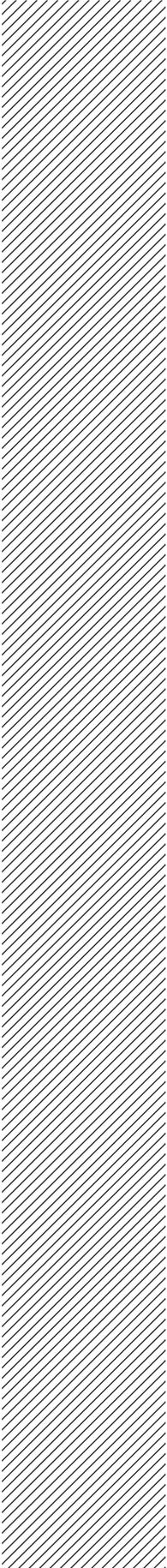


 LIVRE BLANC

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

VOLET 2 : CONTRIBUTIONS

NOVEMBRE 2019



19P090302

Sommaire

Contribution de Christophe NAJDOVSKI,	4
Contribution de la Préfecture de Police de Paris,	10
Contribution de la Communauté Portuaire de Paris (CPP)	13
Contribution de L'association La Seine n'est pas à vendre	17
Contribution de L'association Alternat.	21

Contribution de Christophe NAJDOVSKI,

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



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

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

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

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

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

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

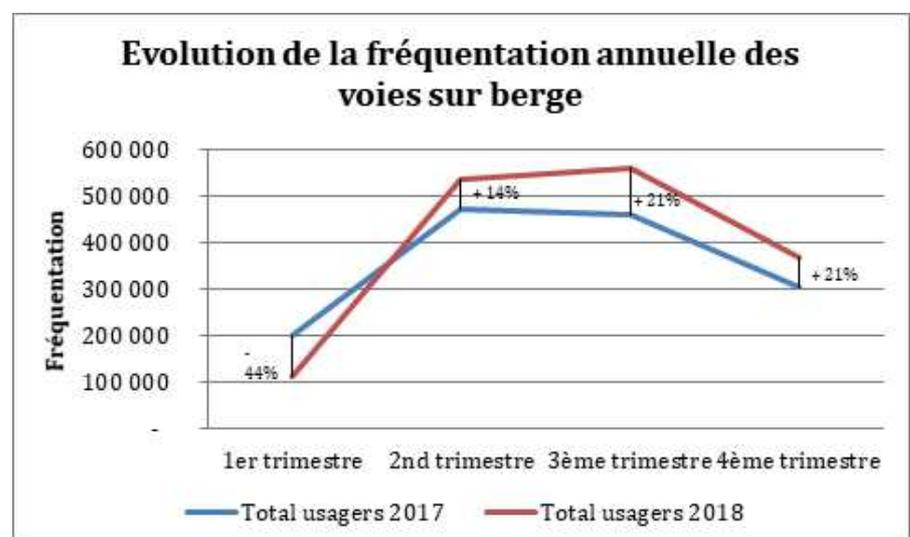
la responsabilité commune. Repenser les usages de la Seine et de ses abords revient ainsi à favoriser les continuités ainsi que résorber les fractures spatiales, requalifier les quais hauts rive droite, et réconcilier les deux rives du fleuve.

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

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

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

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



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

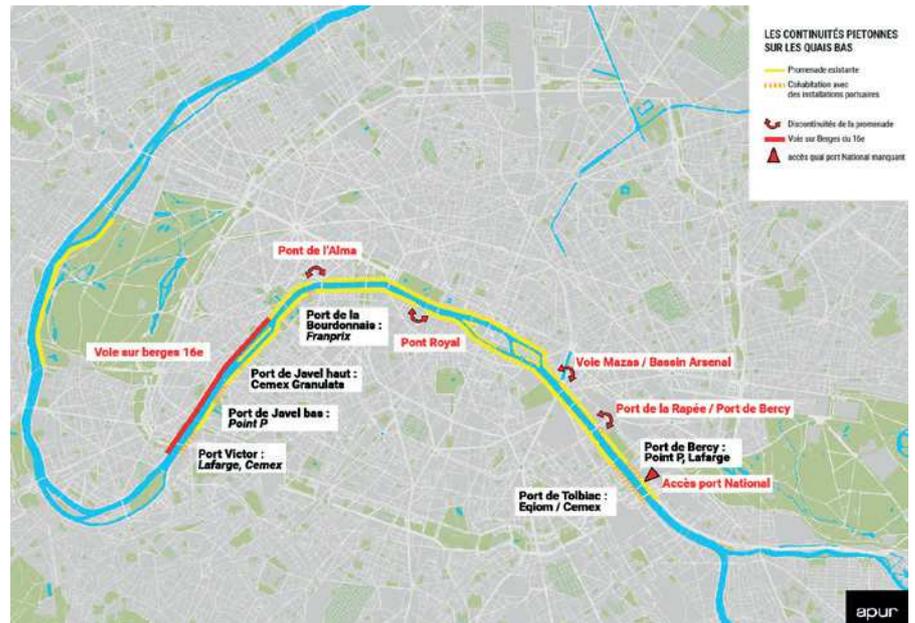
Cependant, si les flâneurs, coureurs, cyclistes, etc. sont toujours plus nombreux à parcourir les berges, certains franchissements demeurent parfois complexes. Ce constat doit nous inviter à poursuivre notre travail consistant à améliorer les continuités cyclables et piétonnes.

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

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

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

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



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

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

→ Conforter la sobriété paysagère du site de la Seine

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



© Agence Skertzo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

→ Des quais hauts supports d'un intense trafic

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

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

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

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

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

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

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



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

→ Réarticuler les quais hauts et bas de la Seine

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

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

③ Améliorer le lien entre les deux rives de la Seine

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

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

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

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

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

→ Des passerelles, supports des

mobilités douces et vectrices de lien urbain

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

Le désenclavement du quartier de Jussieu (5ème arrondissement), pôle universitaire et culturel important à l'échelle parisienne, participe de cette ambition. Ainsi, la construction d'une passerelle entre la rue Cuvier (5ème) et le tunnel Henri IV (4ème), site intégré au Parc des Rives de Seine et susceptible d'assurer des continuités piétonnes et cyclables sur 7 km le long de la Seine entre la Place de la Bastille et la Tour Eiffel, doit constituer une priorité. À cet égard, l'installation d'une passerelle piétonne apparaît comme le meilleur projet afin d'ouvrir le quartier de Jussieu à des nouveaux usages récréatifs, de 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 (15ème arrondissement) et la Voie Georges Pompidou (16ème) au niveau du Quai Louis Blériot. En effet, cette passerelle permettrait de relier les deux rives là où la forte inter-distance actuelle oblige les habitants et visiteurs à emprunter soit le Pont du Garigliano, soit le Pont Mirabeau, tous deux situés à plus d'un kilomètre de distance sur la rive droite et plus d'un kilomètre et demi sur la rive gauche.

Notre vision de la Seine et de ses abords se résume ainsi à un mot : « liens ». Liens entre les quais hauts et les quais bas, entre Paris et la métropole, entre les Parisiens et le fleuve, entre la rive gauche et la rive droite.

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



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

Contribution de 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 - mél : courriel.prefecturepoliceparis@interieur.gouv.fr

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 élévatoires, 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 XVIIIe 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

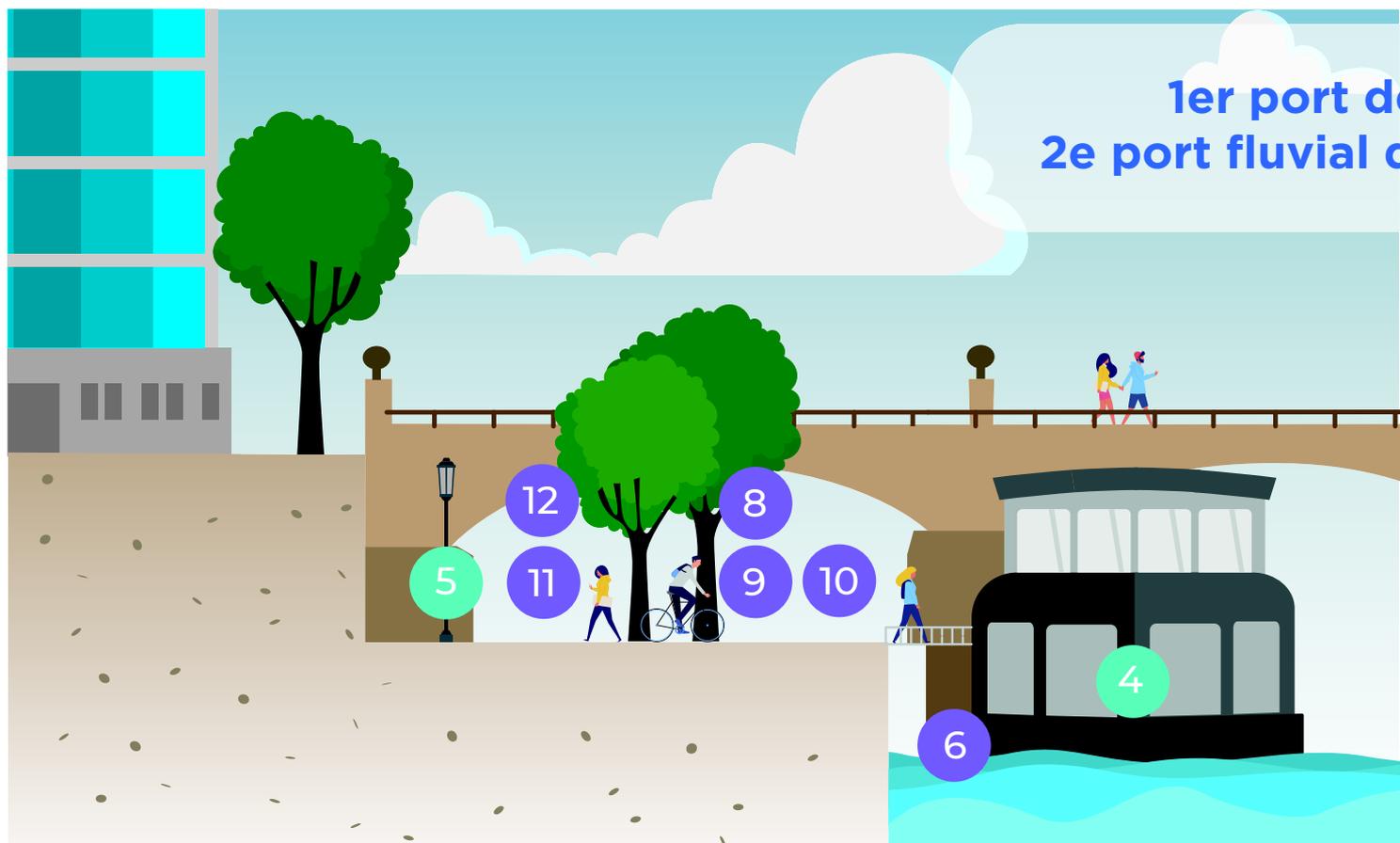
- D'architecture ;
- De construction de bateaux ;
- De navigabilité du fleuve.

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.

1er port d
2e port fluvial



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 flottants intègrent 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

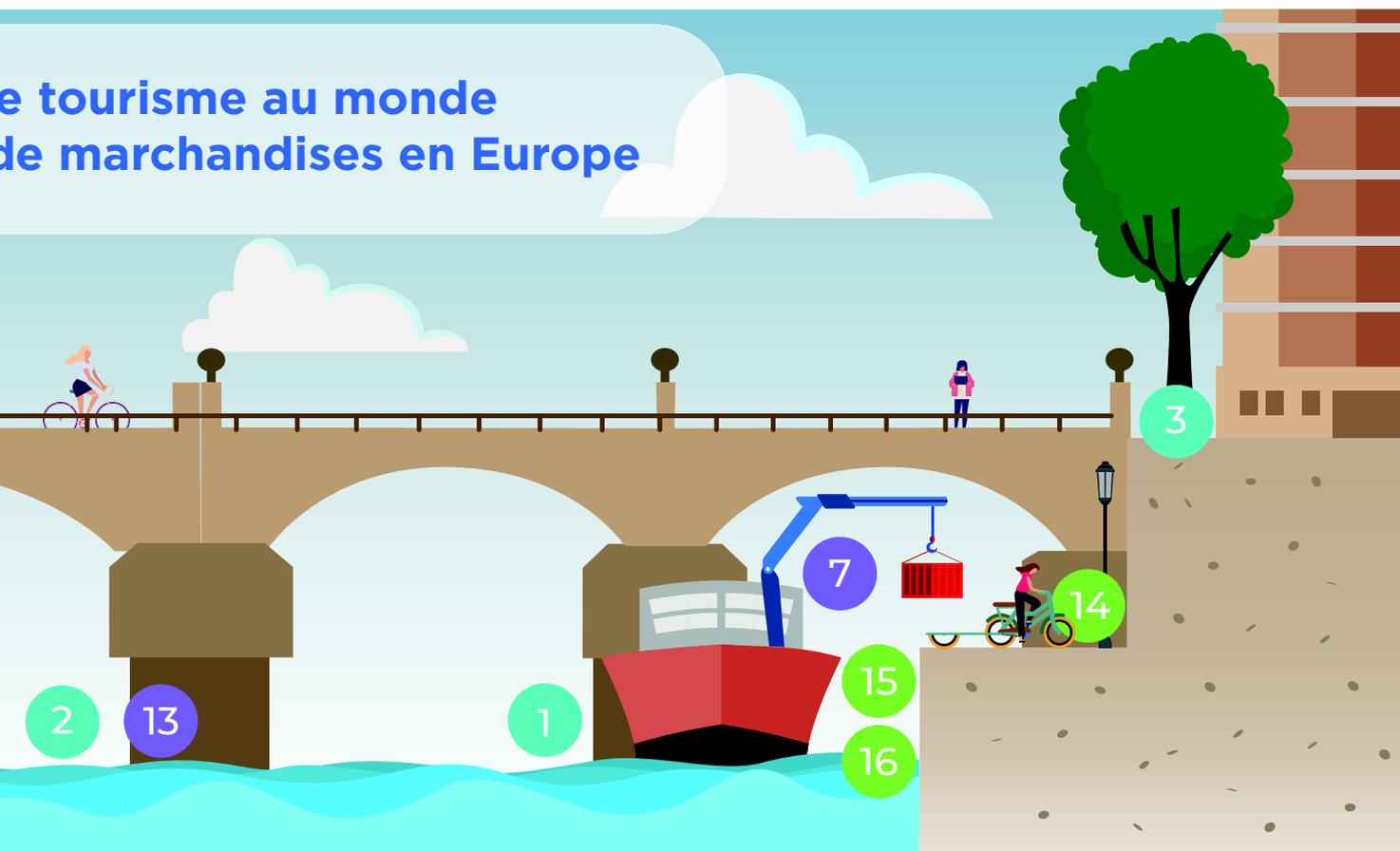
Multiplier les toilettes publiques, les poubelles de voirie et la signalétique en recourant essentiellement au principe des points kilométriques fluviaux.

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.

e tourisme au monde de marchandises en Europe



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 intramuros. 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 bâti-

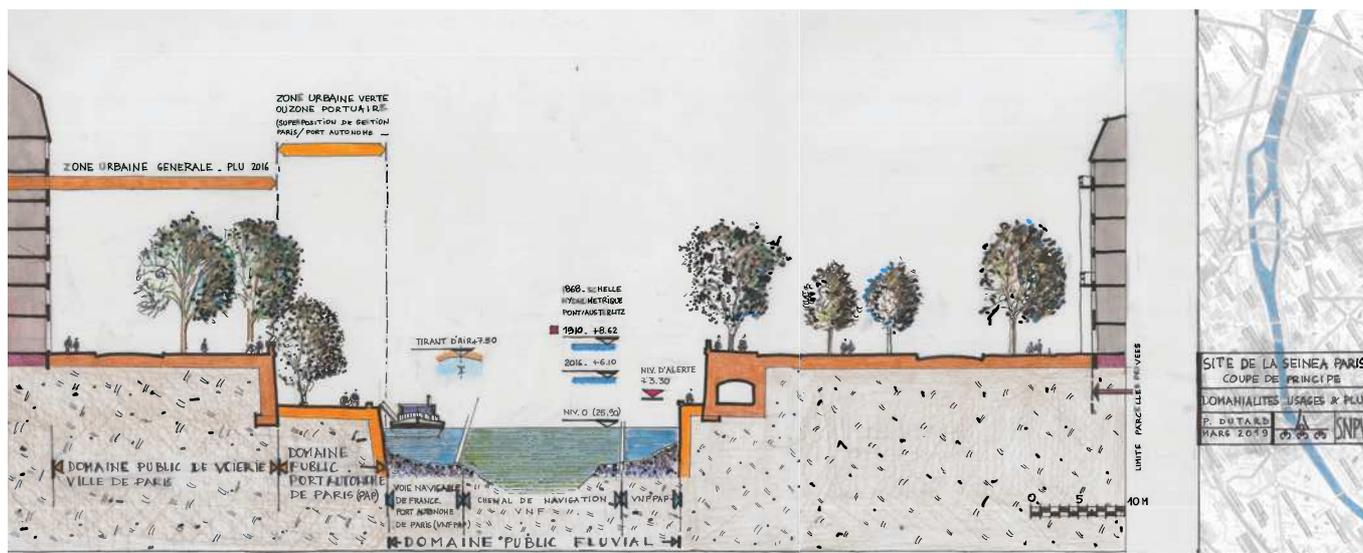
ments qui les bordent. À l'occasion de la prochaine révision du PLU de Paris, préciser le zonage de l'espace Seine, en mettant en zone urbaine verte les quais bas ainsi que les quais hauts et les mails plantés attenants, à l'exception des zones d'activités exclusivement liées au fleuve existant sur les 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'usagers 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 ajouté 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 oeuvre des valeurs de l'UNESCO – Sciences, Culture, Education, 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'Etat 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'Etat 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 instance de travail permanente, afin de définir les critères opérationnels les plus appropriés en regard de la mise en oeuvre 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 oeuvre 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 terme 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-solidaire.gouv.fr/laction-letat-en-faveur-du-transport-fluvial>

5. **Mettre en oeuvre 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 escaliers 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 amodiataire 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'intérêt 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'escales pouvaient 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 amodiataires, 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'Etat 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'Etat 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 commerciales 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 coeur 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'Ile 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 coeur de la ville-capitale est proposé 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 coeur 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'Ile de France a pu en avoir le projet, visant alors l'ensemble de l'axe Seine en Ile 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 boisson" 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...

*
* *

*Eric 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".*

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 :

