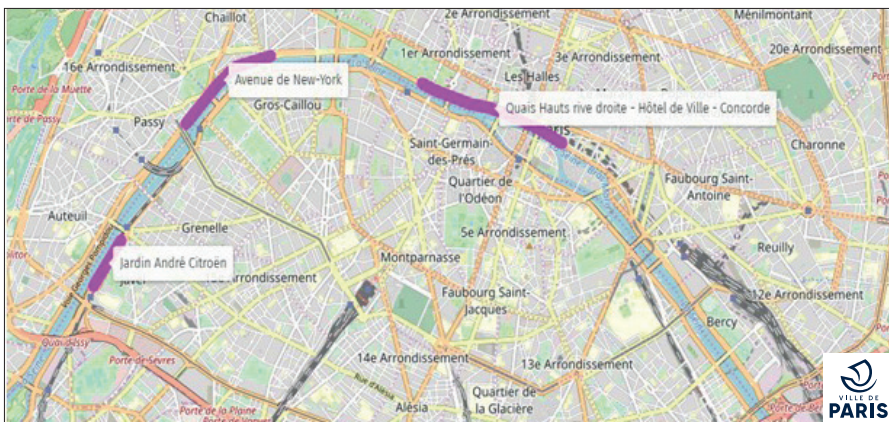


© Mairie de Paris

Il reste quelques discontinuités qui sont encore à traiter. Il y a le sujet des quais hauts en rive droite entre l'Hôtel de Ville et la Concorde, au niveau des berges piétonnisées du parc Rive de Seine, où les cyclistes peuvent passer. Néanmoins, on a parfois des conflits d'usage entre les cyclistes et les usages piétons, loisirs, etc. Certains cyclistes veulent aller vite en semaine, mais nous avons aussi des cyclistes qui font une activité le week-end avec des enfants. Il y a quand même une forte fréquentation d'usage à cet endroit-là. Cela pose la question d'aménager en parallèle, à terme, une voie cyclable bidirectionnelle sur les quais hauts.

La discontinuité sur la rive droite au niveau de l'avenue de New York sera traitée dans le cadre de l'aménagement prévu dans le projet Tour Eiffel, d'ici 2023.

AMÉNAGEMENTS À PROGRAMMER : TRAITEMENT DES DISCONTINUITÉS



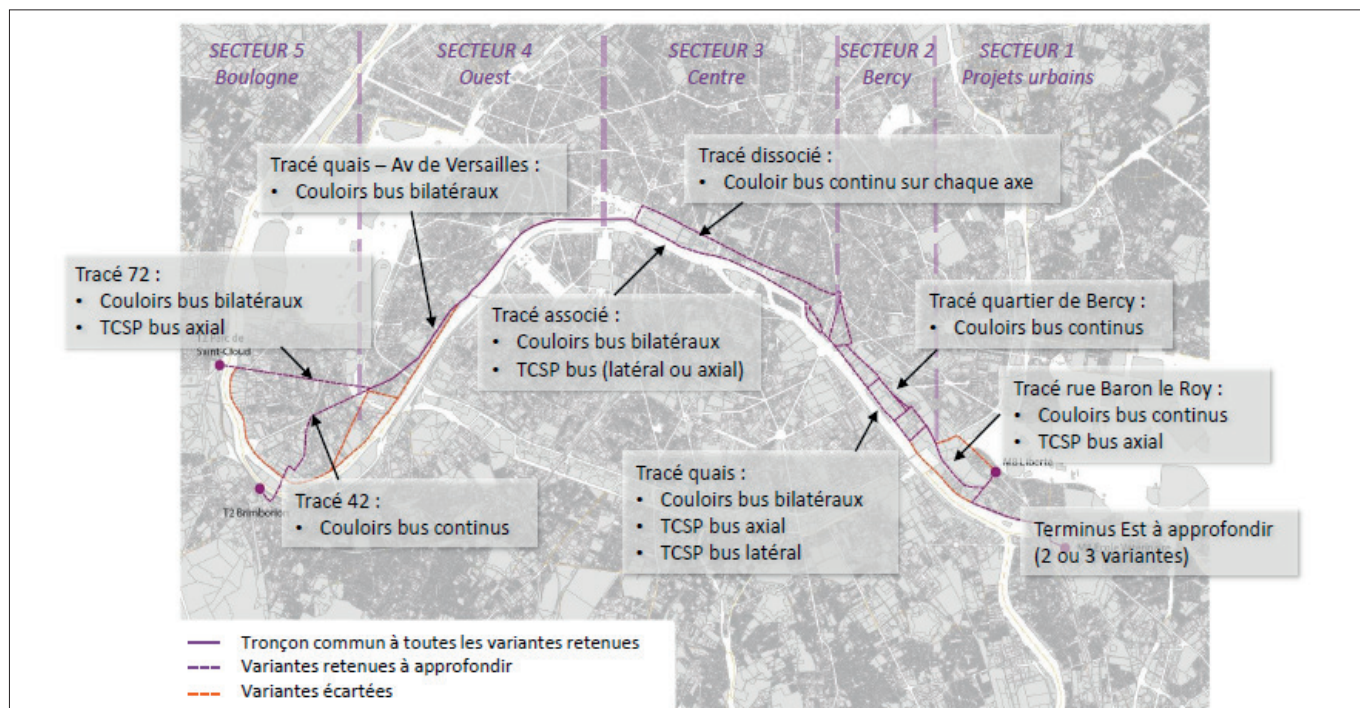
Il y a une dernière discontinuité, importante (pas simple à traiter en rive gauche), située à côté du parc André Citroën. Il n'y a pas de rue en quai haut à cet endroit-là. Les cyclistes ne sont pas autorisés à circuler dans le parc qui est par ailleurs fermé la nuit. Plus au sud, la liaison n'existe pas, nous sommes en train de travailler sur des plans.

QUELQUES ÉLÉMENTS DE PERSPECTIVES

Quelques éléments de perspectives. La ligne à haut niveau de service de transport en commun sur les quais. Aujourd'hui, la ligne de bus 72 parcourt une partie des quais. Elle a été prolongée au moment de la restructuration du réseau de bus le 20 avril jusqu'à la gare de Lyon, sans gros aménagements. Nous sommes en train de réaliser quelques améliorations de l'existant – d'ici la fin de l'année au niveau de la Concorde. À terme, une vraie ligne à haut niveau de service serait complètement aménagée.

Il y a des études partenariales qui sont en cours avec Ile-de-France Mobilités. On est en phase d'étude exploratoire. Je vous ai mis une des cartes du dernier comité technique. Différents tracés sont en train d'être étudiés, rien n'est décidé. Il y a encore des alternatives possibles et étudiées : est-ce qu'on passe sur les quais ou un peu plus dans la ville, notamment sur toute la partie est, entre les nouveaux quartiers de la ZAC Bercy-Charenton, jusqu'aux Tuileries ? Où passe-t-on exactement ? Est-ce qu'on

est bien sur l'ambition d'être sur les quais ou est-ce qu'il y a d'autres alternatives qui peuvent présenter moins de contraintes ou moins de coûts, mais qui sont peut-être aussi moins lisibles en termes d'itinéraires de desserte ?



En zoomant sur le centre de Paris, il y a aussi un sujet de piétonnisation, en lien avec le dispositif Paris Respire, qui ferme un certain nombre de quartiers à la circulation automobile les dimanches en journée. À partir de la rentrée, Paris respire centre va avoir lieu tous les dimanches alors qu'il n'avait lieu qu'une fois par mois. La réflexion sur la Piétonnisation des quartiers centraux ne veut pas dire plus qu'il n'y aura plus aucun véhicule. Ça veut dire interdiction ou limitation du trafic de transit et circulation réservée à certains types de véhicules – transports en commun, taxis, etc.

J'ai mis une petite slide sur la logistique fluviale, puisque nous sommes aussi gestionnaires de canaux. Sur le chantier de la place de la Bastille, nous approvisionnons une partie du chantier par voie fluviale. Nous avons utilisé surtout la Seine et nous sommes rentrés dans le bassin de l'Arsenal, dont la Ville de Paris est gestionnaire, pour amener cette péniche de matériaux de pavés qui vont équiper la partie nouvellement piétonnisée de la place de la Bastille. Nous essayons de travailler avec Haropa-Ports de Paris pour introduire le sujet de l'usage de la voie fluviale dans le futur chantier de Notre-Dame.

Dires d'atelier p 50.



Proposition de végétalisation des berges de Seine /
Approvisionnement des pavés pour le chantier Bastille par la Seine et le bassin de l'Arsenal





Poste de transit, port de Bercy, Paris 12^e.



3. ÉCHANGES - DIRES D'ATELIER

Dires d'atelier

Échanges portant sur la discontinuité piétonne (cf. page 17)

Jean-Louis Missika, Ville de Paris

Je pense qu'il y aura un consensus pour proposer de supprimer toutes ces discontinuités à moins que quelqu'un veuille s'exprimer contre.

Régine Bréhier, Ports de Paris

À certains endroits, une alternative pourrait être de mettre des usages qui n'ont pas besoin d'avoir la continuité de promenade publique pour libérer ces endroits où les usages en question se tiennent.

Jean-Louis Missika, Ville de Paris

Pour la continuité cycliste et piétonne, c'est quand même problématique.

**Maryse Fourcade,
Association RIC Javel**

Je ne vois pas apparaître l'usine Lafarge au port de Javel bas. En termes de discontinuité, vous avez évoqué

Point P ; il conviendrait d'ajouter l'usine Lafarge sur le port de Javel bas.

Patricia Pelloux, Apur

Nous avons indiqué sur la carte les discontinuités piétonnes permanentes et indiqué également sous une autre forme les discontinuités de la promenade au bord de l'eau qui existent à certaines heures, car la promenade est en temps partagé.

Jean-Louis Missika, Ville de Paris

Il y a une forme d'accessibilité maintenant en dehors des heures ouvrées. On peut passer à partir de 17 h.

Nicolas Mouyon, Ports de Paris

Il y a une différence entre le front de quai et le bord à quai. Le front de quai est accessible en permanence sur ce port. Le bord à quai n'est plus accessible au moment de l'activité.

Échanges sur le trafic fluvial (cf. page 25)

Régine Bréhier, Ports de Paris

Si on regarde le terminal conteneurs de Gennevilliers, on voit comme l'a souligné Dominique Ritz qu'on a des réserves de capacité. Aujourd'hui, par la Seine, on a 120 000 conteneurs par an qui passent. On pourrait facilement en accueillir 3 fois plus, sans que le terminal lui-même soit saturé.

Jean-Louis Missika, Ville de Paris

Je précise que cette réserve de capacité est une moyenne. Le samedi à 20 h, comme le précise l'étude de VNF, le trafic est intense et en grande partie lié à l'activité touristique. Les bateaux sont les uns derrière les autres. Il y a quand même des moments d'encombrement.

Dominique Ritz, VNF

Dans toute infrastructure, les besoins s'expriment souvent au même moment et il n'est pas possible de faire passer tout le monde sur un créneau limité ! Mais on a encore sur la Seine énormément de capacités de développement. Les transports par la voie d'eau sont extrêmement fiables et efficaces. Certes ils vont moins vite que par la route, mais Slow is beautiful ! Dans certains cas, on pourrait même dire que slow is fast ! On arrive à destination quand il faut.

Échanges sur l'expérimentation de la déchetterie fluviale (cf. page 30)

Jean-Louis Missika, Ville de Paris

Pouvez-vous donner des précisions sur l'expérimentation des 5, 6, 7 juillet ?

Dominique Ritz, VNF

Sur le bateau, il y aura plusieurs bacs et nous pourrions voir comment les entreprises participent à cette expérimentation.

Régine Bréhier, Ports de Paris

Suez est un client très important au niveau du port qui a déjà une activité sur les déchets et le recyclage. L'approvisionnement ne se fait pas complètement par le fleuve. Une fois qu'il a massifié sur les plates-formes, il peut évacuer par le fleuve. Pour l'ins-

tant, la collecte a encore du mal à se faire par le fleuve et cette expérimentation sur la collecte est intéressante.

Dominique Ritz, VNF

C'est peut-être un moyen pour lui d'examiner s'il peut amener une partie de ses approvisionnements par le fleuve.

Régine Bréhier, Ports de Paris

Il y a un enjeu. Soit la collecte est faite par camion, avec la question du temps passé en embouteillage soit on développe un nouveau système. L'expérimentation est pour lui un moyen de voir si économiquement, le fleuve est crédible au regard des conditions de circulation aujourd'hui.

Échanges sur l'approvisionnement en bornes électriques (cf. page 31)

Anders Bringdal, Seabubbles

Quel est le voltage des bornes électriques sur la Seine ? C'est très important pour les bateaux pour savoir quelles batteries ils vont avoir.

Dominique Ritz, VNF

Cela dépend des bateaux. Les bornes électriques sont fournies en différents ampérages de 16 à 63 kW.

Alain Thebault, Seabubbles

Nous étions en Chine récemment et nous avons pu voir qu'il y a des bornes électriques absolument partout y compris dans des villes comme Nanjing à une heure de train rapide de Shanghai. On a un retard en France et en Europe.

Olivier Jamey, CPP

Il faut qu'elles soient approvisionnées en courant alternatif et aussi en courant continu.

Anders Bringdal, Seabubbles

C'est important parce qu'aujourd'hui, il y a beaucoup de projets pour électrifier. Trouver un voltage commun arrangerait tout le monde. Sinon, on va avoir des incompatibilités de charges.

Régine Bréhier, Ports de Paris

La question de la standardisation est objectivement une question difficile,

notamment pour les bateaux de croisière, qui ont des régimes de nœuds qui ne sont pas standardisés au niveau européen. On comprend bien que pour des raisons économiques, les compagnies standardisent au niveau de leur flotte, ce qui leur permet de faire passer des bateaux d'un bassin vers un autre. C'est une des difficultés techniques que l'on a : on doit s'adapter aux standards de différentes compagnies qui ont librement choisi leur standard et des standards différents. On ne peut pas imposer un standard puisque les compagnies travaillent dans d'autres pays.

Alain Thebault, Seabubbles

On part quasiment d'une page blanche.

Régine Bréhier, Ports de Paris

Non, je ne crois pas.

Olivier Jamey, CPP

Ça dépend de ce dont on parle. Là, on parle de subvenir aux besoins du bord actuellement. L'autre sujet est de pouvoir charger des batteries...

Dominique Ritz, VNF

Sur la transition énergétique, ça dépendra des choix technologiques qui seront faits. Nous devons avancer sur les questions d'avitaillement, dont l'électricité...

Alain Thebault, Seabubbles

On voit pousser les premières bornes. Genève a choisi du 370 volts tout comme Monaco, qui développe également du 370 volts.

Je rebondis sur ce que disait Patricia Pelloux et Dominique Ritz sur la diversité des usages et sur le vivre ensemble, qui est le plus important. On est issu du milieu de la voile et on a toujours beaucoup d'humilité et de respect vis-à-vis des autres et de ce qui existe déjà.

Sur la Seine, on voit bien qu'il y a une diversité énorme, un sous-emploi du fleuve par rapport à l'Asie et aux États-Unis. Si tous ensemble, on peut se concerter, c'est formidable... Nos premières ventes ont eu lieu aux États-Unis et en zone Middle-East. Mais comme le souligne Bertrand Picard, le green, va entraîner beaucoup d'emplois. Si les règles peuvent évoluer, ça serait bien pour tout le monde.

Jean-Louis Missika, Ville de Paris

Je crois qu'enfin, le point de vue de tous les acteurs, notamment l'État et la Ville, est aligné.

Échanges autour du PPRI (cf. page 38)

Jean-Louis Missika, Ville de Paris

Peut-on adapter ou supprimer ce système de saisonnalité évoqué par la CPP pour exploiter tout au long de l'année ?

Olivier Jamey, CPP

Dans un premier temps, nous aimerions que ceux qui se prêteraient à une expérimentation de démontabilité sous 24 h, aient la possibilité, d'étendre les plages fixées par le PPRI et progressivement voir à travers ces expérimentations si on ne peut pas s'en affranchir.

Dominique Ritz, VNF

On peut rappeler que cette interdiction est liée au régime qu'on observait jusqu'à présent de la Seine, qui connaissait des crues entre octobre et mai, qui venaient inonder ces quais bas. C'est pour ça que le PPRI a prévu ces dispositions pour éviter d'avoir des problèmes sur ces périodes où il était presque systématique d'avoir une crue hivernale entre octobre et mai. Le changement climatique et ce qu'on a observé ces derniers temps réinterrogent ces règles. Il faut voir si ça fait

sens de les maintenir parce qu'on peut avoir des crues en toute saison.

Olivier Jamey, CPP

Les usages sont importants pour accompagner la promenade en toute saison. Quelles sont les rues de Paris qui ont leurs commerces et services fermés 6 mois de l'année ?

Régine Bréhier, Ports de Paris

La question de la démontabilité est à regarder de près. J'ai quand même le souvenir de la crue de 2016 où j'ai été personnellement obligée de donner le signal de départ à un certain nombre de clients. On s'est rendu compte que la démontabilité en 24 h était pour certains acquise et pour d'autres très théorique, avec des risques pour les personnes. Comment on s'assure de la démontabilité dans la durée en 24h, pour éviter des phénomènes de durcissement des installations, qui peuvent mettre en danger des personnes.

Alain Thebault, Seabubbles

Dans beaucoup de pays, c'est déjà le cas. Il faut s'adapter au dérèglement climatique.

Olivier Jamey, CPP

En même temps, en janvier 2018, ça s'est très bien passé.

Régine Bréhier, Ports de Paris

Quand je suis arrivée en 2016, j'aurais dit qu'il n'y a pas de crues en juin. Il y avait 30 ans qu'il n'y en avait pas eu et il y en a eu deux depuis que je suis là ! C'est un régime imprévisible. On peut désormais avoir des crues très rapprochées ce qui fait que la vigilance est maintenue. Mon propos est juste de dire que la démontabilité est quelque chose qui s'entretient.

Intervenant Ricardo Esteban, Le Petit Bain

On n'a pas posé la question de la gestion du risque et du temps de réactivité de l'alarme. C'est ce qui s'est passé en 2016 : les gens n'ont pas réagi parce que l'unique sonde était tombée en panne. La démontabilité peut aller très vite à partir du moment où on est prévenu à temps.

Échanges sur la réglementation des installations sous les ponts (cf. page 45)

Jean-Louis Missika, Ville de Paris

Peut-on avoir des précisions sur la question réglementaire, sur cette histoire de ponton qu'on ne peut pas faire passer sous un pont ?

Olivier Jamey, CPP

On ne peut pas stationner de bateaux sous les ponts.

Jean-Louis Missika, Ville de Paris

Je pensais plutôt à la prolongation du quai qu'à un bateau.

Patricia Pelloux, Apur

Les discontinuités du quai comme celle qui existent sous le pont de l'Alma en rive droite et sous le pont Royal en rive gauche peuvent se traiter de différentes manières : celle traditionnelle consiste à réaliser un quai et celle plus légère sous la forme de pontons flottants. Dans le premier cas, le dossier Loi sur l'eau et système de compensation est important. Dans le second cas, nous nous heurtons à la réglementation qui in-

terdit des installations sous les ponts pour des raisons d'encombrements et d'embâcles sans doute. Ce point pourrait être discuté avec les services de l'État lors des prochains ateliers.

Régine Bréhier, Ports de Paris

C'est le règlement général de police, un texte de niveau national. Je pense qu'il y a des questions de sécurité pour les ponts.

Échanges

Jean-Christophe Choblet, Ville de Paris

Un complément d'information sur la création de la Rive gauche : pendant 4 ans, une direction artistique a été mise en place par la Ville de Paris sur la rive gauche qui avec un budget donné a permis d'imaginer une programmation très variée. On a peut-être besoin d'un dispositif similaire à l'ensemble des berges ?

Il est clair qu'aujourd'hui, le quai est très bien équipé. Il accueille le seul jardin flottant, le plus grand d'Europe qui est un joli succès. Le jardin flottant a été une des réponses pour permettre au public de « monter » gratuitement sur la Seine. Certains dispositifs de plantations par exemple en fond de quai pourraient être étendus à d'autres secteurs le long de la Seine.

Jean-Louis Missika, Ville de Paris

Je pense qu'une des recommandations que nous pouvons faire sur ces sujets, sur l'événementiel, sur les diversités des usages et leurs cohabitations des usages est une structure de gouvernance pérenne qui pourrait être créée et qui intègre toutes les parties prenantes pour gérer cela en bonne intelligence.

Tanguy Goetz, Seabubbles

Je voudrais revenir sur les usages liés à la navigation sur la Seine. Deux usages principaux ont été évoqués par les interlocuteurs, à savoir le transport de marchandises d'une part, d'autre part l'activité « tourisme ». Il y a un troisième usage à évoquer, pour lequel j'aimerais bien avoir votre vision, qui est le transport des Franciliens et des

Parisiens. Deux types d'usage : aussi bien l'usage du transport quotidien, du type bus et tramway, mais en utilisant la Seine ; que le transport privé, du type taxi, Uber, limousine, etc. À l'heure actuelle, la Seine est sous-exploitée pour ce type de transport. Il y a l'initiative bateau-bus qui existe, mais qui transporte principalement des touristes. Pourtant, c'est un transport sûr en termes de timing. Traverser la Seine de Javel à Bercy prendrait une vingtaine de minutes. C'est imbattable comparé aux autres modes de transport existants. Comment prévoyez-vous de connecter la Seine avec les autres modes de transport, métro, tramway, bus existants ?

Jean-Jacques Terrin, Association la Seine n'est pas à vendre

Et j'ajoute : et avec les autres territoires...

Jean-Louis Missika, Ville de Paris

Sur le transport de personnes, on a fait une expérimentation lors de la précédente mandature, qui s'appelait Voguéo, qui a échoué. Cette expérimentation était cofinancée par la Ville de Paris et par Ile-de-France mobilité (à l'époque le Stif). Je pense que cette expérimentation n'a pas été menée dans de bonnes conditions, et notamment la signalisation ne permettait pas aux Parisiens et aux métropolitains de repérer les stations efficaces depuis le quai haut. Mais tous les gens qui ont utilisé ce mode de transport pour des déplacements domicile-travail ont tous dit la même chose : c'est trop lent. C'est pour ça que l'on compte beaucoup sur vous parce qu'on pense qu'un vrai service de transport de personnes dans une logique domicile-travail ne

peut fonctionner que si on est capable d'augmenter la vitesse de ce mode de transport.

Deuxièmement, il y a un sujet majeur de trouver des stations où l'intermodalité fonctionne. Il faudrait faire une étude extrêmement poussée, mais avant de pouvoir faire cette étude poussée, il va falloir attendre que vous soyez capable de nous faire des navettes d'au minimum 15 personnes...

Alain Thebault, Seabubbles

On aura un premier prototype avant l'été prochain, sous un an. On se déploie à l'étranger parce que c'est plus facile, mais on serait ravis de démarrer par Paris, par fidélité...

Jean-Louis Missika, Ville de Paris

On est très attentif à la possibilité d'avoir des moyens de transport... En fait, il faut trois choses : changer la réglementation ; lancer une étude, et ça serait plutôt à Ile-de-France mobilité de faire, une étude d'analyse des modalités et de positionnement des stations, de la nature du service qui viendrait en complément du réseau existant TC. Après il faudrait lancer un appel d'offres - et ce serait à Île-de-France Mobilités de le faire - pour que les opérateurs puissent répondre à la demande. En revanche, en tant qu' élu parisien, je suis convaincu que c'est une des solutions majeures de soulagement de la saturation d'un certain nombre de lignes de métro et d'un certain nombre de lignes de RER. Je pense notamment à l'axe est-ouest. Il y a visiblement un potentiel...

Je pense que c'est vraiment un sujet sur lequel nous devons nous mobiliser extrêmement sérieusement, en tirant les leçons de l'échec de Vogüé.

Olivier Jamey, CPP

Il y a un aspect qui est la massification des transports publics, train, métro, etc., difficilement compatible avec la voie fluviale. Le canal de l'Ourcq représente un potentiel. Il y a 10 km sans obstacle, avec la possibilité de s'arrêter comme on hèle un taxi. On pourrait expérimenter aussi là-bas.

Pour ce qui est des transports publics, on lance une expérimentation du quai Henri IV à Boulogne, et peut-être d'autres villes des Hauts-de-Seine suivront. Ce projet est mené en lien avec des agences de communication, dont la plupart des collaborateurs habitent sur l'Est parisien. Pendant le temps de transport, on va pouvoir travailler. L'heure qu'on va passer à bord du bateau sera un espace-temps de travail. C'est une des pistes pour aller dans le sens du transport par la voie d'eau.

Alain Thebault, Seabubbles

Pour nous, le canal de l'Ourcq est à l'échelle d'un Seebubbles autonome. On le commande avec un smartphone. On aura probablement un prototype l'été prochain. On commande le bubble pour aller d'un point A à un point B. J'ai un bubble à 4 minutes, je le commande et c'est sans pilote. On avance avec nos ingénieurs sur cette voie. Je partage pleinement la position de Jean-Louis Missika. On ne sera jamais un transport de masse. On a été contacté par le maire de Miami qui nous a dit : pensez-vous qu'on pourrait démarrer par une ligne de bus d'un point A à un point B, et si votre réponse est oui, est-ce qu'on peut envisager 26 lignes de bus à Miami ? La baie de Miami, est bien plus large que la Seine. Le maire de Miami Dade nous parle de bateaux de 32 places. Si on augmente la vitesse, chacun d'entre nous sait qu'on génère des vagues. Quand on fixe une butée à 20 nœuds, c'est une catastrophe. Les bateaux ne sont pas tous déjàugés, ils poussent de l'eau, ils génèrent des va-

gues. Si on libère la vitesse, il faut que les bateaux volent sinon la Seine sera invivable.

Anders Bringdal, Seabubbles

La création de vagues est une nuisance pour tout le monde. C'est la raison pour laquelle on a dessiné un catamaran. On a un catamaran qui peut avoir 110 personnes à bord, sans bruit, sans vague, sans pollution. Je pense qu'il existe aujourd'hui beaucoup de moyens pour faire des bateaux sans faire des vagues.

Jean-Louis Missika, Ville de Paris

Ce qui nous intéresse, c'est vraiment le transport de masse. Des taxis, pourquoi pas, mais il faudra réglementer. Le transport de masse nous intéresse. Bien évidemment, les Jeux olympiques sont certainement un moment important, à la fois pour montrer le savoir-faire technologique français, mais aussi pour trouver des solutions. L'essentiel des épreuves olympiques et le village olympique sont en bord de Seine. On a là une occasion tout à fait exceptionnelle de valoriser le fleuve et de montrer comment il peut être utilisé dans le futur. De ce point de vue là, je pense qu'il n'y a pas de différence entre l'Ile-de-France et la Ville de Paris, on a une vision partagée de la façon dont ça va fonctionner.

Dominique Alba, Apur

Je vous invite à venir le 4 juillet à la journée Vallée de la Seine pour comprendre d'autres enjeux et peut-être regarder le territoire métropolitain parce qu'autant dans Paris, il y a des ponts partout, autant les franchissements sont plus distants hors Paris. Le développement de nouvelle offre de transport hors Paris est intéressant

plutôt que d'être seulement dans le centre de Paris.

Éric Sapin, Association Alternat

Je suis responsable d'une péniche associative, un bateau qui était promis au déchirage, que j'ai retrouvé dans les archives. VNF, au moment de sa création, a proposé à des associations de reprendre des bateaux qui devaient être détruits pour développer des projets associatifs et pédagogiques. Il a été aménagé par un instituteur pour des colonies de vacances et classes de découverte. Je voudrais surtout insister sur des activités d'intérêt général, notamment avec toute la communauté éducative, depuis les écoles primaires, la sensibilisation au respect de l'élément eau, avec le financement qui existe par l'Agence Seine Eau Normandie sur les classes d'eau. Chaque fois qu'il y a une pluie intense, on assiste sur le fleuve à des déversements d'eau très chargée en polluants, qui viennent des roues, des parkings, des trottoirs, etc. Sensibiliser le grand public n'est pas du luxe. Et pour ça, il faut que le grand public puisse naviguer sur la Seine. Transport de masse, oui, transport public de masse. Pas monstrueux non plus parce que je crois que la lenteur fait partie de la pédagogie du fleuve. Prendre le temps d'observer les éléments, d'observer l'histoire qui se lit à travers les territoires qu'on traverse est essentiel. Ce sont des choses qu'on a pu vivre nous-mêmes à travers un projet associatif qui au départ était centré sur tout autre chose. Nous avons été obligés de nous confronter à cette méconnaissance du monde fluvial dans l'opinion publique. J'avais une question très pratique sur les chiffres que vous avez donnés, par rapport au flux en Ile-de-France. Vous nous avez dit que ça représente 50 % par rapport au trafic national. Est-ce que vous avez des chiffres détaillés entre le fret par bateau en Ile-de-France, et le fret par

les autres moyens, ferroviaire et routier. Au niveau national, à ma connaissance, on est sur 88 % de routier, 10 % ferroviaire – c'est très faible, ce n'est pas normal – et 2-3 % pour le fluvial si je ne me trompe pas. Ce sont les chiffres que j'ai entendus au grand débat sur le fluvial qui a eu lieu à Lyon le 8 mars.

Dominique Ritz, VNF

Une comparaison nationale n'a pas énormément de sens quand on parle du fluvial puisqu'il n'est pas partout. On a un réseau qui fait 6 700 km, qui ne couvre qu'une fraction du territoire national. Par conséquent les chiffres nationaux ne sont pas représentatifs.

Régine Bréhier, Ports de Paris

Un conteneur sur cinq à destination de la consommation du marché français passe par la Seine. Je pense qu'il faut raisonner segment de marché par segment de marché. La Seine fluviale est très adaptée aux céréales. Je n'ai malheureusement pas en tête les chiffres de parts d'approvisionnement par le fleuve sur Rouen pour les céréales, mais de tête, je crois que les modes massifiés fer plus fluvial, représentent de l'ordre de 35-40 % de l'approvisionnement en céréales à Rouen. C'est un segment de marché assez représentatif. On pourrait faire encore mieux que ça.

En revanche, sur les conteneurs qui vont dans leur hinterland, les transports massifiés doivent être entre 15 et 20 %. Après, il faut aussi regarder là où ils vont. En Ile-de-France, on a des gains et des réserves de capacité importantes. On pourrait faire beaucoup plus au terminal de Gennevilliers. En revanche, quand vous avez des choses à destination de la Bretagne, la seule alternative à la route serait des bateaux de mer qui viennent du Havre.

Éric Sapin, Association Alternat

Sur le transport public, je fais une suggestion, à partir d'une quinzaine d'années d'expérience et d'observation sur la Seine, du point de vue associatif. Où est l'intérêt général, le bien commun, y compris en termes d'activités ? Je suggère que tous ensemble, on crée une espèce de société d'économie mixte qui créerait un bateau, qui serait un peu le fleuron de Paris, Fluctuât nec mergitur, incarné et qui ferait la liaison cadencée entre les deux périphériques, est et ouest sur la Seine, avec un arrêt plein centre, de manière à ne pas faire de concurrence aux compagnies de bateaux qui existent déjà. Je comprends aussi qu'elles puissent avoir peur de l'arrivée d'un transport public de passagers, mais que ça ne soit pas non plus être un frein. Il faut discuter pour trouver des solutions. Ce bateau pourrait être une vitrine sur toute l'actualité de la vie culturelle parisienne. Il ne s'agit pas de concurrencer les trains, les RER, etc. Mais de vraiment en faire un bel objet partagé, un beau bien commun qui tournerait à la fois autour du plaisir... du patrimoine mondial de l'UNESCO : la science, la culture, l'éducation. En référence à la déclaration universelle, la guerre naissant dans l'esprit des hommes, c'est dans l'esprit des hommes qu'il faut élever les défenses de la paix. Nous sommes un projet de bateau pour la paix et nous aimerions bien que ces questions soient partagées sur le fleuve.

Claire De Clermont Tonnerre, Mairie du 15^e

On a beaucoup d'opérateurs autour de la table. J'en profite pour donner le point de vue de certains riverains en prenant deux exemples. Le premier exemple est celui des bateaux de tourisme de croisière. Pour nous, c'est un peu un fléau puisque les bateaux de tourisme s'accompagnent de cars qui

viennent stationner au parc André Citroën par exemple, et qui restent moteurs allumés, auxquels s'ajoutent des camions d'avitaillement. C'est quand même malheureux d'avoir réalisé un grand parc ouvert sur la Seine pour avoir une fermeture visuelle avec des cars de touristes qui attendent les passagers des bateaux et des camions d'avitaillement...

Il y a aussi le problème des bornes électriques, que vous tentez de solutionner.

Le second exemple concerne aussi des barges des industriels, qui ne sont pas couvertes. Il y a des dégagements de poussière, notamment au droit du 15^e arrondissement. En permanence, les riverains se plaignent de ces barges qui sont remplies de sable et pas couvertes. Dès lors qu'il y a un peu de vent, ce sont les riverains qui en subissent les nuisances.

Puis je voulais aussi revenir sur le projet de grand site Tour Eiffel. On a évoqué la question des autocars de tourisme qu'on ne sait pas bien où mettre. D'où l'importance d'avoir une ligne de transport fluvial efficace pour éviter qu'on ait ces amoncellements d'autocars de tourisme.

Et enfin, je voulais évoquer le site Lafarge. Il est difficilement compréhensible de construire une énorme centrale à béton sous les fenêtres des riverains. J'espère qu'on sortira de cette affaire par le haut, non pas en termes de hauteur de centrale, mais en termes de bénéfice pour les riverains.

Bernard Landau, Association la Seine n'est pas à vendre

Nous avons distribué une contribution. Je vais plutôt faire une intervention d'ordre général.

La question des usages ne peut pas se satisfaire de l'entre-soi parisien. La situation parisienne est tellement spécifique historiquement ça contribue, quelque part, notamment avec la pression touristique, à rendre la ville

plus difficile. La question de la dimension éducative, de la culture populaire, du rapport au fleuve et du rapport à l'eau, doivent mobiliser la communauté éducative en termes d'usages, ça nous semble quelque chose de très important. Olivier Meyer, membre du comité d'orientation de notre association, depuis peu président du comité du tourisme du 93, nous a demandé de faire la proposition, que les comités départementaux de tourisme et l'ETCP puissent se réunir pour, indépendamment de la perspective JO, travailler de façon coordonnée sur la place que prend la Seine dans un tourisme métropolitain. Il se passe énormément de choses du point de vue des usages en dehors de Paris, dans des situations très diversifiées et très riches. Il y a la nécessité d'avoir un état des lieux physiques de la situation. Le projet ne peut pas être l'addition d'une piste cyclable, d'une végétalisation en pied du mur dans la zone dense, d'un Paris Plage modernisé sur 2024. Il y a la nécessité d'un projet global. Je ne sais pas si le livre blanc va déboucher sur cela. Une structure pour discuter est indispensable, une consultation de paysagiste pourrait être intéressante portant sur la vision globale que l'on porte sur les 15-20 ans qui viennent, de l'aménagement et du partage de la Seine dans Paris.

Une dernière question : Reste-t-il ou sera-t-il possible, au-delà des JO, d'avoir un pourcentage d'occupation des quais de Seine liée à des activités sportives, fluviales et culturelles dans Paris ?

Jean-Louis Missika, Ville de Paris

Pour la programmation culturelle, je vous recommande vivement d'aller visiter la barge Fluctuart, qui est une vraie réussite sur le plan muséal pour tout ce qui concerne les arts de la rue.

Olivier Jamey, CPP

En écho à l'intervention de Mme de Clermont-Tonnerre, sur les nuisances des autocars, on a proposé quelque chose qui serait unique dans le monde de la croisière qui est de transborder les bateaux sur d'autres bateaux, pour éviter l'impact des autocars sur le quai. Ensuite, pour les cimentiers, il y a presque une notion paradoxale. Il fut un temps où il n'y avait sur ces quais que des sites industriels. Aujourd'hui, ces sites s'ouvrent et on les tolère moins alors que les cimentiers font des efforts d'intégration. Il faut savoir que les cimentiers ont besoin qu'on les incite à être en bord de Seine parce que ça leur coûte beaucoup plus cher de faire de la logistique fluviale et de s'implanter en bord de Seine.

Jean-Louis Missika, Ville de Paris

Le débat sur les centrales à béton se poursuivra.

Je vais essayer maintenant de tirer quelques conclusions de tout ce qui s'est dit. Ce que je vois, c'est la bonne volonté et la volonté de toutes les parties prenantes de travailler ensemble. La demande de trouver une structure de gouvernance pérenne a été évoquée. J'attire votre attention sur le fait que bien évidemment, il y a un sujet métropolitain, mais il y a aussi un sujet parisien. Je pense que c'est compliqué de dire que le bon niveau de gouvernance serait un niveau métropolitain. J'ai déjà eu ce débat avec Yves Contassot. Je pense que nous devons inciter à la création d'une structure métropolitaine sur les questions touristiques, justement, comme le propose l'association La Seine n'est pas à vendre. Il faut savoir que nous avons des intérêts contradictoires. Il faut l'accepter et le reconnaître. Quand je discute avec mes collègues maires sur les croisières, ils me disent tous que s'il n'y a pas d'étapes à Paris, le business s'effondre. Mais nous ne tirons aucun bénéfice de ces croisières, nous ne tirons que des inconvénients. Il faut trouver le juste équilibre. Mettre tout le monde autour de la table sur tous les sujets n'est pas toujours constructif. Paris doit construire sa vision de la Seine, tout en reconnaissant que

cette vision est une vision partielle et qu'elle doit être confrontée à d'autres visions, y compris celle de l'Axe de la Vallée de la Seine. Par ailleurs, je ne vois absolument aucun inconvénient à travailler avec les Hauts-de-Seine, avec le Val-de-Marne, avec la Seine-Saint-Denis, pour essayer d'avoir une vision partagée. Quand on réunit les parties prenantes, par exemple sur l'Atelier Seine, et qu'on voit le nombre de participants à notre atelier, on se dit que si on fait la même chose à l'échelle de la métropole, on va réunir 100, 150 personnes. Ça ne va pas être simple. Il faut bien faire attention à une chose, la gouvernance renvoie également à des territoires dans lesquels il y a eu des élections démocratiques. La Ville de Paris, aujourd'hui est une entité démocratique. Les élections en 2020 vont renouveler le personnel politique en charge de cette ville. Aujourd'hui, j'ai le regret de vous dire que la Métropole du Grand Paris est une assemblée de maires, ce n'est pas une structure qui a été élue directement. La Seine-Saint-Denis, Plaine Commune sont des structures extrêmement importantes, avec lesquelles nous devons avoir des conversations et des dialogues. En revanche, je pense que la gouvernance, aujourd'hui, doit être au niveau parisien. Je vous remercie.



Parc Rives de Seine rive gauche, jardins de l'Archipel, Paris 07^e.



4. CONTRIBUTIONS



Contribution de Christophe NAJDOVSKI,

Adjoint à la Maire de Paris en charge des transports, des déplacements, de la voirie et de l'espace public



L'Atelier Seine, instance de dialogue organisée par la Ville de Paris et rassemblant tous les acteurs concernés par le sujet, est l'occasion de réinterroger les usages qui se font jour sur la Seine et d'imaginer concrètement l'avenir de ce fleuve et de ses abords. De là découle son aménagement. Aujourd'hui, la vision parisienne de la Seine est sous-tendue par quatre principes directeurs : "préserver, diversifier, réapproprier, embellir". Je partage évidemment cette ambition.

Comme son tracé, la Seine a une histoire sinueuse. Au fil du temps, le fleuve a connu des appropriations variées et des usages qui ont évolué au gré des courants. Successivement espace de promenade et de loisirs avec ses pavillons flottants, artère indispensable à l'essor industriel de Paris via le développement du trafic fluvial, puis lieu de représentation d'un Paris spectaculaire accueillant expositions universelles et tournages de cinéma, la Seine est un fleuve riche en Histoire.

Le passé récent de la Seine a concouru à faire de ses berges un axe de transit dévolu pour l'essentiel à la circulation automobile suivant l'injonction de Georges Pompidou qui proposait "d'adapter Paris aux nécessités de l'automobile". Notre position est diamétralement opposée et notre réponse se veut à la hauteur des enjeux climatiques auxquels nous sommes confrontés : ce n'est pas Paris qui doit s'adapter à la voiture, mais bien l'inverse. Il faut nous faut aujourd'hui infléchir le cours de l'histoire, refermer cette parenthèse et redéfinir les usages séquanais.

Depuis le début de cette mandature, nous nous sommes employés à remettre la Seine sur le devant de la scène. Avec la piétonisation successive des rives gauche et droite des berges, nous avons contribué au rééquilibrage des pratiques en bord de Seine, en offrant ainsi un espace libéré des circulations auto-

mobiles, un espace de respiration en cœur de la ville. Dans le même temps, nous préservons et encourageons la vocation économique de la Seine, utilisée pour le transport de nombreuses marchandises, du colis à la palette de sacs de ciments en passant par la boîte de petits pois. La Seine reste notre atout principal pour livrer quotidiennement Paris sans recourir aux poids lourds. C'est maintenant aux Parisiens et Parisiennes d'écrire la suite de l'histoire, l'histoire d'une Seine que nous avons en partage et que nous devons préserver pour les générations futures, l'histoire d'une Seine que nous devons embellir et se réapproprier, l'histoire d'une Seine qui nourrit et nourrira longtemps Paris. Et je crois que le sens de l'histoire nous accompagne, comme l'attestent les foulées toujours plus rapides des joggeurs, les coups de pédale toujours plus cadencés des cyclistes, grands comme petits, ainsi que les familles avec leurs poussettes toujours plus nombreuses qui éprouvent au quotidien notre volonté d'une vie en ville plus calme, plus douce et plus apaisée.

La vision que je vous livre aujourd'hui s'inscrit, je le crois, dans cette dynamique ; elle vise à proposer une vue d'ensemble de ce fleuve dont nous avons

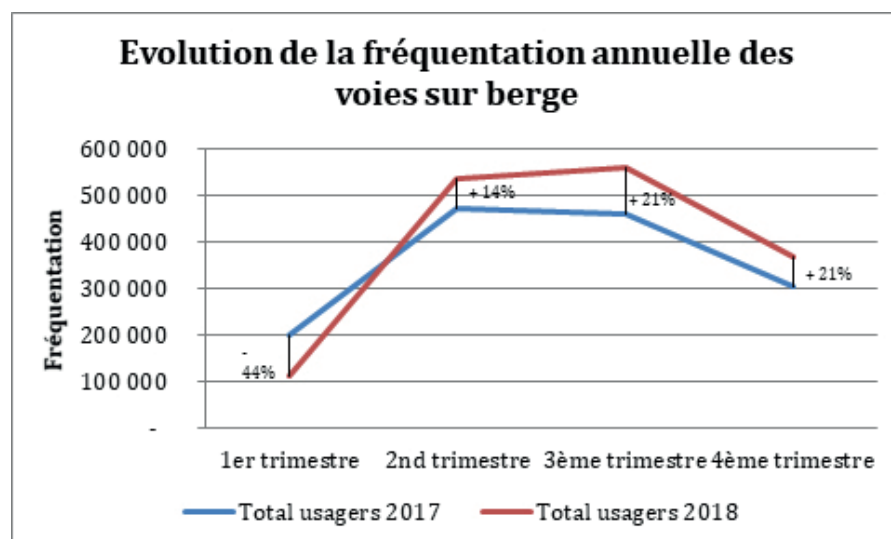
la responsabilité commune. Repenser les usages de la Seine et de ses abords revient ainsi à favoriser les continuités ainsi que résorber les fractures spatiales, requalifier les quais hauts rive droite, et réconcilier les deux rives du fleuve.

❶ Poursuivre le travail de redéfinition des usages de la Seine et de ses berges de l'amont à l'aval

La redéfinition des usages du fleuve et de ses rives doit aujourd'hui se poursuivre de l'amont à l'aval de la Seine. Préserver la biodiversité, diversifier les usages, se réapproprier l'espace public et embellir le patrimoine sont les principes cardinaux qui doivent guider l'aménagement de l'axe Seine pour le futur.

➔ Résorber les fractures spatiales, améliorer les continuités piétonnes et cyclables le long des berges de Seine

La piétonisation des berges de Seine est une première étape dans la reconquête de l'espace public séquanais. Succès populaire avéré, personne n'envisage aujourd'hui de revenir sur cette décision prise par la Maire en 2016. En attestent d'ailleurs les chiffres de fréquenta-



tion des berges de Seine rive droite en constante progression. Pour rappel, on compte ainsi près d'1,5 millions d'usagers en 2018 dans le Parc Rive de Seine rive droite, pour un espace d'une superficie de seulement 2,3 hectares.

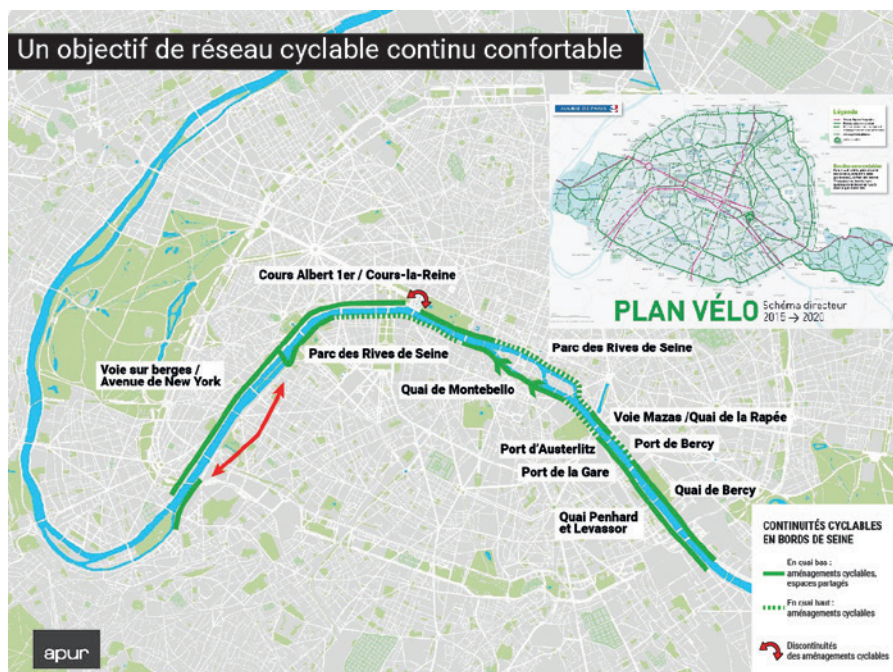
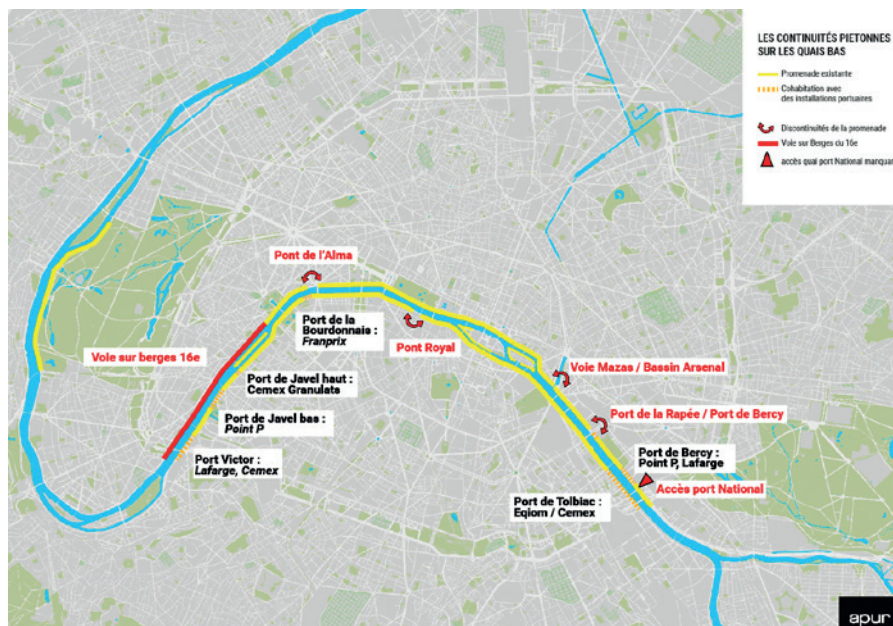
Cependant, si les flâneurs, coureurs, cyclistes, etc. sont toujours plus nombreux à parcourir les berges, certains franchissements demeurent parfois complexes. Ce constat doit nous inviter à poursuivre notre travail consistant à améliorer les continuités cyclables et piétonnes.

De l'amont à l'aval du parcours de la Seine à Paris, plusieurs points noirs des déplacements cyclables et piétons identifiés de longue date méritent de nouveaux aménagements, que ce soit en termes d'insertion urbaine de la Seine dans les quartiers limitrophes, ou de construction de passerelles (cf. partie III). Concernant les usages des berges de Seine plus directement et de manière longitudinale, plusieurs projets sont centraux dans la vision de la Seine apaisée que nous portons, et dont la poursuite de la piétonisation des berges constitue l'une des priorités.

Tout d'abord, il n'existe pas à ce jour de liaison entre le Pont National (13ème) et les quais hauts rive droite. La construction de l'ensemble Bercy-Charenton entraînera inévitablement une augmentation de la demande en mobilité. À ce titre, une liaison piétonne et cyclable doit être créée entre le quai de la rive droite et les Maréchaux.

De même, l'absence de berges au niveau du Pont Royal entre le Port de Solférino (7ème) et le Port des Saints-Pères (6ème) rend aujourd'hui complexe la continuité cyclable et piétonne. L'installation d'une passerelle en encorbellement à cet endroit permettrait de compenser ce point noir tout en sécurisant les déplacements des vélos et piétons le long des berges.

Ensuite, afin d'assurer la liaison entre les berges piétonnes et la Voie Mazas (12ème), il s'agit de repenser radicalement le profil de cette voie. Aujourd'hui elle supporte en effet cinq axes de circu-



lation entre le Port de la Râpée (12ème) et le quai Henri IV (4ème). Dans un premier temps, il serait essentiel de restreindre à deux voies cet axe de circulation pollué et source de nuisances, afin d'aménager les trois voies libérées du trafic automobile. La réalisation de la liaison piétonne et cyclable pourrait alors se faire par les quais bas, en lien avec la restructuration du quai Henri IV. Enfin, la fermeture totale de la Voie Georges Pompidou à la circulation automobile, dans sa partie située dans le

16ème arrondissement à l'horizon 2024, est une nécessité. Cette piétonisation parachèverait ainsi le travail engagé visant à rendre la Seine aux Parisiens et visiteurs, et offrirait un espace réellement qualitatif de respiration au sein du tissu urbain parisien caractérisé par sa forte densité. Elle permettrait également de dégager des espaces destinés à la création d'escales pour le transport de marchandises livrées à Paris via la Seine.

→ Conforter la sobriété paysagère du site de la Seine

Bien que les opérations sur les berges de la Seine se soient multipliées (piétonisation, organisation d'événements comme Paris Plage, appel à projets urbains innovants "Réinventer la Seine" dont plusieurs projets vont voir le jour dans les prochaines années), la réflexion sur l'avenir des berges du fleuve n'a pas encore inclus sa dimension paysagère. Actuellement, aucun aménagement d'ampleur n'a été effectué sur les berges de Seine depuis leur piétonisation pour plusieurs raisons, dont la perspective de définition des usages par les habitants et visiteurs eux-mêmes, ainsi qu'une sobriété en termes d'équipements publics lourds qui ont caractérisé l'aménagement de l'espace public depuis la fin des années 1980. Cette vision sobre de l'aménagement de l'espace public est celle qui correspond le mieux au fleuve et à ses abords, dans le but de préserver le panorama qu'il offre, et d'encourager la mixité de ses usages dans leur nature et dans le temps. Ainsi la sobriété des aménagements actuels permet des usages pluriels et différenciés au cours des moments de la journée : « vélotaf » aux heures de pointe, livraisons matinales, pique-nique le midi, moments festifs le soir, etc.

Afin de concilier les impératifs écologiques et les usages de loisirs sur

les berges, nous sommes favorables à la désimperméabilisation de la voirie tout en préservant le caractère roulant du revêtement. Une telle démarche concourt à l'objectif de résilience urbaine en luttant à la fois contre les îlots de chaleur urbains et les risques d'inondation en permettant l'évacuation des eaux de pluie. Dans le même temps, il s'agit de maintenir une bande roulante d'au moins quatre mètres de large afin de permettre la circulation des vélos, trottinettes, rollers et autres engins de déplacement non polluants sur cet espace aujourd'hui particulièrement utilisé pour l'apprentissage cycliste. Enfin il apparaît également essentiel de végétaliser les abords de cette voie dans une perspective de préservation de la biodiversité et de constitution d'îlots de fraîcheur urbains, conformément à ce qui a été annoncé.

La sobriété paysagère des abords de la Seine ne signifie cependant pas qu'aucun aménagement ne doit être réalisé afin d'améliorer le confort et la circulation des cyclistes et piétons. Ainsi, en ce qui concerne le Tunnel des Tuileries, il convient de le valoriser à travers une mise en lumière légère de l'espace destiné aux piétons et cyclistes, d'après l'inspiration du Tunnel de la Croix-Rousse à Lyon. Plus éclairé et plus confortable, le tunnel deviendra ainsi plus attractif et plus sûr.

→ Préserver et affirmer le caractère non-marchand des berges de Seine

Outre leur sobriété paysagère, les berges de Seine sont aujourd'hui un lieu parisien peu soumis à la valorisation économique, ce qui contribue également à leur charme.

Il convient dans un premier temps de réaffirmer fermement la qualité universellement accessible de l'espace public, et notre volonté de ne pas voir la Seine et ses abords envahis d'activités marchandes. Bien au contraire, la faible exploitation économique des berges contribue à faire d'elles dans l'esprit des Parisiens, un véritable parc urbain, celui des Rives de Seine. Ce choix qui permet ainsi l'accessibilité des berges à tous les Parisiens, sans conditions de ressources, est un marqueur de la vision que nous avons de l'espace public de la Seine.

Dans les lots attribués par la Ville, aujourd'hui seuls des acteurs de l'économie sociale et solidaire (ESS) proposent des activités marchandes le long des berges. Les cafés nouvellement ouverts, fidèles à l'esprit des guinguettes parisiennes, les bouquinistes des quais de Seine, sont autant de symboles liés à notre patrimoine fluvial que nous souhaitons, dans un deuxième temps, préserver en l'état. Ainsi, si de nouvelles activités marchandes devaient voir le jour sur les berges de Seine, il s'agit de veiller d'une part à limiter leur nombre, et d'autre part à les sélectionner selon les critères de leur appartenance au domaine de l'ESS ainsi que de leur cohérence avec les activités existantes.

→ Promouvoir d'autres usages nécessaires à l'écosystème urbain et de loisirs

La promotion de la mixité et de la diversité des usages du site de la Seine qui constitue l'un des principes directeurs du travail mené actuellement dans le cadre de l'Atelier Seine, invite à repenser l'articulation des fonctions logistiques et de loisirs du fleuve et de ses abords, en prenant en compte la dimension touristique du site séquanien.



Le tunnel de la Croix-Rousse à Lyon, jeu d'éclairage.

Le patrimoine de la Seine ne saurait se limiter aux berges du fleuve, de même que la pollution de l'eau qui empêche pour le moment la baignade, activité programmée pour les JO de 2024 (épreuve de natation en eau libre) et prévue pour le grand public en 2025. Actuellement d'autres usages de la Seine sont en cours, comme l'expérimentation des taxis Sea Bubble, dont la circulation si elle était généralisée, serait à organiser dans le respect de tous les autres usages présents et futurs de l'axe Seine. En effet, si la Seine constitue un axe navigué et support de déplacements, elle n'en demeure pas moins un élément structurant du paysage naturel parisien qu'il nous revient de protéger.

En second lieu, une réflexion est à mener sur l'articulation des différents ports parisiens, qu'ils soient destinés à des usages logistiques et de transport de personnes et des marchandises, ou à des usages touristiques et de loisirs. Les deux dimensions étant essentielles à notre écosystème urbain, il convient de réfléchir avec tous les acteurs concernés à l'opportunité de la multiplication des emprises sur la Seine, et le cas échéant, à refonder notre système portuaire. Concernant le transport de personnes, Île-de-France Mobilités a ainsi engagé une réflexion sur d'éventuelles liaisons de transports en commun par bateau. Si des lignes régulières de bateaux venaient à voir le jour, cela nécessiterait de prévoir le maillage des points d'arrêt en articulation avec les transports en commun terrestres et les ports sur la Seine. De même, la réflexion sur les usages de la Seine doit interroger la concurrence entre les péniches habitées et les ports logistiques, le développement de l'usage partagé des escales portuaires devant être privilégié. En effet, l'espace public de la Seine ne peut faire l'objet d'une appropriation privée prolongée qui entraverait la bonne cohabitation de ses usages.

Enfin, l'itinéraire V33, « La Seine à Vélo », en cours d'aménagement dans

le cadre d'un plan d'actions 2018-2022, vise à mettre en valeur le patrimoine paysager et industriel de la Seine au départ de Paris vers Le Havre et Honfleur. Ce plan prévoit de développer une offre complète et de qualité de linéaire cyclable, de positionner « La Seine à Vélo » comme un itinéraire majeur du tourisme à vélo, et d'en mesurer les retombées économiques. Dans ce cadre, la promotion du cyclotourisme à Paris apparaît comme essentielle, et la réalisation des aménagements garantissant une continuité cyclable le long des berges est l'un des moyens les plus efficaces d'y parvenir.

→ Faire des berges un espace de circulation exemplaire à l'échelle de Paris

L'Atelier Seine est aujourd'hui une formidable opportunité qui nous est donnée pour transformer cet espace en un lieu exemplaire en termes de déplacements propres et actifs à l'échelle de Paris. Pour ce faire, nous réitérons notre volonté d'en supprimer de manière définitive tous les véhicules motorisés.

Dans un premier temps, il s'agit de faire de la Seine un véritable espace de respiration urbain en y interdisant toute circulation de véhicules ou bateaux polluants, aussi bien sur la Seine qu'à ses abords. Le trafic fluvial sur la Seine, à la fois commercial, logistique et touristique, présente des pistes d'amélioration. En effet, dans le cadre de la sortie du diesel à l'horizon 2024 pour les véhicules motorisés, il apparaît justifié d'étendre cette exigence aux bateaux naviguant sur la Seine.

Par ailleurs, sur les berges, il convient de réaffirmer notre volonté de réduire au maximum la circulation de tous véhicules non polluants, maintenant et à l'avenir. Dès maintenant en expérimentant les livraisons et le ramassage des ordures en vélo-cargo, ainsi que les patrouilles de sécurité à vélo lorsque cela est possible ; à l'avenir en réservant la circulation sur les berges exclusivement à des véhicules utilitaires et camions de logistique non thermiques.

② Le long des quais hauts rive droite, d'une autoroute urbaine à une avenue métropolitaine

Réfléchir à l'avenir des usages de la Seine implique également de repenser l'articulation des quais bas et des quais hauts. Les aménagements proposés le long des berges doivent à ce titre se penser comme une première étape d'une refonte globale du profil de la Seine, où les quais hauts deviendraient à terme une avenue métropolitaine.

→ Des quais hauts supports d'un intense trafic

Les quais hauts situés sur la rive droite de la Seine constituent aujourd'hui une artère fortement traversée par les véhicules motorisés. Sur cette voie de transit, on compte aux heures de pointe jusqu'à 2000 véhicules entre les Tuileries et la voie Mazas (12ème). L'importance de ces flux motorisés essentiellement imputés aux voitures individuelles est un facteur de nuisances graves pour les riverains qui souffrent du bruit et de la pollution, une situation plus généralement préjudiciable à tous les Parisiens. Face à cette situation préoccupante et dans le sillon de la piétonisation berges de Seine, il nous incombe de repenser l'avenir des quais hauts rive droite, en en réservant l'usage aux seuls transports en commun capacitaires, taxis et mobilités actives. L'objectif est donc de réarticuler les usages et modes de déplacement apaisés sur les quais hauts et bas de la Seine.

Dans le cadre de la réflexion sur les quais hauts rive droite de la Seine, il convient également de prendre en compte le problème du stationnement sur les quais hauts rive gauche. Le site de la Tour Eiffel en particulier, est desservi par de nombreux cars de tourisme, sources de pollution, de bruit, de congestion, et de pollution visuelle aux abords de ce patrimoine exceptionnel. À l'horizon 2024, il sera possible pour les piétons de traverser la Seine du Troca-

déro à la Tour Eiffel dans le cadre de la réalisation du projet lauréat de l'appel à projet « Grand Site Tour Eiffel ». Durant l'aménagement des abords du monument en bord de Seine et avant les JOP, le stationnement des cars de tourisme doit ainsi être interdit, en anticipation du projet à venir.

→ Une avenue métropolitaine desservie par une Ligne à Haut Niveau de Service

L'installation d'un réseau de transport en commun en site propre constitue une ambition forte dans la reconquête des quais hauts rive droite. L'implantation d'une Liaison à Haut Niveau de Service (LHNS) est un moyen de valoriser cet axe emblématique de la capitale parisienne. Silencieuse, propre, rapide et capacitaire, la LHNS sera une alternative pertinente à la voiture individuelle, cause aujourd'hui de nombreuses nuisances (pollution de l'air, bruit, congestion). Pour rappel, le projet de LHNS était déjà inscrit au PIM pour un coût évalué à 100 millions d'euros.

Avec l'installation d'une LHNS, il convient aussi de penser la requalification des quais hauts rive droite de façade à façade, en offrant un meilleur partage de l'espace public. Il s'agit ainsi de rendre de l'espace aux piétons, en sanctuarisant les trottoirs et en les élargissant pour permettre à chacun d'évoluer dans un espace public apaisé. L'enjeu est également de proposer des espaces de récréation et de respiration : places, frontons et lieux où chacun pourra profiter de la beauté du patrimoine de la Seine. Outre les piétons, il s'agit également de poursuivre la politique entamée à destination des mobilités actives, au premier rang desquelles les mobilités cyclables. Pour ce faire, on pourra promouvoir des espaces de circulation en site propre destinés aux vélos via la poursuite du REVe (Réseau Express Vélo) sur la rive droite.

Les quais hauts rive droite ne sont pas seulement un axe parisien, mais sont empruntés de manière quotidienne par



des habitants de la Métropole du Grand Paris. D'une voie rapide à une avenue apaisée, la réflexion autour de l'avenir de cet axe doit se faire dans tous les cas dans une perspective métropolitaine afin de le requalifier en boulevard urbain dans Paris et au-delà. En effet, si les usages des quais hauts rive droite ne se limitent pas à Paris intra-muros, les nuisances ne s'arrêtent pas non plus aux portes de Paris ; c'est pourquoi il convient de mener la réflexion de Boulogne à Charenton-le-Pont, telle qu'initiée par Île-de-France Mobilités. L'horizon de réalisation de cette avenue métropolitaine sur les quais hauts rive droite s'inscrirait en héritage des voies olympiques prévues pour les JOP de 2024.

→ Réarticuler les quais hauts et bas de la Seine

Réarticuler les quais hauts et les quais bas de la Seine implique également de réfléchir à la manière de passer des uns aux autres. Il est pour cela essentiel de travailler à l'accessibilité de ces espaces, qui doivent être facilement appropriables par tous les publics d'utilisateurs. À ce titre, il convient de porter une attention particulière à l'accès des quais bas par les personnes à mobilité réduite en construisant des rampes d'accès là où elles font actuellement défaut et où l'inter-distance est trop forte. De même il s'agit de renforcer la lisibi-

lité des aménagements et de rendre les traversées piétonnes et cyclables de façade à façade plus sûres : sur les quais bas, des indications géographiques pourraient par exemple identifier les rues qui s'offrent sur les quais hauts, tandis que sur les quais hauts, les continuités cyclables permettant d'accéder aux quais bas doivent être plus visibles et lisibles par tous.

③ Améliorer le lien entre les deux rives de la Seine

La Seine, fleuve appartenant au patrimoine naturel et urbain de Paris, a de nombreuses vertus en termes de rafraîchissement de la ville, de préservation de la biodiversité, d'économie touristique... Mais elle constitue également une coupure urbaine, partageant la capitale entre ses deux rives –rive droite et rive gauche– sans que son insertion soit systématiquement traitée dans les projets urbains à l'échelle métropolitaine, parisienne, d'arrondissement et même de quartier.

→ L'insertion urbaine de la Seine dans les quartiers et arrondissements limitrophes

L'insertion urbaine du fleuve est pourtant une problématique fondamentale qui gagnerait à être prise en compte dans tout projet de rénovation ou de construction urbaine à Paris. Relier le

site du fleuve aux quartiers limitrophes est à la fois une nécessité en termes de continuité paysagère et patrimoniale, mais également en termes de mobilité, et donc de continuité piétonne et cyclable. En effet, il apparaît vital de résorber les points noirs des itinéraires de circulation et modes de déplacements non polluants et actifs dans un contexte de pollution atmosphérique et sonore impactant le quotidien des riverains et des visiteurs. Désenclaver les quartiers limitrophes de la Seine pour les relier au fleuve passera donc par la résorption des points noirs et la construction d'aménagements réservés aux piétons et cyclistes.

Dans cette perspective, il apparaît pertinent d'« ouvrir » le tunnel Henri IV, c'est-à-dire de le détruire, afin de recréer du lien avec le quartier Sully-Morland, actuellement rendu impossible par cette infrastructure de transport routière. Ce site des abords de la Seine, attribué récemment dans le cadre de l'appel à projets « Réinventer Paris II », va ainsi être reconverti en « station-service » des mobilités douces et des sportifs. Le lauréat ayant prévu de conserver le tunnel en y aménageant des ouvertures côté quai dans sa longueur, il convient de faire évoluer le projet afin de reconnecter le quartier Sully-Morland à la Seine.

→ Des passerelles, supports des mobilités douces et vectrices de lien urbain

Les objectifs de diversification des usages de la Seine de manière à la fois temporelle et spatiale et de réappropriation de l'espace public séquanien nécessitent de repenser les franchissements du fleuve qui se doivent de promouvoir les mobilités propres et actives. Au-delà de l'insertion urbaine du site de la Seine, la création de passerelles reliant les deux berges est ainsi indispensable et permettra une réelle appropriation douce du fleuve tout en réduisant les inter-distances trop importantes qui existent actuellement en divers endroits de Paris.

Le désenclavement du quartier de Jussieu (5ème arrondissement), pôle universitaire et culturel important à l'échelle parisienne, participe de cette ambition. Ainsi, la construction d'une passerelle entre la rue Cuvier (5ème) et le tunnel Henri IV (4ème), site intégré au Parc des Rives de Seine et susceptible d'assurer des continuités piétonnes et cyclables sur 7 km le long de la Seine entre la Place de la Bastille et la Tour Eiffel, doit constituer une priorité. À cet égard, l'installation d'une passerelle piétonne apparaît comme le meilleur projet afin d'ouvrir le quartier de Jussieu à des nouveaux usages récréatifs, de lo-

sirs, sportifs et d'animation aux abords de la Seine.

Une autre liaison indispensable pour satisfaire les objectifs suscités est la construction d'une passerelle de même type entre le Parc André Citroën (15ème arrondissement) et la Voie Georges Pompidou (16ème) au niveau du Quai Louis Blériot. En effet, cette passerelle permettrait de relier les deux rives là où la forte inter-distance actuelle oblige les habitants et visiteurs à emprunter soit le Pont du Garigliano, soit le Pont Mirabeau, tous deux situés à plus d'un kilomètre de distance sur la rive droite et plus d'un kilomètre et demi sur la rive gauche.

Notre vision de la Seine et de ses abords se résume ainsi à un mot : « liens ». Liens entre les quais hauts et les quais bas, entre Paris et la métropole, entre les Parisiens et le fleuve, entre la rive gauche et la rive droite. Notre projet d'assurer les continuités piétonnes et cyclables, d'améliorer l'insertion urbaine de la Seine ainsi que de construire de nouvelles passerelles entre les deux rives du fleuve vise ainsi à réunir la Seine et la ville, la Seine et ses habitants. Ces liens qui sont physiques, se déclinent également au figuré. Les différents principes qui jalonnent notre vision de l'axe Seine ont tous pour objectif la valorisation de ce fleuve que nous avons en partage, et pour mot d'ordre d'en faire un espace de lien et de respiration. Lien social d'abord par la préservation du caractère d'accessibilité universelle de ses berges et par la diversification de ses usages. Lien avec notre futur ensuite, à l'image de la sobriété de ses aménagements, de la requalification des quais hauts rive droite en avenue urbaine ou de la sortie du diesel pour les bateaux en 2024. Ces réflexions sur les usages de la Seine concourent toutes à la préservation du bien commun que représente ce fleuve pour Paris et dont la responsabilité nous incombe collectivement.



Vue du port Henri IV, A. Roachat Atelier d'architecture

Contribution de l'association La Seine n'est pas à vendre



Contribution de l'association LaSPAV au 4ème Atelier Seine : Usages du site de la Seine

Jeudi 27 juin 2019

LaSPAV anime depuis janvier 2019 un groupe de travail réunissant des personnalités et associations investies dans des pratiques sensibles et populaires de la Seine dans la Métropole, dans une optique respectueuse de l'environnement et des atouts fondamentaux qu'apportent les voies d'eau aux habitants et territoires urbanisés qu'ils traversent. Ce groupe a précisé ses objectifs dans le texte suivant :

« Il s'agit à la fois de valoriser le temps long du fleuve, de répondre au désir de nature et d'eau, de paysages apaisés et de bien-être pour toutes et tous, mais aussi d'encourager les modes informels d'appropriation du fleuve, les interventions alternatives qui contestent la légitimité de l'appropriation du fleuve par les seuls acteurs économiques (aménageurs, promoteurs...) ou acteurs institutionnels (VNF, HAROPA), par une valorisation des dynamiques culturelles (immatérielles, mémorielles, imaginaires...) et un encouragement aux pratiques qui les portent».

Les usages traditionnels du fleuve et ses activités économiques et touristiques sont trop longtemps restés coupés des territoires traversés. A l'heure où de nombreuses collectivités locales riveraines de la Seine et de ses affluents se retournent vers le fleuve, que la question des usages se pose dans des termes nouveaux, l'association LaSPAV estime nécessaire qu'une réflexion soit engagée à Paris et dans la Métropole du Grand Paris, sur les points suivants :

1. Les élus, les associations et le grand public attendent de la part des institutions en charge du fleuve, principalement VNF et l'Établissement Public Portuaire, une plus grande lisibilité sur leur fonctionnement, leur mission de défense et de valorisation du domaine public, leurs relations contractuelles de superposition de gestion des berges basses avec les villes, lorsqu'elles existent, leurs logiques économiques, et les critères et modalités de concession du domaine public des berges du fleuve.



Port de Tolbiac Paris 13^{ème} ; occupation des berges rive droite dans Paris, par une série d'équipements - éphémères ? - à caractère commercial, 23/06/2019

2. Une meilleure relation, assurée par ces institutions, entre les élus et leurs administrations d'une part, les citoyens, le monde associatif les acteurs économiques travaillant et utilisant le fleuve d'autre part, pour que soit mieux défendu l'intérêt public pour lequel elles ont été créées.

Article de la loi du 24 janvier 2012 relative à Voies Navigables de France :

Art. L. 4311-1.-L'établissement public de l'Etat à caractère administratif dénommé " Voies navigables de France " :

1° Assure l'exploitation, l'entretien, la maintenance, l'amélioration, l'extension et la promotion des voies navigables ainsi que de leurs dépendances en développant un transport fluvial complémentaire des autres modes de transport, contribuant ainsi au report modal par le réseau principal et par le réseau secondaire ;

2° Est chargé de la gestion hydraulique des voies qui lui sont confiées en conciliant les usages diversifiés de la ressource aquatique, ainsi qu'en assurant l'entretien et la surveillance des ouvrages et aménagements hydrauliques situés sur le domaine qui lui est confié ;

3° Concourt au développement durable et à l'aménagement du territoire, notamment par la sauvegarde des zones humides et des aménagements nécessaires à la reconstitution de la continuité écologique, la prévention des inondations, la conservation du patrimoine et la promotion du tourisme fluvial et des activités nautiques ;

4° Gère et exploite, en régie directe ou par l'intermédiaire de personnes morales de droit public ou de sociétés qu'il contrôle, le domaine de l'Etat qui lui est confié en vertu de l'article L. 4314-1 ainsi que son domaine privé. » ;

3. La création à terme d'une instance de gouvernance regroupant toutes les parties prenantes concernées, publiques, privées, représentatives et associatives, à l'instar de celles qui existent dans de nombreuses villes fluviales européennes, par exemple la *Conférence permanente Loire* créée par Nantes Métropole, le *Grand Parc Garonne* à Toulouse Métropole, ou les *Waterboards* et leur rôle dans la mise en œuvre et l'évaluation du *Waterplan 2030* de Rotterdam.



4. Les sujets sont nombreux, et LaSPAV n'a ni prétention, ni vocation à tout aborder. Elle souhaite néanmoins aborder cinq modalités d'action qui lui paraissent essentielles d'engager prochainement :

- Renforcer la coopération entre l'Office du tourisme et des congrès de Paris, le Département des Hauts de Seine et les Comités départementaux du Tourisme du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis pour qu'ils envisagent ensemble les politiques culturelles et touristiques et de loisirs liées au fleuve, et qu'ils soutiennent les porteurs de projets œuvrant à l'attractivité de la Seine, ses affluents et ses canaux, dont le potentiel inexploité au service des habitants et des touristes doit être une préoccupation constante.
- Approfondir, notamment dans la perspective des JO, le dossier du transport en commun sur la Seine, dans et hors Paris avec IDF mobilités et des acteurs privés, en créant des embarcadères sur chacune des communes mouillées par une voie navigable.
- Favoriser les circuits courts de navigation liés aux activités économiques (fret, économie circulaire) par des infrastructures de taille modeste, en alternative au "tout camion" asphyxiant l'Ile-de-France.
- Ramener de façon pérenne les activités nautiques sportives sur le fleuve : la perspective des JO 2024 pose la question du partenariat avec les associations d'usagers, notamment culturelles et sportives, pour qu'elles soient pleinement associées aux projets des JO, non seulement pour la réussite de l'événement, mais surtout pour la pérennisation de leurs activités sur le fleuve après les JO.
- Mobiliser tous les acteurs publics susceptibles de s'intéresser au fleuve, en particulier la communauté éducative et éducation populaire (classes d'eau, classes de découverte, lycées professionnels, universités, MJC, centres sociaux, Centres de loisirs, Sauvegarde de l'enfance, Protection de la Jeunesse, etc.), en fédérant les services publics autour de la dynamisation du domaine public fluvial...

Synthèse des Ateliers Seine

ATELIER #4

Suite à l'annonce de Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris lors du Conseil de Paris du 18 novembre 2018, le premier Atelier Seine a eu lieu le 29 janvier 2019.

L'Atelier Seine réunit ensemble les différentes parties prenantes concernées par le fleuve et ses abords, en vue d'établir une vision commune prospective du site de la Seine dans Paris.

L'Apur, en charge de la documentation et de l'animation de ces ateliers, réalise des cahiers de synthèse de chaque atelier.

Le cahier #1 fait état des attentes et des enjeux portés par tous et présente une vision d'ensemble des usages et du paysage de la Seine.

Le cahier #2 porte sur la vision patrimoniale du site de la Seine inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco.

Le cahier #3 met en avant la vision assemblée des projets en bord de Seine.

Le cahier #4 synthétise les présentations et échanges qui ont eu lieu à l'atelier Seine n°4 qui a porté sur la diversité des usages présents sur la Seine et ses abords.

L'Apur, Atelier parisien d'urbanisme, est une association loi 1901 qui réunit autour de ses membres fondateurs, la Ville de Paris et l'État, les acteurs de la Métropole du Grand Paris. Ses partenaires sont :

