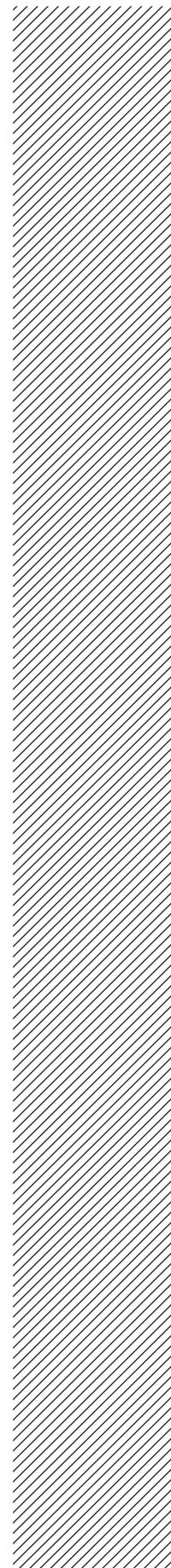


 LIVRE BLANC

ATELIER SEINE LIVRE BLANC, POUR LE SITE DE LA SEINE DANS PARIS

VOLET 1 : CORPUS COMMUN STRATÉGIQUE

NOVEMBRE 2019



Directrice de la publication : **Dominique ALBA**

Directrice de la rédaction : **Patricia PELLOUX**

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

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 des Affaires Economiques), l'Etat (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, Sea bubbles, Petit Bain, la SEMAPA et le Cojo Paris 2024.

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

Mise en page : **Apur**

www.apur.org

19P090302

Sommaire

INTRODUCTION	4
1. Renforcer la Seine comme bien commun	8
Un horizon paysage à protéger	8
Un espace public majeur structuré autour d'une promenade continue	11
Un bien commun face au réchauffement climatique	11
2. Diversifier les usages en bord de Seine	14
Une chronotopie amplifiée des usages des lieux (touristique, logistique, sportive, nocturne...)	14
Une mixité spatiale et temporelle	18
La poursuite de la reconquête des voies sur berges	18
De nouveaux lieux de vie	19
L'accueil de grands évènements internationaux	20
3. Favoriser la réappropriation du fleuve	22
Une accessibilité cyclable renforcée	22
Une accessibilité augmentée par une future ligne de bus à haut niveau de service (LHNS)	23
Une offre renouvelée de transport collectif fluvial	23
De nouveaux panoramas permettant de voir le grand paysage de la Seine	23
Le plaisir de l'eau et du rafraîchissement, sites de baignade et activités nautiques	24
En Amont, la poursuite de l'ouverture de la Ville sur le fleuve à travers les projets Massena Bruneseau et Bercy Charenton	25
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	27
4. Embellir et magnifier le patrimoine du site de la Seine	28
La valeur universelle exceptionnelle du bien Unesco	28
La valorisation de certains bâtiments patrimoniaux	32
Des grands sites paysagers majeurs rénovés	32
La requalification d'ouvrages	33
La préservation des bouquinistes	33
Vers une révision du Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales	34
ESQUISSE D'UN PLAN PROGRAMME DE SYNTHÈSE	36
CONCLUSION	38

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 géomor-

phologie, 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.*

L'Atelier Seine Paris est ainsi :

- **Un lieu d'échanges autour de la définition du périmètre d'extension Unesco, de création de la zone tampon** (Ile 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 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, le Conseil d'administration d'Haropa ou la délégation interministérielle à la Vallée de la Seine.



© Ph. guignard@air-images.net

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 souligné. 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 recollement 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.**



Cet 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 co-présidés 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 des Affaires Eco-

nomiques), l'Etat (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, Sea bubbles, Petit Bain, la SEMAPA, 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)**.



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.

1.

Renforcer la Seine comme bien commun

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

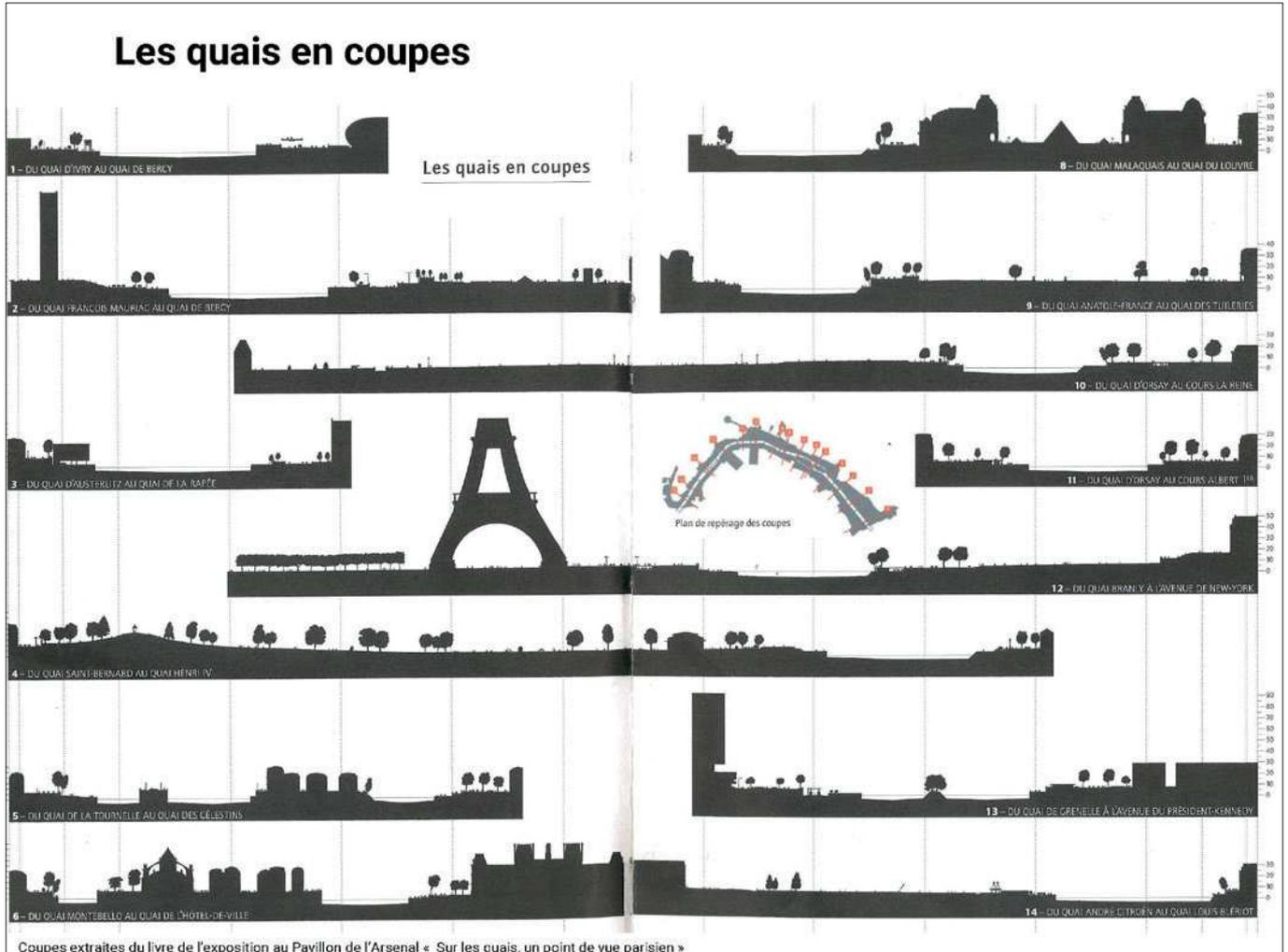
Ce paysage fondateur mais aussi de carte postale, photographié depuis très longtemps, filmé de tout temps (cf le dernier « Mission impossible – Fallout ») n'est pas immobile. **Il s'est toujours renouvelé.** Les cartes de datation du bâti parisien montrent comment le paysage s'est constitué au fil du temps ; les bâtiments les plus anciens ne sont pas les plus nombreux, et ont su accueillir au XXe siècle, voire au XXIe, 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 7ème 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'ilot 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 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 urbain, 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. Coupes Catalogue du pavillon

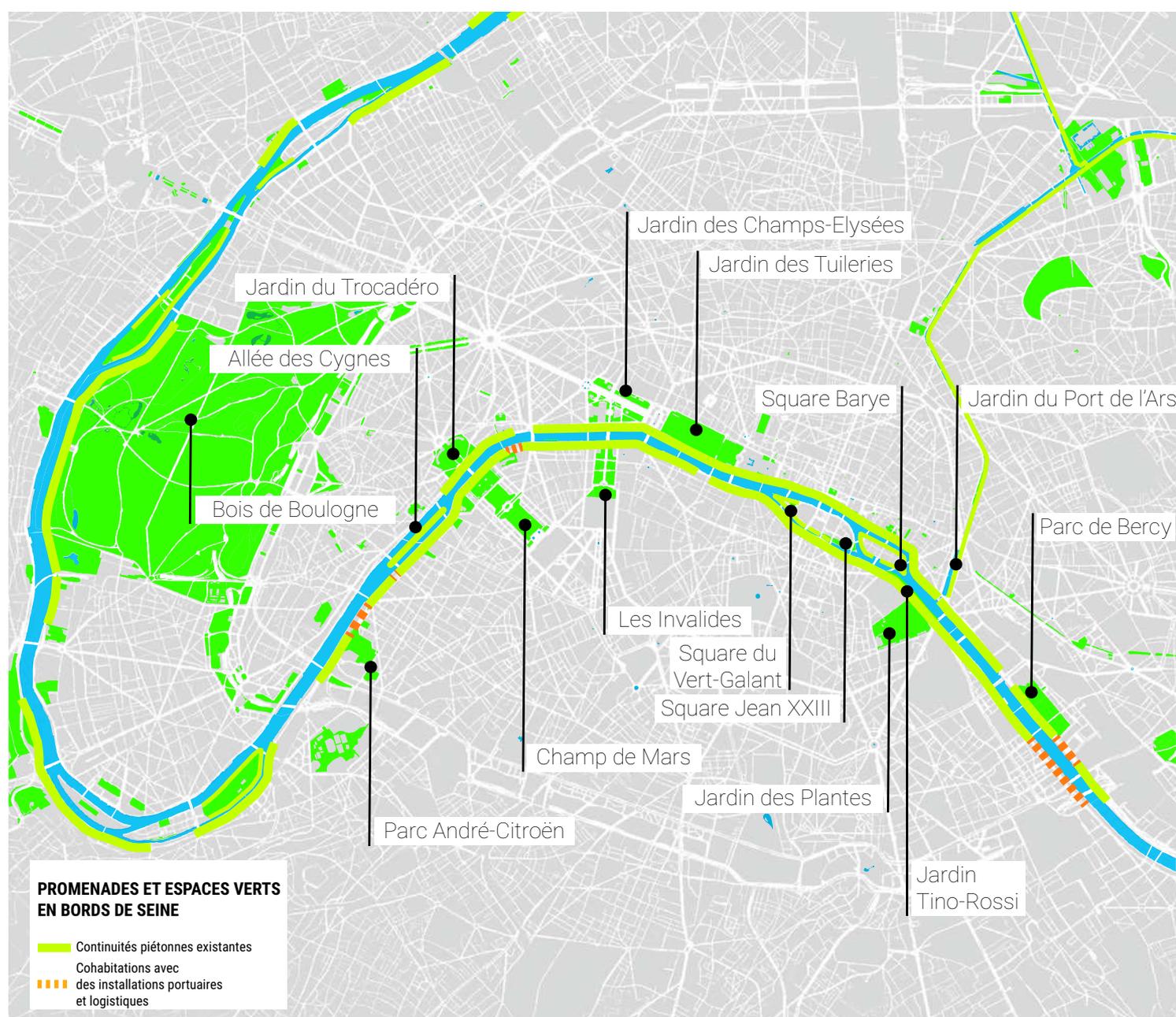
L'extension de la zone Unesco est une opportunité pour Paris. Elle permet de nous interroger, à partir de cette singularité, sur notre vision patrimoniale : que voulons-nous protéger, comment

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 largement 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 et intemporelle.

« 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. »
A Chemetoff

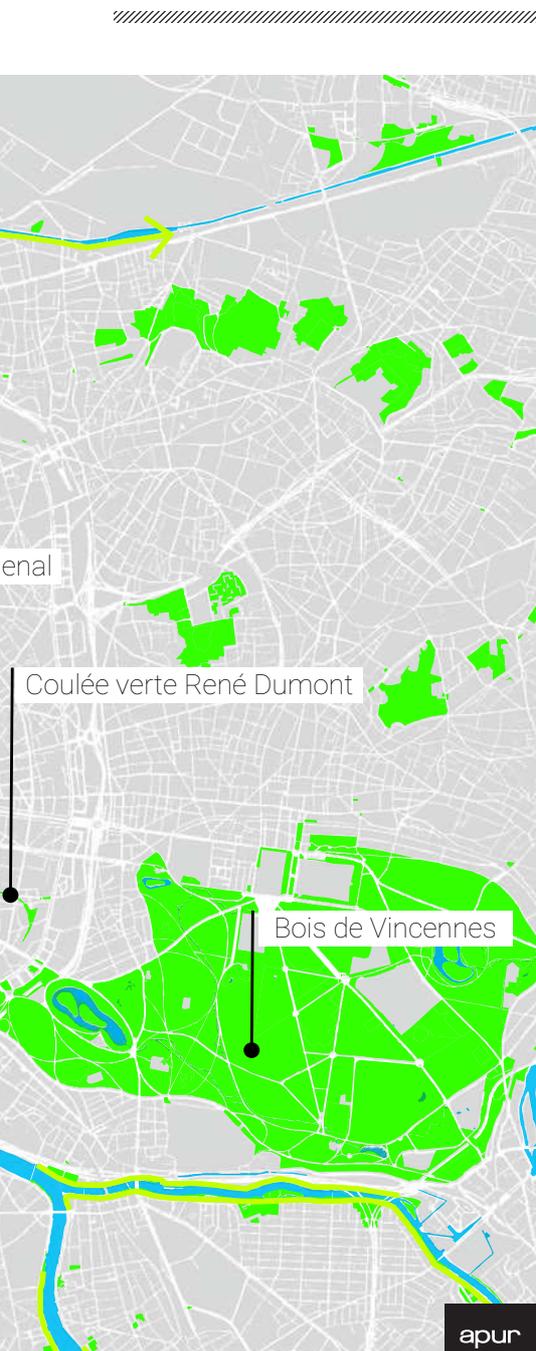
S'installer dans ce grand site implique de se poser à chaque fois la question du rapport à installer avec l'eau, avec le fleuve, avec les différentes échelles du paysage mais aussi avec l'identité de l'espace public parisien qui a su toujours à la fois respecter et révéler.

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

PROMENADES ET ESPACES VERTS EN BORDS DE SEINE



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.

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, 6 km de berge 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 millions de visiteurs en 2018.

Quelques discontinuités de promenade persistent sur les berges basses identi-

fiées d'ailleurs dans le Schéma d'orientations 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.

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. L'ensemble des projets devront 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.

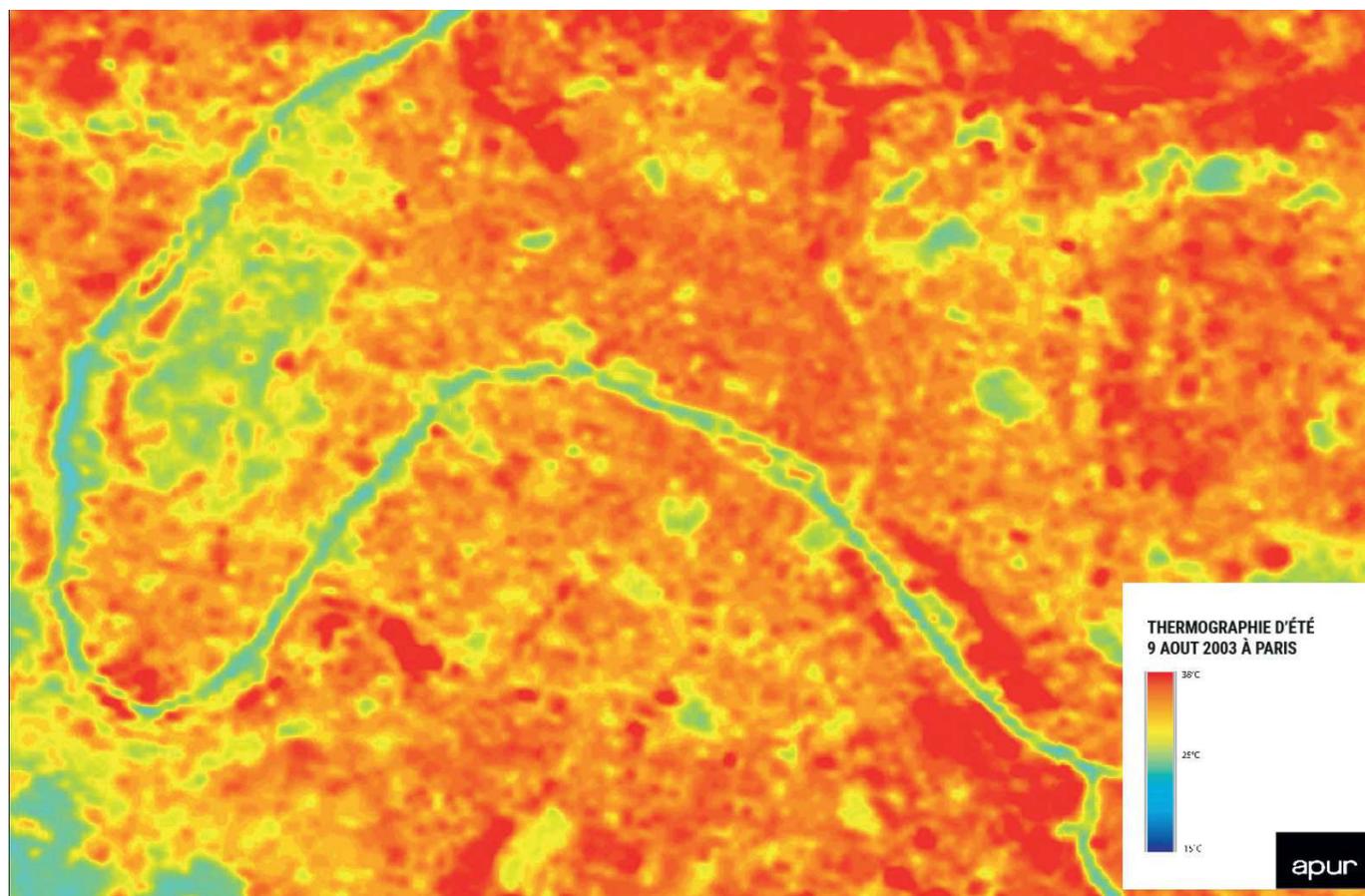
Vers un site pilote en matière de mobilités, logistiques et touristiques

D'ores et déjà, la voie d'eau qui permet de transporter en traversée de Paris quelques 8 millions de tonnes et 8 millions de passagers (bateaux promenades) 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 en développant des services de plus petite dimension et en intégrant da-

vantage 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 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.

THERMOGRAPHIE D'ÉTÉ 09 AOUT 2003 À PARIS



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

Tout d'abord, 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

Fluctuant 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.

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, fêtards se succèdent au gré d'usages économiques, festifs ou récréatifs.

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 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'Ile 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, monumentale, utilitaire, de proximité.

La vie économique de logistique

La volonté de maintenir des activités portuaires, de transports de marchan-

disées et de logistiques en ville est partagée. 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 situent à proximité de la Seine. Le COJO Paris 2024 pourrait utiliser en partie le fleuve pour l'achemi-

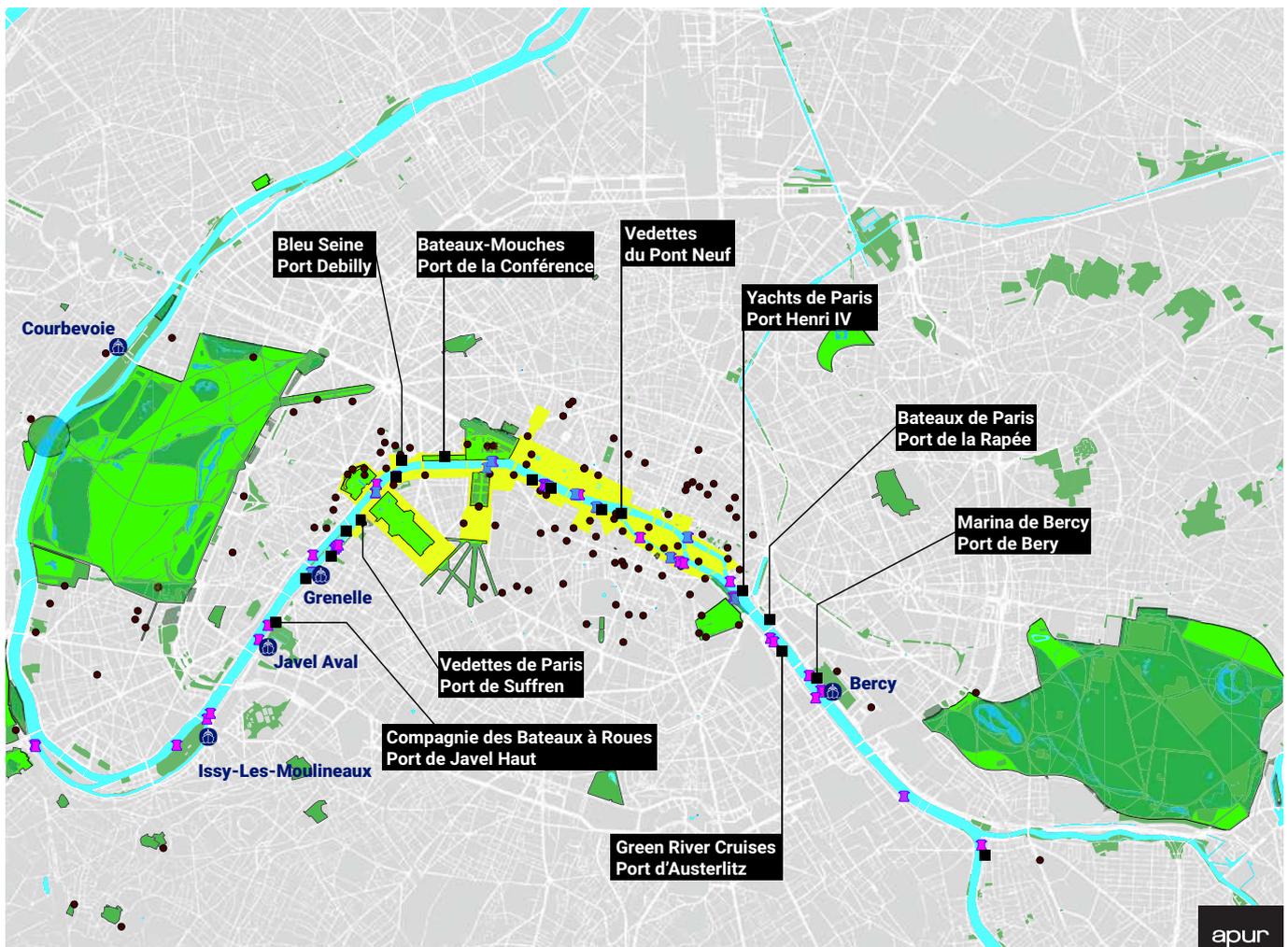
LES SITES TOURISTIQUES EN BORDS DE SEINE

Patrimoine

- Périmètre Unesco existant
- Sites naturels ou paysagers protégés : classés ou inscrits
- Sites touristiques : musées et monuments

Escales et ports d'attache

- ⚓ Escale bateaux à passagers
- Escale de courte durée
- Escale du circuit Batobus
- Port d'attache des compagnies



nement 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.

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 commun qu'il revient à tous de protéger et respecter. A ce titre, la dimension « entretien » des quais est à intégrer dans les aménagements mais aussi dans les changements de comporte-**

ments de chacun qui peut 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 National, Paris 13^e

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



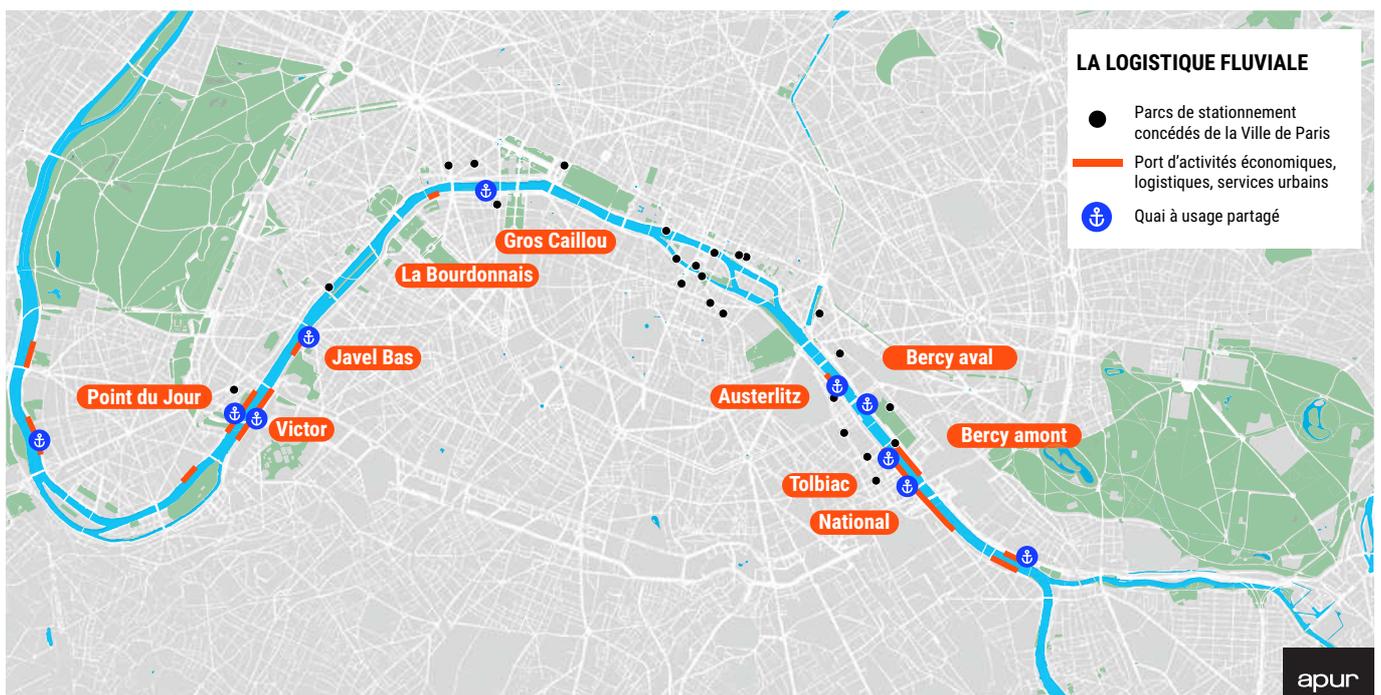
Port de la Bourdonnais, Paris 7^e

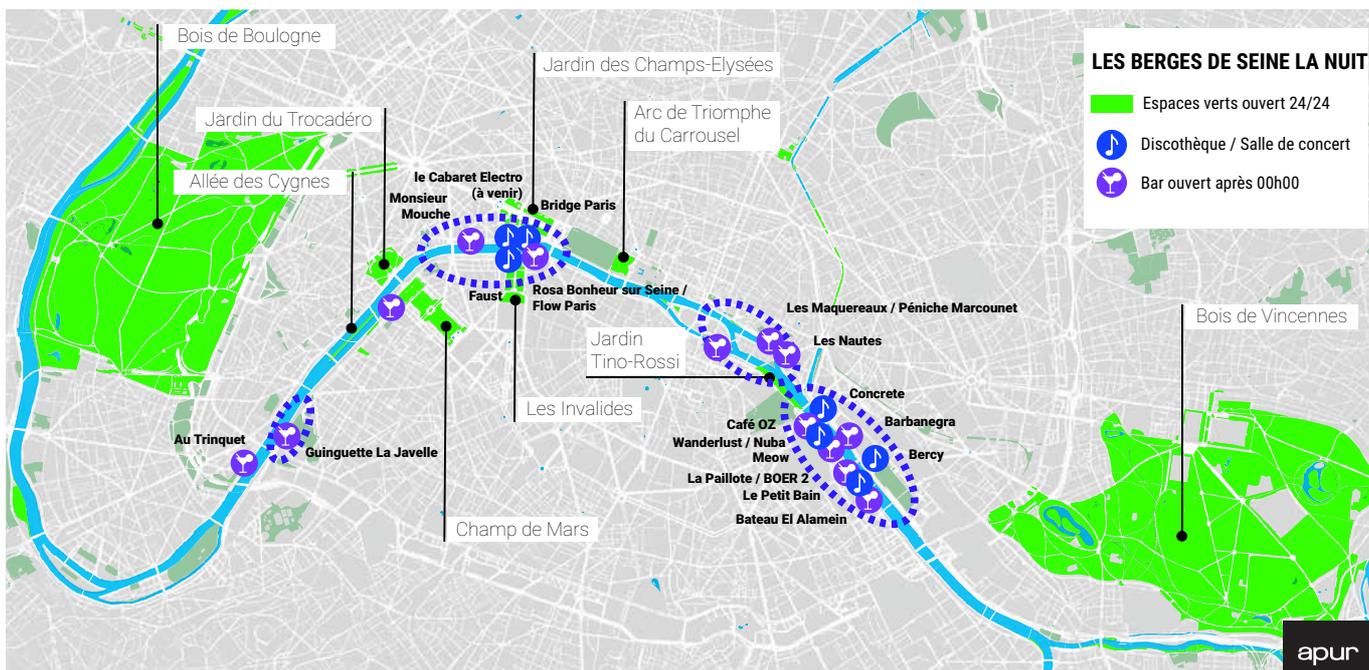
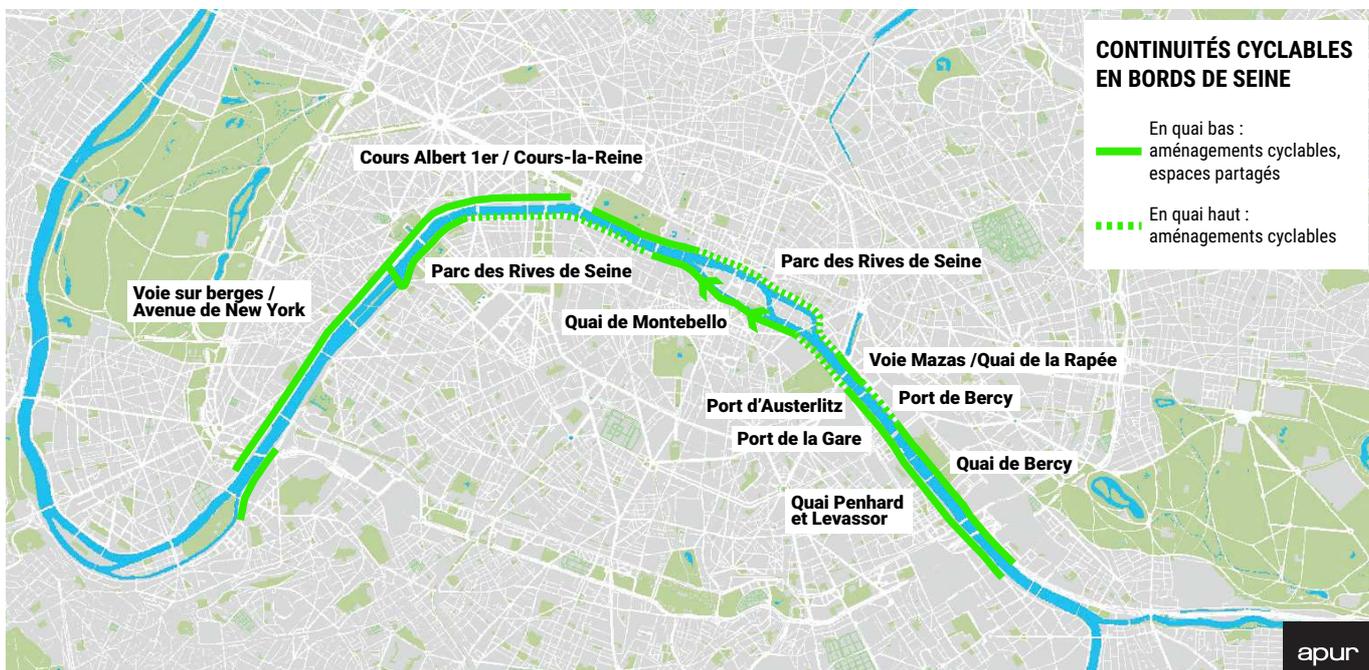
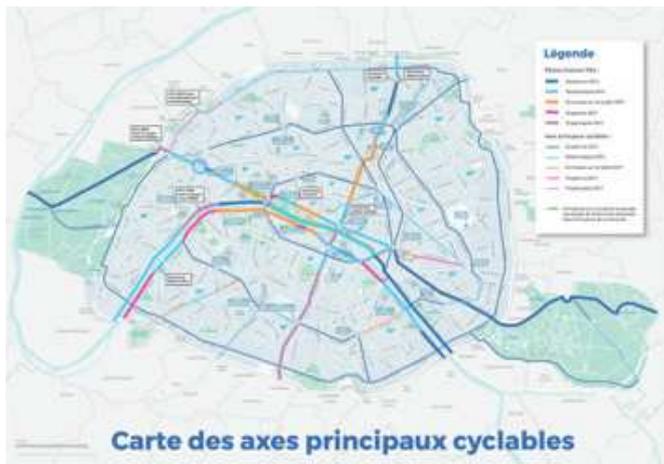


Port de Tolbiac, Paris 13^e



Port de Bercy, Paris 12^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. A 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'Eqiom 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 des Rives de Seine en rive gauche et en rive droite 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, par les Franciliens.

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 Chatelet 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 16ème arrondissement. Pour les berges du 16ème, 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.

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 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 Cailou 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 Bateau Phare 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

peut mentionner La Péniche du Coeur 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.

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.



© Apur François Mohr



© Apur - David Boureau



© Apur - Yann-Fanch Vaufléon



© Apur

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

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 on passe de l'un à l'autre.

L'ambition est de pouvoir constituer un Réseau express vélo (Rêve) 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.

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 Saint - Pères et le port de Solférino rend aujourd'hui complexe la continuité piétonne et aussi cyclable en remontant sur le quai haut (A 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

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 jusque Charenton 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'à la Râpée.

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 Seabubble bus ou bien de 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.

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.

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

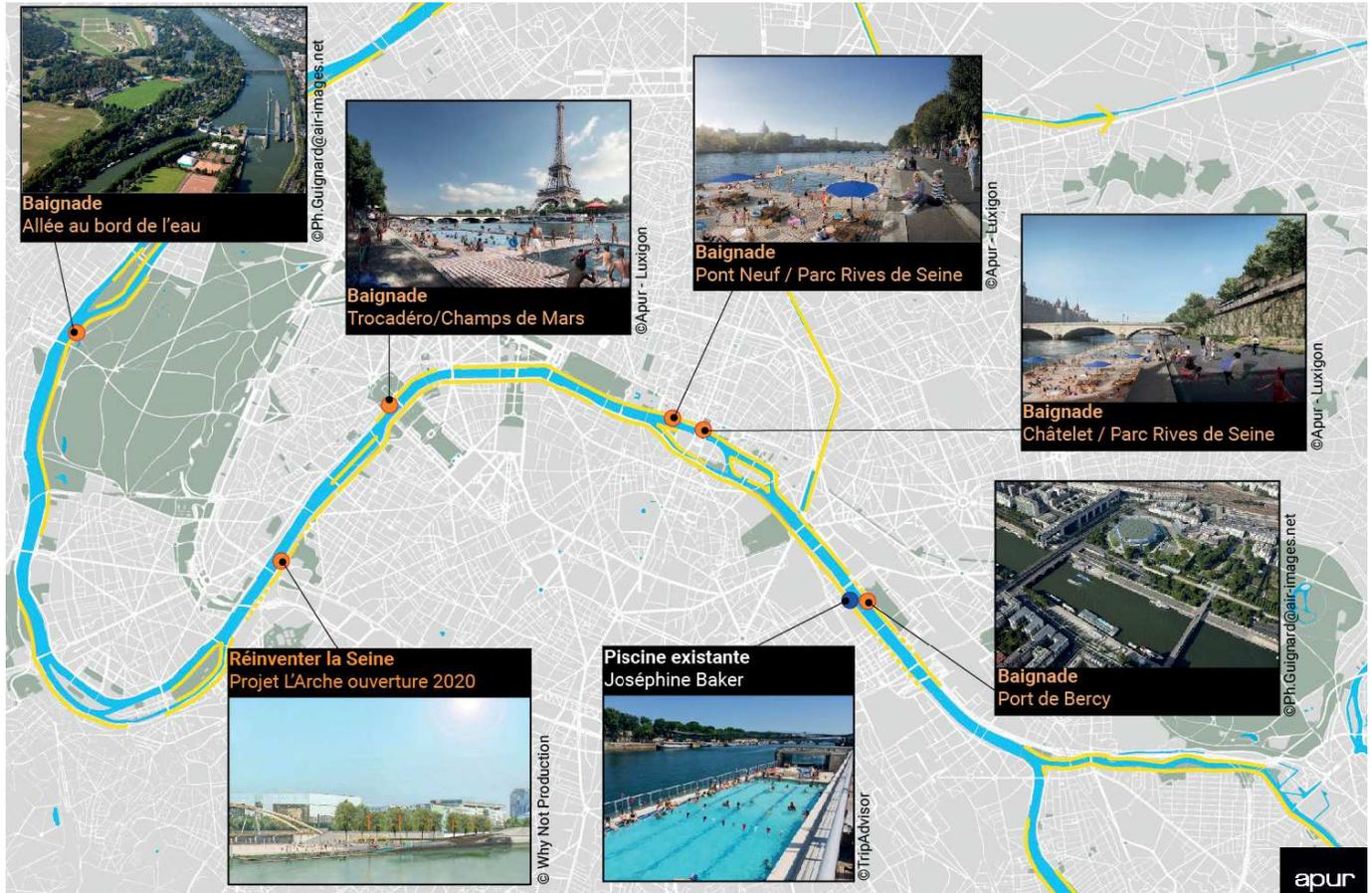
L'amélioration de la qualité de l'eau nécessaire pour l'organisation des épreuves de triathlon et de nage en eaux vives dans Paris sera un héritage important des Jeux qui va profiter à la fois à la biodiversité, au rafraîchissement mais aussi aux Parisiens et métropolitains qui pourront se baigner dans 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 (2 loca-

lisations 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 seront à privilégier à l'avenir dans le bras de Grenelle en plein cœur de Paris et dans le bois de Boulogne.



SITES DE BAINNADE 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 Massena 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 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 permettent 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 poro-

sité, de lien à créer entre Paris et Ivry, Paris et la Seine, et entre les différents quartiers du 13^e.

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^{ème} 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.

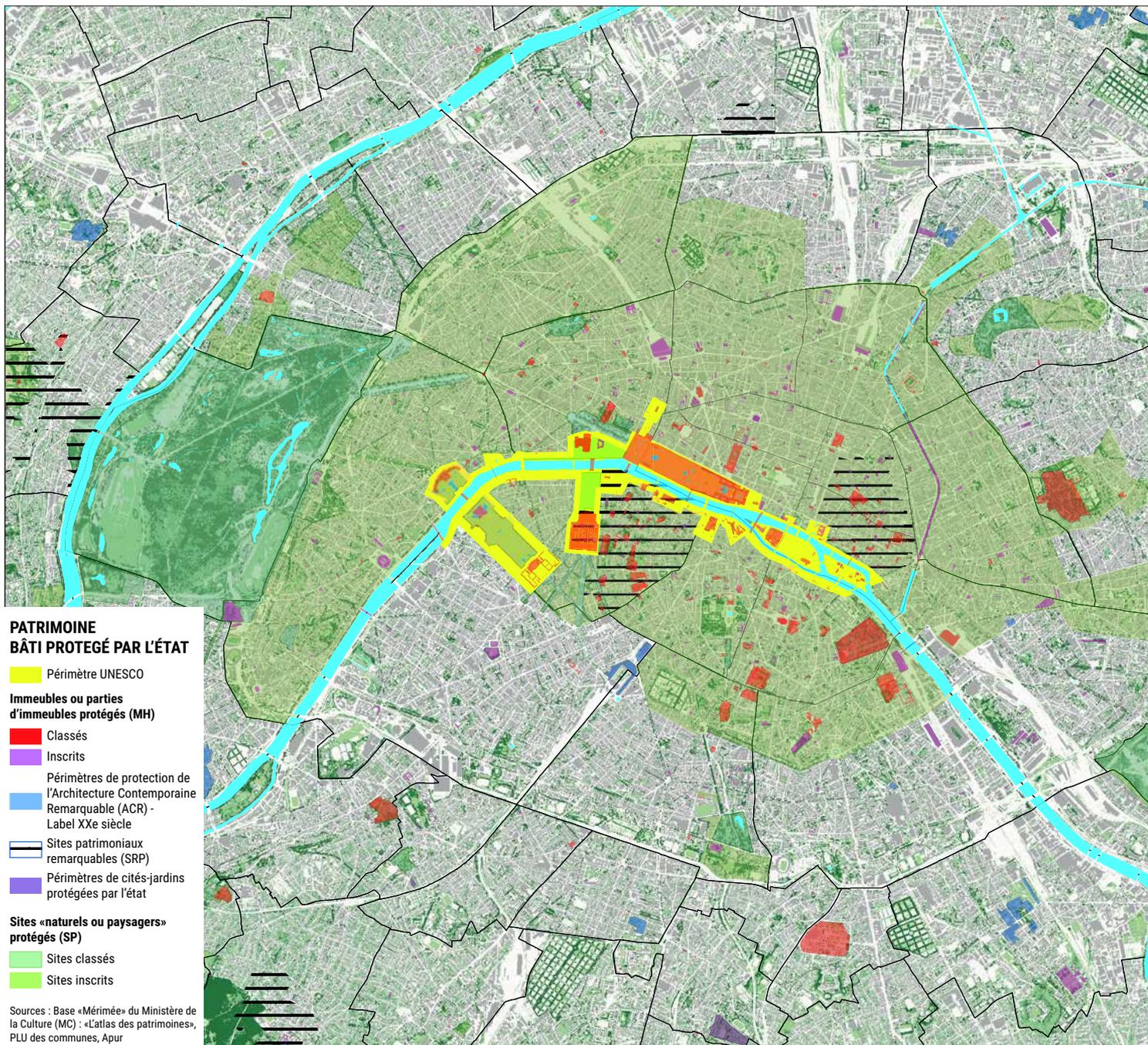
Dans ce contexte, le vaste périmètre accueillant l'héliport, le stade Suzanne Lenglen, l'Aquaboulevard et la Cité des Frères Voisins constitue un enjeu important. C'est pour cette raison que la Ville de Paris engage une étude sur le devenir de cette vaste emprise afin de mieux la relier à son environnement 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.

4.

Embellir et magnifier le patrimoine du site de la Seine

La valeur universelle exceptionnelle du bien Unesco



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, ratifié 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 d'une part 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 cette 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 l'est devenue depuis, relayée par la loi LCAP.

La zone tampon c'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 le 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 universelle. 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 contrôlé 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.

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.

On rappelle les critères :

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 incarnés par les édifices Tour Eiffel, Petit Palais, 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.

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 mis en place. Toutes les protections mises en place qu'elles soient liées au code de l'urbanisme, code de l'environnement ou 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 ? En réalité, dès les débuts de l'inscription et puis ensuite dans les rapports périodiques, a été soulignée une approximation des plans initiaux et on s'est étonné que des édifices importants qui ont été signalés comme le Musée de l'Homme, le Museum 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.

À cela s'est ajoutée l'obligation de définir une zone tampon et un plan de ges-

tion et évidemment pour Paris qui est vraiment en ligne de mire puisqu'elle accueille le siège de l'Unesco et qu'elle va bientôt accueillir les JO. Il est indispensable qu'elle soit parfaitement en ordre vis-à-vis de ses obligations internationales. L'enjeu est que l'extension mineure ne soit surtout pas qualifiée en extension majeure par le Comité du patrimoine mondial ; d'où un périmètre qui est proposé et 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 de cette cohérence architecturale puisqu'il s'agissait 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 des ingénieurs haussmanniens du grand Châtelet et aussi de la place Saint-Michel pour illustrer le critère (II) et puis d'intégrer pour les expositions universelles, le palais d'Iéna d'Auguste Perret pour l'exposition de 1937 et 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 qui fonctionne avec le 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 quasiment 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 et se boucle par au sud les places Denfert, Italie et Nation. Ce périmètre dans son état actuel est plus adapté.

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

Le passage en CNP a eu lieu en septembre et le dossier a été accepté à l'unanimité. La finalisation du dossier État-Ville est prévu à l'automne pour une transmission du dossier au ministère en fin d'année, 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.

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 l'agence Lan en 2021-2023 mais aussi bien sûr 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 transfor-

mations 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 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 de la requalification et 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 Warterloo.

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 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.

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. Il y a des invariants qui 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 ma-

connées 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.

Néanmoins 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 plus d'intégration d'activités adaptées à la chronotopie de la ville et d'un autre côté, l'approche est 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 cités 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 déimpermeabilisation partout où c'est possible pour lutter contre l'effet de chaleur. On aura peut-être des ajustements ici ou là, peut-être 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 aména-

gements 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 a 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.

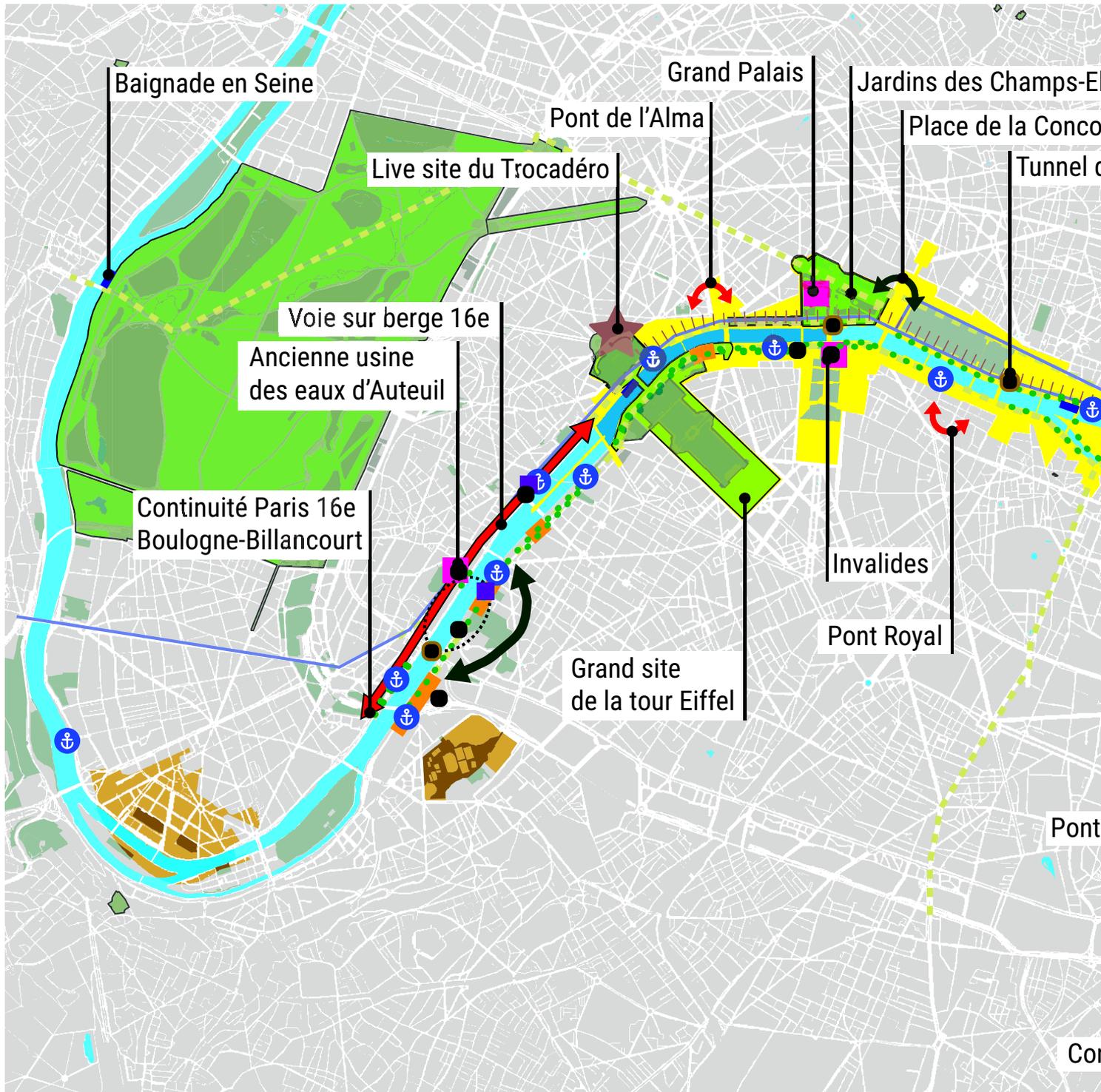
Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), une des composantes du PLU de Paris et réalisé en 2006, définit des grandes orientations sur la Seine. Certaines actions ont été réalisées et de nouvelles réflexions ont émergé.

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 elle. 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 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.



4 GRANDES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES POUR LA SEINE

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

DIVERSIFIER LES USAGES
EN BORD DE SEINE

**Développer une approche
chronotopique des lieux
pour amplifier leur pratique**

Intensification
de la logistique
urbaine fluviale

Ouverture au public
en temps partagés
des ports

**Poursuivre la reconquête
des voies sur berges**

Réflexion sur les
séquences de
berges non exploi-
tables aujourd'hui

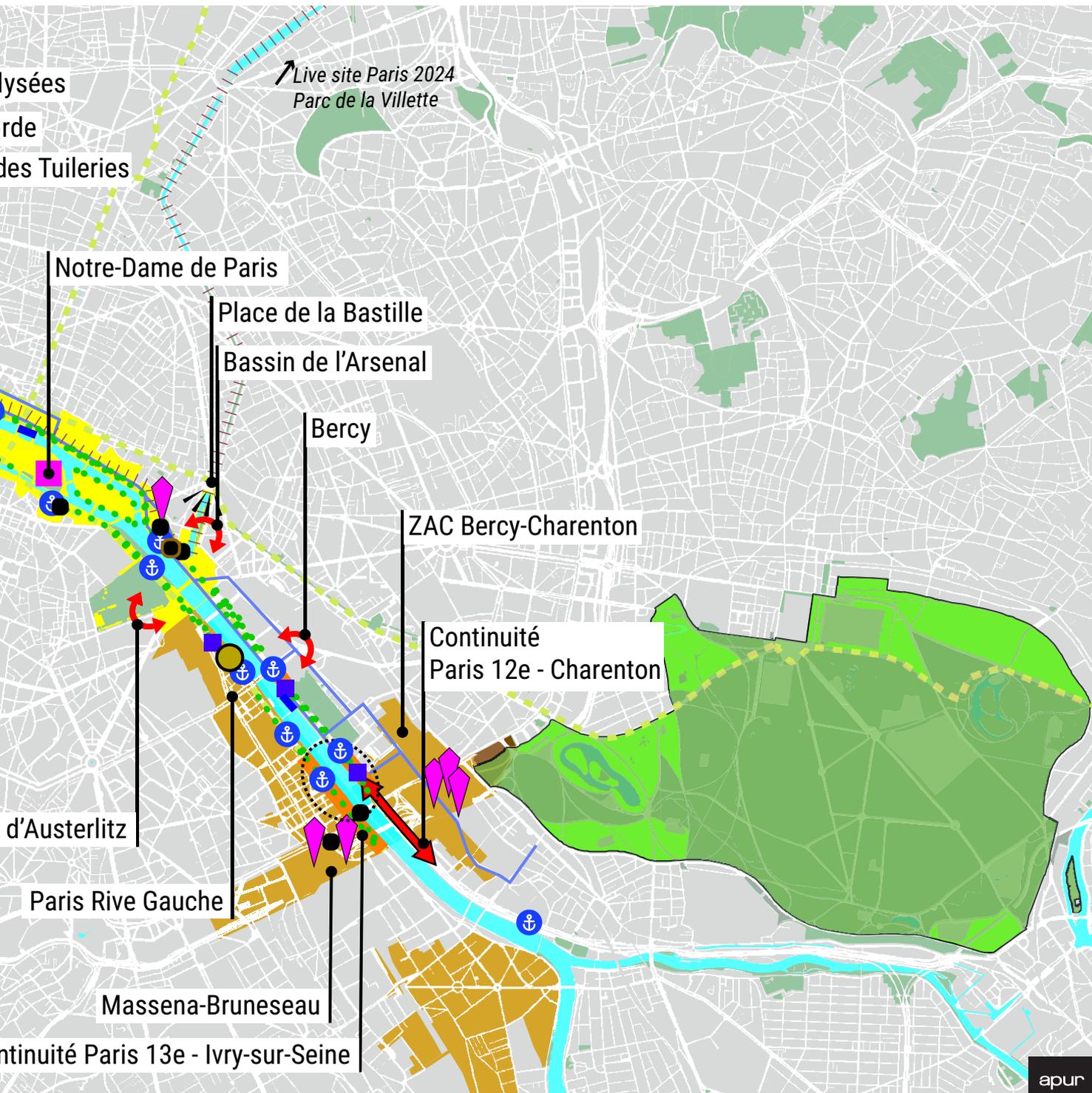
**Créer de nouveaux
lieux de vie**
Appels à projets en
bord de Seine, de
nouvelles aménités

Développement
d'un hotel logistique
au port d'Austerlitz

**Accueillir de grands
événements internationaux**

Axe de célébration
de Paris 2024

Live site Paris 2024



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

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

CONCLUSION

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 et paysagères et environnementales 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 haute 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 multi-scalaire, 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, pour le site de la Seine dans Paris

VOLET 1 : CORPUS COMMUN STRATÉGIQUE

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

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

L'Apur, en charge de la documentation et de l'animation de ces ateliers, a réalisé des cahiers de synthèse de chaque atelier 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'Etat, 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'Apur, Atelier parisien d'urbanisme, est une association loi 1901 qui réunit autour de ses membres fondateurs, la Ville de Paris et l'État, les acteurs de la Métropole du Grand Paris. Ses partenaires sont :

