

An aerial photograph of Paris, France, showing the Seine river flowing through the city. Several bridges are visible, including the Pont Neuf and the Pont d'Iéna. The city's architecture, including the Louvre Museum and the Eiffel Tower (partially visible in the distance), is visible. The river is blue, and the surrounding areas are green with trees and parks.

apur

ATELIER SEINE LIVRE BLANC ÉVOLUTION DU SITE DE LA SEINE DANS PARIS

MARS 2020



LES PARTENAIRES ADHÉRENTS DE L'APUR



ATELIER SEINE LIVRE BLANC

**ÉVOLUTION DU SITE
DE LA SEINE DANS PARIS**

Le Livre Blanc est issu des synthèses des 5 Ateliers Seine qui se sont tenus en 2019 et qui ont rassemblé :

La Ville de Paris, les mairies d'arrondissement, les groupes politiques du Conseil de Paris, le Secrétariat Général de la Ville de Paris, les directions de la Ville principalement concernées (Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements, Direction des Espaces Verts et de l'Environnement, Direction des Affaires Culturelles, Direction de l'attractivité et de l'emploi), l'État (Préfecture de Région, Préfet Délégué Interministériel à la Vallée de la Seine, DRAC Ile-de-France, Préfecture de Police), Haropa-Ports de Paris, VNF, la Communauté Portuaire de Paris (CPP), des associations (association La Seine n'est pas à vendre, association culturelle des bouquinistes de Paris, association des Riverains du port de Javel, association des Riverains de la place Mazas, Comité des Armateurs Fluviaux (CAF), City Surfing, Chambre Syndicale des Lieux Musicaux Festifs et Nocturnes, France Nature Environnement Paris/SOS Paris), des porteurs de projet comme Fluctuart, Sogaris, Why not productions, SeaBubbles, Petit Bain, la SEMAPA et le Cojo Paris 2024 ainsi que l'Apur.

Photo de couverture : vue aérienne sur Paris
© Jacques Leroy – Ville de Paris

Directrice de la publication : **Dominique ALBA**

Directrice de la rédaction : **Patricia PELLOUX**

Livre Blanc réalisé par : **Patricia PELLOUX et Amélie NOURY**

Photos et illustrations : **Apur sauf mention contraire**

Mise en page : **Apur**

www.apur.org

20P040206

Sommaire

INTRODUCTION	4
VOLET 1 – CORPUS COMMUN STRATÉGIQUE	11
1. Renforcer la Seine comme bien commun	12
Un horizon paysage à protéger	12
Un espace public majeur structuré autour d'une promenade continue	15
Un bien commun face au réchauffement climatique	16
2. Diversifier les usages en bord de Seine	18
Une chronotopie amplifiée des usages des lieux (touristique, logistique, sportive, nocturne...)	18
Une mixité spatiale et temporelle	24
La poursuite de la reconquête des voies sur berges	25
De nouveaux lieux de vie	26
L'accueil de grands événements internationaux	30
3. Favoriser la réappropriation du fleuve	32
Une accessibilité cyclable renforcée	32
Une accessibilité augmentée par une future ligne de bus à haut niveau de service (LHNS)	34
Une offre renouvelée de transport collectif fluvial	34
De nouveaux panoramas permettant de voir le grand paysage de la Seine	34
Le plaisir de l'eau et du rafraîchissement, sites de baignade et d'activités nautiques	36
En amont, la poursuite de l'ouverture de la Ville sur le fleuve à travers les projets Masséna Bruneseau et Bercy Charenton	36
À l'aval, la poursuite de l'ouverture de la Ville sur le fleuve et l'amélioration de la connexion avec les Hauts-de-Seine	40
4. Embellir et magnifier le patrimoine du site de la Seine	42
La valeur universelle exceptionnelle du bien Unesco	43
La valorisation de certains bâtiments patrimoniaux	48
Des grands sites paysagers majeurs rénovés	48
La requalification d'ouvrages	50
La préservation des bouquinistes	51
Vers une révision du Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales	51
Esquisse d'un plan programme	55
VOLET 2 – CONTRIBUTIONS	59
Contribution de Christophe NAJDOVSKI	61
Contribution de la Préfecture de Police de Paris	70
Contribution de la Communauté Portuaire de Paris (CPP)	72
Contribution de L'association La Seine n'est pas à vendre	76
Contribution de L'association Alternat « Péniches pour tous »	79
CONCLUSION	85

INTRODUCTION

La Ville de Paris a annoncé l'installation d'un Atelier Seine, lors du Conseil de Paris de novembre 2018, 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 à Paris**.

Cette démarche s'inscrit dans le cadre d'une délibération sur l'extension du périmètre du bien « Rives de Seine » inscrit au patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco et la création d'une zone tampon. Cette extension permet de mieux prendre en compte la géomorphologie, comme l'ancienne île Louviers à intégrer, et d'ajouter quelques oublis (jardin des Plantes, bassin de l'Arsenal, pont de Bir-Hakeim). 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.

Le périmètre de l'Atelier Seine aujourd'hui installé est celui de la traversée de la Seine dans Paris soit 13 km de l'amont à l'aval auxquels il convient d'ajouter les 3 km des berges du bois de Boulogne. Cette séquence représente un total de 30 km de berges additionnant la rive gauche, la rive droite et les îles. Il intègre à la fois le périmètre Unesco et l'ensemble du linéaire des berges dans Paris. Il prend en compte la Seine dans toute sa largeur, lit du fleuve et fleuve, berges basses, quais hauts, celle du grand paysage, de son rôle autant à l'échelle locale que territoriale.

L'Atelier Seine s'inscrit en complémentarité d'instances existantes telles que le Comité des Usages Fluviaux (CUF) porté par le Préfet de Région et qui travaille notamment sur le schéma d'aménagement fluvial de la Seine, le Conseil d'administration d'Haropa ou la délégation interministérielle à la Vallée de la Seine.

*L'Atelier Seine
a pour but de
réunir toutes les
parties prenantes
concernées par le
fleuve et ses abords
et d'établir une
vision commune
pour la Seine à Paris*

→ L'Atelier Seine Paris est :

- **un lieu d'échanges autour de la définition du périmètre d'extension Unesco, de création de la zone tampon** (île aux Cygnes, tour Saint-Jacques, jardin des Plantes...) et de l'élaboration du futur Plan de gestion du bien inscrit au patrimoine de l'humanité ;
- **un lieu de partage pour l'élaboration d'actions pour préserver et valoriser ce paysage exceptionnel**, sa beauté et sa 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 ;
- **un lieu d'élaboration d'une doctrine globale sur le grand paysage de la Seine**, intégrant l'ensemble des enjeux auquel il est confronté, dont celui du réchauffement climatique.



Le site de la tour Eiffel, le pont d'Iéna et le Trocadéro, Paris 7^e © Jacques Leroy – Ville de Paris

Six ateliers thématiques ont rythmé l'année 2019 et ont donné lieu à des cahiers de synthèse diffusés sur le site internet de l'Apur :

Atelier 1 (29 janvier 2019) :
Séance d'installation. La vision du site de la Seine, les objectifs et calendrier des travaux de l'Atelier Seine ont été partagés.

Atelier 2 (25 mars 2019) :
Échanges sur la vision patrimoniale du site de la Seine. Durant cet atelier, l'importance de conserver un patrimoine vivant et de permettre aux Parisiens de se réapproprier le fleuve a été particulièrement soulignée. Ont été abordés le périmètre Unesco, la zone

tampon et le plan de gestion et de valorisation à venir.

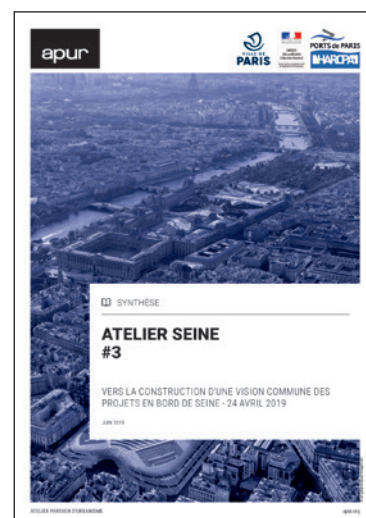
Atelier 3 (24 avril 2019) :
Construction d'une vision assemblée des projets en bord de Seine, dynamiques partagées, mises en perspective, évolution des paysages. Le reclement des différents projets en bord de Seine permet de montrer qu'il ne s'agit pas d'une simple juxtaposition, mais qu'il existe bien des combinaisons qui s'installent et qui guident les différents projets.

Atelier 4 (27 juin 2019) :
Usages du site de la Seine. Cet atelier a montré la diversité des usages, leurs évolutions en cours, les difficultés de

cohabitations parfois et les équilibres possibles : trafic fluvial et logistique, économie touristique et de loisirs, biodiversité, renaturation, îlot de fraîcheur...

Atelier 5 (20 septembre 2019) :
Le cahier des prescriptions architecturales et paysagères du site de la Seine. L'atelier a donné lieu à des réflexions autour d'une actualisation du document établi il y a 20 ans liée à l'évolution des usages et l'urgence climatique ainsi que des pistes de réflexions pour une éventuelle évolution du PLU dans les années à venir.

Atelier 6 (23 octobre 2019) :
Séance de synthèse.



*L'objectif défini
au premier atelier
était d'aboutir à un
Livre blanc à la fin
de l'année 2019
comprenant un
corpus commun
stratégique et
un cahier de
contributions des
acteurs*

L'Atelier Seine, installé à l'initiative du Conseil de Paris, est né de la nécessité de disposer d'un lieu permettant le partage autour des nombreuses initiatives et activités existantes sur la Seine, le fleuve et les bords du fleuve ; il est également une réponse au regard de la multiplicité des acteurs, à la nécessité ressentie par beaucoup d'un lieu de dialogue et de mise en commun de ces initiatives.

Aussi l'Atelier Seine regroupe des institutions, des représentants des acteurs économiques, des groupes politiques, des associations de riverains ou de protection de la Seine, des représentants d'usagers, des représentants des cyclistes, des noctambules...

Ces ateliers coprésidés par Jean-Louis Missika* et Célia Blauel** ont réuni à chaque fois une cinquantaine de personnes :

- la Ville de Paris ;
- les mairies d'arrondissement ;
- les groupes politiques du Conseil de Paris ;
- le Secrétariat Général de la Ville de Paris ;
- les directions de la Ville principalement concernées (Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements, Direction des Espaces Verts et de l'Environnement, Direction des Affaires Culturelles, Direction de l'attractivité et de l'emploi) ;

- l'État (Préfecture de Région, Préfet Délégué Interministériel à la Vallée de la Seine, DRAC Ile-de-France, Préfecture de Police) ;
- Haropa-Ports de Paris ;
- VNF ;
- la Communauté Portuaire de Paris (CPP) ;
- des associations (association La Seine n'est pas à vendre, association culturelle des bouquinistes de Paris, association des Riverains du port de Javel, association des Riverains de la place Mazas, Comité des Armateurs Fluviaux — CAF, City Surfing, Chambre Syndicale des Lieux Musicaux Festifs et Nocturnes, France Nature Environnement Paris/SOS Paris) ;
- des porteurs de projet comme Fluctuart, Sogaris, Why not productions, SeaBubbles, Petit Bain et aussi la SEMAPA et le Cojo Paris 2024.

Cette instance de dialogue est accompagnée, informée et mise en perspective 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.

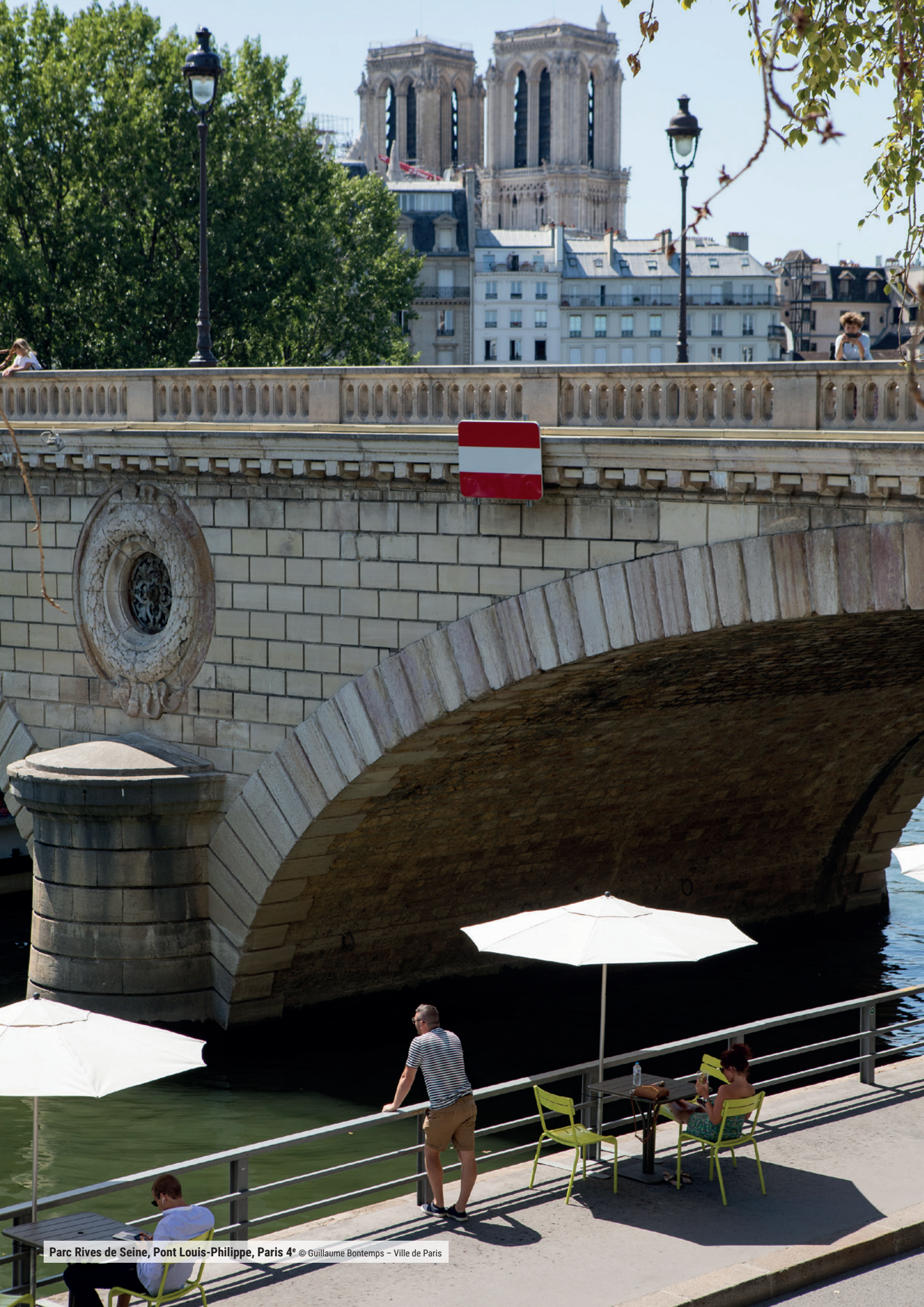
L'objectif défini au premier atelier était d'aboutir à un **Livre blanc** à la fin de l'année 2019 comprenant **un corpus commun stratégique (volet 1) et un cahier de contributions des acteurs (volet 2)**.

* Adjoint à la Mairie de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du grand Paris, du développement économique et de l'attractivité.

** Adjointe à la Mairie de Paris chargée de toutes les questions relatives à la transition écologique, au climat, à l'environnement, à l'eau et à l'assainissement.

→ Le corpus commun stratégique proposé s'organise autour de quatre grandes orientations :

- 1. Renforcer la Seine comme bien commun**
- 2. Diversifier les usages en bord de Seine**
- 3. Favoriser la réappropriation du fleuve**
- 4. Embellir et magnifier le patrimoine du site de la Seine**



LA SEINE DANS PARIS

LES DISTANCES



13 km

C'est la TRAVERSÉE
de la Seine dans Paris
de l'amont à l'aval



30 km

de BERGES pris en compte par
l'Atelier Seine en additionnant
les deux rives et les îles



7 km

de berges ont été rendus
accessibles aux PIÉTONS
depuis une dizaine d'années

LES TRANSPORTS



1,5 million

de VISITEURS
dans le parc Rives de Seine
de la rive droite (en 2018)



8 millions

de tonnes de
MARCHANDISES
transportées chaque année



8 millions

de PASSAGERS
transportés
chaque année

LES SITES ET PROJETS



5 sites

de BAINNADE post JO
à l'étude dans la Seine
à Paris



30 projets

engagés ou à l'étude
sur les berges de Seine
quais hauts ou bas



10 ports

d'activités économiques,
logistiques ou de services
urbain dans Paris

LE PATRIMOINE



37

PONTS dont
4 passerelles



365 ha

classés au patrimoine
de l'UNESCO depuis 1991



230

BOUQUINISTES environ
sur les quais en 2019





VOLET 1 – CORPUS COMMUN STRATÉGIQUE

1. | Renforcer la Seine comme bien commun

La Seine est un « bien commun » : elle appartient à tous les parisiens, aux habitants de la métropole, mais aussi aux visiteurs et aux touristes, sans oublier ceux dont elle est l'outil de travail

La Seine est un « bien commun » : elle appartient à tous les parisiens, aux habitants de la métropole, mais aussi aux visiteurs et aux touristes, sans oublier ceux dont elle est l'outil de travail.

C'est pourquoi, il est fondamental que « la Seine comme bien commun » soit le cadre partagé de l'ensemble des acteurs. Peu importe le mode de fabrication des projets, qu'ils soient publics, privés, issus d'un Appel à Projets Innovants ou d'une consultation de Ports de Paris, des projets d'architectes, urbanistes, paysagistes, portés par la ville ou les citoyens, ils doivent se développer dans ce cadre, autour du respect de ce bien commun et

selon les mêmes principes directeurs.

Il est utile de rappeler aussi que la Seine, dans sa traversée de Paris mais aussi en amont en et aval, est une réalisation artificielle. En particulier, son régime hydraulique résulte, hors périodes de crue, de ses fonctions d'ouvrage de navigation et est notamment lié à un fonctionnement en bief avec un niveau d'eau garanti par des barrages de navigation (barrages de Suresnes pour le bief de Paris gérés par Voies navigables de France). Ce rôle d'ouvrage de navigation qui structure le fleuve est essentiel et s'accompagne d'exigences en matière d'usage, d'exploitation et d'entretien qui doivent être intégrées dans les projets.

Un horizon paysage à protéger

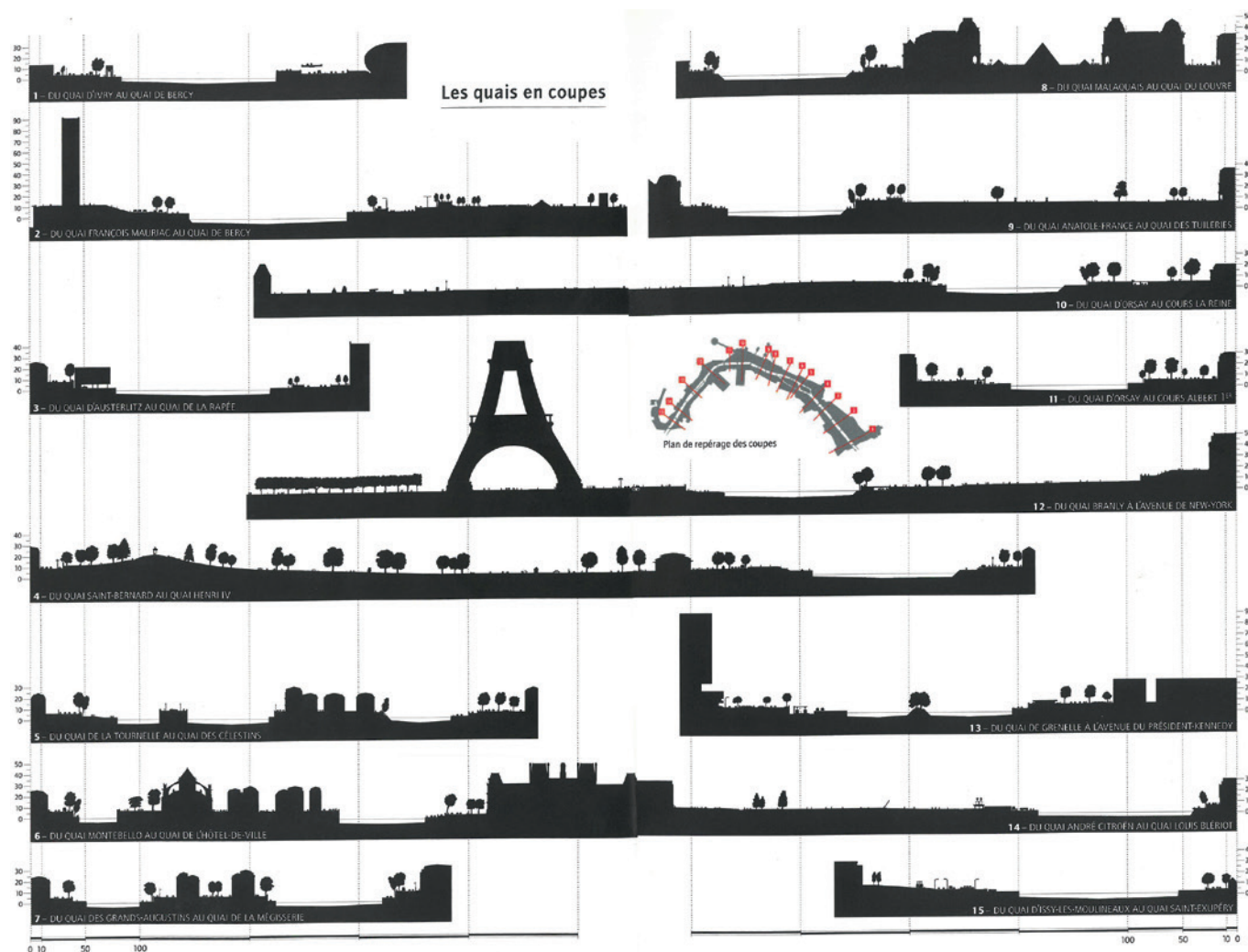
Ce paysage fondateur, photographié depuis très longtemps, filmé de tout temps (cf. le dernier « Mission impossible – Fallout ») n'est pas immobile. Il **s'est toujours renouvelé**. Les cartes de datation du bâti parisien montrent comment le paysage s'est constitué au fil du temps ; les bâtiments les plus anciens ne sont pas les plus nombreux, et LES BERGES ont su accueillir au XX^e siècle, voire au XXI^e, plusieurs architectures contemporaines, à l'exemple du Musée du Quai Branly dessiné par l'architecte Jean Nouvel, implanté en juin 2006 sur le quai Branly dans le 7^e arrondissement de Paris.

À côté de cette diversité, il faut à l'inverse **souligner le système urbain régulier qui caractérise les berges de**

Seine entre le fleuve, les berges, les plantations d'arbres, le dispositif de murs de quais verticaux, les quais hauts et la continuité du bâti.

Ce système urbain très organisé permet des substitutions, des surélévations comme on le voit y compris d'ailleurs dans l'île Saint-Louis sans pour autant introduire une discontinuité. Une de ses particularités est d'associer dans un même système un paysage minéral et végétal, amplifiant l'îlot de fraîcheur naturel du fleuve lié à la présence de l'eau par l'apport des grands alignements d'arbres.

Ce « système urbain » unique est une spécificité propre à Paris ; il ne se retrouve à aucun autre endroit ni dans la métropole ni sur l'axe Paris — Rouen — Le Havre.



LES QAIS EN COUPE

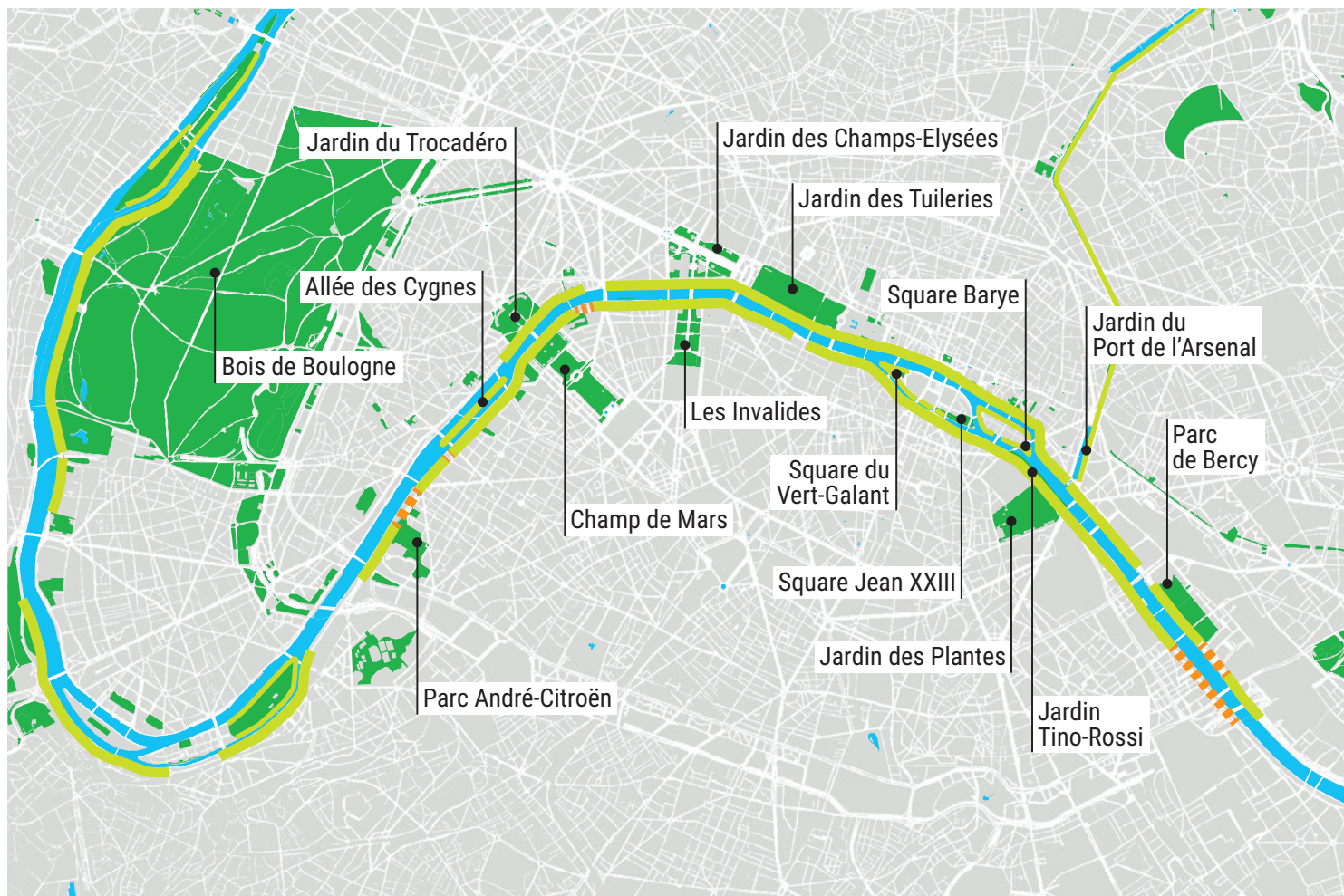
Coupes extraites du livre de l'exposition
« *Sur les quais, un point de vue parisien* »
de novembre 1998 à février 1999
au Pavillon de l'Arsenal

Les coupes réalisées dans le cadre de l'exposition organisée en 1999 au Pavillon de l'Arsenal « *Sur les Quais, un point de vue parisien* » dont le commissaire était Alexandre Chemetoff font particulièrement référence à cette séquence parisienne qui indépendamment de la largeur de la Seine ou des berges, témoigne de ce système, très construit, très constitué et très urbain des quais. Ces coupes précisent comment les berges parisiennes sont à la fois un ensemble de façades bâties et un système d'arbres d'alignement à la fois en fond de quais, mais aussi sur les quais hauts, ensemble qui forme la beauté de ce grand paysage.

L'extension de la zone Unesco est une opportunité pour Paris. Elle permet de nous interroger, à partir de cette singularité, sur notre vision patrimoniale : que voulons-nous protéger, com-

ment maintenir ce patrimoine en mouvement ? Quelles vues protéger, quels espaces améliorer pour enrichir ce patrimoine, quels apports, quels usages ? Si l'identité de la Seine à Paris est d'abord liée à la structure de ce grand paysage avec les quais hauts et leurs grands alignements d'arbres, elle est aussi liée à la diversité des constructions à différentes époques et à la présence des bouquinistes qui, grâce à leur mobilier iconique, introduisent une échelle plus intime.

« Les quais de la Seine nous démontrent la capacité de Paris à se renouveler. Ils nous enseignent le mélange des genres et des gabarits autour d'un même espace public. Aucun règlement ne saurait reproduire cette ville des quais, qui relève avant tout d'une logique de situation et de projet. »
Alexandre Chemetoff



*7 km de berges ont été rendus accessibles
aux piétons depuis une dizaine d'années*



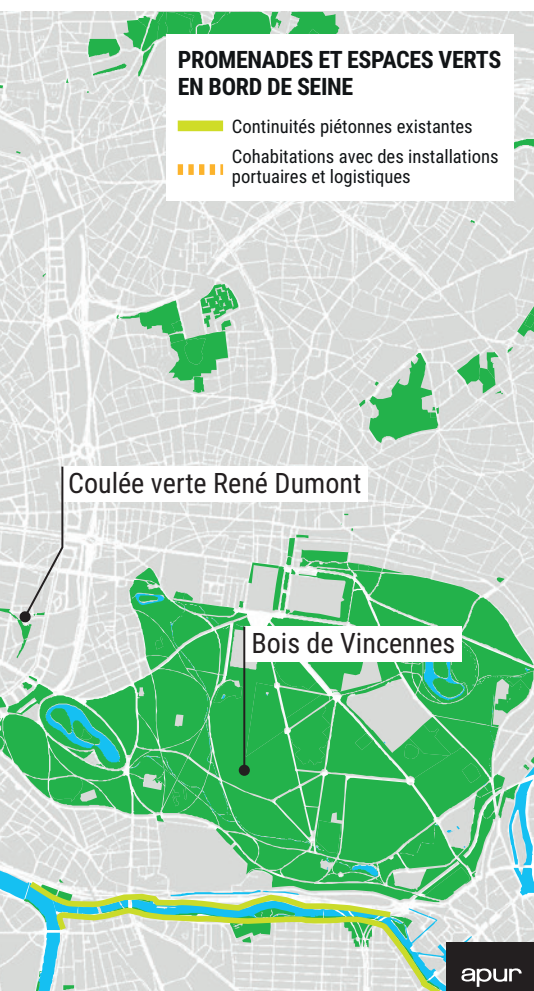
Le jardin des Plantes et le jardin Tino Rossi, Paris 5^e

© Apur — François Mohrt



Le square du Vert-Galant, Paris 1^{er}

© Jean-Pierre Vigié



S'installer dans ce grand site implique de se poser à chaque fois la question du rapport à installer avec l'eau, avec le fleuve, avec les différentes échelles du paysage mais aussi avec l'identité de l'espace public parisien qui a su toujours à la fois respecter et révéler.

Profiter du grand site de la Seine, c'est révéler sa beauté, la renforcer, y favoriser les usages mais aussi préserver les paysages, la compréhension de leur sédimentation et le rôle d'îlots de fraîcheur et de nature unique dans la ville dense.

Un espace public majeur structuré autour d'une promenade continue

Le site de la Seine, dans sa séquence urbaine parisienne, est composé d'un patrimoine exceptionnel et unique.

Bien que constitué de ports et quais différents, des liens longitudinaux puissants sont constitués par le fleuve, le plan d'eau, avec son courant et sa lumière si particuliers, accompagnés par une promenade des bords de l'eau, dont la continuité s'améliore et se construit progressivement : tous les projets de construction ou d'installation sur les berges doivent continuer ainsi à améliorer cette continuité et en aucun cas transformer de l'espace public en espace privé clôturé.

fiées d'ailleurs dans le Schéma d'orientations stratégiques des berges porté par Ports de Paris. Elles peuvent se « heurter » parfois à des sujets de réglementation. La création de berges là où elles n'existent pas nécessite de déposer un dossier loi sur l'eau comme cela a été tenté sans succès il y a quelques années en rive droite sous le pont de l'Alma. L'installation plus légère de continuités sous forme de pontons flottants pose la question de la compatibilité réglementaire avec l'interdiction d'installations sous les ponts.

Les discontinuités identifiées sont ainsi situées :

- En rive droite, au niveau du ministère des Finances, au niveau du bassin de l'Arsenal, au pont de l'Alma et le long de la voie sur berge du 16^e.
- En rive gauche, au droit du pont d'Austerlitz (démolition d'un escalier en colimaçon à effectuer), au droit du pont Royal.

Enfin, certaines discontinuités sont liées à la présence d'installations portuaires, où il pourrait être étudié une promenade en temps partagés, en dehors des ouvertures des activités portuaires comme au port National, au port de Bercy, ou bien la création d'une continuité en fond de quai.



Allée des Cygnes, Paris 15^e

Les séquences des berges accessibles aux piétons se sont considérablement développées depuis une dizaine d'années notamment grâce au parc des Rives de Seine. **Entre la rive droite et la rive gauche, 7 km de berges ont été rendus accessibles aux piétons**, permettant d'établir des continuités et une accessibilité meilleure. La fréquentation est au rendez-vous ; **le parc Rives de Seine de la rive droite a par exemple accueilli 1,5 million de visiteurs en 2018.**

Quelques discontinuités de promenade persistent sur les berges basses identi-

Un bien commun face au réchauffement climatique

La Seine est un lieu écologique fondamental dans Paris et il est plus que nécessaire aujourd'hui que sa fonction en matière de biodiversité, d'espace de respiration, d'accès à la nature et d'îlot de fraîcheur soit préservée et développée. L'ensemble des projets devra prendre en compte **cette ambition de préservation de l'environnement et de développement de la biodiversité et de nature en ville**. Plusieurs champs d'actions apparaissent.

→ Vers un site pilote en matière de mobilités, logistiques et touristiques

D'ores et déjà, la voie d'eau qui permet de transporter en traversée de Paris quelque 8 millions de tonnes et 8 millions de passagers (bateaux pro-

menades) permet de réduire d'autant les circulations des poids lourds et d'autocars dans Paris ou aux alentours. Le renforcement de l'usage de la voie d'eau dans Paris constitue dans ce contexte un axe très intéressant : moins de pollution, moins d'encombrement des rues, plus de sécurité et de qualité de vie.

Le monde de la logistique urbaine évolue aussi en développant des services de plus petite dimension et en intégrant davantage une responsabilité sociale et environnementale. Le site de la Seine pourrait devenir ainsi un site vitrine en organisant les livraisons du dernier km et le ramassage des ordures en vélo cargos ou triporteurs... et en installant des patrouilles de sécurité à vélo lorsque cela est possible. De même l'économie fluviale touristique très



Brumisateurs sur les quais de Seine lors de Paris Plages, Paris 4^e

© Apur – David Boureau



Promeneurs profitant de l'ombre et de la fraîcheur sur les bords de Seine, Paris 4^e

© Apur – David Boureau



Pique-nique sur les berges de Seine rive droite, Paris 4^e

© Apur – Jean-Christophe Bonjoi

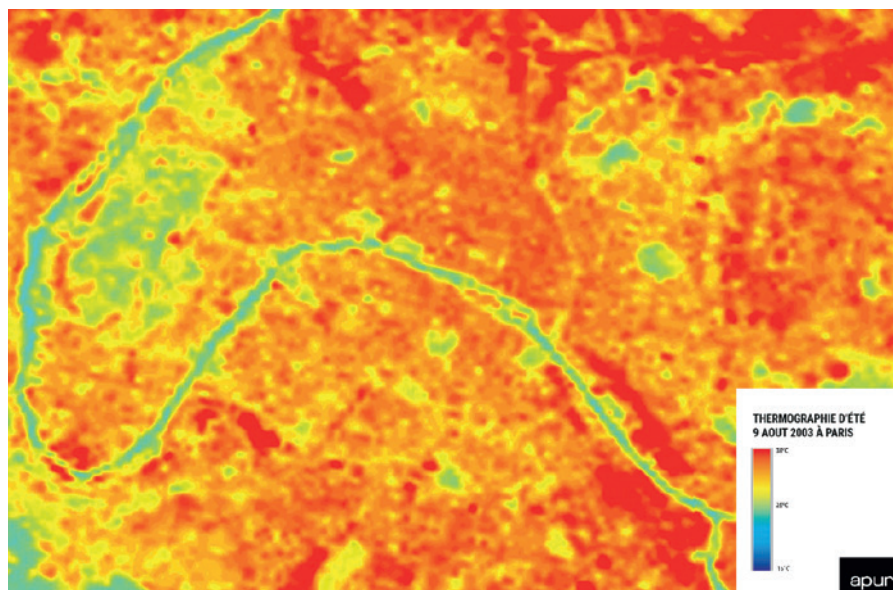


Aménagements et plantations sur les berges de Seine rive gauche, Paris 15^e

© Apur – Jean-Christophe Bonjoi

La carte de thermographie d'été montre que la Seine a clairement un potentiel et un rôle à jouer dans les îlots de fraîcheur urbain

THERMOGRAPHIE D'ÉTÉ 09 AOÛT 2003 À PARIS



importante à Paris doit continuer de développer de nouveaux services innovants permettant de diminuer les externalités négatives, comme l'approvisionnement des établissements, leur avitaillement, la collecte des déchets ou le stationnement d'autocars sur les berges basses.

→ Des efforts doivent également se poursuivre pour une transition énergétique des bateaux

Les propriétaires de bateaux doivent pouvoir s'engager dans une transition énergétique que les propriétaires des ports (Ports de Paris, VNF) sont à même d'accompagner par l'aménagement ou l'apport d'infrastructures. Cette réflexion générale est actuellement en cours autour d'une étude pilotée par la Communauté Portuaire de Paris pour ce qui concerne les solutions en termes de motorisation. En fonction des conclusions de cette étude se posera la question des modalités d'accompagnement physique pour l'avitaillement des bateaux (électrique, GNV, hydrogène...).

Le River Création illustre l'émergence de ces nouveaux modes de motorisation ; il est le premier bateau à fonctionnement totalement électrique de restauration rendu possible aujourd'hui par la fréquence de sortie du bateau, ce qui n'est pas encore possible pour tous les types de

bateaux de promenade ou de croisière. Si de nouvelles mobilités émergent en ville telle que le vélo à assistance électrique, de nouvelles mobilités peuvent aussi émerger sur le fleuve tels que les hydrofoils.

Dans le cadre de la sortie du diesel à l'horizon 2024 pour les véhicules motorisés à Paris, il apparaît justifié d'étendre cette exigence aux bateaux naviguant sur la Seine dans un calendrier qui reste à définir.

→ L'absence de rejets d'eaux usées en Seine

Dans les années à venir, des interventions majeures s'inscrivent dans les perspectives des Jeux olympiques et paralympiques de 2024, en se concentrant sur la création ou la modification de réseaux d'assainissement existants pour permettre de mettre fin aux rejets d'eaux usées en Seine qui concernent des mauvais branchements d'immeubles ou maisons en rives ou bien des bateaux et établissements flottants. Des solutions embarquées pour certains bateaux sont également étudiées. Cette amélioration de la qualité écologique de l'eau du fleuve permettra d'accueillir la baignade en Seine pour les athlètes et les habitants en héritage.

Les Jeux de Paris 2024 sont ainsi une opportunité pour mettre en conformité un certain nombre de situations. Cela concerne des rejets en Seine des bateaux et des habitations en bords de la Seine et la Marne par exemple.

→ Le renforcement de la Seine comme parcours fraîcheur

La carte de thermographie d'été montre que la Seine est de couleur vert-bleu, proche de la couleur des bois de Vincennes et de Boulogne ou des parcs, ce qui montre qu'il s'agit clairement d'une zone ayant un potentiel et un rôle à jouer dans les îlots de fraîcheur.

Une réflexion paysagère et écologique est à engager permettant de végétaliser davantage, de créer des espaces ombragés, et de créer des possibilités d'infiltrations dans certains sols, voire de renaturation des berges très ponctuellement.

2. Diversifier les usages en bord de Seine

La deuxième grande orientation structurante au cœur de l'Appel à projets Réinventer la Seine, est de **permettre une diversification des usages en bord de Seine**.

Tous les acteurs sont convaincus que la mixité en bord de fleuve est essentielle, qu'il ne doit pas y avoir d'un côté des activités industrielles et de l'autre des activités de loisirs telles que des cafés, mais aussi des sites mixtes de logistique et de loisirs, des sites sportifs, des sites solidaires, culturels comme le projet

Fluctuart ainsi que des sites de services urbains en lien avec le fleuve.

Durant ces dernières années et notamment à travers les appels à projets innovants « Réinventer Paris » et « Réinventer la Seine », plusieurs projets ont émergé en bord de Seine amenant de nouveaux usages tels une station-service des mobilités du futur ou un tiers lieu culturel, et des nouvelles architectures dans la lignée de l'histoire de l'architecture contemporaine en bord de Seine.

Durant ces dernières années et notamment à travers les appels à projets innovants « Réinventer Paris » et « Réinventer la Seine », plusieurs projets ont émergé en bord de Seine amenant de nouveaux usages

Une chronotopie amplifiée des usages des lieux (touristique, logistique, sportive, nocturne...)

Si jusqu'aux années 90, les ports avaient généralement une fonction unique, vouée aux transports de marchandises ou à la promenade touristique, les berges sont devenues une référence pour des appropriations variant selon les temps de la ville.

Ainsi, flâneurs, joggeurs, employés des plateformes portuaires, livreurs, cyclistes, personnes prenant leur pause déjeuner dans des bateaux restaurant, en terrasse ou en pique-niquant, touristes, parisiens prenant un apéritif, fêtes se succèdent au gré d'usages économiques, festifs ou récréatifs.

port mondial pour le tourisme fluvial.

Il existe une offre de croisière très diversifiée : à l'échelle de la Vallée de la Seine, plusieurs compagnies relient Paris (port de Javel ou port de Grenelle) à Honfleur, et plus localement, plusieurs compagnies opèrent dans Paris, les Bateaux-Mouches, les Vedettes de Paris, les Bateaux Parisiens, les Vedettes du Pont-Neuf, Bateaux de Paris et d'Île-de-France, Marina de Bercy, les Yachts de Paris, Capitaine Fracasse... qui permettent de découvrir le paysage d'ensemble du site de la Seine dans toutes ses composantes, monumental, utilitaire, de proximité.

→ La vie économique touristique

La Seine est une destination touristique importante et accueille un trafic de passagers tel que le port de Paris est le premier

→ La vie économique de logistique

La volonté de maintenir des activités portuaires, de transports de marchandises et de logistiques en ville est parta-

gée. Nécessaires au fonctionnement de la métropole, elles le sont aussi de plus en plus pour les nombreux chantiers de construction, pour les arrivées de matière, l'évacuation des déchets, mais aussi la réparation de vélos... Le transport fluvial est plus vertueux que le tout routier. L'insertion urbaine des ports est un élément crucial, garant de l'acceptabilité pour ce type d'activités en plein cœur de Paris.

Des formes de logistiques innovantes se développent, notamment la filière de la logistique urbaine fluviale. La filière du BTP est plus organisée, d'autres émergent, comme les livraisons faites par containers permettant d'alimenter les magasins Franprix de l'ouest parisien depuis le port de la Bourdonnais, situé

au pied du musée du quai Branly. Les temps de déchargement sont limités, ils sont plutôt faits le matin, ce qui permet potentiellement d'autres usages en fin de journée de ce port.

Le projet de plateforme logistique fluviale développé par Sogaris pour le site de l'ancien parking automobile du pont de Grenelle permettra ainsi de distribuer dans Paris grâce à des véhicules non polluants des marchandises acheminées par voie fluviale.

Les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 représentent également un potentiel pour le développement de la logistique fluviale tant pour le chantier du village olympique et paralympique (300 000 m² à construire) que pour toute la phase événementielle. En effet, une quinzaine de sites de compétitions se



© Apur – Jean-Christophe Bonjoi

Touristes sur les berges de Seine rive gauche, Paris 7^e



© Apur – François Mohrt

Bateaux à passagers, vue depuis le pont de la Concorde, Paris 7^e



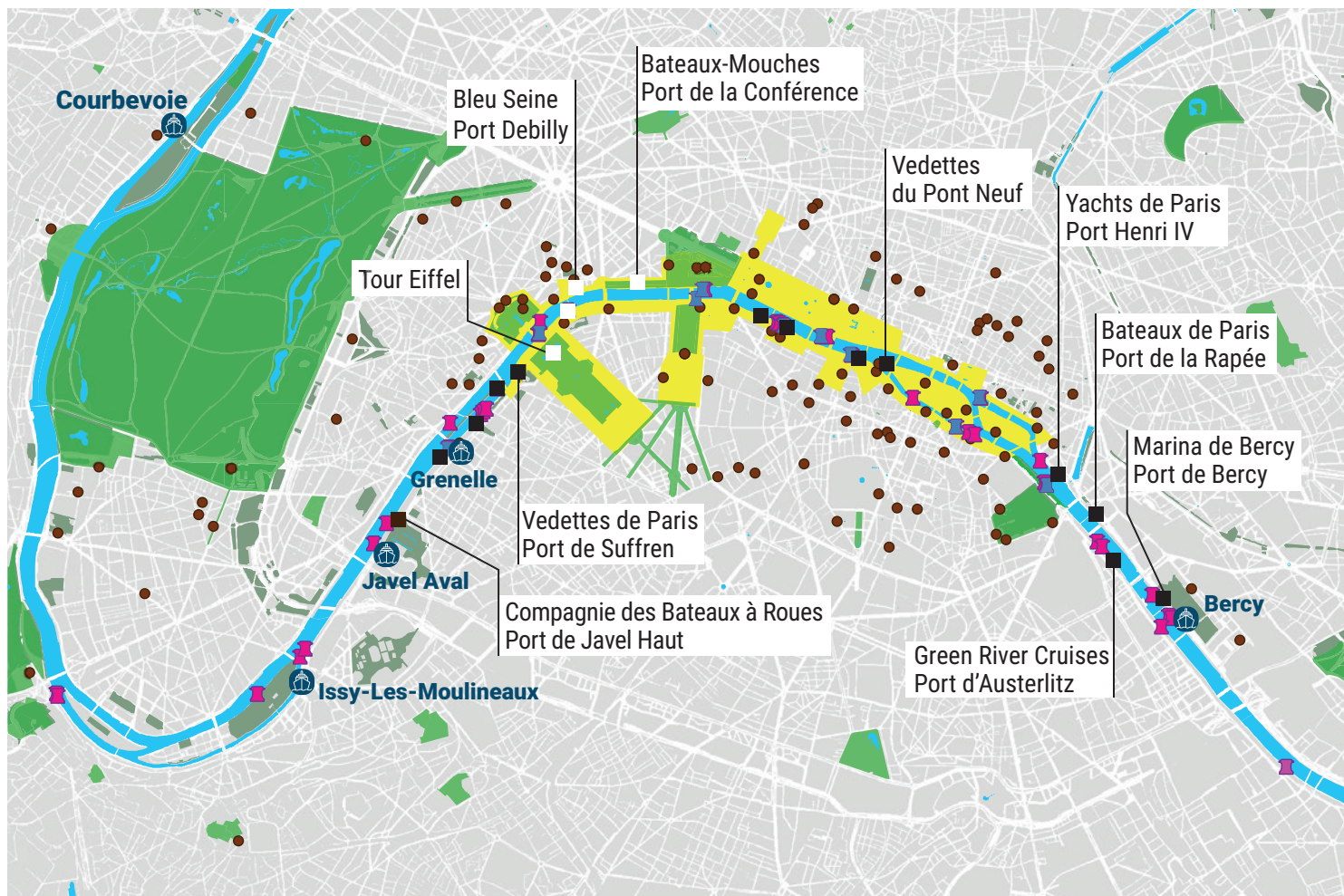
© Apur – Jean-Christophe Bonjoi

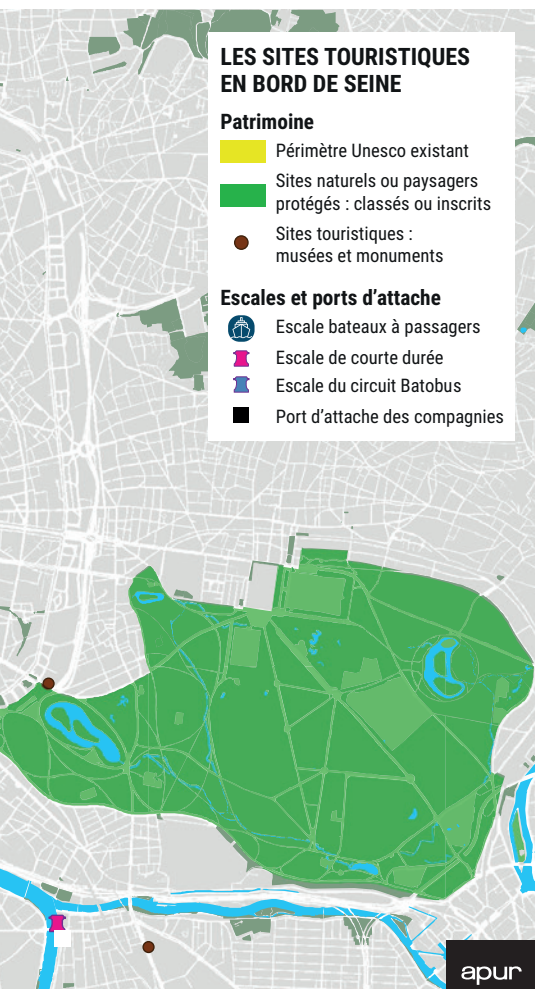
Touristes sur les quais de Seine, Paris 5^e



© Apur – Jean-Christophe Bonjoi

Bateau-mouche sur la Seine au niveau du pont de la Tournelle, Paris 5^e



Port de la Bourdonnais, Paris 7^e

© Apur – David Bourreau

Agrès sportifs, berges de Seine rive gauche, Paris 7^e

© Apur – Yann-Fanch Vauléon

situent à proximité de la Seine. Le COJO Paris 2024 pourrait utiliser en partie le fleuve pour l'acheminement de leurs installations. À l'image de ce qui s'est fait par exemple pour la formule E sur l'esplanade des Invalides où l'ensemble des barrières est arrivé par barges, on peut tout à fait imaginer que les gradins, les barrières, voire également pendant l'événement les denrées alimentaires mais aussi les déchets puissent être

acheminés ou évacués par le transport fluvial. Le transport de passagers par le fleuve pourrait également servir à relier ces sites entre eux.

→ La vie sportive

La Seine est aussi un parcours sportif très plébiscité. Quelques agrès et fontaines ont été aménagés sur le linéaire, utilisés tant par des sportifs de haut niveau que par de jeunes amateurs.

Port de Bercy, Paris 12^e

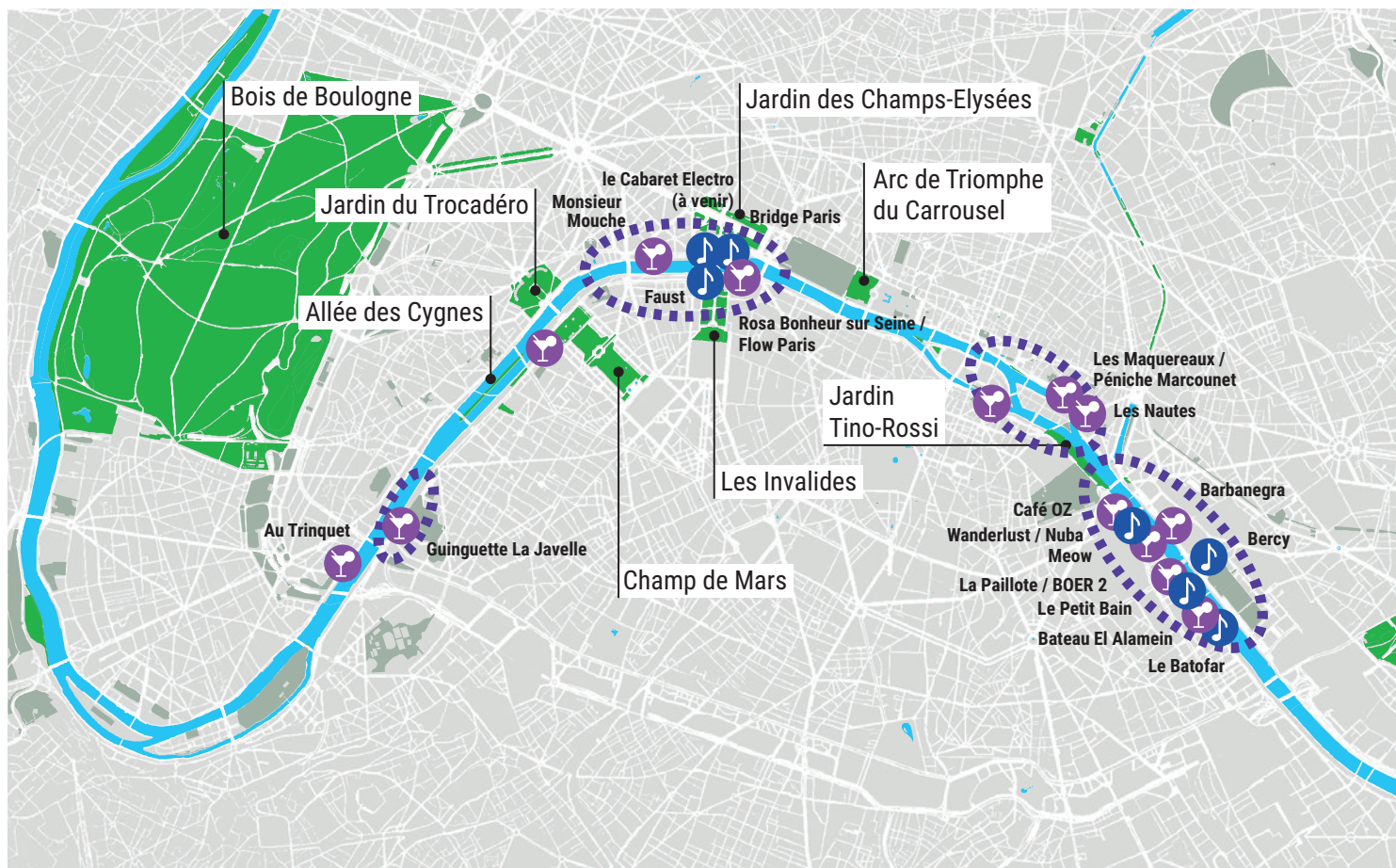
© Jacques Leroy – Ville de Paris

Port de Tolbiac, Paris 13^e

© Apur

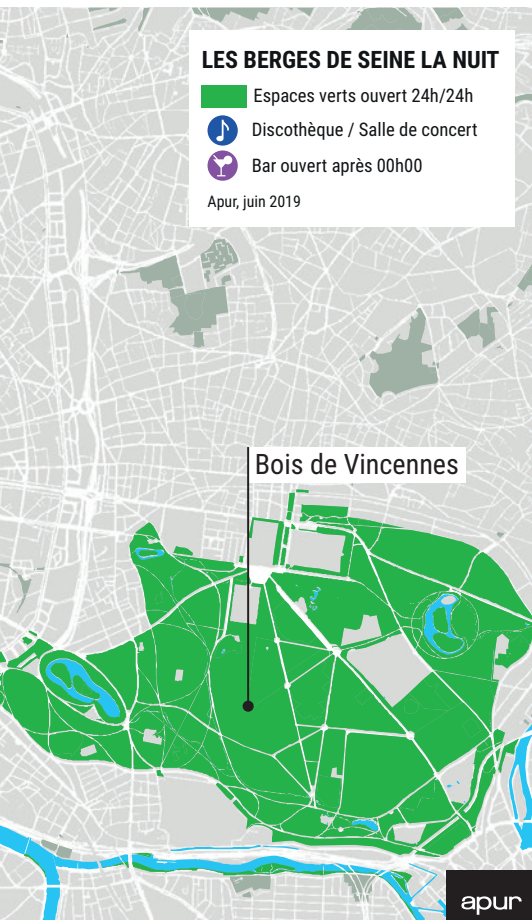
Port National, Paris 13^e

© Mairie de Paris – DU-MCC – C. Jacquet



Berges de Seine rive droite, ambiance la nuit à proximité du pont Alexandre III, Paris 7^e

© Jean-Baptiste Gurliat — Ville de Paris



Comment assure-t-on une cohabitation entre la promenade pour tout le monde et l'activité industrielle ?

→ La vie nocturne

Les premières installations de lieux culturels, festifs et nocturnes sur les quais de Seine ont plus de 20 ans. Les usages s'y sont fortement développés et font des berges de Seine parisiennes un nouvel endroit pour la vie nocturne, culturelle et festive comme au port de la Gare, au port d'Austerlitz avec les docks, au port Alexandre III...

Dans ce cadre d'espaces tant convoités, avec l'arrivée de nouveaux usages, il faut réfléchir au bon équilibre. **La Seine, axe navigué et support de déplacements de passagers et de marchandises, doit s'associer à la Seine, élément structurant du grand paysage parisien, magnifique bien com-**

mun qu'il revient à tous de protéger et respecter. À ce titre, la dimension « entretien » des quais est à intégrer dans les aménagements mais aussi dans les changements de comportements de chacun qui doit contribuer à la propreté du Site de la Seine.

Comment assure-t-on une cohabitation entre la promenade pour tout le monde et l'activité industrielle ? Comment fait-on cohabiter les usages nocturnes des quais avec les logements aux alentours pendant les 4 mois du printemps et de l'été ?

Des questions complexes sont déjà au cœur de nombreux débats et donnent lieu à beaucoup de concertation. C'est un défi majeur à relever à la hauteur d'un site exceptionnel.



Port de la Gare, ambiance la nuit, Paris 13^e



Le Batofar, bar, café, concert, Port de la Gare, Paris 13^e

Une mixité spatiale et temporelle

La Ville de Paris et Ports de Paris travaillent ainsi ensemble sur une mixité autant spatiale que temporelle, pour que des sites de loisirs puissent être par exemple des sites de logistique tôt le matin ou selon des temporalités définies. À l'image du port de Tolbiac par exemple, un travail soigné sur l'insertion paysagère et lumineuse a permis aussi, dès l'origine du projet, de créer une promenade en temps partagé au bord de l'eau, possible en dehors des ouvertures de l'activité portuaire et notamment le week-end.

Certaines installations industrielles ont ainsi évolué ces 5 dernières années avec le projet d'Egiom et de Cemex sur le port de Tolbiac mais aussi le projet de Point P au port de Javel qui est plus récent. Ils s'inscrivent dans cette volonté de porter une attention particulière à l'insertion dans l'environnement rendue possible par l'articulation du travail entre les aménagements réalisés par Ports de Paris et les aménagements réalisés par les amodiateurs, notamment pour ce qui concerne l'ouverture de la bande de bords à quai pour permettre les circulations piétonnes. Dans les années à venir, le travail engagé pour moderniser

les installations industrielles se poursuit que ce soit au port de Javel-Bas avec le projet de Lafarge Bétons ou au port de Tolbiac avec CRH Raboni.

Par ailleurs d'autres projets en cours ou à l'étude s'inscrivent dans une démarche d'amélioration de l'insertion paysagère des sites et d'amélioration de la cohabitation des usages incluant les grands services urbains comme c'est le cas au port du Point du Jour et au port de Javel-Bas.

Des projets de réaménagement comme celui du port de la Rapée et du port de Suffren s'engagent sur des ports qui accueillent des activités d'animation et de loisirs et pour lesquels l'intensification de la fréquentation par le public conduit à devoir revoir l'organisation des flux. La Ville de Paris a ainsi mis en place des contrôles d'accès au Parc Rives de Seine en rive gauche et en rive droite (en cours) et Ports de Paris s'est engagé dès l'été 2019 dans la mise en place de contrôles d'accès pour mieux contrôler les flux sur l'ensemble de ces espaces qui sont de plus en plus utilisés par les Parisiens et Franciliens.



Paris plage, berges de Seine rive droite, Paris 4^e

© Apur – Jean-Christophe Bonjoi



Terrain de boules, Berges de Seine rive droite, Paris 4^e

© Apur – Jean-Christophe Bonjoi



Centrale à béton au port de Tolbiac, Paris 13^e

© Apur

La poursuite de la reconquête des voies sur berges

Le projet du parc Rives de Seine tant rive gauche que rive droite a offert 6 km de promenade, 10 hectares d'espace public, de destination et cohabitation d'usages. Cette réalisation a aussi créé la possibilité de nouveaux anneaux pour des escales et l'amarrage de bateaux à quai. Auparavant, l'usage routier contraignait l'accès aux berges, et il n'était pas possible de générer d'autres activités. En rive gauche, le port Alexandre III et le port des Invalides et en rive droite, le port de l'Hôtel de Ville, ont ainsi pu accueillir de nouvelles escales et bateaux. La réflexion se poursuit pour de nouveaux usages près de la place du Châtelet et du pont Neuf.

Plus prospective, une réflexion pourrait s'engager sur les séquences de berges non exploitables aujourd'hui car non accessibles : on pense au quai de Bercy au niveau du pont National et du périphérique et à la séquence des voies sur berge du 16^e arrondissement. Pour les berges du 16^e, une ouverture aux piétons le dimanche pourrait ainsi être étudiée, voire comme certains l'imaginent une transformation plus ambitieuse pour 2024. Une piétonisation pourrait à terme offrir un espace de respiration au sein du tissu parisien relativement dense et permettrait de dégager des espaces destinés à la création d'escales pour le transport de passagers ou de livraisons.



© Apur

Berges de Seine rive gauche, passerelle Léopold-Sédar-Senghor, Paris 7^e



© Apur – Jean-Christophe Bonjoi

Berges de Seine rive gauche, depuis le pont de la Concorde, Paris 7^e



© Apur

Jardin flottant Niki de Saint Phalle sur les Berges de Seine, Paris 7^e

De nouveaux lieux de vie

Plusieurs appels à projets menés par différents maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre sont étudiés de part et d'autre du fleuve et vont contribuer à diversifier les usages. Près **de 22 projets urbains** sont engagés sur les berges de Seine, à la fois sur les quais bas et sur les quais hauts, et plusieurs projets d'espaces publics.

Dans le cadre de l'Appel à projet Réinventer Paris 2, **l'ancienne usine des eaux d'Auteuil** s'ouvrira ainsi largement sur son quartier. L'équipe lauréate, constituée des Ateliers Dinand, des architectes Loci Anima et de riverains ont souhaité s'investir fortement dans la transformation et l'ouverture de ce site qui est aujourd'hui totalement fermé aux populations, avec l'accueil d'une auberge de jeunesse et d'espaces polyvalents avec des activités culturelles, sportives et pédagogiques.

Le nouveau bateau **Fluctuart** ouvert durant l'été 2019 au port du Gros Caillou met en valeur le street art et ses artistes qui travaillent dans la rue, mais qui ont aussi une activité de galeries. Paris est une ville très importante sur le marché de l'art urbain. Fluctuart accueille, en entrée libre et gratuite, trois grandes expositions par an, une collection permanente exposée sur le pont principal avec les grands noms du street art. Des ateliers pour les enfants sont proposés en particulier le dimanche en partenariat avec le Musée en Herbe. Une librairie spécialisée et un bar restaurant viennent animer le lieu.

Autre projet issu de l'Appel à projets Réinventer la Seine : **L'Arche** au port de Javel présenté comme un lieu sportif et de divertissement. Ce projet comprendra une piscine de 50 m de long avec côté quai des plages et côté Seine un débordement dans la Seine pour avoir cette impression de nager dans le fleuve. Le travail sur la modularité permettra une

réversibilité de l'usage du bassin de 50 m qui peut être totalement vidé pour accueillir des activités comme des guinguettes, des défilés, des manifestations. L'ouverture de ce nouveau lieu est prévue à horizon 2020.

Dans la continuité des anciens magasins généraux des docks du quai d'Austerlitz qui ont réussi leur transformation en 2012 en accueillant la Cité de la mode et du design (Jakob + Macfarlane architectes), le devenir des **pavillons 1 et 2** s'engage.

Dans les projets déjà réalisés, on remarque une évolution dans le travail d'intégration avec un travail particulier de lien avec le fleuve et de transparence qui est recherché et travaillé avec les Architectes des Bâtiments de France. De nouveaux projets émergent comme le River Création ou se modernisent comme le Rosa sur Seine 2.

D'autres projets illustrent l'émergence de nouveaux usages sur la Seine. Par exemple on voit de plus en plus de petits bateaux naviguer sur le fleuve comme River Limousine ou le Green River qui posent la question du port d'attache et des usages possibles. Le port d'attache du River Limousine permet d'accueillir de l'événementiel. Certains projets intègrent la possibilité d'amarrage de petits bateaux, c'est le cas notamment de l'Hôtel Off, un hôtel flottant installé Quai d'Austerlitz, qui permet d'accueillir ces nouveaux bateaux qui pourront y faire escale à l'avenir.

Les modifications de bateaux et d'établissements flottants, actuellement présents sur le fleuve, se poursuivent. C'est le cas notamment du Batofar avec une modification du bateau lui-même, des Vedettes de Paris avec de nouveaux établissements flottants qui prendront place sur le port de Suffren. Concernant les programmes « sociaux » présents historiquement en bord de Seine, on

Près de 22 projets urbains sont engagés sur les berges de Seine, à la fois sur les quais bas et sur les quais hauts

peut mentionner La Péniche du Cœur sur le quai Saint-Bernard qui connaîtra une modification totale puisque le bateau sera remplacé par un nouveau bateau Le Brillant. Parmi les projets d'économie sociale et solidaire, on peut également citer le projet de Way Cup Cafe qui est un projet de restauration

intégrant une démarche de réinsertion de sorties de prison. Et enfin à titre d'illustration, d'autres projets qui permettent de travailler justement à cette diversification des usages sur un même site ; c'est le cas notamment du projet Barges & Berges et du projet de Paris Eiffel sur le port de Suffren.



Projet de réaménagement de l'ancienne usine des eaux d'Auteuil, Paris 16^e

© Loci Anima/Grenade



Projet de réaménagement de l'ancienne usine des eaux d'Auteuil, Paris 16^e

© Loci Anima/Grenade



Projet de réaménagement de l'ancienne usine des eaux d'Auteuil, Paris 16^e

© Loci Anima/Grenade



L'Arche au port de Javel, projet de complexe aquatique, Paris 15^e

© Seine Design: www.ronzatti.com



Le nouveau bateau Fluctuart au port du Gros Caillou, Paris 7^e

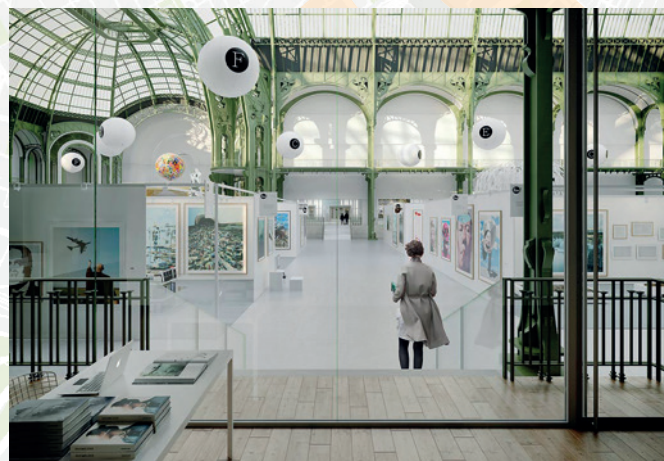
© Fluctuart

Les projets en bords de Seine

Tour Eiffel / Champs de Mars



Grand Palais



Parking Pont de Grenelle

Usine d'Auteuil

Passerelle 15^e / 16^e

Passage sous le Pont du Garigliano

Quai d'Issy

Port de Javel bas

Esplanade des Invalides

Culée Alexandre III

Port du Gros Caillou

Port des Invalides

Esplanade des Invalides



Samaritaine



© SANAA Cyrille Thomas

Place de la Bastille



© Luxigon - www.luxigon.com

Tunnel des
Tuileries

Souterrain du Pont-Neuf

Morland

Port de Montebello

Tunnel Henri IV

Place Mazas

Passerelle 12^e / 13^e

Port de Tolbiac

Paris Rive Gauche

ZAC Paris Rive Gauche - Bruneseau



© l'autre image

→ Les appels à projet à proximité du fleuve

Réinventer la Seine a été lancée en 2016 et les projets lauréats ont été désignés mi-2017 avec sept sites dans Paris (trois propriétés de la Ville de Paris et quatre sur le domaine géré par Ports de Paris).

Deux éditions de Réinventer Paris ont eu lieu, la première **Réinventer Paris 1** comportait deux sites à proximité immédiate de la Seine : le projet Morland et le projet In vivo et la deuxième **Réinventer Paris 2**, dont les résultats ont été dévoilés début 2019, comprend également un certain nombre de sites à proximité de la Seine : l'ancienne usine des eaux d'Auteuil, l'esplanade des Invalides. Avec ces deux sites on voit là aussi l'importance des dimensions patrimoniales. Ils ont une

utilité soit liée à l'apport de l'eau pour les consommations des Parisiens soit liée aux fonctions logistiques qui ont toujours été très présentes en bord de Seine et pour lesquelles ces projets permettront de rouvrir, de donner accès à des lieux qui étaient aujourd'hui inaccessibles pour les Parisiens.

Enfin, **Inventer la Métropole du Grand Paris** comporte dans sa deuxième édition un site également au bord de Seine qui est le site du quai d'Issy situé dans le 15^e arrondissement et qui permettra là aussi de transformer un site aujourd'hui très contraint, puisque situé entre le boulevard périphérique, la Seine et le RER C et de lui donner une nouvelle utilité sociale.



L'accueil de grands événements internationaux

Dans la tradition d'accueil de grands événements internationaux comme les expositions universelles des années 1900, le site de la Seine est au cœur du concept des Jeux de Paris 2024. La Seine est un fil conducteur, avec le village olympique et paralympique situé en bord de Seine en Seine – Saint-Denis et avec la quinzaine de sites de compétitions au bord de l'eau. La Seine sera également l'axe de célébration populaire des Jeux, avec des espaces publics « magnifiés » et mis en scène. Dès la phase de candidature, le site de la Seine

a été placé au cœur du concept en positionnant par exemple sur la Seine et les canaux l'axe de célébration entre le live site du Trocadéro et le live site du parc de la Villette.

On peut également citer d'autres événements culturels plus réguliers qui se mettent en scène sur les quais comme la FIAC, Nuit blanche... ou bien environnementaux comme la COP 21 qui intégrait dans son programme une baleine bleue géante installée au port du Gros Caillou pour sensibiliser le public à la sauvegarde de la planète.



© Luxigon – Paris 2024

3. Favoriser la réappropriation du fleuve

La troisième grande orientation est de permettre aux Parisiens de se réapproprier le fleuve. C'est cette ambition qui a guidé la Ville de Paris dans la transformation des voies sur berges permettant d'ouvrir 6 km de berges aux promeneurs dans un cadre calme et moins pollué.

Une accessibilité cyclable renforcée

L'ambition est de pouvoir constituer un Réseau express vélo (REVe) continu sur les quais hauts et certaines séquences sur les quais bas

Les aménagements cyclables existent par séquence, parfois sur les quais hauts, parfois sur les quais bas, et il n'est pas toujours évident pour les cyclistes de comprendre comment passer de l'un à l'autre.

L'ambition est de pouvoir constituer un Réseau express vélo (REVe) continu sur les quais hauts et certaines séquences sur les quais bas comme le long de la voie G. Pompidou dans le 16^e, porté par la Direction de la Voirie et des Déplacements et connecté aux aménagements hors Paris. Rappelons que l'itinéraire V33 « La Seine à vélo » est en cours d'aménagement dans le cadre d'un plan d'actions 2018-2022 visant à mettre en valeur le patrimoine paysager et industriel de la Vallée de la Seine. Cet itinéraire a également été retenu dans le cadre du projet des boucles cyclables olympiques.

Dans Paris **en rive droite**, trois discontinuités cyclables ont été identifiées sur les quais :

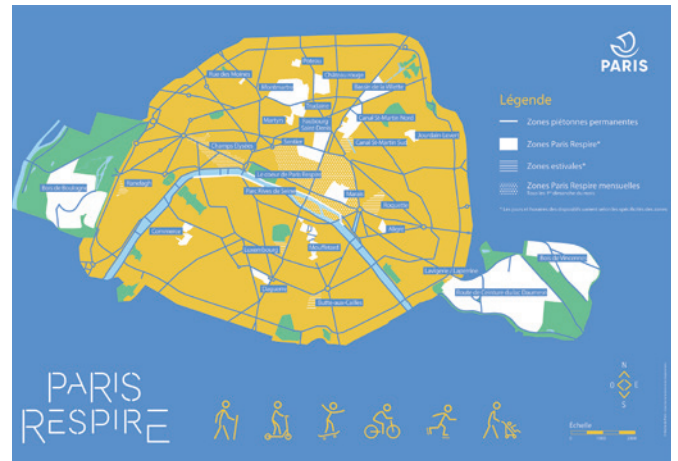
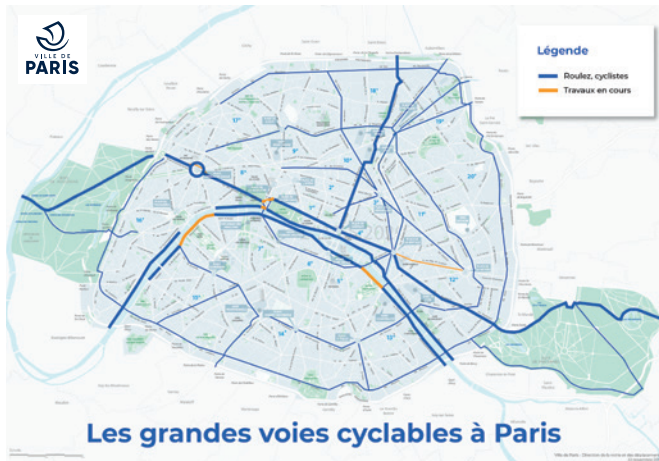
- Au droit du pont National où une liaison piétonne et cyclable est à créer

pour rejoindre depuis le quai de Bercy le pont National et le boulevard Poniatowski ;

- Au droit de la sortie du tunnel des Tuileries au niveau de la place de la Concorde où il n'est pas évident de rejoindre l'aménagement cyclable de l'avenue des Champs-Élysées et du Cours de la Reine (aménagement en cours).

En rive gauche, deux discontinuités ont été identifiées :

- Au droit du pont Royal où l'absence de berges au niveau du pont Royal entre le port des Saints-Pères et le port de Solférino rendent aujourd'hui complexe la continuité piétonne et aussi cyclable en remontant sur le quai haut (à court terme, la mise en place d'une glissière sur l'escalier pourrait être étudiée) ;
- Dans le 15^e arrondissement, au niveau du passage Cauchy et du parc André Citroën.



Aménagements cyclables quai bas, voie Georges Pompidou, Paris 16^e

© Christophe Belin – Ville de Paris



Aménagements cyclables quai haut, quai François Mauriac, Paris 13^e

© Apur

Une accessibilité augmentée par une future ligne de bus à haut niveau de service (LHNS)

L'installation d'un réseau de transport en commun en site propre constitue une ambition forte de la Ville Paris dans la reconquête des quais hauts rive droite. Afin de développer une offre en transport collectif capacitaire alternative à la voiture, l'insertion d'une ligne de bus à haut niveau de service, demandée par la Ville de Paris et la Ville de Charenton, est étudiée par Île-de-France Mobilités. La ligne emprunterait tout d'abord la rue Baron-le-Roi prolongée jusqu'à Charenton-le-Pont pour rejoindre le

quai de Bercy.

Le caractère autoroutier de cette séquence du quai de Bercy contraint l'accès aux berges et au fleuve depuis les quartiers. Le quai de Bercy a d'ailleurs été intégré dans la consultation internationale des routes du futur comme focus prolongeant l'A4 dans Paris jusqu'au quai de la Rapée.

La ligne LHNS est l'occasion de repenser l'aménagement du quai de Bercy et de la voie Mazas qui supporte actuellement 5 files de circulation entre le port de la Râpée et le port Henri IV.

Une offre renouvelée de transport collectif fluvial

La réflexion sur le renforcement du fleuve dans la mobilité du « quotidien », pour des trajets domicile-travail ou de loisirs doit se poursuivre avec

Île-de-France Mobilités intégrant des projets de différentes natures comme SeaBubbles bus ou bien des catamarans bus...

De nouveaux panoramas permettant de voir le grand paysage de la Seine

La réappropriation passe par l'accès direct au fleuve, mais aussi par l'**ouverture de panoramas**.

L'immeuble **Morland** transformé dans le cadre de Réinventer Paris 1 proposera ainsi un accès public sur le toit ouvert à tous prochainement. Le projet Mixité Capitale retenu (David Chipperfield Architects, CALQ Architecture et Bouygues Bâtiment Île-de-France pour le compte d'Emerige) vise à transformer l'ancien centre administratif de la Préfecture de Paris et de la Ville de Paris en

un programme diversifié de 40 000 m² avec la présence de logements qui n'existaient pas sur ce site précédemment, de l'hôtellerie, une auberge de jeunesse et un marché alimentaire. Le projet lauréat a porté une grande importance à la possibilité de traverser le site et donc de l'ouvrir depuis le boulevard Morland jusque sur la façade côté Seine. Les travaux sont en cours et la livraison est prévue en 2021.

Ce sera également le cas pour les vues depuis les immeubles du nouveau quartier Bruneseau.

La réappropriation passe par l'accès direct au fleuve, mais aussi par l'ouverture de panoramas

À d'autres endroits, la réappropriation peut passer par **de nouveaux franchissements**.

Les 36 ponts jouent un rôle dans l'histoire de Paris, à travers leur localisation liée au développement croissant de Paris, mais aussi à travers leur système constructif. Sur la période plus récente, la passerelle Simone de Beauvoir est venue ainsi accompagner le développement urbain de la ZAC de Bercy et de la ZAC Paris Rive gauche. Passerelle réservée aux modes doux, créée en 2005 par l'architecte Dietmar Feichtinger, elle offre des points de vue sur le fleuve, le grand paysage et sur le patrimoine qui se renouvelle.

Les opérations d'urbanisme en cours en Seine Amont poursuivent l'ouverture des

12^e et 13^e arrondissements sur la Seine et posent la question de la création d'une nouvelle passerelle située entre le pont de Tolbiac et le pont National.

Un autre site est également évoqué dont l'opportunité devra être étudiée : la construction d'une passerelle entre le parc André Citroën (15^e) et le quai Louis Blériot (16^e).

Ce principe de permettre une réappropriation du fleuve guide aussi d'autres grands projets portés par la Ville de Paris comme le réaménagement de **la place de la Bastille** qui permettra de réunir le centre de la place avec sa colonne de juillet et le bassin de l'Arsenal et donc à ouvrir ce site sur le grand paysage de la Seine.



Projet d'aménagement de la place de la Bastille



Panorama depuis l'immeuble Morland vers le jardin Tini Rossi et les tours du 13^e arrondissement



Panorama depuis l'immeuble Morland vers l'île Saint-Louis et l'île de la Cité, Paris 4^e

Le plaisir de l'eau et du rafraîchissement, sites de baignade et d'activités nautiques

L'amélioration de la qualité de l'eau nécessaire pour l'organisation des épreuves de triathlon et de nage en eaux vives dans Paris sera un héritage important des Jeux qui va profiter à la fois à la biodiversité, au rafraîchissement mais aussi aux Parisiens et métropolitains qui pourront se baigner dans la Seine post JO.

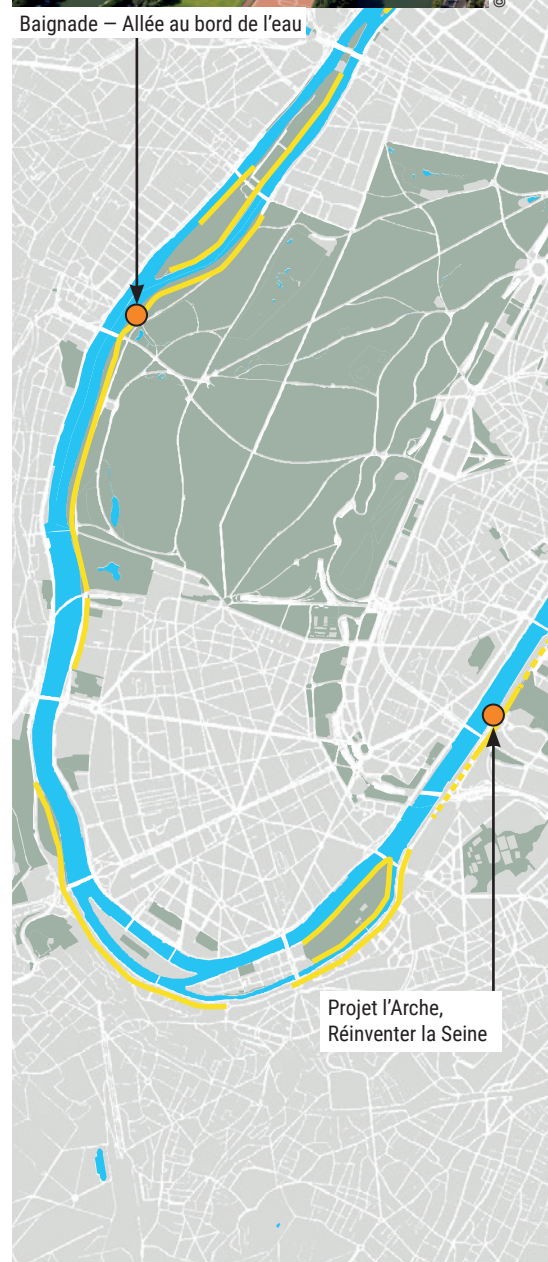
23 sites issus de l'appel à manifestation d'intérêt de collectivités à l'échelle de la métropole sont actuellement étudiés en Seine et en Marne. Parmi ceux-ci, **4 sites ont été identifiés dans Paris et sont aujourd'hui étudiés** : un dans le bois de Boulogne, un dans le parc Rives de Seine récemment créé en rive droite

(deux localisations sont en cours d'expertise), un à Bercy et le dernier assez iconique au niveau du Trocadéro, lieu des épreuves des Jeux de Paris 2024.

Le désir de se baigner en eau vive ne concerne pas que Paris, bien d'autres métropoles offrent déjà des baignades en plein cœur de ville ou y travaillent comme Berlin, Copenhague, Bâle...

Outre ces cinq sites de baignade à l'étude, le développement d'activités événementielles nautiques sera à privilégier à l'avenir dans le bras de Grenelle en plein cœur de Paris et dans le bois de Boulogne.

SITES DE BAINNAGE DANS LA SEINE EXISTANT, EN COURS ET À L'ÉTUDE



En amont, la poursuite de l'ouverture de la Ville sur le fleuve à travers les projets Masséna Bruneseau et Bercy Charenton

Au sud-est de Paris, les opérations d'aménagement Paris Rive Gauche et Bercy Charenton visent à réaliser sur des délaissés ferroviaires de nouveaux quartiers de Paris ; Paris Rive Gauche étant déjà engagée depuis maintenant une trentaine d'années.

La ZAC Paris Rive Gauche qui s'étend de la Gare d'Austerlitz au boulevard périphérique, est une opération d'aménagement de 130 hectares et de 3 kilomètres linéaires de front de Seine, soit 10 % du linéaire de la Seine à Paris. L'histoire et le paysage de la Seine ont été pris en compte dans le cadre des aménagements existants et des aménagements à venir.

Il existe des séquences variées de dialogue vis-à-vis de la Seine : des bâtiments préexistants un peu rares comme les bâtiments des Docks d'Austerlitz ; des aménagements de quais qui sont divers ; des séquences de pleins et de vides avec le jardin des Plantes ; la gare d'Austerlitz ; mais aussi une succession d'événements urbains majeurs qui se positionnent le long de ce linéaire ; la bibliothèque François Mitterrand évidemment ; les bâtiments industriels transformés en universités ; les infrastructures routières avec le périphérique.

Cet enjeu de diversité du linéaire de la Seine et de ses rythmes se traduit dans l'approche paysagère, mais aussi dans



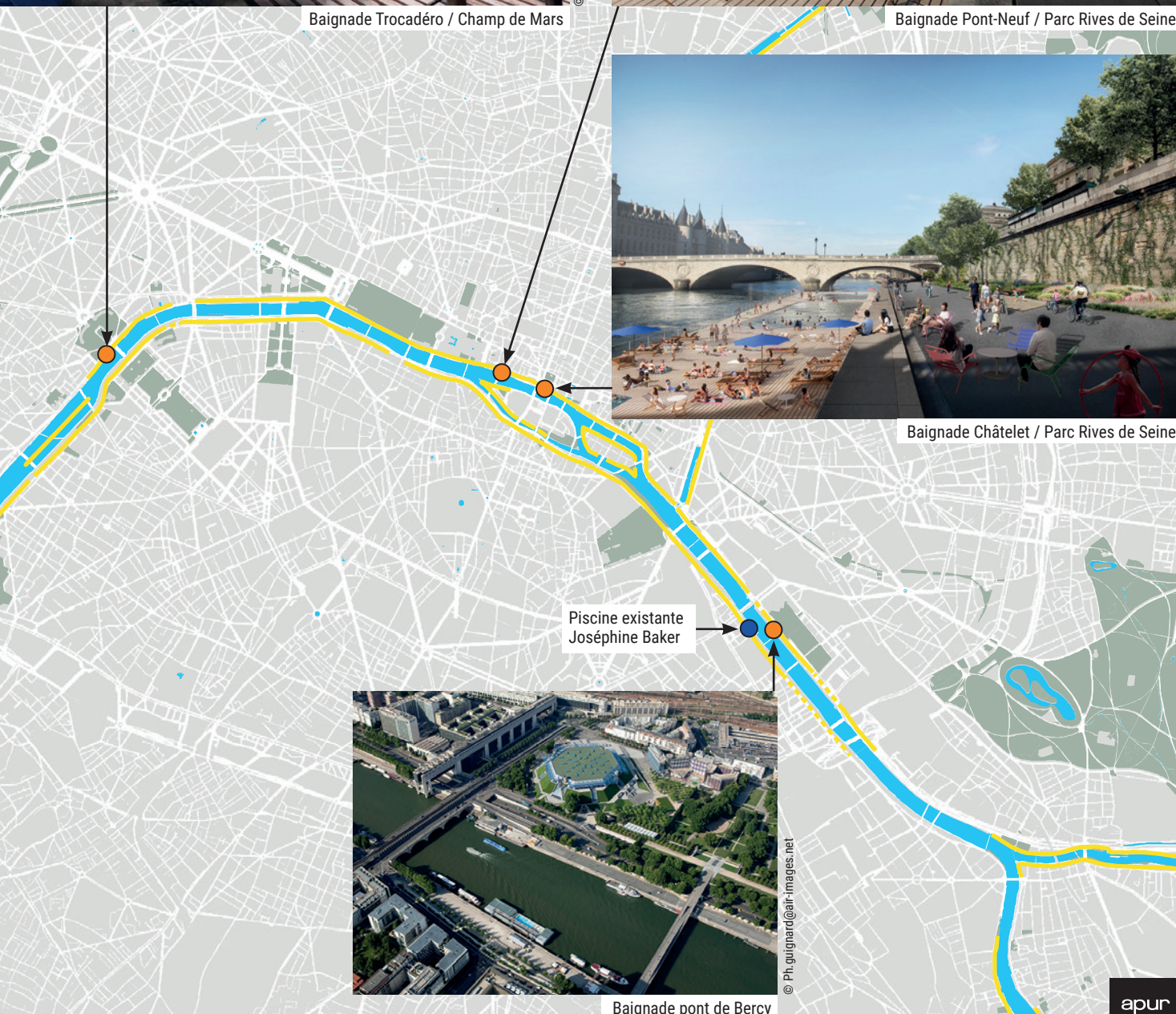
Baignade Trocadéro / Champ de Mars

© Apur – Luxigon



Baignade Pont-Neuf / Parc Rives de Seine

© Apur – Luxigon



Piscine existante
Joséphine Baker



Baignade Châtelet / Parc Rives de Seine

© Apur – Luxigon



Baignade pont de Bercy

© Ph. guignard@air-images.net

apur



© ph. guignard@air-images.net

Le secteur Bruneseau en premier plan, perspective sur le quartier Masséna et l'avenue de France, Paris 13^e

l'approche des usages, industriels, festifs, récréatifs qui doivent trouver leur équilibre et leur cohabitation.

L'histoire urbaine et architecturale continue à se construire aujourd'hui. L'ensemble des connexions qui ont été faites et qui sont en train d'être parachevées permet d'ouvrir la Seine aux habitants du 13^e, aux Parisiens et de connecter ce nouveau quartier aussi avec le tissu ancien du 13^e.

Les bords de Seine représentent une grande diversité des usages. Cette mixité programmatique est visible à la fois sur les bateaux accostés et dans les nouveaux aménagements des quais, sur les traitements très différenciés des berges, sur les jeux de rampes, de murs ainsi que sur les différences de traitements de par l'histoire du site. Il en ressort aussi des conflits d'usages liés à l'utilisation même des espaces et à l'interaction avec les riverains ; ce sont des enjeux qui sont importants pour

garantir cette mixité d'usages sur ces sites très demandés par les Parisiens et les industriels.

Un autre élément majeur de cette opération est le lien à Ivry et la construction progressive d'une vision métropolitaine sur cette opération grâce au développement à l'Est de sites de projet urbain comme Bruneseau. L'approche de la ville qui se dessine vers l'Est amène à cette réflexion à l'interaction entre le secteur Bruneseau, le boulevard des Maréchaux et le boulevard périphérique où un enjeu urbain important est à constituer. Certains éléments sont déjà lancés comme une séquence de logements située le long du boulevard des Maréchaux, les tours Duo conçues par l'architecte Jean Nouvel qui sont en chantier et le projet Inventer Bruneseau.

Les grandes intentions urbaines dessinées par l'urbaniste Yves Lion en charge de ce secteur étaient cet enjeu, de lien à créer entre Paris, Ivry, la Seine, et les différents quartiers du 13^e.

L'enjeu de diversité du linéaire de la Seine se traduit dans l'approche paysagère, mais aussi dans l'approche des usages, industriels, festifs, récréatifs qui doivent trouver leur équilibre et leur cohabitation



Usages festifs et récréatifs sur le quai François Mauriac, vue vers le pont de Bercy, depuis la passerelle Simone de Beauvoir, Paris 13^e

© Apur – Yann-Fanch Vauléon

Le projet Nouvel R, désigné lauréat de la consultation Inventer Bruneseau en mars 2019 et conçu par les architectes Hardel Le Bihan, Y. Thomé et Adjaye, concerne 100 000 m² à développer sur le quartier Bruneseau. Des programmations très mixtes sont prévues dans ce quartier : équipements privés, logements spécifiques, bureaux, coworking, activités ludiques, lieux de destination, hôtellerie, auberges de jeunesse, commerces.

Depuis Ivry, le projet s'insère dans un paysage d'ensemble avec une intensité dans ce jalonnement de paysage urbain partant de la BNF en arrière-plan, autre événement de hauteur dans cet échelon successif en remontant la Seine. Le lien à la Seine reste à établir à l'amont du pont National et en lien avec les aménagements d'Ivry où la cohabitation des usages sur le port National reste à concevoir.

L'approche dans le 12^e est un peu différente du fait de la présence de la voie

rapide prolongeant l'A4 dans Paris et de l'échangeur du périphérique.

Le territoire de Bercy Charenton, sur la rive droite, est constitué de 80 hectares dont 50 ha hors emprises ferroviaires sur lesquelles le projet urbain vise à développer un quartier mixte. Il existe sur ce secteur des enjeux de connexion entre Paris et Charenton, des enjeux de lien urbain fort et des reconstitutions ferroviaires qui sont très impactantes et qui structurent le projet. La transformation de l'échangeur entre le boulevard périphérique et l'A4 devra s'envisager en lien avec les réflexions en cours sur le devenir du périphérique et des voies rapides du Grand Paris.

Dans le rapport à la Seine, la grande question est notamment la manière dont les immeubles « s'y adressent » ou pas (entrée principale des immeubles côté quai) et l'inscription de ces 2 opérations d'aménagement dans le grand paysage à l'échelle de la métropole.

À l'aval, la poursuite de l'ouverture de la Ville sur le fleuve et l'amélioration de la connexion avec les Hauts-de-Seine

L'ouverture au public en 1992 du parc André Citroën sur les anciennes usines automobiles de Javel a permis d'ouvrir sur le fleuve le sud du 15^e arrondissement et d'accéder de plain-pied au quai bas, qui a fait l'objet d'une requalification par Ports de Paris afin de concilier l'activité industrielle présente sur la rive et la continuité de la promenade piétonne et cycliste.

L'enjeu est à présent de poursuivre cette requalification du quai d'Issy jusqu'à la limite communale afin de se connecter avec les quais de la RD7 réaménagés par le Département des Hauts-de-Seine.

La réalisation du Réseau Express Vélo et le projet EDA, lauréat de l'appel à projets Inventons la Métropole du Grand Paris, conçu par l'architecte Kengo Kuma, permettront cette connexion et contribueront à créer de l'urbanité dans ce territoire actuellement très routier.

Il s'agira également de mieux relier les grands espaces de nature des bords de Seine que sont le parc André Citroën et le parc Suzanne Lenglen à Paris et l'île

Saint-Germain à Issy-les-Moulineaux. Ce territoire devenu très attractif pour l'accueil d'entreprises et d'institutions de part et d'autre de la limite communale (France Télévisions, Hôpital Georges Pompidou, Préfecture de Région, Ministère de la Défense, Campus Altice, Accor Hôtels, Bouygues Immobilier, Windows, Orange, etc.) nécessite de retrouver le lien avec la Seine.

Dans ce contexte, le vaste périmètre accueillant l'héliport, le stade Suzanne Lenglen, l'Aquaboulevard et la Cité des Frères Voisins constitue un enjeu important. La Ville de Paris engage une étude sur le devenir de cette vaste emprise afin de mieux la relier à son environnement urbain et d'étudier les potentialités offertes par la réduction des emprises de l'héliport.

En rive droite, l'aménagement cyclable réalisé en 2018 sur la voie Georges Pompidou s'arrête pour l'instant à la limite communale avec Boulogne-Billancourt.

Mieux relier les grands espaces de nature des bords de Seine que sont le parc André Citroën et le parc Suzanne Lenglen à Paris et l'île Saint-Germain à Issy-les-Moulineaux



© Jacques Leroy – Ville de Paris

L'île Saint-Germain, Issy-les-Moulineaux et Boulogne-Billancourt



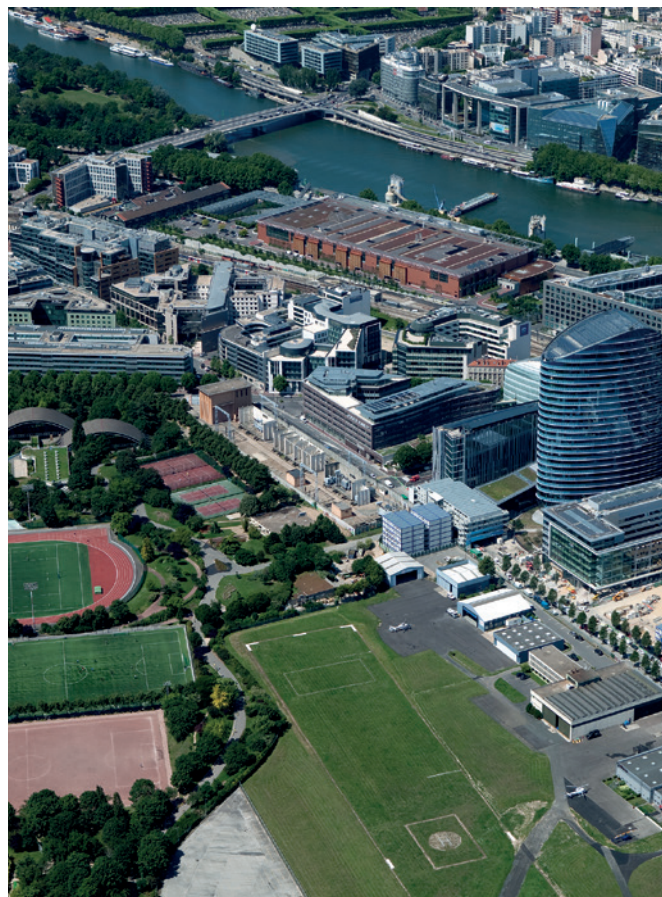
© Apur

Port de Javel, vue sur la tour Eiffel, les tours du Front-de-Seine et le parc André Citroën, Paris 15^e



© Apur

Port de Javel, pont de Garigliano et siège de France Télévision



© ph. guignard@air-images.net

L'héliport de Paris Issy-les-Moulineaux et le parc Suzanne Lenglen, Paris 15^e

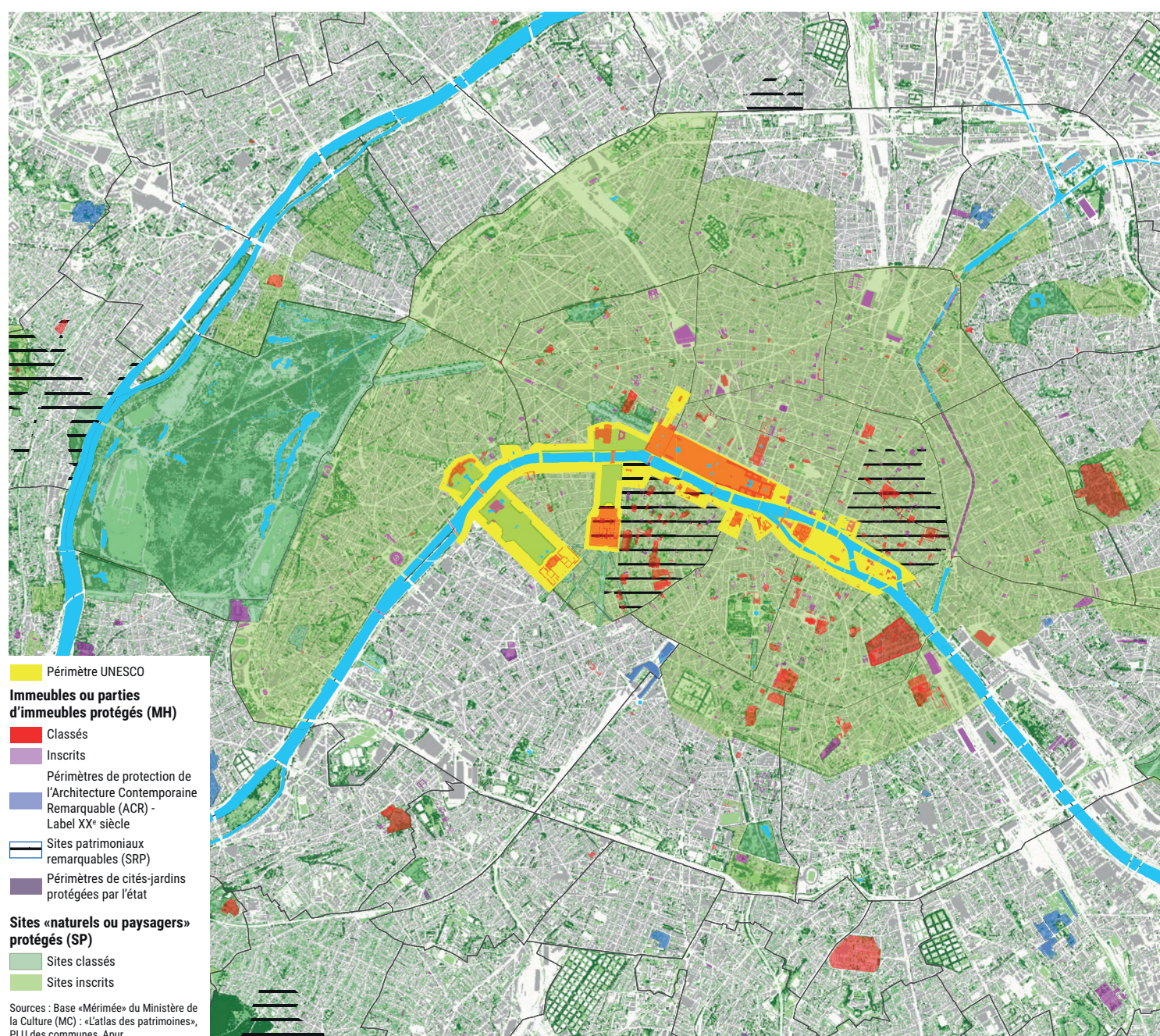


© Jacques Leroy — Ville de Paris

Parc André Citroën en bordure de la Seine, Paris 15^e

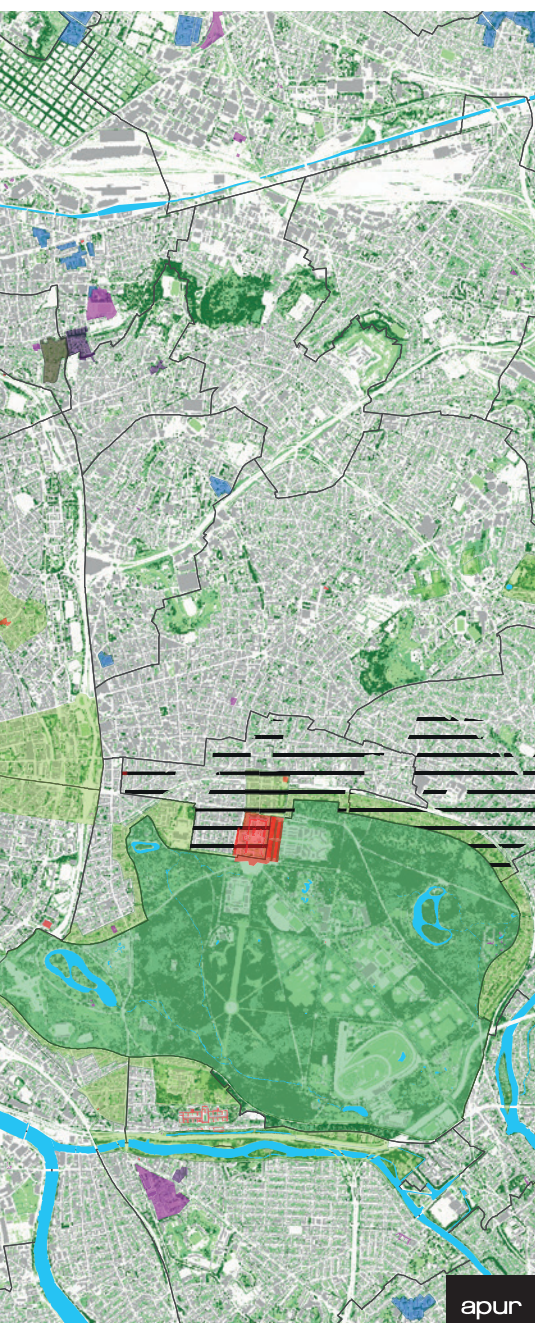
4.

Embellir et magnifier le patrimoine du site de la Seine



La valeur universelle exceptionnelle du bien Unesco

PATRIMOINE BÂTI PROTÉGÉ PAR L'ÉTAT



L'inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco ne se résume pas à l'attribution d'un label, mais impose aux États signataires de la convention sur le patrimoine culturel et naturel de 1972, ratifiée par la France en 1975, un certain nombre d'obligations qui sont énumérées dans un guide des orientations pour la mise en œuvre de cette convention. Elle est régulièrement actualisée par le Comité du patrimoine mondial dont les 2 éléments essentiels sont les critères et attributs de la déclaration de valeur universelle exceptionnelle (DVUE) qui est le document de référence. Deux critères sont également importants dans le suivi de ces dossiers qui sont le **critère d'intégrité** qui renvoie à l'état plus ou moins intact du bien tel qu'il a été transmis à travers le temps et un **critère d'authenticité** qui renvoie plutôt à la manière dont le bien a été préservé en termes de matériau de conception de restauration d'usage.

Outre la DVUE, il y a 2 éléments : la zone tampon et le plan de gestion qui jusque dans les années 2007 n'étaient pas une demande impérative, mais qui le sont devenus depuis, relayés par la loi LCAP*. **La zone tampon** est à la fois l'environnement immédiat du bien, les principales perspectives visuelles et toute aire jouant un rôle fonctionnel pour la protection du bien. En ce qui concerne les services chargés d'instruire les permis de construire ou les permis d'aménager, il s'agit simplement de montrer une vigilance particulière dans les avis qu'ils rendent. Il en va de même sur les évaluations d'impact patrimonial qui sont prévues à l'article 108 du guide des orientations qui simplement demandent aux États lorsqu'il s'agit de projet d'envergure et uniquement dans ce cas-là, d'informer le Comité du patrimoine mondial des éventuelles conséquences en termes d'impact sur la VUE du bien, s'il y a évidemment une menace substantielle sur cette valeur univer-

selle. Il ne s'agit en aucun cas d'une étude d'impact au sens du code de l'environnement et en aucun cas d'une contrainte supplémentaire pour les pétitionnaires. Ces deux dispositifs de vigilance et d'attention particulières ne s'ajoutent pas comme une servitude d'utilité publique en plus des servitudes existantes.

Le plan de gestion formalise les attributs et les critères de la VUE ; il fixe un certain nombre d'objectifs que les États s'engagent à respecter en termes de mesures, de gouvernance, de protection, de conservation, de valorisation sur une durée de 5 ans. Ces plans de gestion sont importants parce qu'ils sont évalués dans le cadre des rapports périodiques qui sont demandés tous les 6 ans par le Comité du patrimoine mondial et qui a pour objet de voir dans quelle mesure la VUE des biens a été préservée et contrôle que les États respectent les engagements passés dans les rapports précédents. La prochaine génération de rapport périodique est prévue en 2021.

Toutes ces obligations internationales sont aujourd'hui confortées et relayées par la loi LCAP qui introduit 2 innovations majeures : la première qui consiste à avoir introduit dans le droit positif français la notion de patrimoine mondial et avoir énuméré « **zone tampon et plan de gestion** » comme élément obligatoire pour sa protection ; et la deuxième innovation est d'avoir institué une étroite collaboration entre l'État et les collectivités territoriales autant pour la délimitation des zones tampons que pour l'élaboration des plans de gestion qui sont maintenant arrêtés par le préfet de région après délibération des collectivités concernées, passage qui est facultatif, mais fortement recommandé en CNPA et qui sont maintenant annexés aux documents d'urbanisme.

* Loi relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine

Concernant les biens Rives de Seine, une collaboration étroite entre les services de la Ville de Paris et les services de l'État s'est engagée en 2018-2019 pour travailler sur les modifications mineures apportées au périmètre initial du bien. En 1991, le parti retenu a été celui de Paris comme ville fluviale, la Seine étant considérée comme l'axe parisien majeur. Le périmètre recouvrait les

ponts, les quais, les berges dans la partie historique du fleuve de son cours, depuis le pont d'Iéna au pont de Sully en intégrant l'île de la Cité et l'île Saint-Louis et en fonction de 3 critères.

Ces critères sont contenus dans la Déclaration de valeur universelle qui a été adoptée à titre rétrospectif, en juillet 2017, comme le Comité du patrimoine le fait régulièrement.

→ Les 3 critères de la Déclaration de valeur universelle exceptionnelle

Le critère (I) : le génie créateur humain. C'est la succession des chefs-d'œuvre architecturaux qui bordent les deux rives depuis la cathédrale Notre-Dame et la Sainte-Chapelle jusqu'au palais de Chaillot en passant évidemment par tous les grands édifices qui sont représentés à savoir en rive droite le Palais du Louvre et des Tuileries, la place de la Concorde, les Champs-Élysées, en rive gauche, l'École militaire, l'hôtel des Invalides, etc.

Le critère (II) est l'échange d'influence considérable sur le développement de l'architecture et de la planification urbaine. On y retrouve évidemment le rôle joué par les édifices comme la cathédrale Notre-Dame et la Sainte-Chapelle pour la diffusion

de l'architecture gothique, mais aussi l'influence de l'urbanisme haussmannien de la partie ouest de la capitale pour la construction des grandes villes notamment en Amérique latine et enfin comme on l'a déjà dit le rôle joué par les expositions universelles à la fin du 19^e début 20^e incarnées par les édifices comme la tour Eiffel, le Petit Palais, le Grand Palais, le pont Alexandre III, etc., et évidemment le palais de Chaillot.

Le dernier critère, **le critère (IV), est un exemple éminent de construction ou d'ensembles architecturaux représentatifs d'une époque donnée.** Sans difficulté là aussi tous les édifices, sur pratiquement huit siècles, incarnent à la perfection les différents styles et manière de bâtir à l'instar du Marais ou de l'île Saint-Louis qui offrent des ensembles très cohérents urbains et architecturaux de la construction parisienne des 17^e, 18^e.



Quai de Béthune, pont de la Tournelle, Paris 4^e et 5^e



Point de vue depuis la tour Eiffel sur les jardins du Trocadéro et le palais de Chaillot, Paris 16^e

Dans la Déclaration de valeur universelle exceptionnelle, le Comité du patrimoine mondial insistait sur **la vulnérabilité en termes d'intégrité et d'authenticité de tout ce qui concerne la pression exercée par le développement immobilier, la circulation automobile et les flux touristiques** étant donné que Paris est la première capitale touristique mondiale. Le descriptif des modes de gestion et de contrôle mis en place fait apparaître plutôt un satisfecit pour dire que la France exerçait un contrôle rigoureux en termes de protection légale mise en place. Toutes les protections mises en place qu'elles soient liées au code de l'urbanisme, au code de l'environnement ou au code du patrimoine permettent en effet ce contrôle extrêmement rigoureux.

À cela s'ajoute le Cahier des prescriptions architecturales et paysagères, et aussi un satisfecit en ce qui concerne la suppression de la circulation automobile sur les quais bas, rive gauche et depuis 2016 sur la rive droite.

Alors, on pourrait se demander pourquoi modifier ce périmètre ? Dès les débuts de l'inscription et ensuite dans les rapports périodiques, a été soulignée une approximation des plans initiaux. On s'est également étonné que des édifices importants signalés comme le Musée de l'Homme, le Muséum d'histoire naturelle et le Jardin des Plantes et les 2 théâtres place du Châtelet, mais aussi les jardins des Champs-Élysées n'aient pas été compris dans le périmètre initial.



La Seine: port de Solférino, quai Anatole France et musée d'Orsay, Paris 7^e

© Apur – François Mohrt



La Seine au niveau du quai François Mitterrand et du port du Louvre, Paris 1^{er}

© Apur – François Mohrt

À cela s'est ajoutée l'obligation demandée par l'Unesco de définir une zone tampon et un plan de gestion. Il s'agit alors pour Paris, en ligne de mire avec la présence du siège de l'Unesco et l'arrivée des JOP 2024 de répondre à cette obligation. L'enjeu est que l'extension mineure ne soit pas qualifiée en extension majeure par le Comité du patrimoine mondial ; d'où un périmètre proposé qui consiste à substituer au périmètre actuel, un axe reliant le viaduc du métropolitain d'Austerlitz au viaduc du métropolitain de Bir-Hakeim avec l'intérêt d'une cohérence architecturale s'agissant de constructions qui remontent à la même époque 1902-1925 et qui avaient fait appel au même architecte Jean Camille Formigé.

Parmi les édifices oubliés, qu'il est intéressant d'intégrer, on peut citer notamment les grandes compositions haussmanniennes, le grand Châtelet et la place Saint-Michel (pour illustrer le critère II) et intégrer pour les expositions universelles, le palais d'Iéna d'Auguste Perret pour l'exposition de 1937 qui par ailleurs, avait abrité jusqu'en 1955 le musée des Travaux publics avec un certain nombre de maquettes, de ponts, de canaux, etc. qui sont maintenant présentés au musée de la Batellerie à Conflans-Sainte-Honorine.

Le projet d'extension

Le nouveau périmètre proposé par les services de l'État et la Ville de Paris intègre ainsi en rive droite la rue de Rivoli, la place du Châtelet, les jardins des Champs-Élysées au nord de l'avenue des Champs-Élysées, le rond-point des Champs-Élysées et le Conseil Économique et Social et Environnemental à l'ouest, mais également la perspective du bassin de l'Arsenal, la Tour Saint-Jacques à l'est. En rive gauche, il intègre notamment le jardin des plantes, la place Saint-Julien-le-Pauvre ainsi que la fontaine Saint-Michel associée au pont, le musée du Quai Branly, le pont Bir-Hakeim et la digue de l'île aux Cygnes.

En ce qui concerne la zone tampon, il a été proposé d'opter pour le périmètre des Fermiers généraux qui correspond à l'enceinte intercalaire, intermédiaire, qui a permis d'étendre la zone tampon de l'ancien Faubourg du Temple à l'ancien Faubourg Saint-Antoine — Faubourg du Temple, aux boulevards de Belleville, de Ménilmontant, de la Villette jusqu'au nord où pour des raisons orographiques le relief a conduit à inclure le flanc sud de la butte Montmartre depuis laquelle on a des vues directes sur la Seine.

La zone tampon englobe depuis le haut de la rue Lamarck le Sacré-Cœur, l'arrière du jardin du Trocadéro, redescend par la place de Mexico, la rue des Sablons et la rue Scheffer jusqu'au tracé de la rue Raynouard, qui pour des raisons d'escarpements offre des vues cadrées sur le quai et la Seine. Puis, le passage en rive gauche se fait au niveau du pont Mirabeau et le périmètre rattrape l'avenue Émile Zola et la rue Saint-Charles jusqu'au boulevard Garibaldi. Il se boucle par au sud les places Denfert, Italie et Nation.

La zone tampon couvre pratiquement un tiers du territoire parisien ce qui implique évidemment de grandes ambitions en matière de plan de gestion.

Le passage en CNPA (Commission Nationale du Patrimoine et de l'Architecture) a eu lieu en septembre et le dossier a été accepté à l'unanimité. La finalisation du dossier État-Ville est prévue à l'automne pour une transmission du dossier au ministère en fin d'année 2019, dossier qui sera ensuite envoyé par le ministère de la Culture au Centre du patrimoine mondial via l'ambassadeur impérativement avant le 1^{er} février de l'année 2020. La décision du Comité du patrimoine mondial est attendue à l'été 2020 et l'élaboration du plan de gestion et sa finalisation, dans un calendrier ambitieux, seront réalisées pour décembre 2021.



Quai de Béthune, Paris 4^e



Île aux Cygnes, pont de Bir-Hakeim, Paris 15^e



© Apur – François Mohrt



© Apur – François Mohrt



Pont Saint-Michel et cathédrale Notre-Dame, Paris 6^e

© Apur – Jean-Christophe Bonjol



Le grand site de la tour Eiffel et du Champ de Mars, Paris 15^e

© ph. guignard@air-images.net

La valorisation de certains bâtiments patrimoniaux

Des projets emblématiques de rénovation de bâtiments classés ou inscrits sont d'ores et déjà en cours le long des berges de Seine. On peut notamment citer le projet de valorisation et d'embellissement du **Grand Palais** porté par RMN-GP et réalisé par les agences LAN Architecture et un architecte en Chef des Monuments Historiques en 2021-2023 mais aussi la restauration de **Notre-Dame** et la rénovation de **l'Hôtel-Dieu** sur l'île de la Cité.

Certains sites patrimoniaux en bord de Seine moins connus doivent aussi être complètement repensés et ouverts, c'est le cas de **la gare des Invalides** ou de **l'usine des eaux d'Auteuil**, qui sont deux projets issus de Réinventer

Paris 2 et qui vont connaître de belles transformations tout comme le projet de **l'usine des eaux d'Ivry**, issu de l'appel à projets Réinventer la Seine.

L'esplanade des Invalides est un site inclus dans l'appel à projets Réinventer Paris 2. Le promoteur Emerige et l'architecte Dominique Perrault, lauréats, ont proposé de transformer l'actuelle aérogare en un lieu culturel et événementiel avec une occupation de l'ensemble de l'espace de la sous-dalle qui est aujourd'hui inaccessible au public, pour accueillir un musée pour enfants, un espace d'exposition et un parcours pédagogique incluant un restaurant. La livraison est prévue en 2025.

Des grands sites paysagers majeurs rénovés

Dans le cadre d'un dialogue compétitif qui a porté sur le **Grand Site de la Tour Eiffel**, la Ville de Paris a retenu le projet de l'équipe Gustafson Porter + Bowman. Ce projet d'espace public et de paysage d'envergure est mené par la Ville de Paris en lien avec les services de l'État. Le grand projet du parc du site de la tour Eiffel est celui d'une mise en valeur de la qualité patrimoniale et paysagère du Trocadéro — Champ de Mars. La requalification de ce site est prévue à horizon 2024 puis au-delà dans une vision prospective à plus long terme.

Des réflexions s'engagent sur d'autres espaces publics en lien avec la Seine. La Direction des Espaces Verts et de l'Environnement de la Ville de Paris

lance une étude pour rénover **les jardins des Champs-Élysées**, séquence particulière sur laquelle il y aura également des épreuves olympiques et des réflexions ambitieuses sont en cours sur l'île de la Cité.

De façon plus prospective, une réflexion s'engage aussi sur les bois afin de mieux relier **le bois de Vincennes** à la Seine en lien avec le projet Charenton Bercy et avec la Marne et aussi davantage ouvrir **le bois de Boulogne** sur l'allée au bord de l'eau.

Ainsi, les projets de rénovation de bâtiments et de jardins ayant une forte valeur patrimoniale participent à la requalification et à l'entretien de ce grand paysage du site de la Seine.

Les projets de rénovation de bâtiments et de jardins ayant une forte valeur patrimoniale participent à la requalification et à l'entretien de ce grand paysage du site de la Seine



La requalification d'ouvrages

Comme tout bien, l'entretien et la transformation des ouvrages se poursuit permettant de s'atteler à des ouvrages atypiques comme la transformation des tunnels et des sous-faces des ponts.

Le tunnel Henri IV qui était un tunnel routier il y a peu, de 200 m de long sera transformé. Le lauréat désigné dans le cadre de Réinventer Paris 2, Studio Dorrell vise, tout en conservant les usages de cheminements piétons et cyclables à accueillir de nouvelles activités, notamment une centrale de mobilité qui permettra de louer des vélos, de faire réparer ses vélos, d'apprendre à faire du vélo, un café, des activités sportives (notamment autour de l'escalade) et donc de donner davantage de vie sur ce site très central qui pourrait ainsi mieux s'ouvrir sur la Seine.

Le tunnel des Tuileries devrait également être valorisé, par une mise en lumière ou expression artistique à

l'image du tunnel de la Croix Rousse à Lyon ou de Leake Street Graffiti tunnel à Londres, lieu unique d'expression autorisé de street art, devenue une attraction touristique, situé à proximité de la gare Waterloo.

On peut citer également le projet « Embellir Paris » **sous le pont du Garigliano** qui va jouer un rôle important dans l'esthétique du bord de fleuve. Le projet artistique « plongeon » est une fresque sur la culée du pont qui a été inaugurée mi 2019.

Enfin on peut citer en rive droite, **la culée du pont Alexandre III** qui avait été incluse dans l'appel à projet Réinventer la Seine a eu pour lauréat le groupe Noctis et a ouvert fin 2018. Le cabaret Electro est un lieu d'espace festif événementiel et culturel, qui accueille un certain nombre d'événements autour de la musique, de la danse, du théâtre et de la sculpture.

La transformation des ouvrages se poursuit permettant de s'atteler à des ouvrages atypiques comme la transformation des tunnels et des sous-faces des ponts



© Henri Garat – Ville de Paris

Fresque « Le Plongeon » de Noemi Sjöberg sur la culée du pont de Garigliano, Paris 16^e

La préservation des bouquinistes

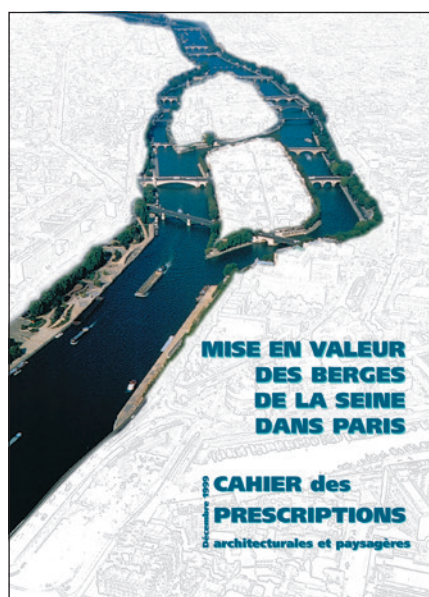
Les bouquinistes des quais de Seine font partie du patrimoine fluvial qu'il convient d'encourager dans leur fonction initiale de ventes de livres et affiches. L'association des bouquinistes a ainsi porté une candidature pour être inscrit au patrimoine culturel immatériel français obtenu le 6 février 2019.

L'activité de vente de souvenirs doit être contenue au bénéfice de l'activité de « libraire » parfois plus difficile. Des aménités pour les bouquinistes et les passants nombreux (comme des sanitaires, un éclairage en fin de journée en période hivernale...) sont également à regarder par les services de la Ville de Paris en lien avec les bouquinistes.



Bouquinistes quai des Grands Augustins, Paris 6^e

© Apur – Jean-Christophe Bonijol



Le Cahier des prescriptions architecturales et paysagères, élaboré en 1999

Vers une révision du Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales

Le cadre de travail des projets sur le site de la Seine à Paris est défini par des documents réglementaires contraints ou documents cadre anciens qui sont le PLU et le Cahier des prescriptions architecturales et paysagères. Ils nous permettent de concilier de multiples usages, de multiples contraintes et de ne pas les figer, mais il devient nécessaire de pouvoir les faire évoluer au fur et à mesure que les choses évoluent dans le temps.

Tout d'abord, le Cahier des prescriptions architecturales et paysagères a été

élaboré en 1999 par Ports de Paris, la Ville de Paris, l'Apur et les Architectes des Bâtiments de France. Il était né de la volonté partagée de donner une cohérence à l'évolution du site de la Seine du fait de la multiplicité des acteurs et de gestionnaires.

Le sujet est toujours d'actualité mais 20 ans plus tard de nouveaux sujets sont apparus comme celui de la logistique urbaine fluviale, la reconquête réalisée d'une partie des voies sur berges ou le rôle de la Seine dans la lutte contre le réchauffement climatique.

L'obsolescence du Cahier des prescriptions architecturales et paysagères est loin de concerner l'ensemble. Plusieurs éléments sont toujours d'actualité. Le Cahier des prescriptions aborde la notion d'espace public commun, permettant la déambulation sans succession de clôtures fermées par chaque amodataire et une cohérence dans les aménagements réalisés par chacun sur l'espacement entre bateaux.

Les caractéristiques intemporelles, qui avaient été identifiées collectivement, précisent la simplicité des aménagements, la sobriété et la qualité des matériaux, l'harmonie générale de formes et de couleurs tant sur les berges maçonnées que sur les constructions qui bordent les quais hauts, les plantations d'alignements, la singularité des espaces fluviaux, avec l'idée de les préserver et de les valoriser, la singularité et la discrétion des mobiliers, la légèreté des constructions sur les berges, et la qualité des installations flottantes fixes et la qualité des bateaux ayant leur port d'attache à Paris.

L'approche 20 ans plus tard, est moins dogmatique sur certains sujets, comme sans doute le droit à une plus grande diversité des esthétiques des bateaux ou l'intégration d'activités adaptées à la chronotopie de la ville et, plus engagée au plan environnemental en lien avec l'urgence climatique qui n'était pas abordée il y a 20 ans.

Quelques thématiques devront ainsi être ajoutées et sont décrites ci-après.

→ La place de la végétation

Souvent citées comme des espaces minéraux, les berges basses laissent encore peu de place à la végétation. Si certains évoquent les crues et les contraintes patrimoniales pour s'opposer à un accroissement de la végétalisation, on notera que l'avis des Architectes des bâtiments de France est plus ouvert. Le grand paysage des alignements d'arbres sur les quais hauts et sur les berges basses en

fond de quai est à renforcer. On parle également de la végétalisation au bas de ces grands murs effectivement très minéraux qui font la distinction entre quais hauts et quais bas, sur lesquels il y a eu des projets de végétalisations auxquels l'Architecte des bâtiments de France ne s'est pas opposé comme des végétalisations en espaliers par exemple et des prairies fleuries en pied d'arbres. Ce système pourrait s'étudier sur l'ensemble du linéaire des berges.

L'opportunité de végétaliser, avec des arbres à haute tige, sur certaines séquences des quais bas de la Seine au-delà du fond de quai est à étudier. Cela existe déjà au pont Marie par exemple, coté fleuve, ce qui permet d'installer des terrasses ombragées en période estivale appréciable en cas de forte canicule. Cela pourrait d'ailleurs sur certains ports larges éviter certaines demandes très fortes d'arbres en pot, notamment des bambous qui accompagnent les terrasses et les délimitent.

Parce que l'ombre du végétal est bien plus agréable, parce qu'on a un sentiment de fraîcheur trois fois plus important à l'ombre d'un arbre qu'à l'ombre d'un bâtiment, d'un velum ou d'un auvent, une réflexion doit s'engager pour arriver à une mixité raisonnée et composée. « Tant qu'on a un beau dessin et qu'on a quelque chose de bien dessiné et de composé — c'est vrai dans l'architecture et c'est vrai dans le végétal — on peut y arriver » selon Serge Brentrup, Architecte des Bâtiments de France.

De temps en temps, la végétation sera effectivement sur le mur, de temps en temps, au sol. Il faut travailler non pas sur un projet, mais sur des projets, dans une cohérence d'ensemble qui permettrait de voir comment on arrive à quelque chose qui combine effectivement la lutte contre le réchauffement climatique, la désimperméabilisation partout où c'est possible pour lutter contre l'effet de chaleur. On aura peut-être des ajustements ici ou là, peut-être

*Le grand paysage
des alignements
d'arbres sur les
quais hauts et sur
les berges basses
en fond de quai
est à renforcer*



Plantations existantes sur les quais bas, berges de Seine rive droite

© Jean-Baptiste Guiliat – Ville de Paris

des contradictions ou des arbitrages. Les gens s'installent en priorité sur les quais dans les zones végétalisées ou humides, soit au bord de l'eau, soit contre le mur sur l'herbe. Les aménagements peuvent combiner là aussi des aménagements intelligents sur l'usage et le respect des végétaux.

→ L'inclusivité et l'accessibilité des personnes en situation de handicap

Depuis 1999, la réglementation nationale mais aussi le regard porté sur l'inclusivité à Paris ont évolué. Le Cahier des prescriptions doit aujourd'hui intégrer là où cela est possible des dispositifs sur les berges basses (matériaux au sol), sur les bateaux et une attention particulière à l'accès des quais bas pour les personnes à mobilité réduite sous forme de rampes d'accès là où elles font actuellement défaut. Des améliorations pourraient être apportées sous forme d'un héritage des Jeux de Paris 2024 pour une ville plus inclusive et accessible.

On notera par ailleurs que le Cahier des prescriptions architecturales et paysagères et le futur plan de gestion sont deux documents complémentaires. Le Cahier des prescriptions concerne l'ensemble des ports parisiens, alors que le plan de gestion ne concernera que le périmètre Unesco et la zone tampon. Le périmètre du plan de gestion du bien ne couvre donc pas l'ensemble du linéaire des berges parisiennes. Les publics visés ne sont également pas non plus exactement les mêmes. Le Cahier des prescriptions architecturales a été fait au départ pour pouvoir envoyer un message commun de la part des trois autorités (ABF, Ville de Paris, Ports de Paris) à des porteurs de projets sur les quais parce qu'ils sont amodiataires du Ports de Paris. La cible du plan de gestion est un peu différente.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), une des composantes du PLU de Paris et réalisé

en 2006, définit des grandes orientations sur la Seine. Certaines actions ont été réalisées et de nouvelles réflexions ont émergé.

→ Les vues sur le plan d'eau, espacements et taille des bateaux

Les références historiques du paysage sur la Seine sont des péniches qui laissaient à voir la Seine tout autour des installations. La question de l'espace visuel autour ne se posait pas vraiment. Aujourd'hui, avec le développement des installations plus hautes et plus larges se repose cette question des proportions, des écarts entre structures pour pouvoir conserver les vues sur la Seine.

La promiscuité de certaines installations stationnaires interroge sur la proximité avec les ponts par exemple. Peut-être que les 5 mètres ne suffisent pas à établir un rapport suffisamment distant entre elles. C'est une des questions sur lesquelles on pourrait se ré-interroger dans l'évolution de ce cahier des prescriptions de 1999, y compris sur la hauteur puisque des amodiataires aménagent la partie supérieure avec une structure couvrante ce qui peut rajouter dans certains cas visuellement un étage.

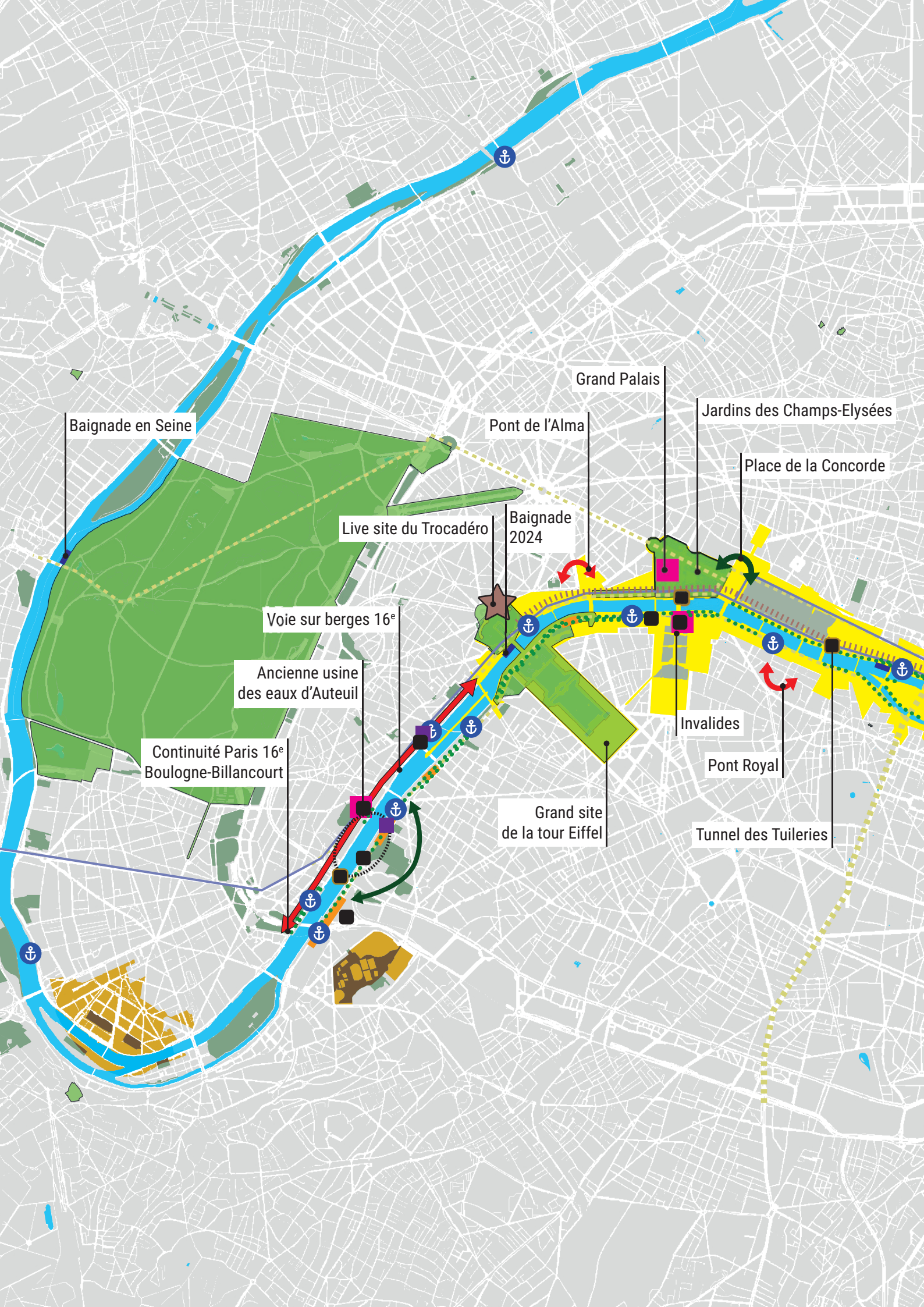
→ Le dessin des installations saisonnières

L'aspect des installations saisonnières a également évolué ces toutes dernières années pour aller vers une meilleure insertion et plus grande cohérence. Les principes mis en œuvre et discutés avec l'Architecte des Bâtiments de France mériteraient d'être intégrés dans le Cahier des prescriptions comme la ligne directrice horizontale, qui a été le fil conducteur pour harmoniser les structures de couverture, ainsi que sur la régularité des formes visant à créer un ordonnancement et une distance entre les structures créant une rythmique par volumes successifs et dimensionnés à l'échelle de l'espace.



© Apur – David Boureau

Embarquement port de Solférino, berges de Seine rive gauche, devant le musée d'Orsay



Baignade en Seine

Live site du Trocadéro

Voie sur berges 16^e

Ancienne usine
des eaux d'Auteuil

Continuité Paris 16^e
Boulogne-Billancourt

Pont de l'Alma

Baignade
2024

Grand Palais

Jardins des Champs-Élysées

Place de la Concorde

Invalides

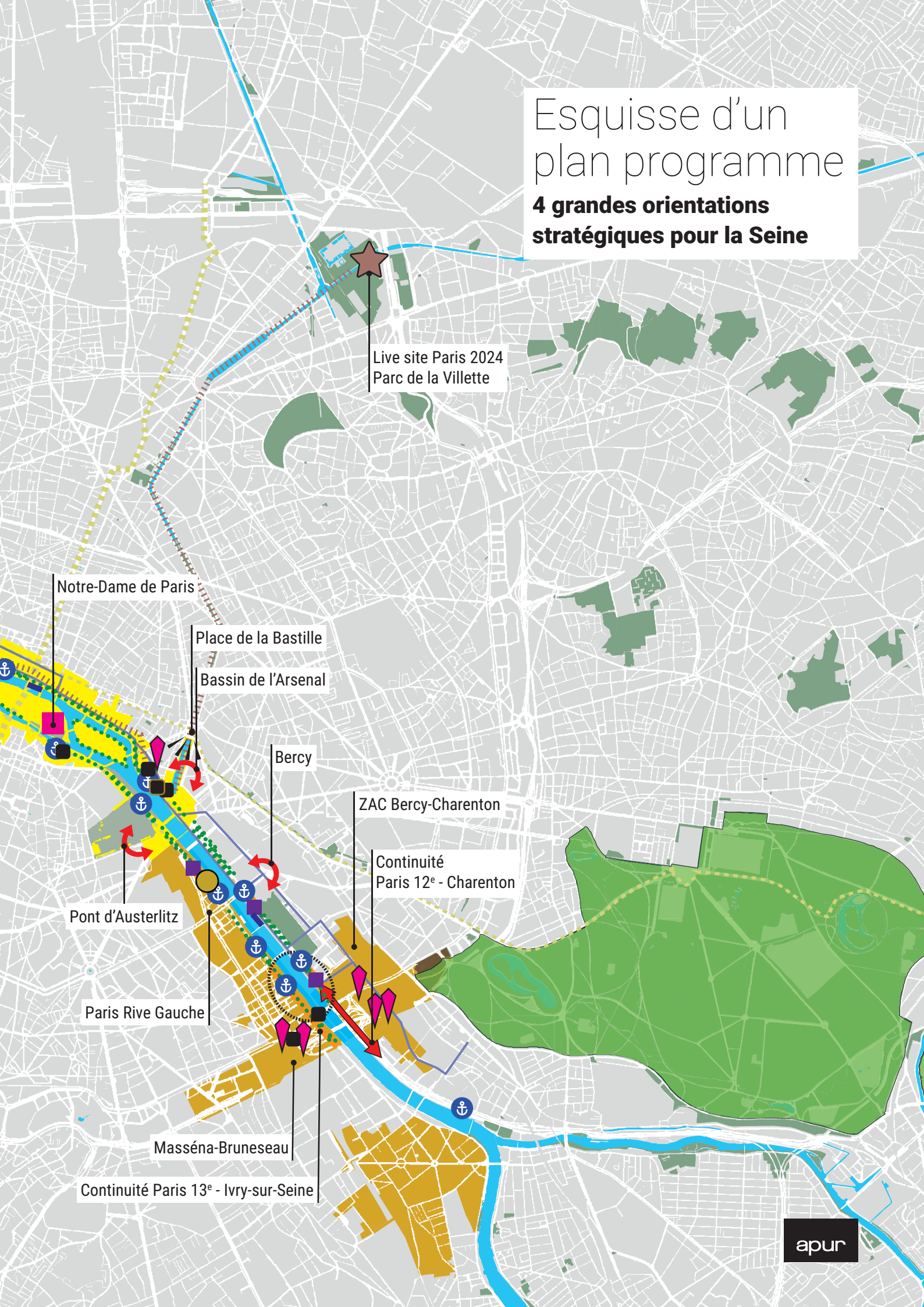
Pont Royal

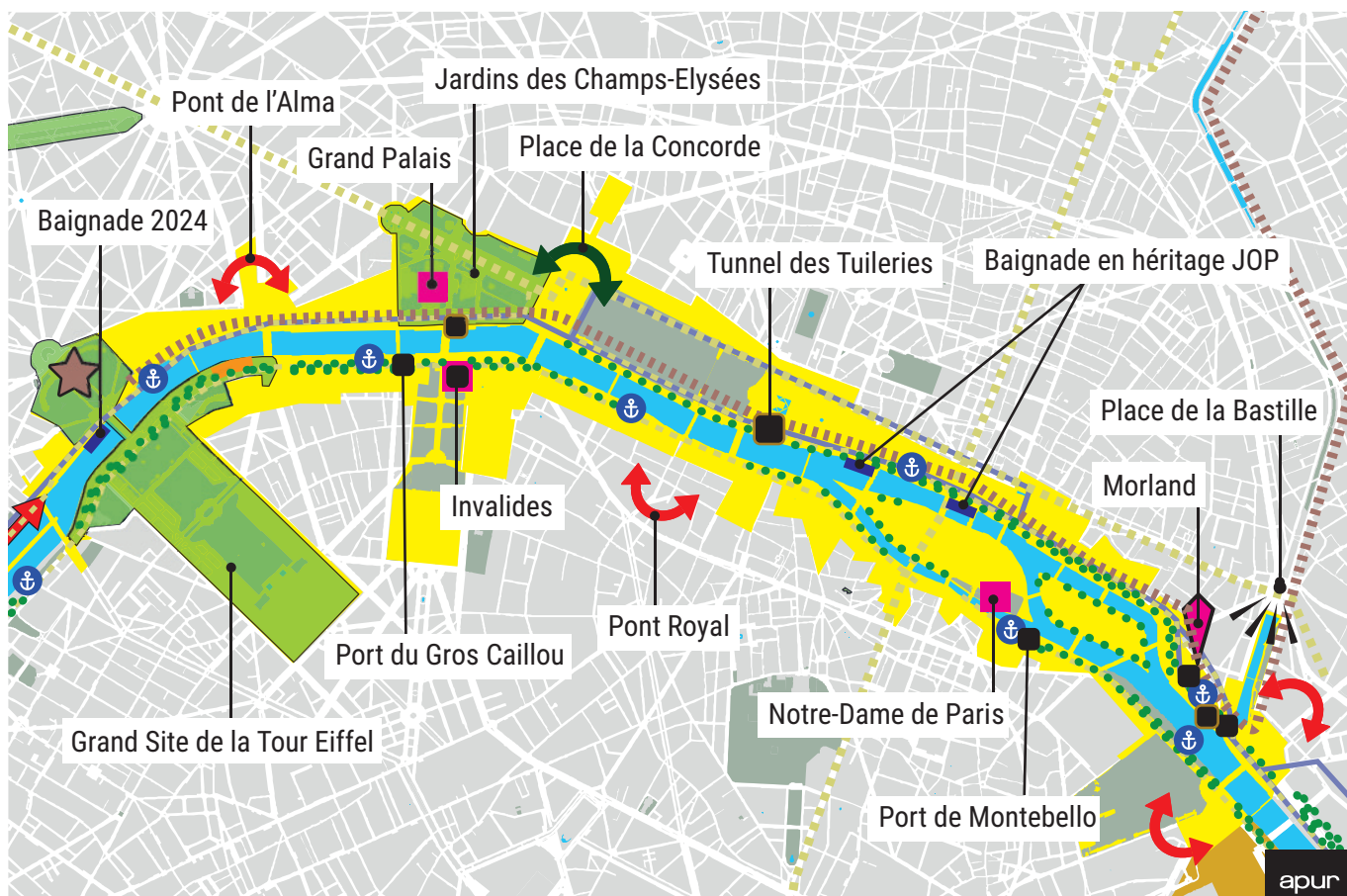
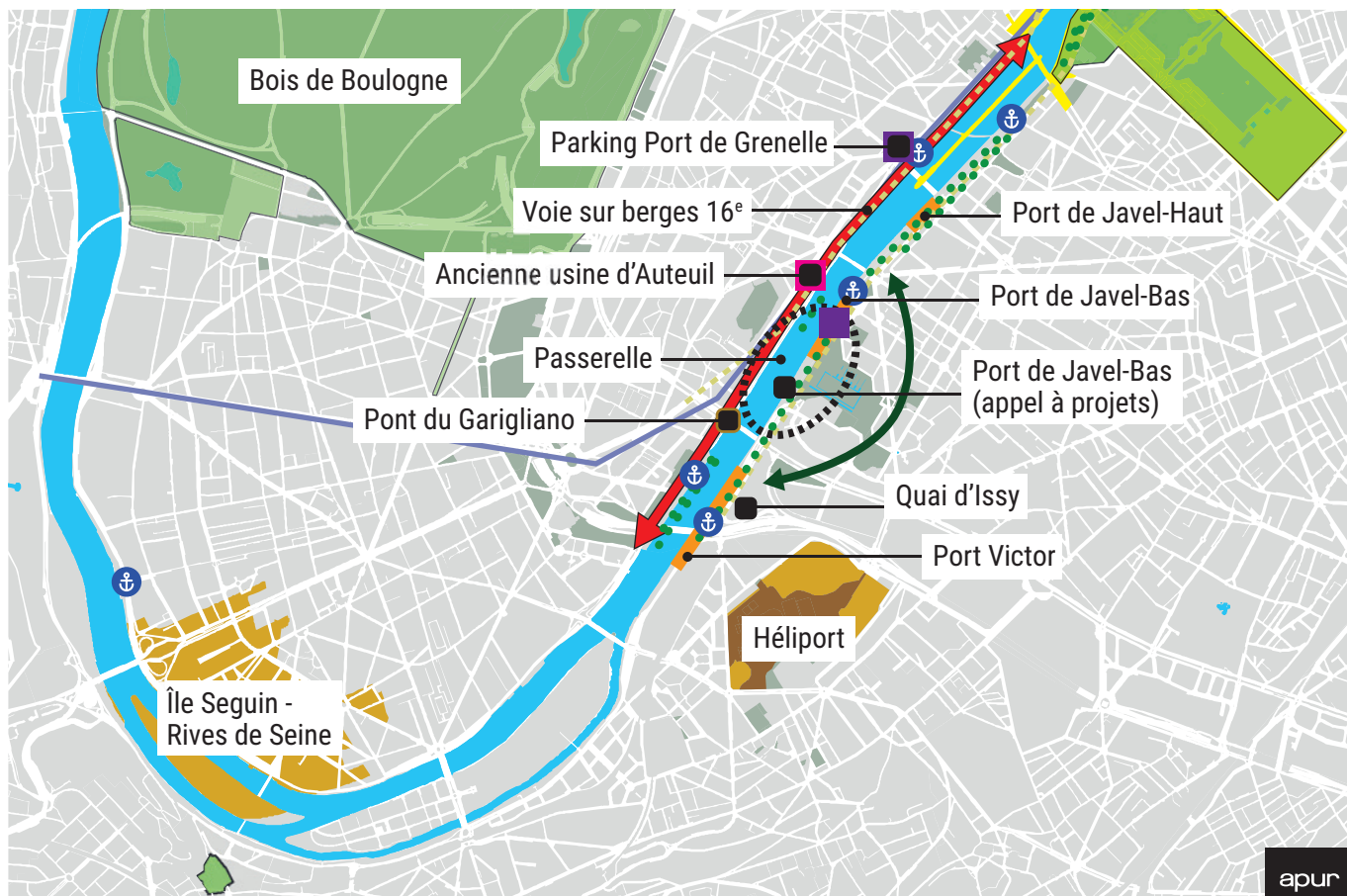
Grand site
de la tour Eiffel

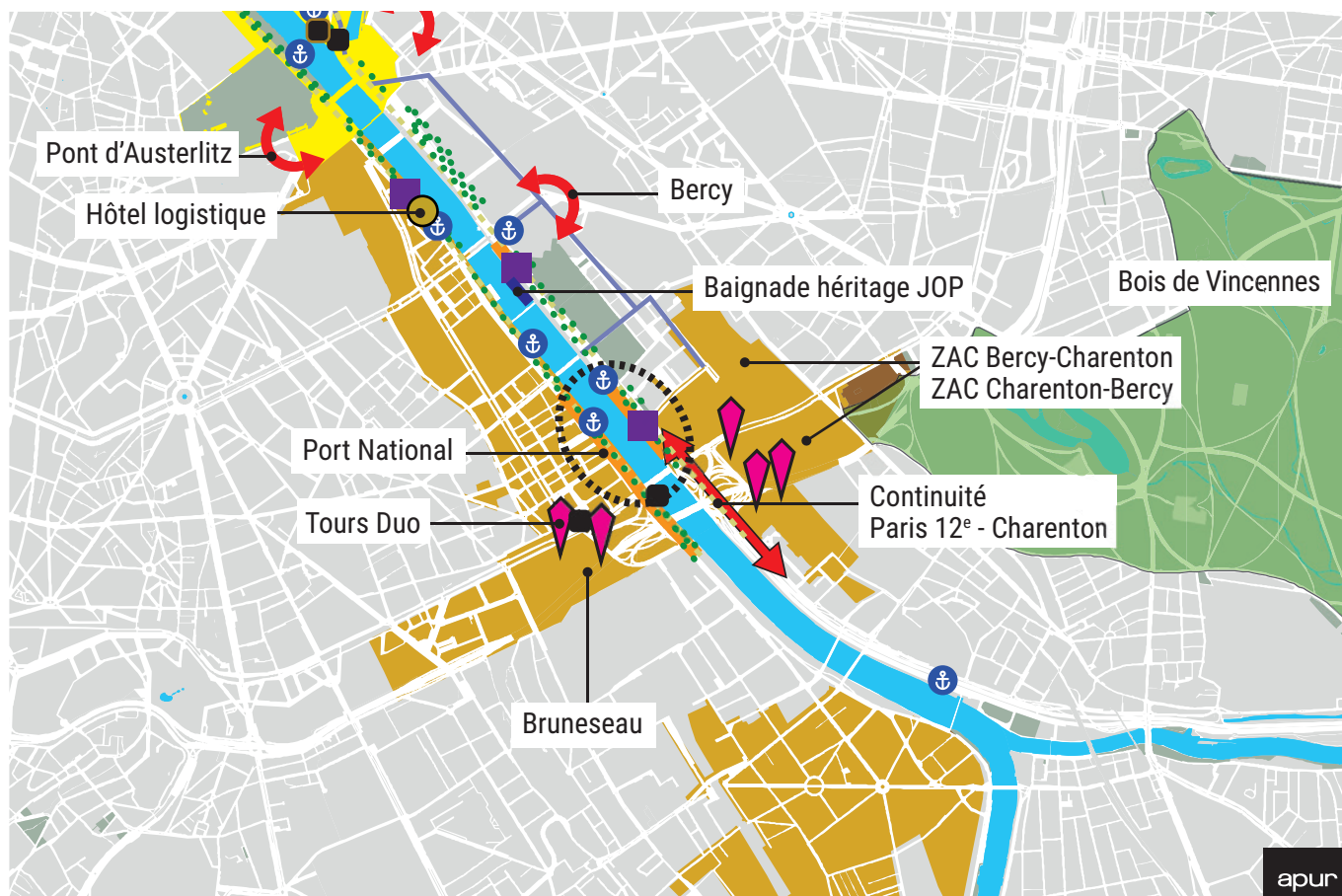
Tunnel des Tuileries

Esquisse d'un plan programme

4 grandes orientations stratégiques pour la Seine







ESQUISSE D'UN PLAN PROGRAMME

4 GRANDES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES POUR LA SEINE

1 RENFORCER LA SEINE COMME BIEN COMMUN

Protéger le paysage de la Seine

Extension du Bien Unesco

Améliorer la promenade continue

Discontinuités piétonnes

Intégrer la Seine comme bien commun face au réchauffement climatique

Site pilote potentiel mobilité logistiques et touristiques

Végétalisation des berges

2 DIVERSIFIER LES USAGES EN BORD DE SEINE

Développer une approche chronotopique des lieux pour amplifier leur pratique

Intensification de la logistique urbaine fluviale (usages partagés)

Ouverture au public en temps partagés des ports

Poursuivre la reconquête des voies sur berges

Réflexion sur les séquences de berges non exploitables aujourd'hui

Accueillir de grands événements internationaux

Axe de célébration de Paris 2024

Live site Paris 2024

Créer de nouveaux lieux de vie

Appels à projets en bord de Seine, de nouvelles aménités

Développement d'un hôtel logistique au port d'Austerlitz

3 FAVORISER LA RÉAPPROPRIATION DE LA SEINE

Renforcer l'accessibilité cyclable

Amélioration des continuités

Mise en place d'un réseau express vélo : le REVe

Améliorer l'offre de transport en commun

Installation d'une ligne bus à Haut Niveau de Service

Révéler le grand paysage de la Seine

Immeuble haut en projet

De nouvelles passerelles potentielles

Réaménagement de la place de la Bastille

Retrouver le plaisir de l'eau

Sites potentiels de baignade

Ouvrir la ville sur la Seine

Opération d'aménagement engagée ou à l'étude

4 EMBELLIR LE PATRIMOINE DU SITE DE LA SEINE

Valoriser les bâtiments patrimoniaux

Restauration de bâtiments patrimoniaux

Rénover de grands sites paysagers

Requalification de grands sites paysagers

Requalifier des ouvrages

Transformation de tunnel ou sous-face de pont





VOLET 2 – CONTRIBUTIONS





Quai d'Austerlitz, vue sur les tours de la gare de Lyon, Paris 13° © Apur



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.

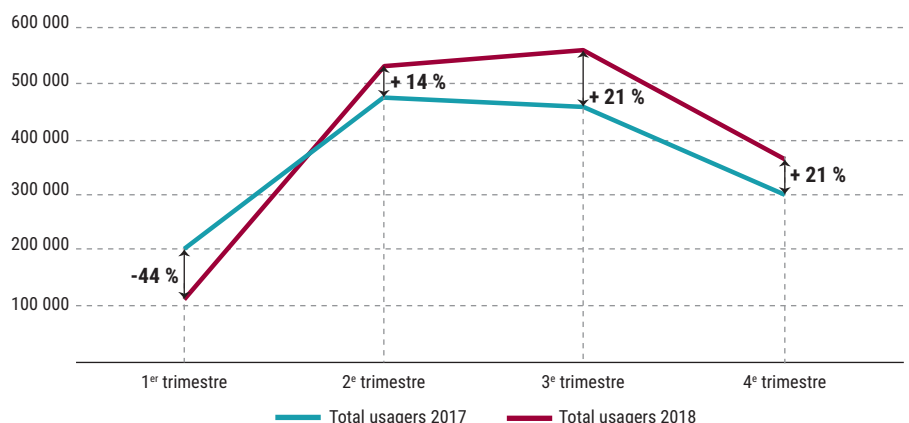
Le passé récent de la Seine a concouru à faire de ses berges un axe de transit dévolu pour l'essentiel à la circulation automobile suivant l'injonction de Georges Pompidou qui proposait « d'adapter Paris aux nécessités de l'automobile ». Notre position est diamétralement opposée et notre réponse se

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 piétonnisation 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 automobiles, 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 ciment 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.

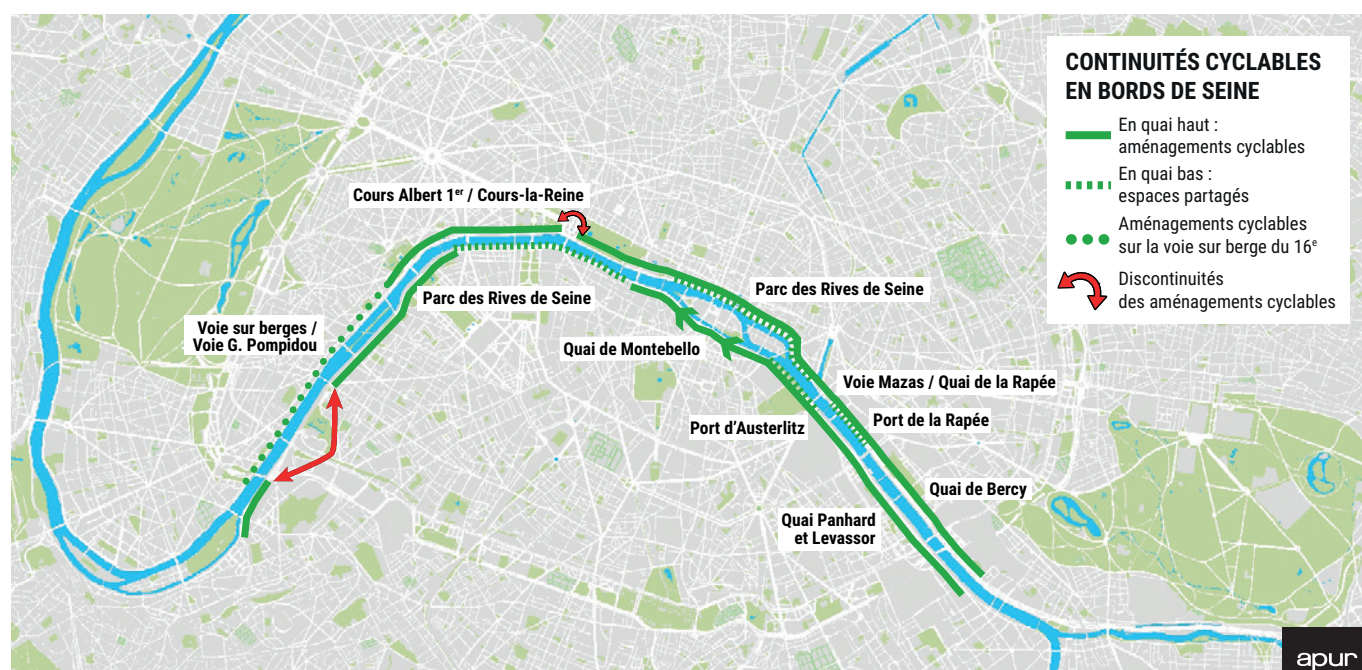
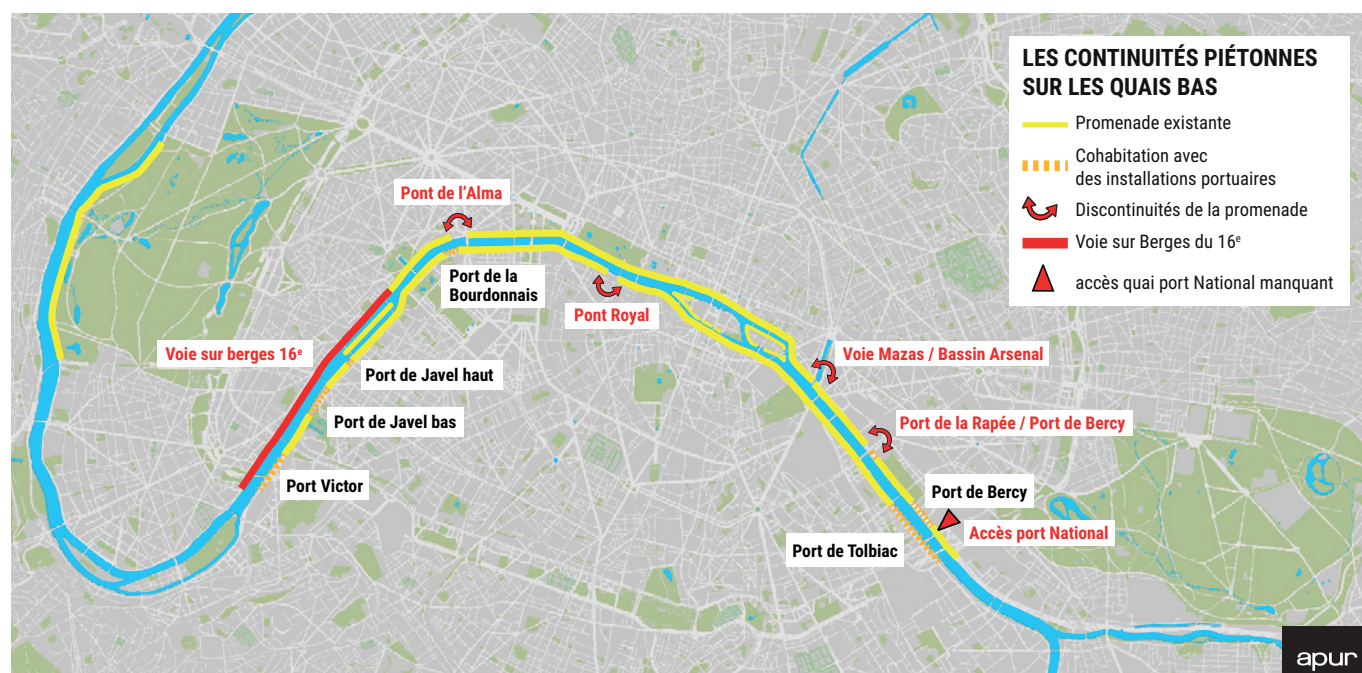
L'Atelier Seine est l'occasion de réinterroger les usages qui se font jour sur la Seine

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION ANNUELLE DES VOIES SUR BERGE



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.



La piétonnisation des berges de Seine est une première étape dans la reconquête de l'espace public séquanien

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 piétonnisation des berges de Seine est une première étape dans la reconquête de l'espace public séquanien. 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 fréquentation des berges de Seine rive droite en constante progression. Pour rappel, on compte ainsi près d'1,5 million d'utilisateurs 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 piétonnisation des berges constitue l'une des priorités.

Tout d'abord, il n'existe pas à ce jour de liaison entre le pont National (13^e) 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 (7^e) et le port des Saints-Pères (6^e) 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 (12^e), il s'agit de repenser radicalement le profil de cette voie. Aujourd'hui elle supporte en effet cinq axes de circulation entre le port de la Râpée (12^e) et le quai Henri IV (4^e). 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 16^e arrondissement à l'horizon 2024, est une nécessité. Cette piétonnisation 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'escaliers 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 (piétonnisation, 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.



Le tunnel de la Croix-Rousse à Lyon, jeux de projection et d'éclairage

Repenser l'articulation des fonctions logistiques et de loisirs du fleuve et de ses abords, en prenant en compte la dimension touristique

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 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 SeaBubbles, 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 (12^e). 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 piétonnisation 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 Trocadéro 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 nui-

Les aménagements proposés le long des berges doivent se penser comme une première étape d'une refonte globale du profil de la Seine



sances (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'usagers. 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 lisibilité 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 (5^e arrondissement), pôle universitaire et culturel important à l'échelle parisienne, participe de cette ambition. Ainsi, la construction d'une passerelle entre la rue Cuvier (5^e) et le tunnel Henri IV (4^e), site intégré au Parc 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

Les franchissements du fleuve se doivent de promouvoir les mobilités propres et actives

passerelle piétonne apparaît comme le meilleur projet afin d'ouvrir le quartier de Jussieu à des nouveaux usages récréatifs, de loisirs, 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 (15^e arrondissement) et la Voie Georges Pompidou (16^e) 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, Alberto Rochat Atelier d'Architecture (ARAA)

© Agence ARAA – Alberto Rochat Atelier d'Architecture

Contribution de la Préfecture de Police de Paris

Françoise Folacci, Architecte en chef, Service des Architectes de sécurité



DIRECTION DES TRANSPORTS ET DE LA PROTECTION DU PUBLIC
SOUS-DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DU PUBLIC
SERVICE DES ARCHITECTES DE SÉCURITÉ

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
Hôtel de Ville - Bureau 250
75196 PARIS RP

Paris le 30 septembre 2019

CONTRIBUTION
DU SERVICE DES ARCHITECTES DE SECURITE
Atelier Seine n° 5 : Dispositions architecturales et paysagères

Le cahier des prescriptions architecturales et paysagères de 1999 ne prend pas en compte l'accessibilité des personnes en situation de handicap et plus particulièrement l'accès des personnes en fauteuil roulant aux berges basses, tant en ce qui concerne les voies d'accès aux quais, qu'en ce qui concerne la mise en œuvre d'un cheminement accessible continu et sans rupture de niveau tout au long des berges.

Ce doit être un objectif prioritaire du cahier des prescriptions, notamment dans le cadre des jeux olympiques et paralympiques de 2024, car les berges, en plus d'être un des sites touristiques majeurs de Paris, deviendront des tribunes festives pour des manifestations prévues le long et sur la Seine (Axe de célébration Paris 2024, compétitions sportives sur le fleuve, triathlon, nage libre, etc.).

Si les rampes d'accès existantes permettent de descendre sur les quais bas pour peu que le revêtement y soit praticable (sans ressaut), la pente des rampes à plus 5% (jusqu'à 14%) n'est pas utilisable en autonomie pour les UFR. Il convient donc de prévoir des ascenseurs répartis stratégiquement le long du cheminement, aux endroits où l'inter-distance entre les accès praticables est trop grande afin de permettre aux personnes en fauteuil roulant de remonter sur le quai haut depuis les berges.

.../...

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté Égalité Fraternité

PREFECTURE DE POLICE – 9, boulevard du Palais – 75195 PARIS CEDEX 04 – Tél : 01 53 71 53 71 ou 01 53 73 53 73
Serveur vocal : 08 91 01 22 22 (0.225 € la minute)
www.prefecture-police-paris.interieur.gouv.fr - mël : courriel.prefecturepoliceparis@interieur.gouv.fr

Atelier SEINE n° 5
Contribution SAS page 2/2

Le service des architectes de sécurité rappelle qu'il était prévu lors de la piétonnisation du port de Solférino, la réalisation d'un ascenseur, projet qui avait été étudié en concertation avec les ABF. Les travaux de cet ascenseur n'ont jamais été mis en œuvre. C'est d'autant plus dommageable que les berges reçoivent un grand nombre d'ERP qui ont réglementairement l'obligation d'avoir des cheminements extérieurs accessibles aux personnes en situation de handicap (article 2 de l'arrêté du 8 décembre 2014).

Compte tenu de l'urgence (2024), des difficultés techniques, foncières et patrimoniales de l'ensemble du site, suite à la réalisation d'un diagnostic d'accessibilité des quais bas, il serait nécessaire de définir pour les PMR un plan directeur d'amélioration des conditions d'accès et d'usage des berges de la Seine dans Paris.

Cela permettra d'avoir une vision globale, cohérente et pertinente des travaux à entreprendre en précisant la localisation des aménagements à prévoir, (rampes, plateformes élévatrices, ascenseurs, signalétiques) afin d'assurer notamment la continuité de l'accès des personnes en fauteuil roulant tout au long du cheminement.

Il nous semble que ce plan d'aménagement de l'accessibilité des personnes en situation de handicap à la berge doit être intégré au cahier des prescriptions architecturales et paysagères des berges de la Seine qu'il est prévu de mettre à jour.

Françoise Folacci
Architecte en chef

Contribution de la Communauté Portuaire de Paris (CPP)



Au titre de la Communauté Portuaire de Paris (CPP), qui représente les acteurs économiques de la voie d'eau, qu'ils soient fixes ou navigants, nous tenons à saluer la qualité des échanges et des documents produits lors de ces ateliers Seine. Le sujet mérite grande réflexion et il est important que la Ville s'en saisisse, de même qu'il est utile d'y associer un grand nombre de parties, comme ça a été le cas.

Ces ateliers sont intervenus à l'issue de la démarche Réinventer la Seine, à un moment charnière pour celle-ci :

- l'activité marchande de la voie d'eau est tombée à un point bas, alors même que celle-ci a un rôle essentiel à venir en matière de massification des flux et de transports propres vers/de la ville ;
- l'ouverture des voies sur berges a enclenché un processus de rapprochement de la population avec son fleuve, entraînant des attentes nouvelles ;
- le réchauffement climatique rend le fleuve encore plus attractif de par le rafraîchissement et la ventilation qu'il procure.

La CPP promeut **l'amélioration des accès au fleuve, celui-ci restant enclavé depuis le XVIII^e siècle. Cette accessibilité devra s'accompagner :**

- de signalétique efficace ;
- d'une approche plus ambitieuse de l'éclairage ;
- de liens avec la Véloroute prochaine de Paris au Havre-Honfleur.

La mixité des usages, qui permettra de concilier des destinations différentes à des sites, y compris pour des occupations de domaine public existantes à l'initiative des amodiataires,

avec pour avantages :

- l'accueil de nouvelles utilisations des quais et des plans d'eau, malgré le peu de disponibilité faciale de ceux-ci ;
- l'amélioration des liens avec les quartiers environnants ;
- des revenus complémentaires permettant des travaux supplémentaires sur l'intégration architecturale.

L'innovation, trop souvent bridée par une réglementation restrictive, que ce soit en matière :

- d'architecture ;
- de construction de bateaux ;
- de navigabilité du fleuve.

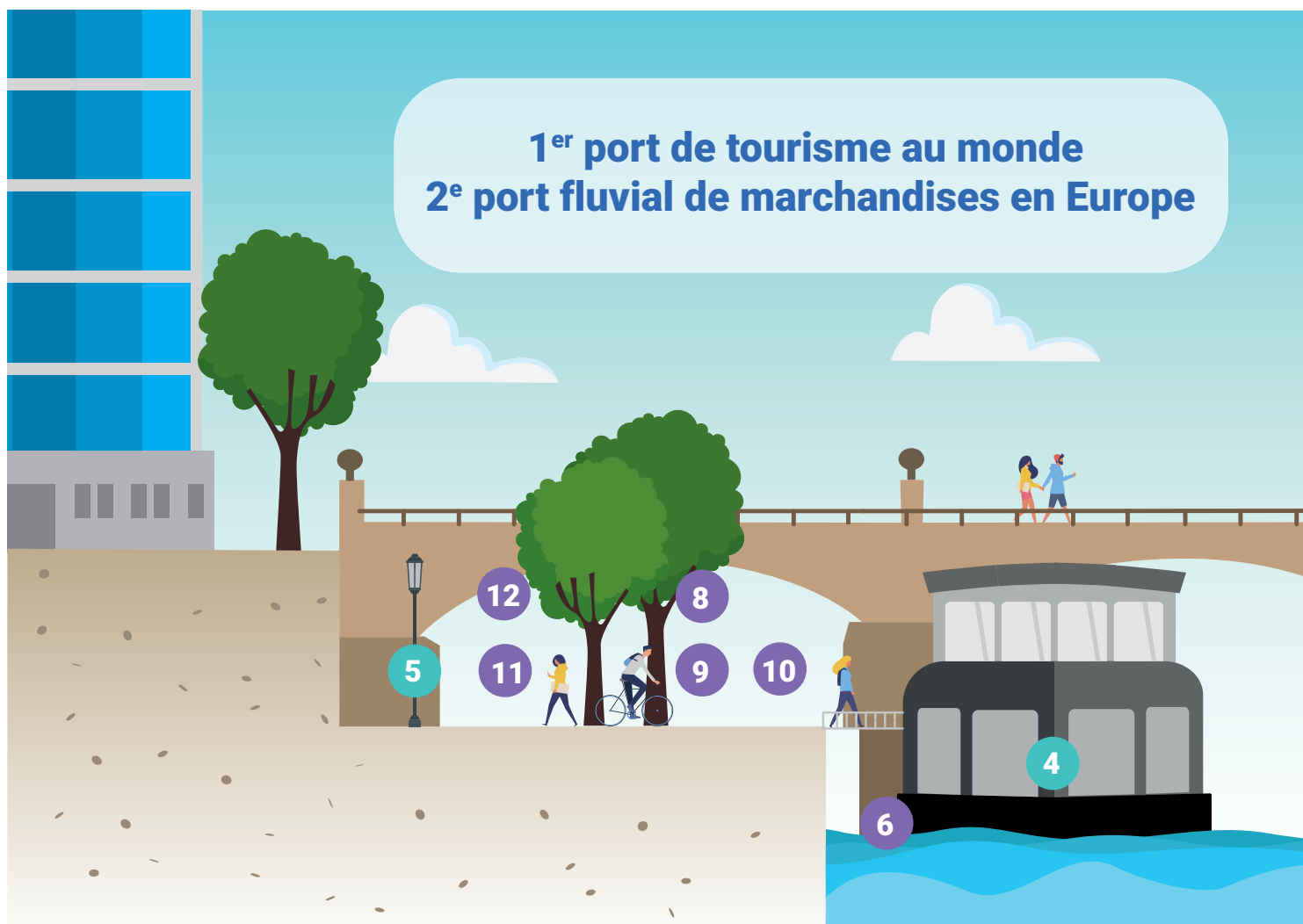
Il ne doit pas y avoir d'antagonismes pour élargir autour du fleuve des usages aujourd'hui trop limités. Il convient cependant de veiller à un équilibre entre des activités nécessaires mais peu plaisantes, ou utiles mais pas forcément directement pour la population locale, et ce qui est perçu comme directement agréable et valorisant, et donc plus naturel à promouvoir.

En pointe sur la transition écologique des flottes, où l'étude financée par le CPIER, va conduire à la mise en place d'outils financiers et techniques pour organiser rapidement la mutation des flottes, la CPP souhaite proposer à la Ville de Paris de prendre avec elle des initiatives en matière :

- d'innovation, avec la création pour la Voie d'Eau d'une plateforme inspirée du Welcome City Lab dans le Tourisme ;
- de lien avec les quartiers, en déclinant sur Paris l'expertise développée par l'association Happy Seine dans les Hauts-de-Seine.



1^{er} port de tourisme au monde 2^e port fluvial de marchandises en Europe



A Cadre

1 Crues

Procédures et formations sous l'impulsion de la CPP avec le Port, y-compris pour l'extension d'accessibilité grâce à des équipements spéciaux aux établissements flottants.

2 Navigabilité

Préserver un niveau d'eau permettant en tirant d'air aux bateaux à passagers de passer sous les ponts et en tirant d'eau aux bateaux de fret de transiter en charge.

3 Accessibilité

Rendre les éléments de liaison entre le quai haut et le quai bas plus nombreux et praticables par tous (handicapés, mobilités actives...).



4 Mobilité

À la différence des immeubles, les établissements flottant intègre potentiellement une dimension de mobilité permettant de faire évoluer les usages suivant des séquences de temps.

5 Éclairage

Magnifier de nuit la perspective exceptionnelle de la Seine, améliorer l'impression de sécurité dans le respect de l'environnement, dans la lignée du passage à l'an 2000.

6 Services

Multiplier les toilettes publiques, les poubelles de voirie et la signalétique en recourrant essentiellement au principe des points kilométriques fluviaux.

B Usages

7 Logistique urbaine

Massifier flux par la voie d'eau et les éclater localement par des transports légers sans impact d'infrastructures sur les quais.



8 Animation des quais

Les prolonger au-delà de la période de PPRI moyennant des procédures opérationnelles sous 24h.

9 Mixité d'usages

Encourager dans le respect de la sécurité les développements d'usages différents sur des mêmes sites (à quai ou à flot), en cohabitation ou à des périodes différentes, afin de revenir à l'apport historique du fleuve et de permettre l'émergence d'une nouvelle logistique urbaine.

10 Véloroute

Travailler la liaison et l'accueil avec la véloroute, qui rejoindra l'estuaire de la Seine en 2021.

11 Parades

Faire des quais un lieu de parades urbaines en tirant d'avantage des points de vue multiples et de l'absence du nuisances pour la ville) coordonnées par CPP.

12 Festivals

Utiliser les quais pour promouvoir des manifestations culturelles associant les divers établissements le long de l'eau sur des thèmes qui pourraient difficilement s'imaginer en ville.

13 Fêtes

Viser à l'organisation d'une fête du fleuve à l'envergure de la Seine et de Paris, impliquant la population parisienne via les quartiers.

C Transition écologique

14 Végétalisation

Privilégier les murs de fonds de quai comme supports avec une fonction d'affaiblissement acoustique à rechercher.

15 Approvisionnement en énergies propres

Équiper les quais de bornes électriques.

16 Raccordement au réseau d'eaux usées pour les bateaux

Travaux en cours par le Port en vue des JO 2024.

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



Face à la fronde soulevée par plusieurs projets issus de « Réinventer la Seine » et suite à la demande de l'UNESCO de création d'une zone tampon de part et d'autre du périmètre des rives de Seine parisiennes inscrit sur sa liste du Patrimoine mondial, la Ville de Paris a mis en place, en janvier 2019, un Atelier Seine pour évoquer l'avenir du fleuve dans Paris intra-muros. Il était temps ! Depuis la situation nouvelle créée par la suppression de la circulation sur la majeure partie des voies sur berges, un lieu de concertation entre gestionnaires et usagers du fleuve s'imposait. Nous avons salué la mise en place de cet Atelier, qui a déjà engrangé un important travail, même si nous aurions souhaité un fonctionnement permettant de mieux préparer les séances et laissant plus de place aux échanges.

En préalable, nous considérons que la rédaction d'un livre blanc sur la Seine ne devrait pas s'arrêter aux limites de Paris sur des questions essentielles comme la préservation de l'écosystème de la Seine, le trafic fluvial – transport des marchandises et des personnes –, le tourisme lié au fleuve... La multiplicité des acteurs de l'aménagement des rives de Seine dans Paris et sur le territoire métropolitain et les opérations d'aménagement lancées au coup par coup par les municipalités ne permettent pas une vision d'ensemble et partagée des rives de la Seine dans le Grand Paris, sujet qui devrait être un des enjeux du projet métropolitain.

La synthèse en 9 points qui suit fait état de nos propositions lors des ateliers et pour la suite :

① Mieux définir l'espace « fleuve » dans Paris, qui inclut les quais bas et hauts, dont les trottoirs, esplanades et

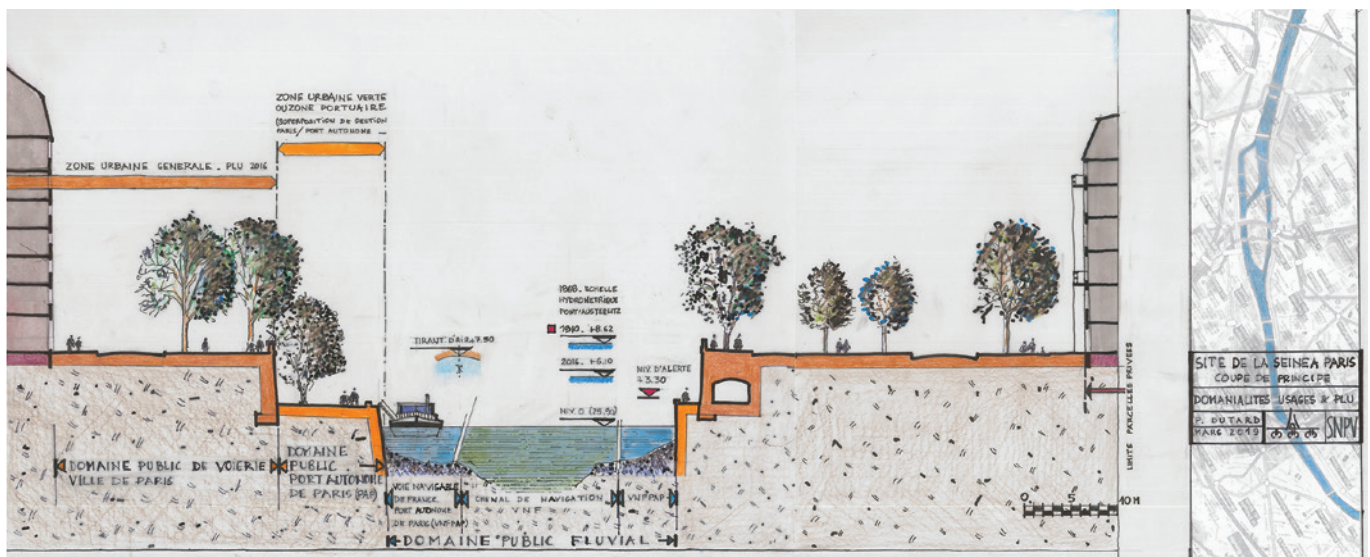
mails plantés, les voiries et les bâtiments qui les bordent. À l'occasion de la prochaine révision du PLU de Paris, préciser le zonage de l'espace Seine, en mettant en zone urbaine verte les quais bas ainsi que les quais hauts et les mails plantés attenants, à l'exception des zones d'activités exclusivement liées au fleuve existant sur les quais bas.

② Porter une vision résiliente des îles de la Seine, à l'échelle de la métropole. L'île de la Cité, l'île Seguin..., sont des espaces universels, hors du temps, où la marchandisation n'a pas sa place.

③ Préserver les espaces naturels et les aménagements paysagers des zones humides et des microclimats urbains qui, au-delà de leur intérêt patrimonial, sont essentiels pour améliorer le confort du climat urbain en luttant contre les îlots de chaleur, et engager une réflexion y compris réglementaire sur le rôle du fleuve comme principal couloir de ventilation de la ville.

④ Anticiper les mutations et usages de la « ville – fleuve de demain dans la zone urbaine dense traversée par le fleuve » (mobilités douces, pratiques sportives, baignades, pêche...). Assurer une continuité des circulations douces sur les quais hauts et bas, entre l'amont et l'aval, entre les franchissements et les quartiers, avec les villes voisines à l'est et à l'ouest de Paris, et favoriser l'intermodalité avec le transport fluvial.

⑤ Mettre en œuvre un plan global de lutte contre la pollution de l'eau, de l'air, visuelle et sonore, liée aux activités industrielles, touristiques et de transport, et une gestion résiliente de l'assainissement et des déchets, en phase avec l'extension (raisonnée) de la métropole.



Les différentes domanialités publiques de l'espace Seine. Dessin de Patrice DUTARD, architecte urbaniste, pour LaSPAV

6 Agir pour une meilleure visibilité de la gouvernance de la Seine et de ses quais à Paris et dans la Métropole du Grand Paris :

- Pérenniser à Paris l'Atelier Seine comme commission permanente chargée d'une meilleure gouvernance du fleuve et de ses abords, regroupant toutes les parties prenantes concernées, publiques, privées, représentatives et associatives.
- Partager une meilleure connaissance des affectations et superpositions de gestion Ville/Port/VNF (entretien, éclairage et propreté) dans Paris.
- Entretenir dans Paris une meilleure relation entre les élus et leurs administrations d'une part, les citoyens, le monde associatif et les acteurs économiques travaillant et utilisant le fleuve d'autre part.
- Travailler à l'échelle du Grand Paris dans la perspective d'une co-gouvernance métropolitaine du bien commun qu'est la Seine avec les collectivités riveraines, les établissements publics de l'État (VNF & HAROPA) et les mondes économiques et associatifs. S'appuyer pour cela sur une commission d'experts, d'universitaires et d'utilisateurs du fleuve, et favoriser toutes initiatives, au-delà de l'organisation de colloques

et d'expositions, permettant de s'inscrire dans la durée (voir infra point 8).

7 Renforcer les usages liés au fleuve :

- Entretenir une coopération renforcée 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, touristiques et de loisirs liées au fleuve, et qu'ils soutiennent les porteurs de projets œuvrant à l'attractivité de la Seine, de ses affluents et des canaux.
- Réinventer vraiment la Seine en profitant de la perspective des JO pour mettre sans délai à l'étude des transports en commun sur la Seine dans et hors Paris, en ciblant leur pérennité, avec IDF mobilités et des acteurs privés. Il s'agit notamment de créer des embarcadères dans Paris et sur chacune des communes mouillées par une voie navigable, et aussi de favoriser les circuits courts de navigation liés aux activités économiques (fret, économie circulaire).
- Mobiliser tous les acteurs publics susceptibles de s'intéresser au fleuve, en particulier la communauté éducative

au sens large (classes d'eau, classes de découverte, lycées professionnels, universités, MJC, centres sociaux, Centres de loisirs, Sauvegarde de l'enfance, Protection de la Jeunesse, etc.).

- **Créer une obligation de respect d'un pourcentage important d'activités non lucratives et d'intérêt général sur le domaine public fluvial et celui des berges basses.** Réguler la circulation touristique et les activités privatives le long des berges. **Refuser de dédier exclusivement le site de la Seine et le centre de Paris au tourisme de masse** par des aménagements de type commercial, sans épaisseur historique et sans poésie.

8 À l'est de Paris, exiger une conception maîtrisée à l'échelle du grand paysage des projets urbains en cours de développement en bord de Seine, prenant en compte la totalité du site de la Seine dans et hors Paris (comme cela a été le cas pour la Bibliothèque de France, le ministère des Finances et les berges du fleuve à l'ouest). Dans ce cadre, étudier la suppression de la voie rapide entre la Porte de Bercy et la Place Mazas et sa transformation, ainsi que les possibilités de ramener le parc de Bercy au contact de la Seine.

Nous attirons pour cela l'attention sur le fait que le projet Barges et Berges prévoit de construire sur la berge basse un long bâtiment sur deux niveaux, comprenant des espaces de coworking (soit de bureaux) sur l'emplacement de l'actuel port de Tolbiac. En l'état, ce projet, qui prend la place d'une des rares zones d'activités portuaires dans Paris, est contraire aux principes que devrait défendre le livre blanc : pas de constructions de bâtiments de bureaux sur les berges basses (y compris au motif de l'équilibre budgétaire) !

9 Coproduire une vision partagée du fleuve, de son histoire et de son avenir :

- Associer pour cela l'expérience de la société civile, consulter les Parisiens, les Franciliens, les associations

(dont celles des quartiers riverains), les grandes institutions de bord de Seine – musées, établissements d'enseignement supérieur, Maison de la Radio, POPB, Bibliothèque de France et autres –, ainsi que la communauté scolaire.

- Créer une mission de préfiguration d'une « Maison de la Seine » dans ou hors Paris, écomusée du fleuve et de ses affluents explicitant leur rôle éminent dans le développement économique et social du territoire d'Ile-de-France, du triple point de vue géographique, historique et prospectif. L'ensemble des parties prenantes devraient y être associé. La libération programmée du bâtiment de l'Institut médico-légal de Paris, 2 place Mazas en bord de Seine, appartenant à la Ville de Paris, pourrait être une opportunité ?

10 Définir un cahier des charges de prescriptions paysagères et d'usages, bien au-delà d'un cahier de prescriptions architecturales. Procéder à une consultation d'architectes et de paysagistes sur « l'écrin de verdure » du fleuve, incluant les divers mobiliers et constructions précaires des multiples activités installées sur les quais bas.

En conclusion, nous tenons à rappeler, quitte à nous répéter, certains principes fondamentaux du récent manifeste de notre association, qui propose un cadre respectueux du fleuve et des populations pour tous les projets envisagés en bordure de Seine :

- **Aborder le territoire du fleuve à l'échelle du grand paysage, dans la Métropole**, voire dans l'ensemble de sa vallée, avec des projets de requalification écologique, paysagère et d'usages, aussi bien dans les zones naturelles que dans les zones urbanisées denses.
- **Considérer l'écosystème fluvial comme un patrimoine inaliénable commun**, prenant en compte le fleuve lui-même, son écrin végétal, ses rives et leur continuité, le cadre bâti de ses quais, les ouvertures et les respirations urbaines transversales, les perspectives.

- **Réguler la navigation des marchandises et des passagers** au profit d'une meilleure desserte pour les habitants et des circuits courts pour l'approvisionnement.

- **Développer un droit à la rive pour tous les citoyens**, avec la mise en place d'une démocratie délibérative vivante et d'un projet écologique et social du fleuve adapté à chaque contexte. **Soutenir et encourager les pratiques sensibles et populaires**, afin de ne pas laisser les seuls acteurs économiques ou institutionnels, non plus que le tourisme de masse, confisquer le fleuve.

- **Améliorer la prévention et l'adaptation aux risques** (inondations, sécheresses...), grâce à une réflexion prospective. Informer les riverains qui aujourd'hui ne le sont guère.

Contribution de L'association Alternat « Péniches pour tous »

Éric Sapin, Président de l'association Alternat

L'association ALTERNAT a été créée en 1992 et porte le projet de « Péniche pour la paix » lancé au milieu des années 80 (400 souscripteurs, 40 copropriétaires, dont trois associations, une gestion associative non-lucrative), auquel s'est ajoutée la création d'une formation d'animateurs spécialisés sur le monde fluvial (Brevet d'Aptitude aux Fonctions d'Animateurs – BAFA-Fluvial) pour l'organisation de croisières pédagogiques à destination de tous publics, et plus particulièrement dans les réseaux de l'éducation populaire.

Au fil d'années d'expérience en qualité d'acteur associatif non-lucratif sur le domaine public fluvial parisien, et après un examen attentif des éléments de discussion partagés dans l'Atelier Seine et dans le projet de Livre blanc, nous souhaitons attirer l'attention sur les points suivants :

1 L'inscription du site de la Seine au cœur de Paris au patrimoine mondial de l'UNESCO, rappelée dans le Livre Blanc (version provisoire — octobre 2019), exige un respect exemplaire des valeurs de l'UNESCO, donc le respect des exigences du développement durable dans le domaine du tourisme et de la vie locale.

L'UNESCO ayant engagé depuis plusieurs années une réflexion sur une approche « développement durable » de l'exploitation touristique des sites inscrits au patrimoine mondial, il serait pertinent que Paris, en tant que première capitale touristique mondiale (cf. Livre blanc) soit exemplaire en la matière. L'objectif serait de faire de l'ensemble du périmètre inscrit au patrimoine mondial **un exemple de développement dynamique et durable, selon les critères les plus exigeants en matière d'économie sociale et**

solidaire et d'empreinte environnementale, le tout s'inscrivant dans une vision d'ensemble à laquelle souscriront programmes et réalisations. Ce site pourrait être alors une forme d'exposition universelle permanente sur le développement durable du territoire fluvial.

C'est pourquoi nous suggérons, comme exprimé verbalement lors des ateliers 5 et 6, que le cahier des charges de tous les acteurs publics ou privés occupant le domaine public dans ce périmètre intègre comme objectif et critère de sélection de tout projet la **mise en œuvre des valeurs de l'UNESCO – Sciences, Culture, Éducation, comme le titre même de l'organisation le précise, auxquels domaines d'expression du génie humain il convient d'ajouter l'éducation à la paix** (« édifier les défenses de la paix dans l'esprit des hommes », comme le proclame la déclaration constitutive de l'UNESCO).

Les entreprises présentes seraient encouragées à intégrer dans leurs activités de telles dimensions, à la fois par des actions de mécénat d'entreprise (ouvrant droit à des déductions fiscales), mais aussi, en se dotant d'une mission sociale et/ou environnementale comme la Loi PACTE le permet, l'encourage et l'exige (article 1833 du nouveau Code civil : **« la société doit être [...] gérée en prenant en considération les enjeux sociaux et environnementaux de son activité. »** Ainsi toute exploitation commerciale du site inscrit au patrimoine mondial devrait avoir **une approche sociale et environnementale et intégrer ces valeurs de l'UNESCO.**

De même, les établissements publics qui interviennent dans ce même périmètre du patrimoine mondial se doivent

d'être particulièrement exigeants envers eux-mêmes dans l'élaboration de leurs programmes et exemplaires dans la rigueur de leurs critères de sélection des projets susceptibles de se développer sur le domaine public, **en intégrant les critères propres aux valeurs de l'UNESCO et aux meilleures pratiques de développement durable.**

L'État lui-même affiche son exigence pour une telle évolution, non seulement des établissements publics mais également des entreprises disposant de participations publiques : « *Le 12 septembre (2019), le ministre de l'économie et des finances, Bruno Le Maire, a invité les entreprises dans lesquelles l'État a une participation à prendre « en compte les enjeux sociaux et environnementaux dans leur gestion et [à se doter] d'une raison d'être en 2020 » comme le permet la loi PACTE.* » (Le Monde, 3 octobre 2019, page 30).

Un tel défi collectif nécessite **une insistance de travail permanente, afin de définir les critères opérationnels les plus appropriés en regard de la mise des valeurs UNESCO pour la gestion et la valorisation du site parisien inscrit au patrimoine mondial.**

② En ce qui concerne l'anomalie flagrante que constitue l'absence de service de transport public fluvial sur la Seine (résultat de l'abandon du transport fluvial par les pouvoirs publics depuis plus d'un demi-siècle – cf. la chute vertigineuse du nombre d'artisans bateliers – passant de 14 000 à 800 unités depuis 1949 – chiffre Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale), nous suggérons d'y remédier de la manière suivante :

- a) Création d'une **société d'économie mixte associant les compagnies de bateaux existantes** afin que le projet ne soit ni perçu ni mis en œuvre contre leurs intérêts, mais en synergie
- b) Choix d'un **itinéraire qui ne recoupe en aucune façon les itinéraires des bateaux à passagers exploitant les circuits touristiques** (tour Eiffel/

Notre-Dame) : liaison rapide et cadencée entre les deux extrémités de la Seine incluses dans le site (pont du Garigliano – RER C et tramway/pont National – RER C, ligne 14 et tramway avec un arrêt central à l'Hôtel de Ville)

- c) Choix d'un **modèle de navire au niveau le plus haut de qualité environnementale et d'une taille suffisamment grande (équivalente aux bateaux à passagers les plus fréquents sur la Seine)** pour être à la hauteur du succès attendu auprès des 12 millions de Franciliens (qui, pour la plupart, ne prennent que rarement – ne serait-ce qu'une fois par an – un bateau en Ile-de-France)

- d) Simplicité de réservation sur application mobile, billetterie commune aux transports d'Ile-de-France, embarquement rapide, etc.

- e) Aménagements à bord permettant de **valoriser l'actualité culturelle, intellectuelle et artistique parisienne (kiosques culturels)**

- f) **La création d'une ligne de transport public fluvial ambitieuse est une condition sine qua non de toute revalorisation du transport fluvial auprès de l'opinion publique :** comment les élus peuvent-ils être soumis à une demande de développement du transport fluvial (dont les vertus en termes d'empreinte environnementale sont évidentes) si leurs électeurs n'ont aucune occasion de découvrir la voie fluviale ?

③ Lutte contre les pollutions sur les rivières d'Ile-de-France — Utiliser les bateaux comme sentinelles et réseau d'alerte aux pollutions aquatiques.

L'association SURFRIDER, agréée par le Ministère de l'environnement, a créé sur les côtes maritimes un dispositif de « **les gardiens de la côte** » <https://surfrider.eu/les-gardiens-de-la-c%C3%B4te-agissons-ensemble/> constitué de bénévoles désireux de s'engager dans la préservation du patrimoine naturel maritime. Nous pourrions, en partenariat avec SURFRIDER, créer

un système équivalent de « **gardiens du fleuve** », en y associant le monde fluvial des bateaux (bateaux logements, artisans, agents publics, collectivités locales, conseils et comités de quartiers riverains d'un cours d'eau, etc.).

En effet, si la généralisation des stations d'épuration a permis une amélioration considérable de la qualité des eaux de rivière en Ile-de-France, les bateaux y constatent, impuissants, de nombreux épisodes de pollutions :

- a) Des pollutions, parfois massives, liées aux débordements de réseaux d'eaux usées (cas du Collecteur des eaux usées du Val d'Orge, au niveau de sa traversée en siphon sous la Seine à Athis-Mons – Essonne)
- b) Pollutions d'hydrocarbures, huiles de moteurs attribuables à des activités de réparation mécanique sur des parkings en bord de rivière, où par des déversements inconscients dans des collecteurs d'eaux pluviales.
- c) Après chaque épisode de pluie, nous observons la brutale dégradation de la qualité de l'eau, par le lessivage des chaussées urbaines que réalise la pluie, évacuant déchets plastiques abandonnés, poussières, mégots et autres objets flottants...
- d) Les sapeurs pompiers, une fois alertés, sont souvent réduits à constater l'étendue des nappes et ne peuvent, en général, rien entreprendre...
- e) Mener des campagnes de sensibilisation du grand public sur le lien entre qualité de l'eau des rivières et respect de l'interdiction de jeter tout et n'importe quoi sur la chaussée.

④ Accompagner techniquement (expertises partagées) et financièrement (prêts à taux zéro, etc.) les bateaux dans leur mise à niveau Haute Qualité Environnementale (HQE).

Avec la montée des exigences environnementales, les acteurs de terrain peuvent se retrouver devant des situations absurdes lorsque les décideurs ignorent leurs réalités : ainsi, dans le

secteur fluvial, à notre connaissance, les normes exigibles classent les bateaux dans la catégorie des Engins Mobiles Non Routiers (EMNR) où se trouvent les divers engins de chantiers (groupes électrogènes, grues, etc.). Le marché des bateaux fluviaux est très restreint à comparer de la route et n'intéresse ni les investisseurs ni les fabricants... Les moteurs neufs des navires risquent de coûter alors nettement plus cher que les navires. Surtout, les vertus du diesel en matière de sécurité (seuls mentionnés dans la réglementation de sécurité fluviale) sur les navires ne peuvent pas être abandonnées d'un simple revers de la main : les risques d'explosion sont bien moins forts qu'avec d'autres types de motorisation... Tous ces paramètres doivent être analysés, vérifiés, avec l'ensemble des acteurs concernés avant que des décisions soient prises qui pourraient entraîner à grand coût des risques ou des pollutions nouvelles sous-évaluées.

Pour aller plus loin :

<https://www.vnf.fr/vnf/accueil/logistique-fluviale/naviguer-comme-professionnel/innovation-verdissement-du-transport-fluvial/> et

<https://www.ecologique-solaire.gouv.fr/laction-letat-en-faveur-du-transport-fluvial>

⑤ Mettre en œuvre des raccordements électriques robustes et polyvalents (pluralité de puissances et sécurités) sur les emplacements d'escaliers parisiennes.

Annoncés depuis 1998 (entre autres décisions) dans des délibérations du conseil d'administration du Port Autonome de Paris (devenu HAROPA), **les raccordements électriques des quais et embarcadères réservés et facturés par l'établissement public pour usage d'arrêts temporaires en escales dans Paris n'ont pas été déployés.** Pour des raisons de sécurité et de confort, la plupart des bateaux sont habitués à être autonomes dans leur production et consommation électrique à bord, habitués à ne disposer d'aucune

source externe. Le besoin de raccordements électriques n'a donc pas été ressenti comme relevant de la première nécessité. Le résultat en est **l'utilisation massive de groupes électrogènes sur les bateaux navigants** (à l'instar de nombreux chantiers urbains parisiens, comme d'engins de travaux sur les chantiers souterrains des lignes de métro), en lieu et place de parcs de batteries rechargeables lors des arrêts. Or il est dommageable et absurde que l'air de Paris soit ainsi pollué par une production électrique thermique qui pourrait être évitée grâce à des équipements et des raccordements publics adaptés, aux points de stationnements temporaires des bateaux.

⑥ Transparence et publication des conditions tarifaires appliquées à chaque amodiatrice du domaine public fluvial.

Dans son rapport de juillet 2016 <https://www.ccomptes.fr/fr/publications/le-port-autonome-de-paris>, la Cour des comptes s'inquiétait d'un risque de conflit d'intérêts propre au mode de gouvernance du Port Autonome de Paris (et soulignait avoir déjà alerté sur ce point quatre ans auparavant). Mais elle ne développait pas en quoi et de quelle manière de tels conflits d'intérêts pouvaient exister.

Afin de lever tout soupçon en la matière, il conviendrait que le Port procède à la publication détaillée des conditions financières et de l'application de ses règles de calcul, au cas par cas, pour l'ensemble de ses conventions d'occupation du domaine public fluvial.

Dans notre modeste pratique (tout de même, plus de 200 000 euros de redevances domaniales versées au Port de Paris au fil des années, un coût prohibitif pour un projet associatif, nous conduisant à **renoncer à développer notre projet d'intérêt général dans Paris intra-muros**), nous avons pu avoir connaissance d'arrangements arbitraires

où l'intensité d'utilisation d'escaliers pouvait aboutir à des abattements finalement équivalents à ceux prévus par ailleurs pour des projets et activités d'intérêt général, lorsqu'ils sont appliqués...

Le Port étant un établissement public, contrairement à un établissement commercial fixant ses prix favorisant ses « grands comptes », il ne devrait pas y avoir d'obstacle de principe à la publication des conditions tarifaires appliquées à chacune des unités de stationnement des amodiatrices, les règles de calcul tarifaires étant publiques, devant s'appliquer à tous de façon égale en vertu du principe de service public et des obligations d'impartialité qu'impose la situation de monopole d'État de celui-ci.

⑦ Création d'une obligation de respect d'une proportion d'activités non-lucratives et d'intérêt général sur le domaine public.

Quelle proportion d'activités d'intérêt général (non-lucratives, éducatives, sportives) le domaine public devrait-il respecter : 50 %, 1 %, 25 %, 100 % ? **Le domaine public ne devrait-il pas accueillir une majorité d'activités d'intérêt général pour ne pas dénaturer sa destination ?** Ou bien les domaines en question finiront-ils par être déclassés, vendus et privatisés pour être en cohérence avec une exploitation voulue (par l'État lui-même ?.... qualifié par métaphore d'« actionnaire » lors des débats de l'Atelier Seine) comme strictement commerciale ? Nous avons vu que la loi PACTE offre une solution intermédiaire.

Ce sont là des questions que nous avons à nous poser, citoyens, associations, entreprises, élus..., en particulier s'agissant du domaine public fluvial, et notamment à Paris, qui se doit d'être exemplaire.

Pour notre part, forts de notre expérience, **nous pensons qu'il y a un excès d'entreprises strictement commer-**

ciales et de facto un abus de position dominante de la part de celles-ci sur la Seine et ses rives, et que ce tropisme lucratif vient priver d'espace des initiatives comme la nôtre qui avait vocation à développer au cœur de Paris un modeste mais essentiel projet dédié à l'éducation à la paix. Depuis 2003, nos interlocuteurs portuaires n'ont manifesté aucun intérêt pour notre initiative, nous expliquant de différentes manières que **seules les activités lucratives ont droit de cité sur la Seine et ne nous proposant aucune procédure de validation de projet autre que commercial.**

Sans doute le législateur devrait-il se pencher sur cette question, compte tenu des problèmes de principe qu'elle soulève du point de vue même des valeurs de la République, la res publica.

⑧ Création d'un « Festival de la Seine » ou « Festival Sequana » associant dans des initiatives communes tous les acteurs de la voie d'eau et de ses rives.

L'absence d'initiative commune à l'ensemble des acteurs de la voie d'eau perceptible par les habitants d'Île-de-France est la conséquence de tout ce que nous avons rapidement évoqué jusqu'ici.

Si la volonté de réaffirmer le caractère de « bien commun » attaché à l'eau et à sa présence naturelle au cœur de la ville-capitale est proposée par la Ville de Paris comme dénominateur commun susceptible de fédérer les acteurs du monde fluvial et de ses rives, alors **la création d'un véritable « Festival de la Seine » serait une merveilleuse façon de valoriser tous les acteurs et riverains du fleuve**, en les incitant à intégrer dans leurs projets les dimensions d'intérêt général qu'il est juste d'exiger de la part d'occupants ou exploitants d'un domaine public au cœur de la cité et de l'imaginaire parisien et universel compte tenu de l'importance vitale des fleuves dans toutes les civilisations.

Le précédent du « **Festival de l'Oh!** » organisé annuellement par le Conseil départemental du Val de Marne depuis quinze ans <https://www.valdemarne.fr/vivre-en-val-de-marne/rendez-vous/festival-de-loh>, avec à une certaine époque une extension très réduite aux rives de Paris (essentiellement sur le port de Bercy) mérite d'être développé et étendu, comme le Conseil Régional d'Île-de-France a pu en avoir le projet, visant alors l'ensemble de l'axe Seine en Île-de-France.

L'initiative « **Culture au Quai** » <https://www.cultureauquai.com>, manifestation de rentrée annuelle dédiée à la découverte des programmations culturelles parisiennes, organisée depuis 12 ans par « **Les Filles sur le Pont** » <http://www.lesfillessurlepont.com/>, est née, lors de ses premières éditions, sur le Quai de la Gare au pied de la Bibliothèque Nationale de France. Avec une volonté de diversifier les lieux d'un tel rendez-vous inspiré par une pratique équivalente observée préalablement aux Pays-Bas, il a migré ensuite au Bassin de la Villette, plus fréquenté. Mais, nul doute que **la Seine peut jouer un rôle fédérateur autour de la qualité de programmation culturelle parisienne**, en même temps qu'elle s'ouvrirait davantage à des activités d'intérêt général à la croisée entre mixité sociale, initiatives pédagogiques et culturelles qui permettraient ainsi de diminuer la part problématique des « débits de boissons » qui, pour être particulièrement rentables du point de vue des investisseurs privés, entraînent des coûts sociétaux non négligeables pour les collectivités et créent une incitation à concevoir l'occupation publique des quais du seul point de vue de la consommation de boissons enivrantes.

Lors d'un colloque organisé en mai 2013 par la Préfecture de Police de Paris https://www.lepoint.fr/societe/ivres-plus-jeunes-plus-souvent-les-filles-davantage-victimes-de-violences-sexuelles-16-05-2013-1668464_23.php sur le sujet des pratiques d'alcoolisation ponctuelles et extrêmes, « binge

drinking », qui se sont développées chez les jeunes, un sociologue était intervenu en évoquant la « rue de la soif » de Rennes où **seule la diversification de l'offre culturelle avait permis d'endiguer le développement de l'alcoolisation de masse sur la voie publique...**

Le patrimoine mondial que constitue le site de la Seine dans Paris mérite bien un effort de convergence, par-delà les intérêts particuliers et les cloisonnements administratifs, pour **réhausser le niveau culturel, sociétal et environnemental des activités qui ont réussi à survivre sur le domaine public fluvial** durant des décennies d'abandon de la part des pouvoirs publics, avant le renouveau d'intérêt qui s'exprime et agit avec détermination depuis quelques années...

Éric SAPIN, animateur socio-culturel, président de l'Association Alternat, est membre de l'Association Européenne de chercheurs « Hommes et Cours d'Eau » fondée par Bernard Le Sueur. Il prépare actuellement un mémoire de master sur le thème : « Domaine public et action d'intérêt général – Le cas particulier du domaine public fluvial ».



CONCLUSION

La poursuite de rendez-vous réguliers de l'Atelier Seine permettrait d'échanger sur les projets et de pérenniser la richesse du travail collectif engagé

Le livre blanc, dans son volet 1, propose le récit d'une stratégie collective autour de la vision du Site de la Seine comme « bien commun », son importance dans le grand paysage urbain, l'embellissement de ses espaces, ses accessibilités, continuités et la diversification des usages.

Ces grands objectifs guident les choix urbains pour lancer des projets d'aménagement de l'espace public, les choix des critères d'attribution des appels à projets. C'est une exigence portée par l'État, la Ville de Paris, Ports de Paris et VNF.

Le volet 2 du livre blanc rassemble différentes contributions permettant d'apprécier les grandes convergences mais aussi les nuances, voire quelques différences de points de vue concernant notamment l'équilibre entre l'espace public ouvert à tous et les activités économiques propres aux ports.

L'atelier Seine créé en janvier 2019, installe un nouveau processus amené à se pérenniser.

La suite pourrait prendre plusieurs formes :

- la mise en place d'un groupe de rédaction du Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales (intégrant la biodiversité)

réunissant la Ville de Paris, Ports de Paris, VNF, la DRAC et l'Apur ;

- Le lancement d'une consultation paysagère intégrant des plantations et îlots de fraîcheur ;
- La poursuite de la réflexion sur les usages temporaires en périodes de hautes eaux liés au PPRI et aussi au RPP qui cadre la gestion de l'activité (événementiel, terrasses...) sur les berges et sur le fleuve
- L'installation d'un groupe de travail sur le plan de gestion du bien Unesco réunissant la DRAC, la Ville de Paris et l'Apur.

La poursuite de rendez-vous réguliers de l'Atelier Seine permettrait d'échanger sur les projets et de pérenniser la richesse du travail collectif engagé.

Le site de la Seine nous invite à réfléchir en permanence à plusieurs échelles : s'il est essentiel d'avoir bien à l'esprit la compréhension de ce site dans un cadre multiscalaire, les spécificités parisiennes, on l'a vu, sont indéniables, à l'image de celles liées au patrimoine, à la navigation, au tourisme, et à la demande en matière de logistique urbaine. Il y a bien des enjeux parisiens particuliers et des actions de court et moyen terme à mettre en œuvre s'inscrivant dans la vision du grand site de la Seine.

Atelier Seine

Livre blanc

Évolution du site de la Seine dans Paris

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 cet atelier Seine, a réalisé des cahiers de synthèse de chacun des cinq ateliers thématiques qui ont permis de rédiger le livre blanc.

Le livre blanc, dans son volet 1, propose le récit d'une stratégie collective autour de la vision du Site de la Seine comme « bien commun », son importance dans le grand paysage urbain, l'embellissement de ses espaces, ses accessibilités, continuités et la diversification des usages.

Ces grands objectifs guident les choix urbains pour lancer des projets d'aménagement de l'espace public, les choix des jurys lorsqu'il s'agit de choisir des projets privés. C'est une exigence portée par l'État, la Ville de Paris, Ports de Paris et VNF.

Le volet 2 du livre blanc rassemble différentes contributions permettant d'apprécier les grandes convergences mais aussi les nuances, voire quelques différences de points de vue concernant notamment l'équilibre entre l'espace public ouvert à tous et les activités économiques propres aux ports.