



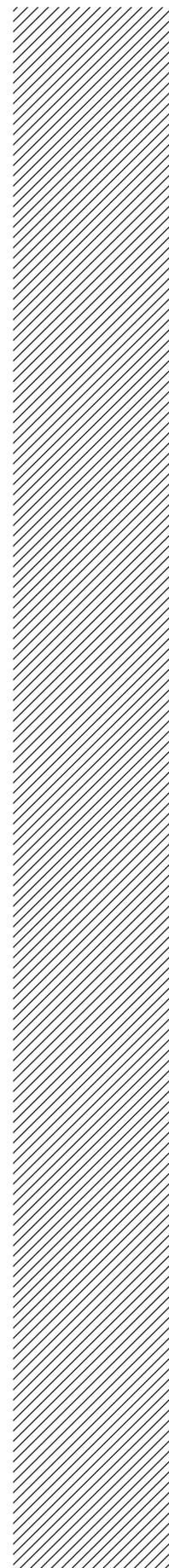
 SYNTHÈSE

ATELIER SEINE #3

VERS LA CONSTRUCTION D'UNE VISION COMMUNE DES
PROJETS EN BORD DE SEINE - 24 AVRIL 2019

JUIN 2019





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

19P090302

Sommaire

INTRODUCTION	4
PARTICIPANTS	8
1. Introduction de l'atelier	12
2. Présentations de la vision d'ensemble des projets urbains	14
Exposé introductif, Apur	16
Avancement et nature des projets urbains, DU - Ville de Paris	24
ZAC Paris Rive Gauche et Bercy-Charenton, SEMAPA	29
Fluctuart, Port du Gros Caillou	35
L'Arche, Port de Javel Bas	39
En Seine !, Port de Grenelle	42
Place Mazas et passerelles du C40	46
Etudes et Projets sur les ports	48
3. Échanges – Dires d'Atelier	52

INTRODUCTION

Contexte

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

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

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

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

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

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

Le périmètre

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

Le Schéma des usages fluviaux est axé

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



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

© ph. guignard@air-images.net



© ph.guignard@air-images.net

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

Organisation

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

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

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

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

Une méthode de travail sous forme d'ateliers thématiques

Suite aux différents échanges, les ateliers thématiques suivants sont proposés

Atelier 1 (29 janvier):

Séance d'installation

Objectifs et travaux de l'Atelier Seine, vision partagée

Atelier 2 (25 mars) :

Échanges sur la vision patrimoniale du site de la Seine

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

Atelier 3 (24 avril) :

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

Atelier 4 (juin) :

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

Atelier 5 (septembre) :

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

Atelier 6 (octobre) :

Séance de synthèse

PARTICIPANTS

Liste non exhaustive

Service / Organisation		Nom	Prénom
MAIRIE DE PARIS			
	M.	MISSIKA	Jean-Louis
	Mme	BERNEDE	Carine
	M.	CHOBLET	Jean-Christophe
	M.	COLOMBIER	Pierre-Henry
	M.	JEAN-BABTISTE	Eric
	M.	LECLER	Stéphane
	Mme	PICARD	Marion
	M.	RENARD	Olivier
	Mme.	TERCE	Alice
	Mme.	TORCHIN	Floriane
MAIRIE D'ARRONDISSEMENT			
Mairie du 13 ^e	M.	COMBROUZE	Francis
Mairie du 15 ^e	Mme	DE CLERMONT-TONNERRE	Claire
Conseiller de Paris	M.	CONTASSOT	Yves
GEP -Groupe Ecologiste de Paris	M.	GLEIZES	Jérôme
ETAT ET SERVICE DE L'ETAT			
DRAC Ile de France	M.	BRENTROP	Serge
	Mme	DELAUGERRE	Alexandra
	Mme	GILLES DE PELICHY	Nathalie
	M.	ZURETTI	Jean-Marc
HAROPA Ports de Paris	Mme	BREHIER	Régine
	M.	MOUYON	Nicolas
VNF	M.	RITZ	Dominique

ASSOCIATION ET ACTEURS ECONOMIQUES			
Antoine Grumbach associés	M.	GRUMBACH	Antoine
Association culturelle des Bouquinistes de Paris	M.	CALLAIS	Jérôme
Association La Seine n'est pas à vendre	M.	LANDAU	Bernard
	Mme	QUERRIEN	Gwenaële
CPP - Communauté Portuaire de Paris	M	JAMEY	Olivier
FLUCTUART / SCGéraud	M	BOURSIN	Géraud
HARDEL LE BIHAN ARCHITECTES	M	HARDEL	Mathurin
PRD	M	PERRET	Alexis
SEMAPA	M	LUCCIONI	Frédéric
	M	VION	Ludovic
SOGARIS	Mme.	SAMADI	Sonia
Syvil	M	BOURDON	Achille
Why not productions	M	MARQUES	Sébastien
APUR			
	Mme	ALBA	Dominique
	Mme	PELLOUX	Patricia



Place de la Bastille, place Mazas, Paris 12^e et le Jardin des Plantes Paris 05^e



1. INTRODUCTION, PAR JEAN-LOUIS MISSIKA

Jean-Louis Missika

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

Lors du dernier atelier, nous avons discuté de la vision patrimoniale du site de la Seine, de l'extension de la zone UNESCO, des évolutions nécessaires autour du rafraîchissement de la ville et notamment de la végétalisation, de la meilleure accessibilité du site, etc.

Nous avons souligné durant cet atelier l'importance de conserver un patrimoine vivant et de permettre aux Parisiens de se réapproprier le fleuve : c'est à ces deux objectifs que répondent tous nos projets urbains.

Pour la Ville de Paris, ce qui compte c'est que la Seine soit un bien commun et 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, projets d'urbanistes ou réaménagements d'espaces publics portés par la Ville, l'ensemble des projets doivent se mettre en œuvre dans le respect de ce bien commun et selon les mêmes principes directeurs.

D'abord la préservation de l'environnement et de la biodiversité et la trame bleue. 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 et d'îlot de fraîcheur soit préservée. L'ensemble des projets, quelle que soit leur nature, doivent impérativement prendre en compte cette ambition.

Le deuxième point essentiel qui était d'ailleurs au cœur de l'appel à projet Réinventer la Seine, est de **permettre une diversification des usages en bord de Seine.** Nous sommes 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 comme une piscine par exemple, des sites solidaires, des sites culturels comme le projet Fluctuart ainsi que des sites de services urbains comme au pont de Grenelle. Nous travaillons régulièrement avec Ports de Paris pour que cette mixité ne soit pas juste spatiale, mais aussi temporelle, que des sites de loisirs la journée puissent être des sites de logistique tôt le matin et bien sûr qu'il n'y ait pas de discontinuité urbaine le long du fleuve c'est-à-dire que le site industriel n'empêche pas la promenade à pied ou à vélo.

Le troisième axe essentiel est de **permettre aux Parisien.ne.s de se réapproprier le fleuve.** C'est ce qui nous a bien sûr guidés dans la transformation des berges de Seine avec notamment la création du parc Rives de Seine. Ce principe nous guide aussi dans les grands projets portés par la Ville de Paris comme le réaménagement de la place de la Bastille qui permettra de retrouver un accès à l'eau ; le grand site Tour Eiffel, mais aussi la réflexion sur la baignade en Seine.

La réappropriation passe par l'accès direct au fleuve, mais aussi par l'ouverture de panoramas, le toit de Morland par exemple qui était réservé aux fonctionnaires de la Ville de Paris et qui sera ouvert à tous prochainement dans le cadre du projet Réinventer Paris. Ce sera également le cas pour les vues depuis les immeubles de Bruneseau. À d'autres endroits, la réappropriation passe par de nouveaux franchissements, d'où l'idée des passerelles occupées au-dessus de la Seine.

Enfin, le dernier axe est d'**embellir et magnifier notre patrimoine**. Pour profiter du grand site de la Seine, il faut adapter notre patrimoine et le rendre à la fois plus beau et plus praticable ; c'est l'idée de nombreux projets publics ou privés, tels que la transformation du tunnel Henri IV qui doit devenir d'un tunnel adapté aux piétons et aussi une station des nouvelles mobilités alors qu'il était un tunnel routier il y a peu ; ou encore le projet « Embellir Paris » au niveau du pont du Garigliano qui va jouer un rôle important dans l'esthétique du bord de fleuve. Certains sites patrimoniaux en bord de Seine doivent être complètement repensés et ouverts, c'est le cas de la gare des Invalides ou de l'usine des eaux d'Auteuil, qui sont deux projets issus de Réinventer Paris 2 et qui vont connaître de belles transformations tout comme le projet de l'usine des eaux d'Ivry, issue de l'appel à projets Réinventer la Seine qui va elle aussi faire l'objet d'une transformation spectaculaire.

Le site de la Seine peut encore être amélioré à de nombreux endroits pour faciliter l'accès et la mixité d'usages. Je suis convaincu que les projets lancés permettront cela et que de nouveaux projets viendront encore l'enrichir. Les bords de Seine, chacun en est convaincu aujourd'hui, méritaient mieux qu'une autoroute, ils méritent aussi mieux que des délaissés tels qu'on puisse les trouver au niveau du parking du pont de Grenelle ou de la place Mazas. Les projets doivent animer ces lieux et les faire découvrir au public.

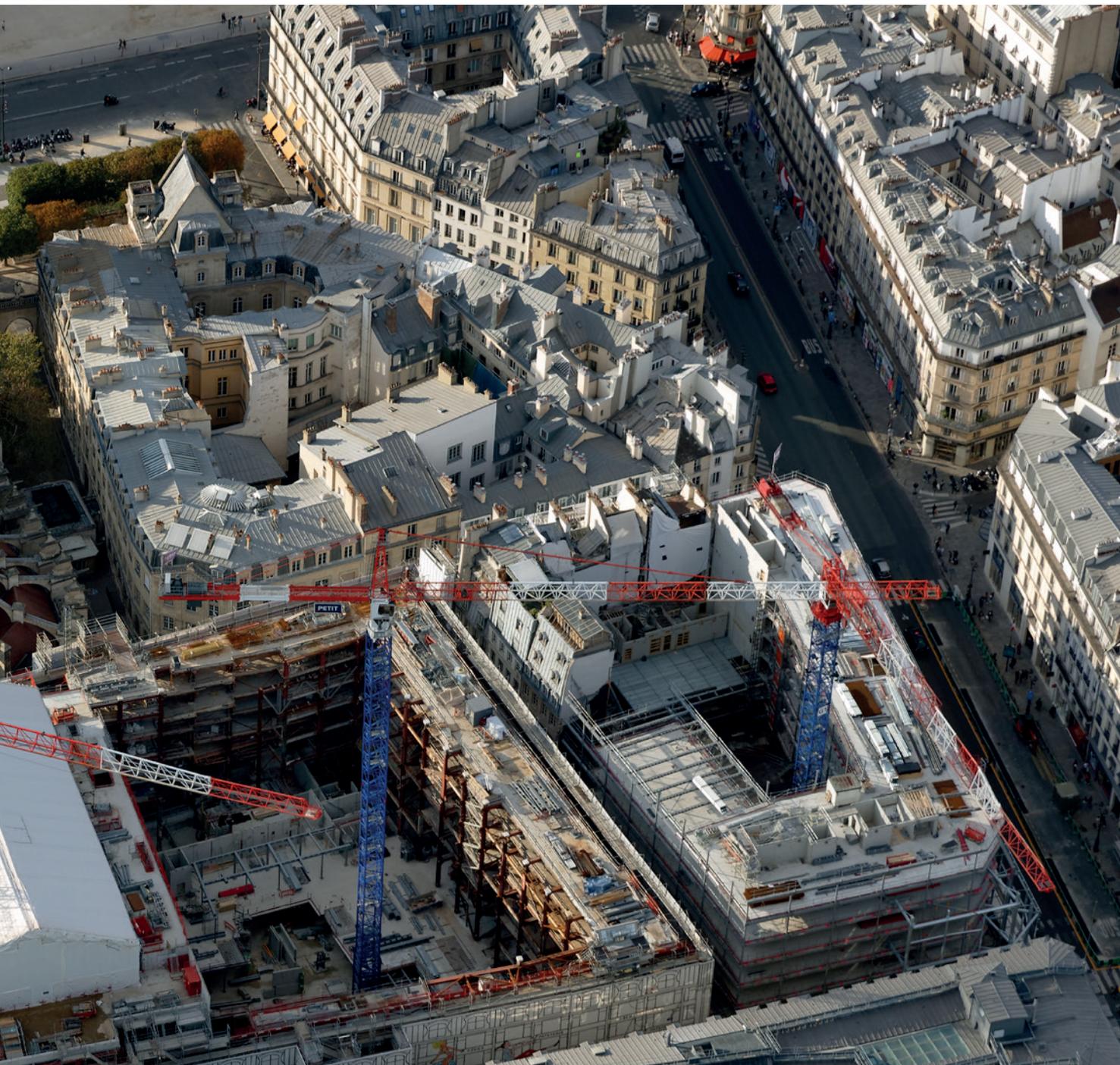
Cette doctrine se décline en 4 verbes :

- **préserver ;**
- **diversifier ;**
- **réapproprier ;**
- **embellir.**

Elle guide nos choix urbains lorsque nous lançons des projets d'aménagement de l'espace public, elle guide les choix des jurys lorsqu'il s'agit de choisir des projets privés. Elle guide aussi nos schémas urbains lorsque nous aménageons de nouveaux quartiers, à Bruneseau ou à Bercy-Charenton. C'est également l'exigence que nous portons vis-à-vis de nos partenaires tels que Ports de Paris, VNF ou les musées nationaux.



Les magasins de la Samaritaine en rénovation, Rue de Rivoli / Quai du Louvre. Paris 1^{er}



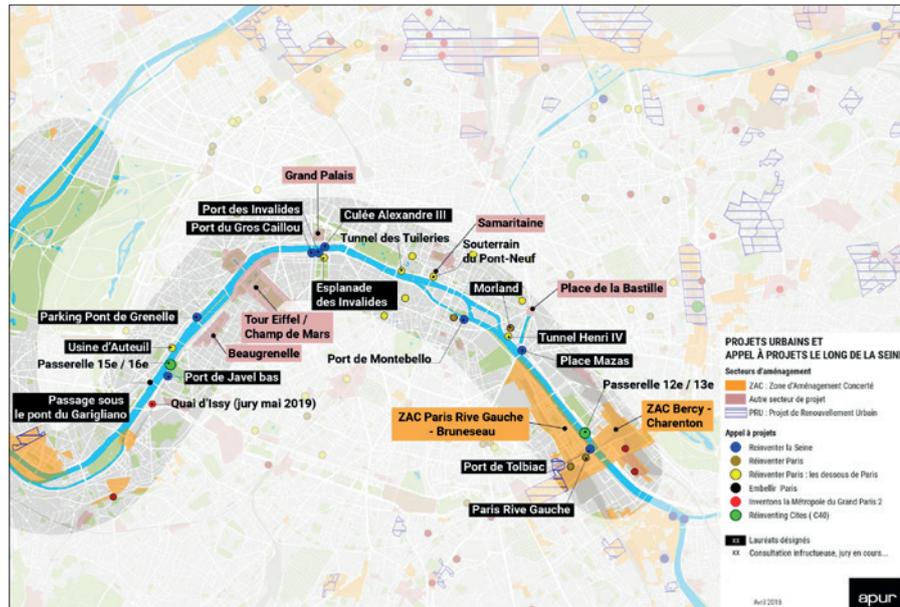
2. PRÉSENTATIONS DE LA VISION D'ENSEMBLE DES PROJETS URBAINS



Une vision d'ensemble des projets urbains :

Les opérations d'aménagement, projets d'espaces publics, les JO 2024 ...

Patricia Pelloux, Apur



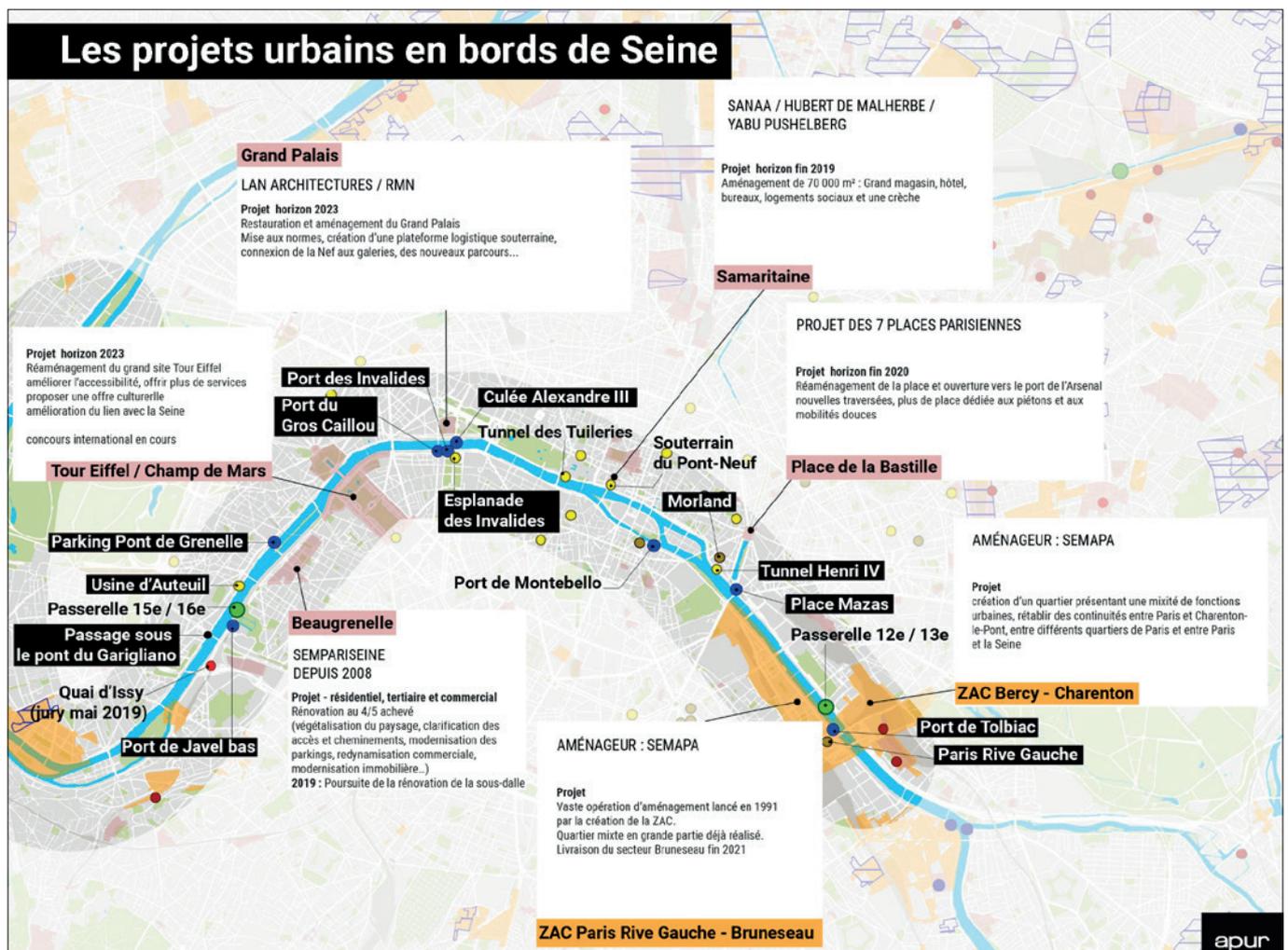
Le recollement des différents projets en bord de Seine permet de montrer qu'il ne s'agit pas d'une simple juxtaposition, mais qu'il existe bien des combinaisons qui s'installent entre les différents projets.

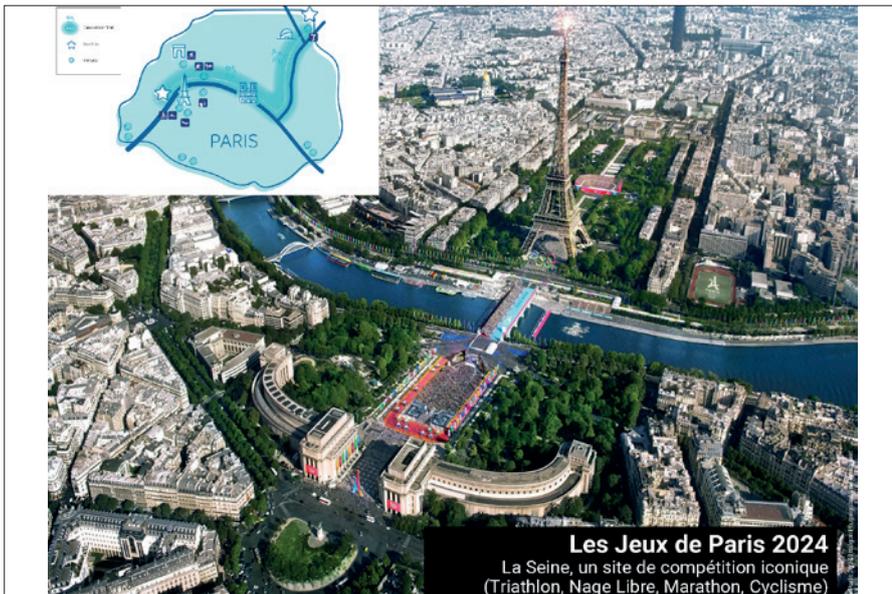


On constate tout d'abord que les projets concernent l'ensemble de la traversée de Paris et tous les arrondissements. Le secteur amont de Paris est concerné par **les projets urbains de Paris Rive Gauche et de Bercy Charenton qui permettront de poursuivre l'ouverture des 13^e et 12^e arrondissements sur la Seine**. Ils vous seront détaillés par Frédéric Luccioni de la SEMAPA.

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.

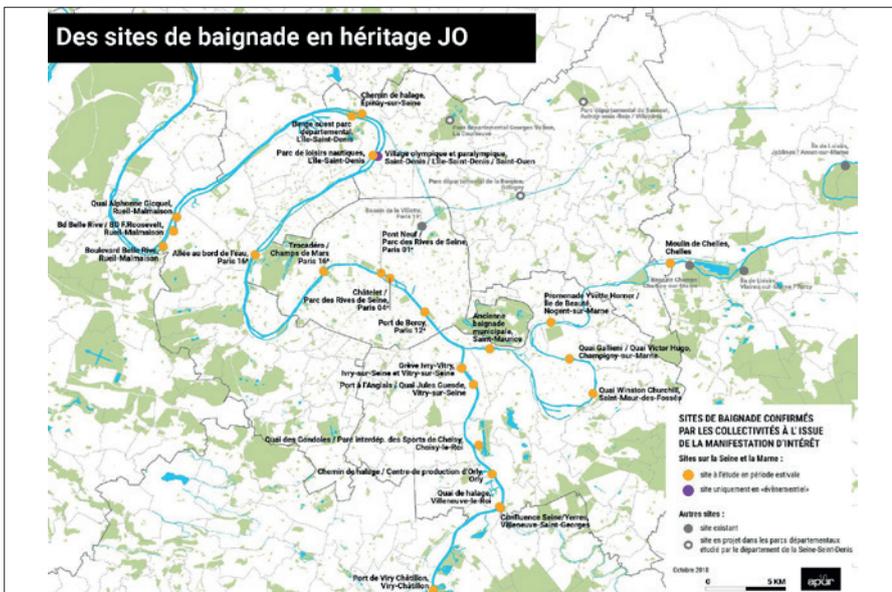
Un ensemble d'appels à projets, avec différents maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre, sont également présents de part et d'autre du fleuve et **contribuent à diversifier les usages**. Près de 22 projets urbains sont engagés sur les berges de Seine, à la fois sur les quais bas et sur les quais hauts, ainsi que plusieurs projets d'espaces publics. Stéphane Lelerc de la Direction de l'urbanisme les présentera et nous avons demandé à quelques porteurs de projet lauréats de venir les présenter cet après-midi.



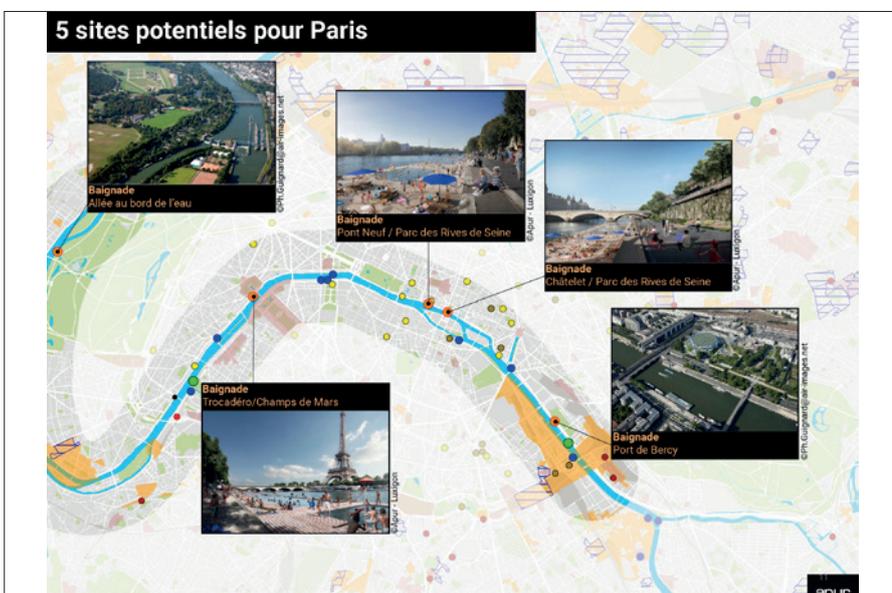


Le site de la Seine est aussi **au cœur du concept des Jeux de Paris 2024**. Il est un fil conducteur, avec le village olympique et paralympique situé en bord de Seine en Seine-Saint-Denis et avec la dizaine de sites de complétions au bord de l'eau. La Seine sera également l'axe de célébration populaire des Jeux, avec des espaces publics « magnifiés » et mis en scène.

©Paris 2024 Luxigon Ph.guignard@air-image.net



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, mais aussi aux Parisiens et métropolitains qui pourront se baigner dans la Seine post JO. La carte ci-contre illustre les 23 sites issus de l'appel à manifestation d'intérêt de collectivités à l'échelle de la métropole, sites en Seine-et-Marne actuellement étudiés.



Parmi ceux-ci, 5 sites ont été identifiés dans Paris et sont aujourd'hui à l'étude : un dans le bois de Boulogne, deux dans le parc Rives de Seine récemment créé en rive droite, un à Bercy et le dernier assez iconique au niveau du Trocadéro, lieu des épreuves des JO.

La Ville de Paris a lancé un dialogue compétitif sur le grand site de la tour Eiffel qui va du Champ de Mars au Trocadéro. 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. La requalification de ce site est prévue à horizon 2024 puis au-delà dans une vision prospective à plus long terme. L'équipe lauréate sera prochainement désignée.



© Ph.guignard@air-image.net

Périmètre et calendrier de la consultation

Processus et calendrier

Événement	Date
Lancement AAPC	juin 2018
Candidatures	sept 2018
Jury candidatures	oct 2018
Dialogue compétitif	nov 2018 - mai 2019
Jury final	juin 2019
Conception	sept 2019 - décembre 2020
Réalisation	2021 - 2023

4 équipes en dialogue compétitif :

- Amanda Leveté Architects
- KOZ Architectes
- L'agence TER
- La cabinet Gustafon Porter +

© Apur

D'autres projets emblématiques sont également en cours le long des berges de Seine et notamment le projet de valorisation et d'embellissement du **Grand Palais** porté par RMN et réalisé par l'agence Lan et qui sera réalisé en 2021-2023.

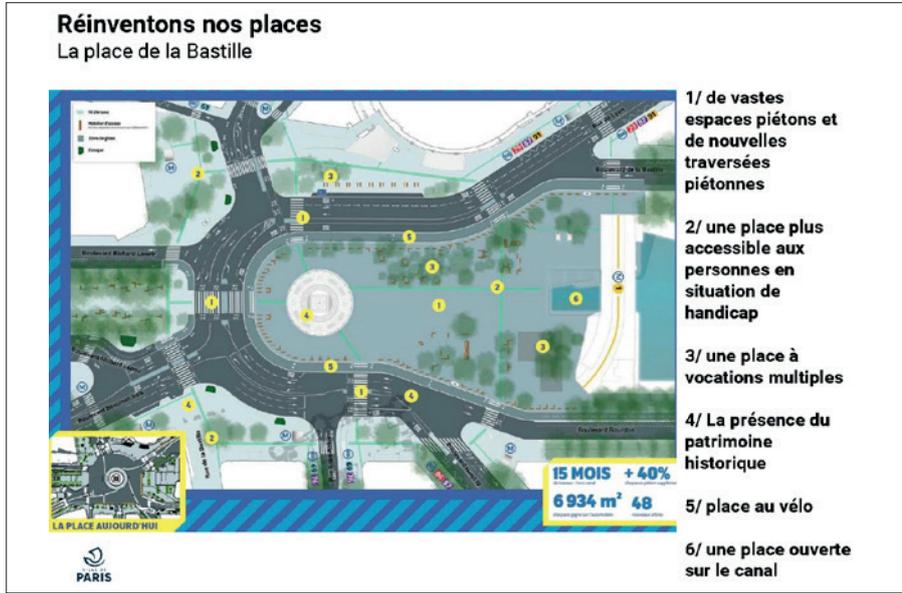


©RMN/LAN architectures

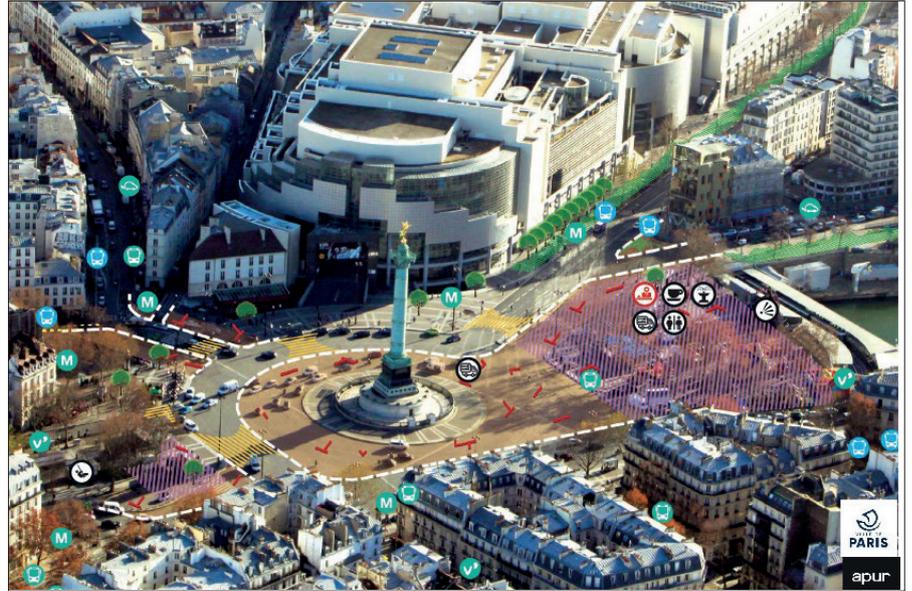


Des réflexions s'engagent sur d'autres espaces publics en lien avec la Seine. Ainsi, la direction des espaces verts lance une étude pour rénover les **jardins des Champs-Élysées**, séquence particulière sur laquelle il y aura également des épreuves olympiques et des réflexions sont en cours sur l'île de la Cité.

Ces projets de rénovation de bâtiments et aussi de jardins ayant une forte valeur patrimoniale participent de la requalification et entretien de ce grand paysage du site de la Seine.

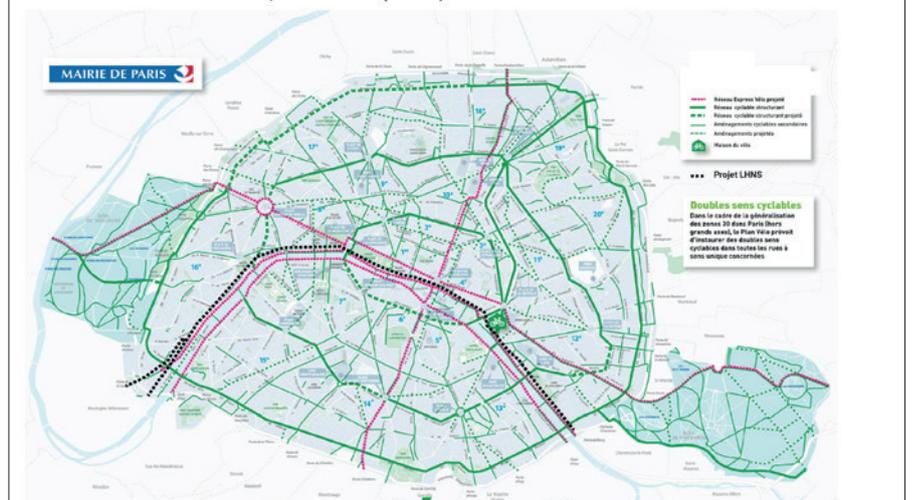


Le projet de **la place de la Bastille** bien qu'un peu plus éloigné de la Seine, consiste à réunir le centre de la place avec sa colonne de juillet et le bassin de l'Arsenal et donc à ouvrir ce site sur le grand paysage de la Seine.

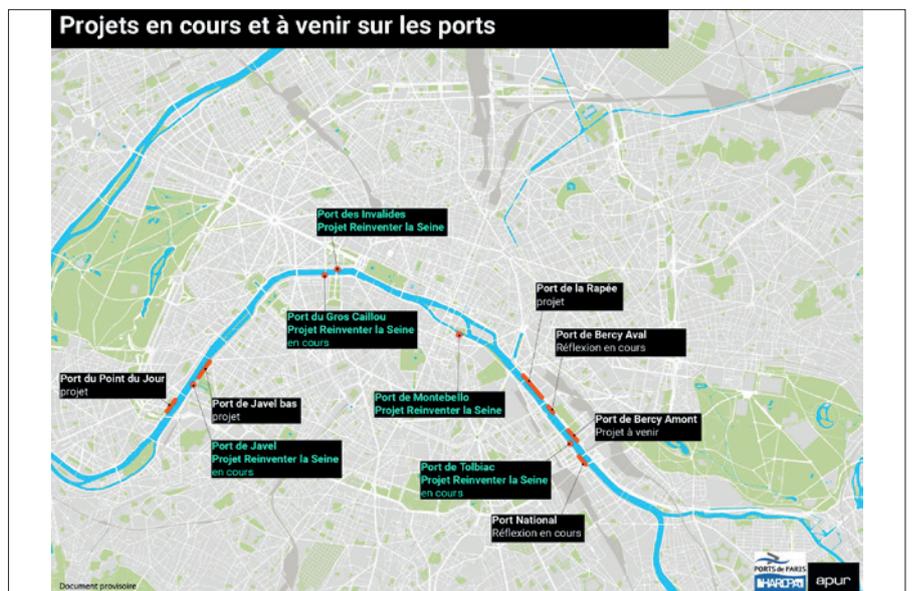


Les projets d'espaces publics engagés concernent également l'ensemble des quais hauts avec le **Réseau express vélo**, porté par la direction de la voirie, et également l'insertion d'une ligne de bus à haut niveau de service, étudiée par Île-de-France Mobilités.

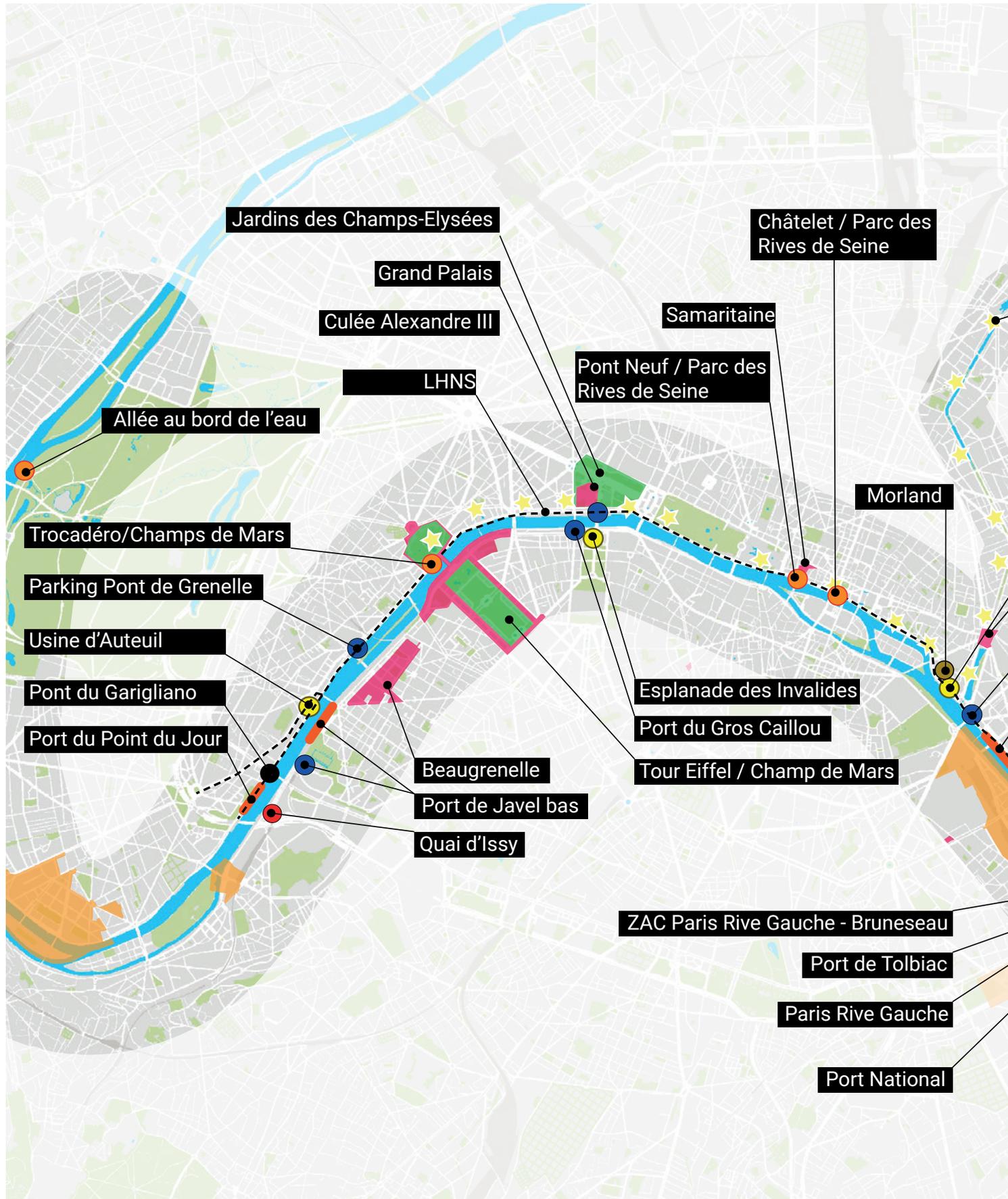
Des projets liés aux mobilités douces Création d'un Réseau Express Vélo (REVe) et LHNS

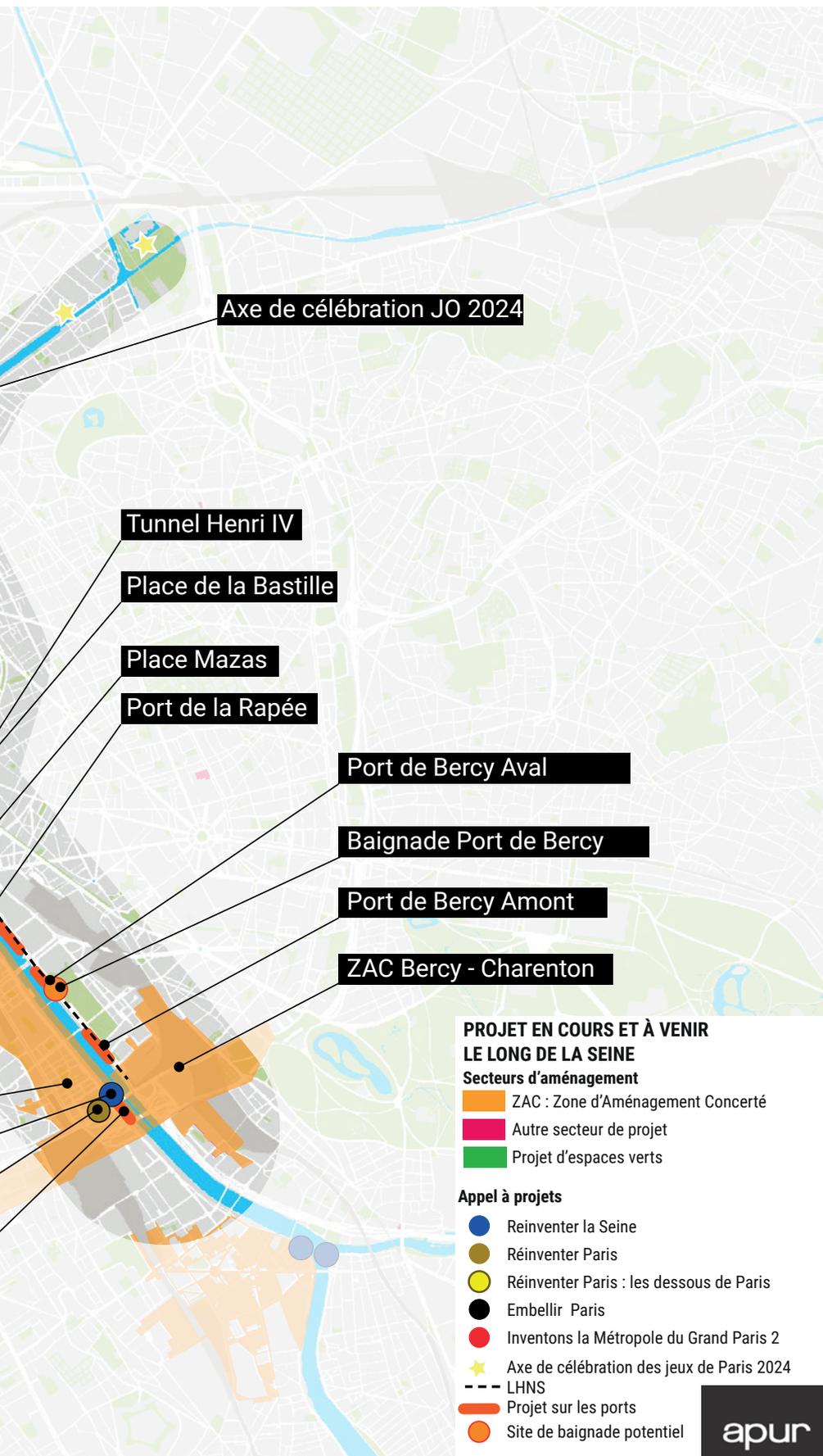


Les **projets de réaménagement des ports** qui concernent à la fois des secteurs de logistiques ou d'activités de loisirs sur les berges basses sont localisés sur cette image et vous seront présentés plus en détail par Nicolas Mouyon.



Synthèse des projets engagés en bord de Seine

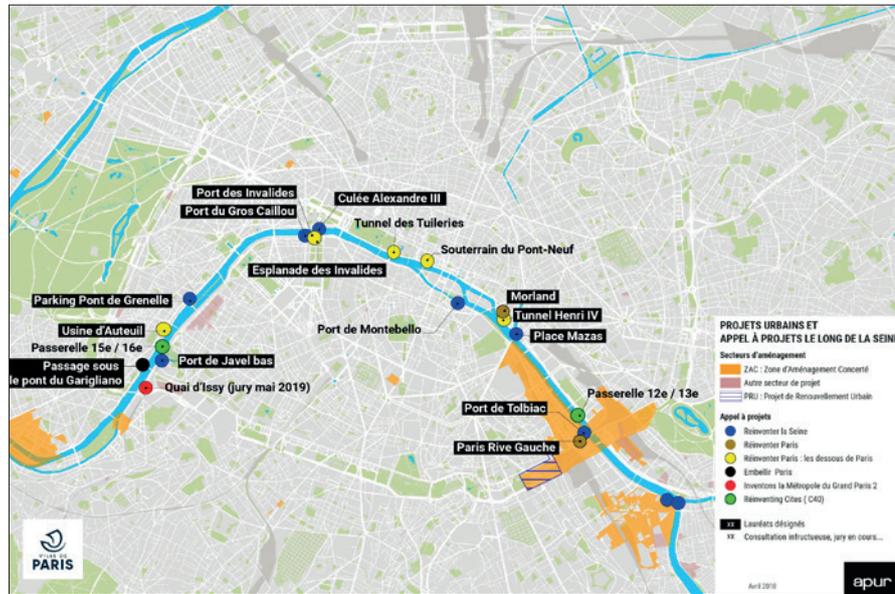




Cette carte de synthèse est la première base qui permet de commencer à établir un récit commun du projet des bords de Seine dans son ensemble pour la séquence parisienne. Elle devra s'enrichir des autres thématiques qui seront traitées dans les ateliers à venir afin de permettre de **raconter une stratégie commune et une narration autour des projets qui concerne à la fois la diversification des usages, le grand paysage, l'embellissement de ces espaces et de ces continuités.**

Avancement et nature des projets urbains

Stéphane Lecler, Direction de l'Urbanisme, Ville de Paris



Nous allons zoomer à présent sur les opérations d'aménagement et les appels à projets liés ou à proximité immédiats de la Seine. Cette carte illustre bien l'importance et le nombre élevé de projets qui montre que la Seine est un territoire vivant et qu'à côté des espaces patrimoniaux déjà constitués et qui sont bien sûr préservés, un certain nombre de projets sont en cours permettant de diversifier l'usage du fleuve, d'apporter cette mixité de fonctions et de rendre davantage accessible le fleuve et ses berges.



Deux grandes catégories de projets se distinguent, d'une part les opérations d'aménagement notamment au sud-est de Paris avec l'opération d'aménagement Paris Rive Gauche et l'opération d'aménagement Charenton qui visent à réaliser sur des délaissés ferroviaires de nouveaux quartiers de Paris ; Paris Rive Gauche étant déjà engagée depuis maintenant une trentaine d'années. Il représente une emprise très importante, puisque Paris Rive Gauche se développe sur un périmètre de 130 hectares et sur un linéaire de 3 kilomètres entre la gare d'Austerlitz et le boulevard périphérique.

D'autre part, à côté de ces grandes opérations d'aménagement une myriade d'appels à projets ont permis depuis 2014 de revitaliser et de remettre en vie un certain nombre de lieux. Plusieurs générations d'appels à projets ont eu lieu.

Réinventer la Seine a été lancée en 2016 et les projets lauréats ont été désignés mi-2017 avec sept sites sur Paris intra-muros (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 I comportait deux sites à proximité immédiate de la Seine : le projet Morland et le projet In vivo et la deuxième Réinventer Paris II, 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

lesquels 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 pour lequel le jury final se tiendra début juin 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.



Paris Rive Gauche – In Vivo

reinventer.paris



Lauréat

Bdp marignan et Xtu architects

Programmation

14 513 m², essentiellement en **logements** (13 088 m²) dont une résidence sociale pour étudiants, chercheurs et artistes, des logements en locatif intermédiaire et en accession dans les niveaux hauts. Un **café alternatif** à RdC est prévu, ainsi qu'un **tiers lieu** (espaces de rencontre et d'accueil, de coworking et de travail) dédié au vivant. Les façades sont végétalisées et des potagers partagés sont accessibles en toiture (435 m²).

Calendrier

Livraison : été 2021



©Xtu-Architectes

Quelques zooms sur certains de ces projets :

Paris Rive Gauche – In vivo est un projet lauréat de Réinventer Paris qui va permettre de réaliser près de la Seine une programmation mixte de logements, de cafés et de lieux dédiés à l'accueil des populations du quartier. La livraison est prévue en 2021.

Tunnel Henri IV – Station Henri 24

reinventer.paris
Les dessous de Paris



Lauréat

Studio Dorell

Programmation

Lieu multi-usages autour des objectifs de qualité environnementale et de santé. **Commerce** (magasins éphémères et restauration à emporter) : env. 240m² **Mobilités (recyclerie sportive, école de vélo...)** : env. 240 m² **Surface événementielle** : env. 240m² **Logistique** : 60m² sur les heures d'ouvertures et totalité du tunnel avant ouverture. **Sport** : env. 240 m² Exceptionnellement : événements dans le tunnel (1 500m²). **Maintien d'une voie de 4 mètres pour piétons et vélos**

Calendrier

Livraison : 2020/2021



©Studio Dorell

Le tunnel Henri IV est un ancien tunnel de 200 m de long qui était dédié exclusivement à la circulation automobile et qui aujourd'hui accueille les piétons et les vélos. Le lauréat désigné dans le cadre de Réinventer Paris 2 s'appelle Studio Dorell et 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'avoir une école de vélos, un café, des activités sportives notamment autour de l'escalade et donc de donner davantage de vie sur ce site très central.

Morland – Morland, Mixité Capitale

reinventer.paris



Lauréat

David Chipperfield Architects, Emerige

Programmation

Lieu densifié 43 500m² et animé, largement accessible au public et mixant usages et innovations. La programmation est à 37% résidentielle, 31% hôtel et auberge de jeunesse et 22% tertiaire. Des commerces dont un marché, des espaces culturels, une piscine et une crèche complètent la proposition. Deux nouveaux bâtiments sont créés, en R+6 coté Seine pour du bureau et à l'alignement en R+7 coté bd Morland pour l'auberge de jeunesse. Les cours intérieurs publiques et traversantes sont en partie végétalisées ainsi que les toits terrasses, à l'usage des résidents. Le sous-sol est agrandi sur 3 niveaux. Un bar – restaurant panoramique s'installe au sommet de la tour.

Calendrier

Livraison 2021



©David Chipperfield Architects

Le projet Morland, Mixité Capitale retenu dans le cadre de Réinventer Paris I (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'existait 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.

L'esplanade des Invalides est un site inclus dans l'appel à projets Réinventer Paris II. 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.



Lauréat

Dominique Perrault Architecte Emerige

Programmation

L'Aérog'Art est un site culturel et événementiel.

L'aérogare (4315m²) deviendra un espace dédié aux métiers d'Art (création, exposition, vente) : espace d'exposition, parcours pédagogique, ateliers de démonstration/pratiques, pépinière, fablab, concept-store et librairie, et un restaurant

La sous-dalle (6521m²) abrite un espace culturel et pédagogique pour enfants (2257 m²), une halle gourmande et un restaurant gastronomique.

Calendrier

Livraison : 2025 (T2)



© Dominique Perrault architecte_Adagp

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

Culée Alexandre III – Le cabaret électro



Lauréat

Franklin Azzi Architecture Groupe Noctis

Programmation

Lieu culturel (musique, danse, théâtre, sculpture lumineuse...)

Diurne et nocturne

Organisation et production de spectacles / Activités de cabarets, soirées dansantes / Événementiel / Location de salle / Mise à disposition de la salle pour des événements citoyens / Bar, limonadier et débit de boisson / Restauration légère, ambulante.

Calendrier

Site ouvert.

© Franklin Azzi Architecture

Le pont de Grenelle, site de Réinventer la Seine qui vise à aménager sur l'emplacement de **l'ancien parking situé devant la Maison de la Radio** un projet avec trois dimensions : une plateforme au service des transports décarbonés, un pôle d'enseignement supérieur et une plateforme logistique et fluviale qui permettra d'avoir un pôle logistique faisant la connexion entre la Seine, et la livraison du dernier kilomètre sur les espaces urbains environnants.

Parking Pont de Grenelle – En Seine



Lauréat

Hardel et Le Bihan Architectes Sogaris

Programmation

Plate-forme au service des transports décarbonés, pôle d'enseignement supérieur privé, plate-forme logistique fluviale et urbaine du dernier km



© KDS

Usine d'Auteuil – L'usine des cinq sens

reinventer.paris
Les dessous de Paris



© Loci anima / Grenade



© Loci anima / Grenade

Lauréat
Ateliers Dinand
Loci anima

Programmation
La programmation se construit autour d'une **auberge de jeunesse** (1693m² dans la halle Copernic) et d'**espaces polyvalents** dédiés à des activités culturelles, sportives et Pédagogiques (430m² dans la halle d'Auteuil). Elle comprend également de l'agriculture urbaine (mini ferme, potager vertical, verger, aquaponie, rucher, hôtel d'insectes), un pôle culinaire (restaurant, micro brasserie, marché bio), l'accueil de 5 artistes et artisans en résidence.

Calendrier
Livraison : 2023



© Loci anima / Grenade

L'usine des eaux d'Auteuil, site de Réinventer Paris 2, pour lequel l'équipe lauréate (Ateliers Dinand et l'architecte Loci Anima) a proposé d'ouvrir ce site largement sur son quartier. Dans ce sens, l'équipe lauréate est constituée de riverains de ce quartier qui ont souhaité justement 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.

Passage sous le Pont Garigliano – Plongeon

embellir.paris



© Noemi Sjöberg



© Noemi Sjöberg

Lauréat
Noemi Sjöberg

Programmation
Fresque, installation artistique

Calendrier
Livraison Juillet / août 2019



© Noemi Sjöberg

Et pour terminer ce parcours d'amont en aval le projet lauréat d'Embellir Paris dans le 16^e arrondissement **sous le pont du Garigliano** avec un projet artistique qui vise à réaliser une fresque sur la culée du pont avec une livraison prévue mi 2019 et une thématique liée à l'eau puisque le projet porte bien son nom de Plongeon.

ZAC Paris RG et Bercy-Charenton

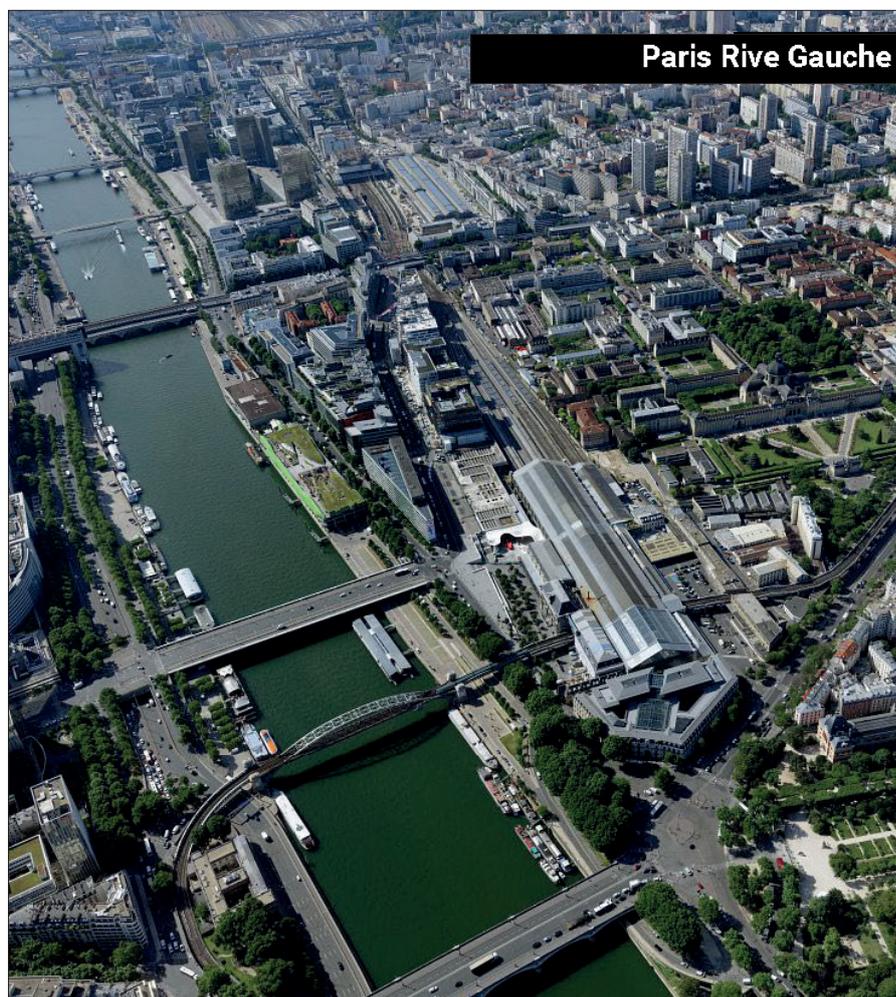
Frédéric Luccioni, SEMAPA

La ZAC Paris Rive Gauche et la ZAC Bercy Charenton situées dans l'Est parisien contribuent à la stratégie globale de rééquilibrage à l'Est notamment autour de la question de l'emploi et de l'habitat et viennent s'intéresser à des territoires qui ont été longtemps des territoires délaissés pour le 13^e arrondissement. Ils sont aujourd'hui encore des territoires industriels et complexes à retraiter, en particulier sur la partie ferroviaire du côté du 12^e arrondissement.



© SEMAPA - Apur-Interatlas

La ZAC Paris Rive Gauche qui s'étend du Jardin des plantes 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 de la Seine » a été prise en compte dans le cadre des aménagements existants et des aménagements en cours. 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.

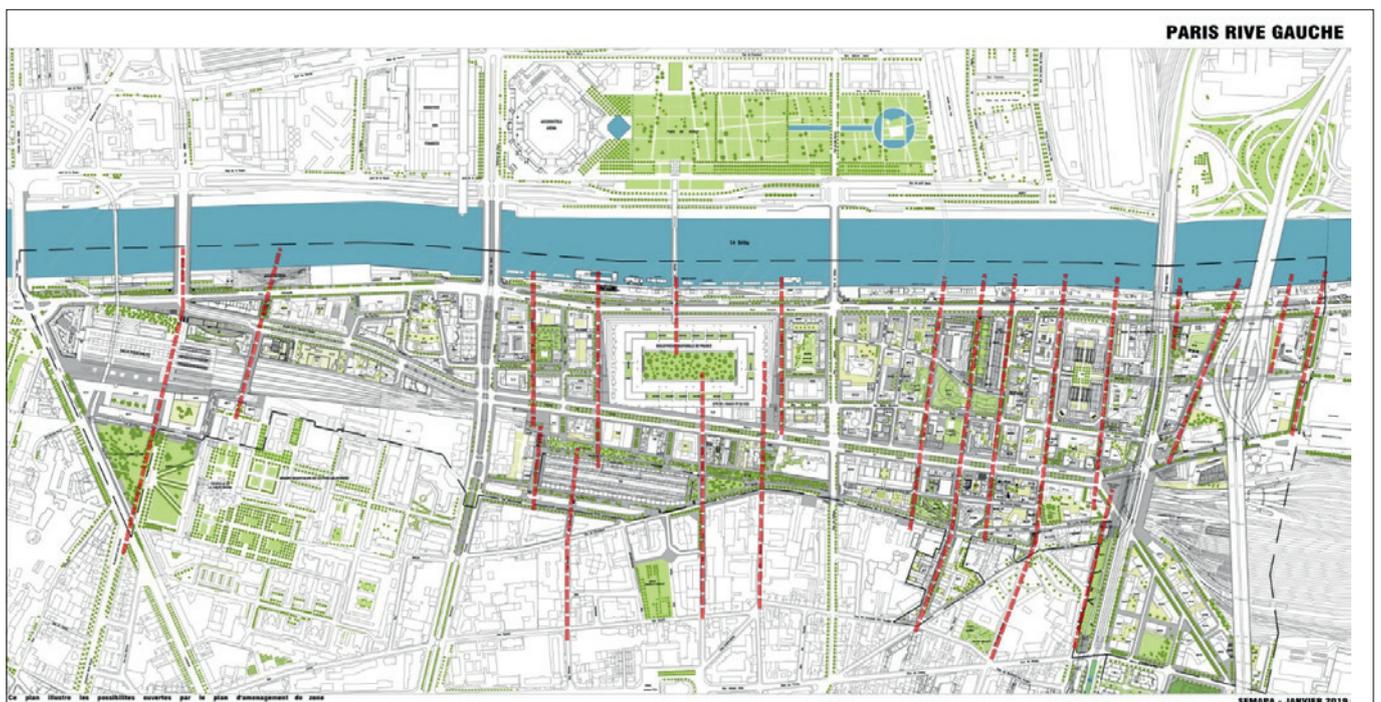


© Philippe.guignard@air-image.net / SEMAPA

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.

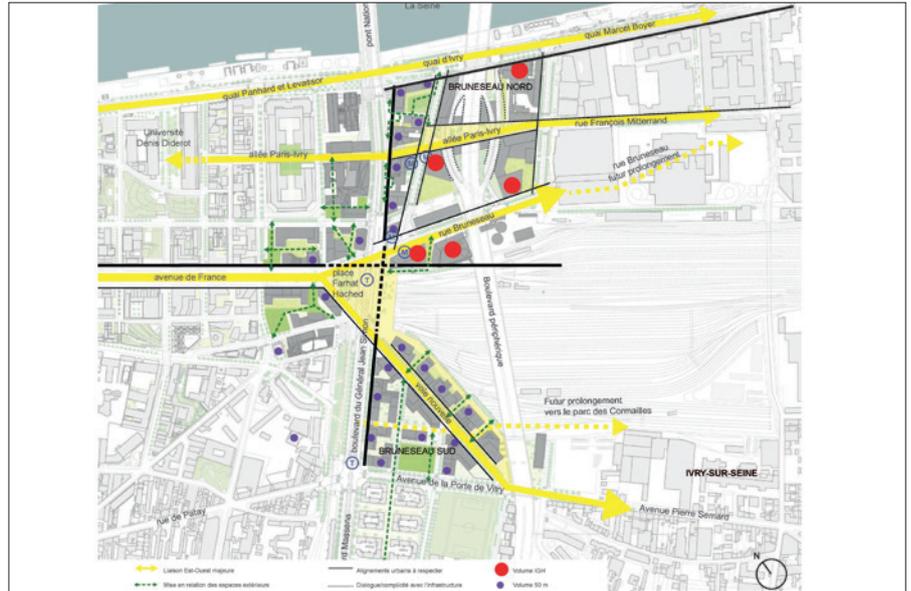
Le dessin de la ZAC représenté ci-contre décrit les grandes orientations du projet urbain qui sont effectivement celles de la mixité programmatique de l'équilibre habitat-emploi et d'une programmation mixte en logements avec 50 % de logements sociaux. Cette histoire urbaine et architecturale continue à se raconter et

à se construire aujourd'hui par exemple, l'un des éléments forts de cette opération, la connexion entre l'ancien 13^e que l'on voit en bas de l'image et la Seine. 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 à l'inverse de connecter ce nouveau quartier aussi avec le tissu ancien du 13^e de façon à ce que l'on n'ait pas de quartiers enclavés, mais vraiment des quartiers qui dialoguent entre eux et qui puissent interagir.



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 qui au départ n'était pas forcément envisagé à la création de la ZAC. 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 partis comme une séquence de logements située le long du boulevard des Maréchaux, les tours Duo qui sont en chantier et le projet Inventer Bruneseau.



© SEMAPA

Les grandes intentions urbaines dessinées à l'époque par Yves Lion étaient bien cet enjeu de porosité, de lien à créer entre Paris et Ivry, Paris et la Seine, et entre les différents quartiers du 13^e comme le quartier Bédier, l'avenue de France et tous ces secteurs qui sont aujourd'hui en partie en travaux dans le secteur nord. Aujourd'hui le franchissement du périphérique est possible et permet de connecter Ivry à

Paris par cet endroit qui était il y a très longtemps un talus dont il fallait faire le tour et qui aujourd'hui est un pont sous lequel nous pourrions bientôt passer, développer des usages et une nouvelle centralité parisienne voire métropolitaine.

L'état du site aujourd'hui est effectivement une zone d'intenses travaux avec des bâtiments qui sont d'ores et déjà en chantier, voire presque livrés, notam-

ment les bâtiments de Paris Habitat que vous voyez émerger, les bâtiments de la RIVP au premier plan restructuré. Par ailleurs la restructuration complète du boulevard périphérique, ses bretelles et son tablier permettent justement comme l'indique la flèche rouge, ce passage sous le périphérique et cette vue un peu aérienne qui est un élément qui finalement donne aussi cette vue sur le grand paysage, côté Seine et côté 12^e.



© SEMAPA

Le projet Nouvel R, projet récemment lauréat de la consultation Inventer Bruneseau, concerne 100 000 m² à développer sur le quartier Bruneseau une séquence de logements sociaux et familiaux, des équipements publics qui ont été développés le long du boulevard des Maréchaux et qui sont aujourd'hui soit en chantier soit en permis de construire en cours d'instruction.

La vue du sol est un peu le cœur de la proposition du groupement Nouvel R qui consiste finalement à faire rentrer la ville dans le périphérique et ne pas considérer le périphérique comme un élément d'infrastructure routière dont il faut s'écarter. Il faut plutôt se projeter dans un avenir où les bâtiments seront adressés au niveau du périphérique et de ses bretelles d'accès. Tout est conçu dans ce projet pour pouvoir un jour ou-

vrir ces rez-de-chaussée sur ce qui peut devenir un boulevard urbain dans un calendrier pas si lointain aux échelles du développement de la ville. 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 une vue aérienne du projet, on constate la diversité des bâtiments et où on retrouve cette volonté de faire rentrer la ville dans le périphérique de façon assumée, avec cette programmation diverse, une écriture architecturale qui s'est voulue être une écriture d'ensemble et non pas une collection d'objets.

Depuis Ivry le projet 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.

La confrontation des lieux avec le rapport de la Seine et l'infrastructure routière qui est un enjeu fort de traitement urbain. L'approche dans le 13^e a consisté à compacter le périphérique et à le retravailler, reconstituant ses fonctions pour développer une séquence urbaine. L'approche dans le 12^e est un peu différente, mais la question de la temporalité y est aussi présente puisqu'encore une fois ce qui a été fait sur Bruneseau n'était pas imaginé au départ. Les réflexions sur le devenir de l'échangeur du périphérique côté 12^e se poseront forcément de façon progressive en lien avec les évolutions sur la mobilité.



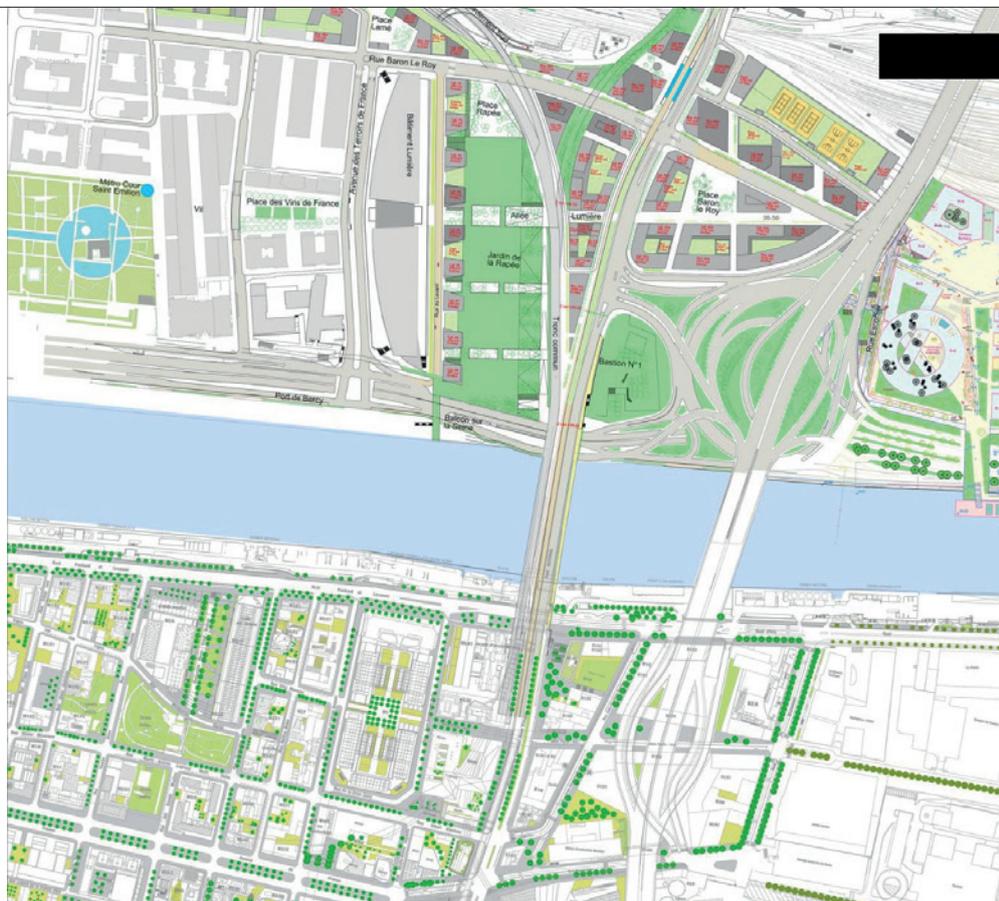
Le territoire de Charenton, sur la rive droite, est constitué de 70 hectares d'emprises ferroviaires et aussi de tissu urbain constitué du 12^e qui concerne plutôt des réaménagements d'espaces sportifs sur le site Léo Lagrange. C'est donc un site ferroviaire extrêmement dense et complexe en histoire et en infrastructure pour lequel 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 partie échangeur est plutôt traitée comme quelque chose qui n'est pas le premier point de restructuration de ce projet, mais dont on peut évidemment imaginer qu'à l'échelle des avancements de projets urbains on ait un jour des réflexions qui soient plus mures sur les évolutions de la circulation à Paris et en Ile-de-France sur l'autoroute A4 et l'A86.

Bercy Charenton



© RSHIP/AJN/TVK/Ingerop/Michel Desigine/Franck Boutté/RRF

Bercy Charenton

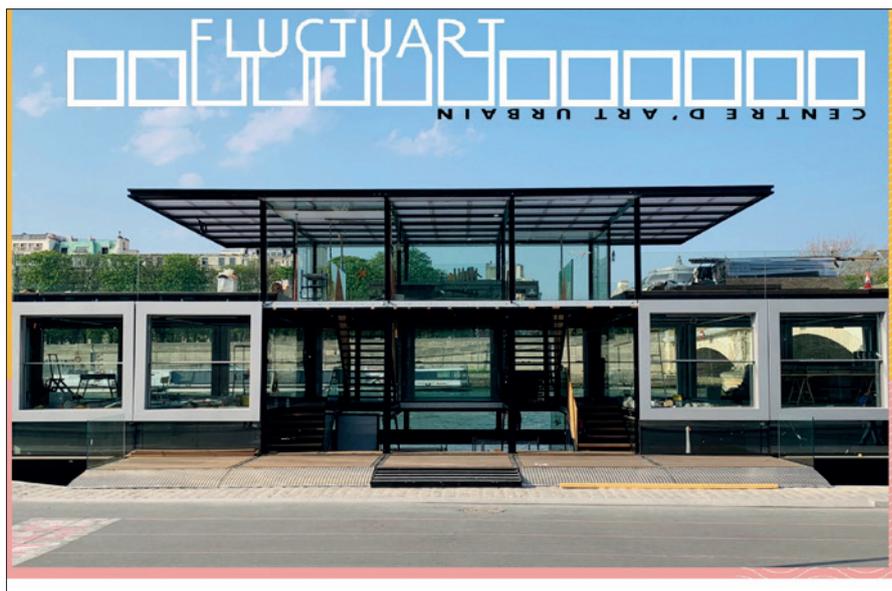


© SEMAPA/RSHIP/AJN/TVK/Ingerop/Michel Desigine/Franck Boutté/GPA, Atelier 2/3/4

Fluctuart, Port du Gros Caillou

Géraud Boursin

L'origine de ce projet est au départ une idée qui a germé il y a quatre ans par une envie de créer un lieu vraiment dédié à l'art, à l'art urbain en particulier, sur la Seine et sur un bâtiment flottant.



© Seine Design

En lien avec nos différentes expériences personnelles et grâce à l'opportunité de l'appel à projets Réinventer la Seine, Fluctuart s'est concrétisé avec deux associés Nicolas Laugero Lasserre, personnalité importante de l'art urbain à Paris, et Éric Philippon, spécialiste de financement de projet. Nous avons également deux autres partenaires : le fond d'investissement BPI France ...

LES ACTEURS DU PROJET

bpi france
APICAP

GÉRAUD BOURSIN
Président & Associé

NICOLAS LAUGERO LASSERRE
Associé & Directeur artistique

ERIC PHILIPPON
Associé

REINVENTER LA SEINE
PARIS - ROUEN - LE HAVRE

... et la société Seine Design fondée par Gérard Ronzatti, architecte spécialiste de la Seine, avec qui nous avons conçu ce bâtiment sur trois niveaux.

UN PROJET ARCHITECTURAL D'ENVERGURE SIGNÉ SEINE DESIGN

GÉRARD RONZATTI
Fondateur de Seine Design

OF
PARIS SEINE

Rosa Bouheur



© Fluctuart

Vue du projet en avril 2019, en finition de travaux, sur le site du Port du Gros-Caillou. Seine Design a conçu ce lieu pour ce site spécifiquement et en lien avec les ABF.

L'ART URBAIN



Grand mouvement artistique du 21^e siècle



BANKSY



SHEPARD FAIREY



INVADER



60 galeries dédiées au mouvement



JR



C215



CLET



40 ans d'histoire

Nous mettons 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. On compte de très nombreuses galeries à Paris dédiées à cette activité, à ce mouvement du XXI^e siècle, mais il manquait pour nous un lieu central et la Seine est pour nous le réceptacle assez évident, central et visible pour héberger cette activité. Vous avez ici quelques grands noms d'art urbain.



QUE VA-T-IL SE PASSER SUR FLUCTUART ?



3

expositions temporaires par an



1

collection permanente



&

des interventions in situ au cœur du bâtiment

Entrée libre accessible à tous, 7 j / 7
Visites guidées gratuites

On trouvera sur Fluctuart, **des expositions temporaires** : trois grandes expositions par an avec peut-être des expositions plus courtes à intercaler, **une collection permanente qui sera exposée sur le pont principal avec les grands noms du street art**. Ce lieu se veut très vivant, il y aura également des interventions in situ d'artistes. En entrée libre et gratuite, accessible à tous 7 jours sur 7 au moins pour la saison d'été avec des visites guidées gratuites, a pour ambition de devenir **un lieu de découverte du street art totalement ouvert**.

La première exposition accueillera l'artiste américaine Swoon, femme artiste du street art la plus importante dans le monde. Pas encore exposée en France, il s'agit d'une exposition qui a été créée pour un musée aux États-Unis à Cincinnati ; elle ira ensuite au musée d'art contemporain de Munich.

SWOON

« Time Capsule »

MAI > SEPT. 2019

1^{ère} exposition monographique en France

20 ans de carrière

Artiste humaniste






Le modèle économique est relativement classique, il s'agit d'un lieu aussi de divertissement, de bars restauration et des locations privées, mais avec j'insiste une réelle ambition artistique.

Une librairie spécialisée fait partie aussi de la vie du bateau ; on veut là aussi une librairie avec un partenaire qui est Le Grand Jeu, le grand spécialiste de l'édition artistique dédié au street art. C'est un lieu d'échange avec des tables rondes, des conférences, dédicaces de livres, etc.

UNE LIBRAIRIE SPÉCIALISÉE



LIEU D'ÉCHANGE



TABLES RONDES



DÉDICACES DE LIVRES



RENCONTRES & CONFÉRENCES











Et enfin, comme je le disais c'est aussi un lieu de vie : café, bar, restauration qui vont accueillir de nombreux visiteurs des berges et de Fluctuart en particulier.

UN LIEU DE VIE



OUVERT TOUS LES JOURS DE 12H À 00H



CAFÉ



BAR



RESTAURATION







LA PROGRAMMATION CULTURELLE



Des projections



Des ateliers enfants de
5 à 10 ans tous les dimanches

ARTCURIAL Des conférences & rencontres

nova
LE GRAND PIA



le Bonbon

Télérama

BeauxArts

De nombreux partenariats sont en cours de montage pour alimenter le site avec une programmation culturelle, des projections de films, les ateliers pour les enfants en particulier le dimanche en partenariat avec le Musée en Herbe ; et de nombreux partenariats notamment avec Artcurial par exemple, et aussi avec la presse : Nova, Télérama, Beaux-Arts magazine, etc.



L'Arche, Port de Javel bas

Sébastien Marques, Why Not Productions

Why Not productions, lauréats du concours Réinventer Paris sur le Port de Javel bas, a déjà deux établissements flottants sur la Seine : le Rosa Bonheur sur Seine au pont des Invalides et le Rosa Bonheur à l'Ouest à Asnières-sur-Seine.

L'emplacement de L'Arche porte sur à peu près 2 500 m² de terre-plein sur le Port de Javel-bas et un plan d'eau d'environ 2 000 m². On a essayé de créer un lieu de vie unique basé sur le bien-être du corps et de l'esprit en mélangeant et en mixant toutes les activités que l'on exerce chez Why Not Productions à tra-

vers la dizaine de lieux que l'on possède. À la base, nous sommes producteurs de films et nous avons aussi des bars, des restaurants, des salles de cinéma et des librairies. Nous avons essayé de mélanger un peu tout ça dans ce projet pour faire un lieu de vie unique.

Situé à l'entrée de Paris dans le 15^e arrondissement à côté de l'escale des bateaux-hôtels à la sortie du parc André-Citroën. Le lancement des travaux est imminent en vue d'une ouverture partielle du terre-plein dès cet été et une ouverture complète de l'établissement à l'automne 2020.

2020
L'ARCHE
CONCESSION HAROPA PORTS DE PARIS

Une ambition pour Paris

UN LIEU DE VIE UNIQUE POUR LE BIEN-ÊTRE DU CORPS ET DE L'ESPRIT

Sur le Port de Javel-Bas, un site exceptionnel dans le 15^{ème} arrondissement de Paris, Why NOT PRODUCTIONS s'attaque à un 9^{ème} lieu de vie.

Une barge de 110 m de long, sur 3 étages, une terrasse, des aménagements sportifs et jeux d'enfants sur le quai.

4 500 m²
D'EMPRISE TOTALE DEVANT LE PARC ANDRÉ CITROËN

4 000 m² DE SURFACE SUR LE BATEAU	2 500 m² DE SURFACE SUR LE QUAI
2 000 PERSONNES EN CAPACITÉ SUR LE BATEAU TOUTE L'ANNÉE	2 000 PERSONNES EN CAPACITÉ SUR LE QUAI DE MARS À OCTOBRE

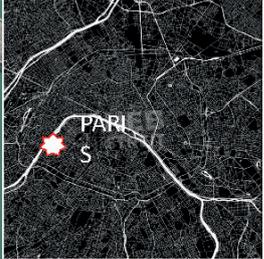


Port de Javel Bas 75015 Paris

© Seine Design

SITUATION & TIMELINE





AVRIL 2019 DÉMARRAGE

TRAVAUX DU QUAI
& CONSTRUCTION DU BATEAU

JUIN 2019

OUVERTURE PARTIELLE
INSTALLATION & EXPLOITATION DU QUAI

SEPTEMBRE 2020

OUVERTURE TOTALE
AMARRAGE & EXPLOITATION DU BATEAU

© Seine Design

La programmation comprend une mixité des usages en agglomérant une équipe et des compétences à la fois en interne au sein de notre production, mais aussi avec des partenaires extérieurs.

La conception de l'établissement a été réalisée avec Seine Design avec qui nous réalisons notre quatrième projet. Nous avons également travaillé avec des partenaires industriels comme

Navitec ou Opalia, une filiale de Suez, mais aussi des fédérations, des associations, des sportifs, des kinés pour pouvoir être à la fois **un lieu sportif et un lieu de divertissement**.

Nous avons aussi travaillé avec des associations Handisport notamment pour pouvoir proposer un lieu qui soit accessible et confortable à tous tout en mélangeant les activités : une piscine de longueur olympique, une pis-

cine flottante, un centre de sport, un centre de rééducation avec kiné, balnéothérapie, cryothérapie, mais aussi des activités de restauration, de guinguettes et une programmation culturelle avec des projections de films, des rencontres et des partenariats avec la Librairie du Panthéon qui est l'un de nos établissements.

PROGRAMMATION

WHY NOT PRODUCTIONS

PARTENAIRES

SEINE DESIGN 60+ réalisations flottantes dans le monde
SUEZ (OPALIA) 70+ centres aquatiques en France
NAVITEC Expert en pilotage

HandiSport

FÉDÉRATIONS & ASSOCIATIONS

ASSOCIATIONS Action Handicap, AVH, UJD
FÉDÉRATIONS Fédération Française de Squash, Comité National et Départemental handisport...

UNE ÉQUIPE DE + DE 100 PERSONNES

KINÉS DU SPORT FF de Natation, Stade Français...
NATIROPATHES La guinguette d'Angèle...
SPORTIFS DE HAUT NIVEAU A Leveaux, M. Castagnet, V. Gebhardt...
ÉCOLOGUES Zoom
START-UPS Plume Labs, Radio Piaaf...
STAR DES RÉSEAUX SOCIAUX Rudy Cola 100K abonnés...

5 PÔLES D'ACTIVITÉS

UNE PISCINE DE LONGUEUR OLYMPIQUE (50m)
OUVERT TOUTE L'ANNÉE
BASSIN NORDIQUE DE 25 m EN PÉRIODE HIVERNALE
ACCESSIBILITÉ TOTALE

35+ ACTIVITÉS SPORTIVES
EQUIPEMENT D'EXCEPTION ÉCO-RESPONSABLE ET CONNECTÉ
COACHS DE HAUT NIVEAU
ESPACE FITNESS ET JEUX D'ENFANTS EN PLEIN AIR
2 COURS DE QUASH VITRÉS UNIQUES AU MONDE

ESPACE SANTÉ & BIEN-ÊTRE
BALNÉOTHÉRAPIE
CRYOTHÉRAPIE
CENTRE DE RÉÉDUCATION D'EXCELLENCE
INÉGALÉ EN RÉGION PARISIENNE

RESTAURATION & GUINGUETTE
RESTAURANT CLUB AU MENU BIO ET VEGAN
GUINGUETTE SUR LE QUAI OU SUR LE BATEAU SELON LES SAISONS OFFRANT TAPAS & BOISSONS FRAÎCHES (TYPE ROSA BONHEUR)

PROGRAMMATION CULTURELLE
PAR NOS PARTENAIRES LE CINÉMA ET LA LIBRAIRIE DU PANTHÉON
CONCERTS ACOUSTIQUES ANIMÉS PAR RADIO PIAAF - 1ÈRE WEBRADIO DE FRANCE

© Seine Design



© Seine Design

Une attention particulière a été portée à l'insertion urbaine et paysagère ainsi qu'à la modularité des activités. La piscine qui sera donc localisée à l'ouest de Paris fait écho à la piscine Joséphine Baker à l'Est.

L'Arche comprend une piscine de 50 m de long avec côté quai des plages et côté Seine un débordement dans la Seine pour pouvoir avoir cette impression de nager dans le fleuve. Il y aura également un bassin nordique.

Le travail sur la modularité permet une réversibilité de l'usage du bassin de 50 m qui peut être totalement vidé pour pouvoir accueillir des activités comme des guinguettes, des défilés, des manifestations.

On a également essayé d'avoir un projet qui soit dynamique et qui s'adapte aux différentes périodes de l'année. En respect avec le PPRI, les installations sur les berges sont démontables. On a donc essayé de travailler sur des adaptations à l'intérieur du bâtiment avec la piscine, mais également avec un rapatriement des installations qui sont sur le quai en période estivale et qui viendrait compléter le bâtiment dans la période, dite hivernale, du PPRI. Tous les modules et toutes les installations du quai pourraient être rapatriés sur le bateau pour assurer une continuité des installations.

Nous avons donc essayé de travailler au mieux sur un projet qui s'adapte sur lui-même, qui s'adapte au paysage et qui s'adapte à la saisonnalité tout en s'intégrant à la fois dans le paysage urbain et dans les contraintes liées à la Seine.

Le projet est prévu à horizon 2020.



© Seine Design



© Seine Design

L'ARCHE

S'ADAPTE AU SITE

ÉVOLUE AU COURS DE L'ANNÉE

UN SYSTÈME DE DÉPLOIEMENT/REPLIEMENT

Les différentes configurations du bâtiment assurent un paysage évolutif, selon les périodes de l'année (PPRI, Jachère hivernale).

DES INSTALLATIONS ADAPTÉES

Les éléments installés sur les berges de Seine sont entièrement modulables, et démontables rapidement en cas de crue.

DES CONTINUITÉS ENTièrement PRÉSERVÉES

Les cheminements piétons, pistes cyclables et promenades de bord à quai sont conservés.

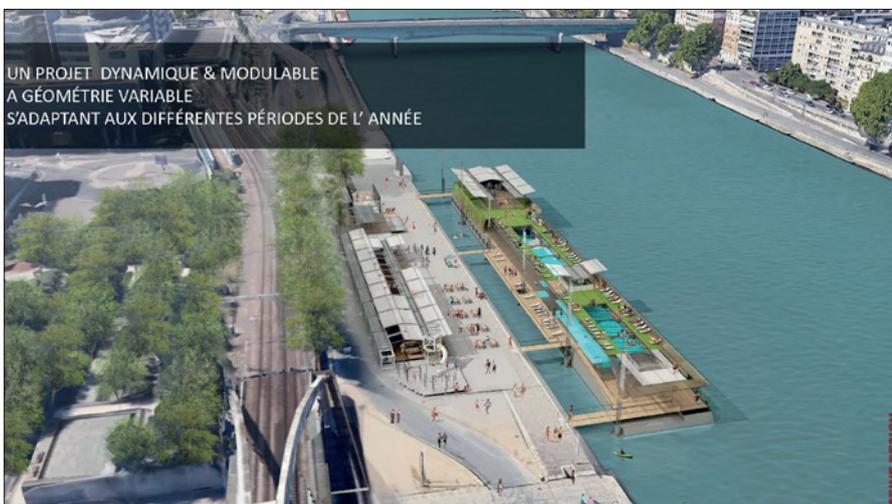
DES CONNEXIONS AMÉLIORÉES

avec le parc André Citroën et les alentours du site

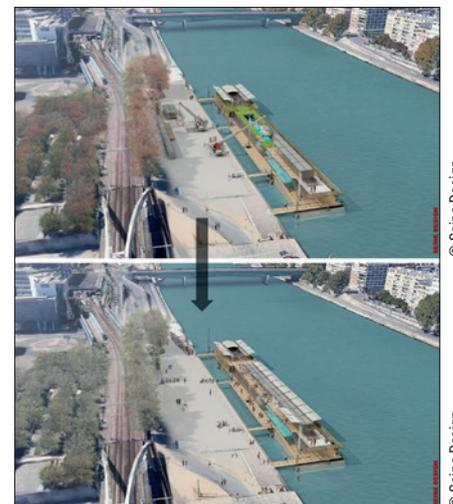
UNE INTÉGRATION EN CONSTANTE ÉVOLUTION

Tout au long de l'exploitation.

Nous espérons améliorer les connexions, compléter l'intégration du projet en traitant l'arrière du quai dans la lignée des aménagements entrepris sur le Port de Javel.



© Seine Design



© Seine Design

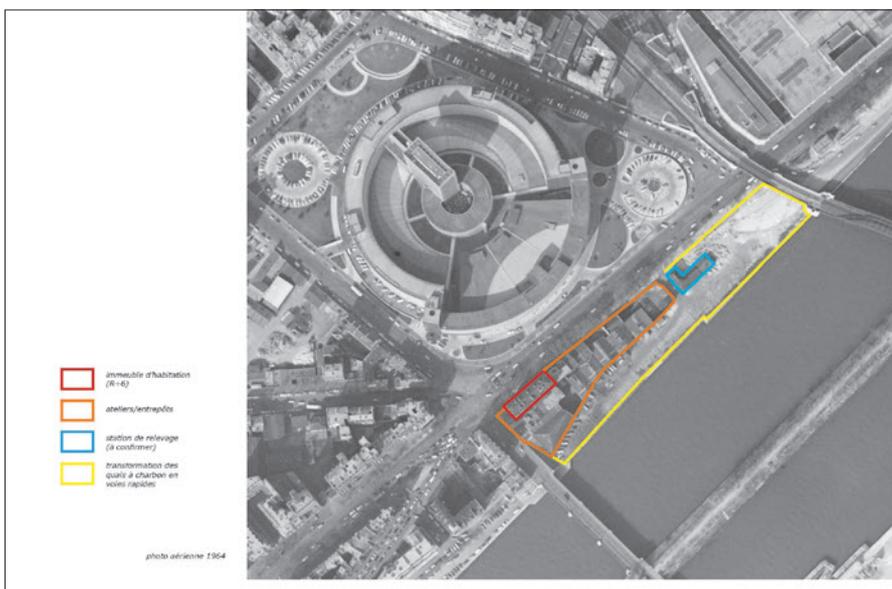
© Seine Design

En Seine !, Port de Grenelle

Maturin Hardel et Achille Bourdon

Le projet En Seine ! prend place sur le site de l'ancien parking du Pont de Grenelle et de l'ancienne station-service Agip. C'est un programme qui investit la question de la résilience urbaine en proposant l'alliance d'une programmation mixte pour rénover et donner une deuxième vie à ce site dans la continuité de son histoire liée aux thématiques de l'énergie et de la mobilité notamment. C'est un socle qui est une base logistique fluviale pour la distribution du dernier kilomètre qui prend place dans les murs de l'ancien parking aujourd'hui désaffecté. Cette station multi énergie décarbonée qui distribuera des énergies entièrement propres intègre également un pôle d'enseignement d'intérêt collectif (CINASPIC). Ce programme génère par ailleurs la proposition d'un espace belvédère sur la Seine disponible à l'usage des habitants, à l'usage des Parisiens et des usagers de la Maison de la radio.

Ce site était un site urbanisé, mixte, composé d'entrepôts, d'un port à charbon et de certaines habitations. L'arrivée de la Maison de radio dans cet espace au milieu des années 60 et la politique des plans autoroutiers parisiens en lien avec le déploiement des voies sur berges ont généré par ailleurs l'installation d'un programme dédié à la voiture sur le site dont il est question : un parking pour le stationnement des voitures et puis une station de distribution de carburant. C'est dans cette histoire que nous proposons de prolonger la vocation des grandes infrastructures liées à la Seine pour renouer avec cette capacité de la Seine à être un grand service urbain pourvoyeur de solutions d'avenir pour la distribution des marchandises en ville et démonstrateur de la transition énergétique et du plan climat parisien.



Le projet gagné au moment du concours a connu quelques évolutions suite aux discussions avec la Ville de Paris et les services de l'État. La partie immergée, visible était au départ le parti pris d'un long bâtiment étalé, un bâtiment bas sur trois niveaux, mais qui occupait la quasi-totalité de la longueur de la parcelle, qui nécessitait un travail plutôt sur l'horizontal et le côté filant des rives de Seine.

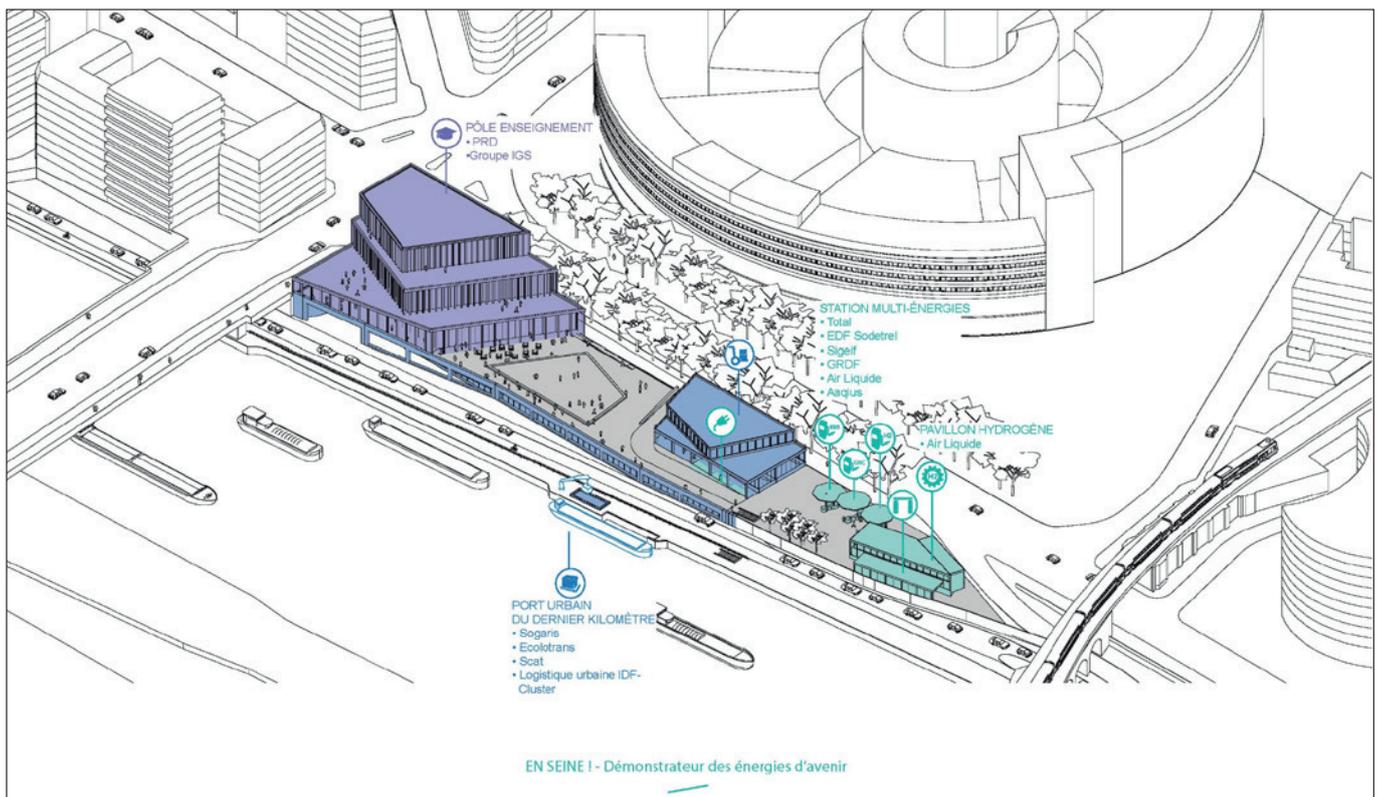
Suite à un certain nombre de remarques et notamment suite un « événement » apparu entre temps qui est le classement de la Maison de la Radio, nous avons retravaillé ce projet puisque nous avons plutôt choisi de diviser le programme en deux parties principales : le bâtiment de pôle enseignement qui vient se river au pied du pont de Grenelle et de l'autre côté le pavillon logistique plus petit qui vient encadrer une partie laissée libre, une sorte d'esplanade dans l'axe majeur de la Maison de la Radio, pour retrouver cette transparence entre le fleuve et le monument dorénavant.

UN SITE RESILIENT



Carte postale datant de l'inauguration de la Maison de la Radio - Décembre 1963

UN EQUIPEMENT URBAIN MULTI-FONCTION



PROJET CONCOURS



EVOLUTION DU PROJET





© Samson Lacoste

Vue depuis l'Île aux Cygnes du projet du concours.

Le parti pris d'un bâtiment bas qui vient se nicher dans la hauteur de la masse arborée et donc un travail sur l'horizontal et une déclinaison au fur et mesure de l'horizontal de la Maison de la radio, puis des arbres d'alignement de l'avenue, puis du bâtiment, puis du quai haut, puis du quai bas, puis de la Seine.



© KDS

Vue depuis l'Île aux Cygnes du projet retravaillé suite au classement de la Maison de la Radio.

Une stratégie différente, avec deux bâtiments qui sont désormais plus hauts, mais plus ramassés de part et d'autre de l'axe majeur permettant de créer un parvis public au centre qui vient dégager la perspective entre le fleuve et la Maison de la Radio, espace ouvert qui correspond à quelques centimètres près à l'esplanade actuelle qu'utilise la Maison de la Radio.



© Samson Lacoste

Une vue toujours d'époque-concours de cet espace public.



© KDS

Suite à un travail aussi sur la longueur en belvédère en surplomb du quai bas, le projet actuel conserve toujours cet espace public filant le long du fleuve, mais il propose un dégagement central jusqu'à l'avenue Kennedy et la Maison de la Radio.

Point d'étape : Projets Place Mazas et passerelles C40

Jean-Louis Missika, Ville de Paris



De la même façon que sur le projet du pont de Grenelle, l'idée de l'appel à projets de Réinventer la Seine sur la place Mazas était de requalifier un espace délaissé qui vit mal et ne correspond pas à ses principes de diversification des usages et de réappropriation des bords de fleuve.

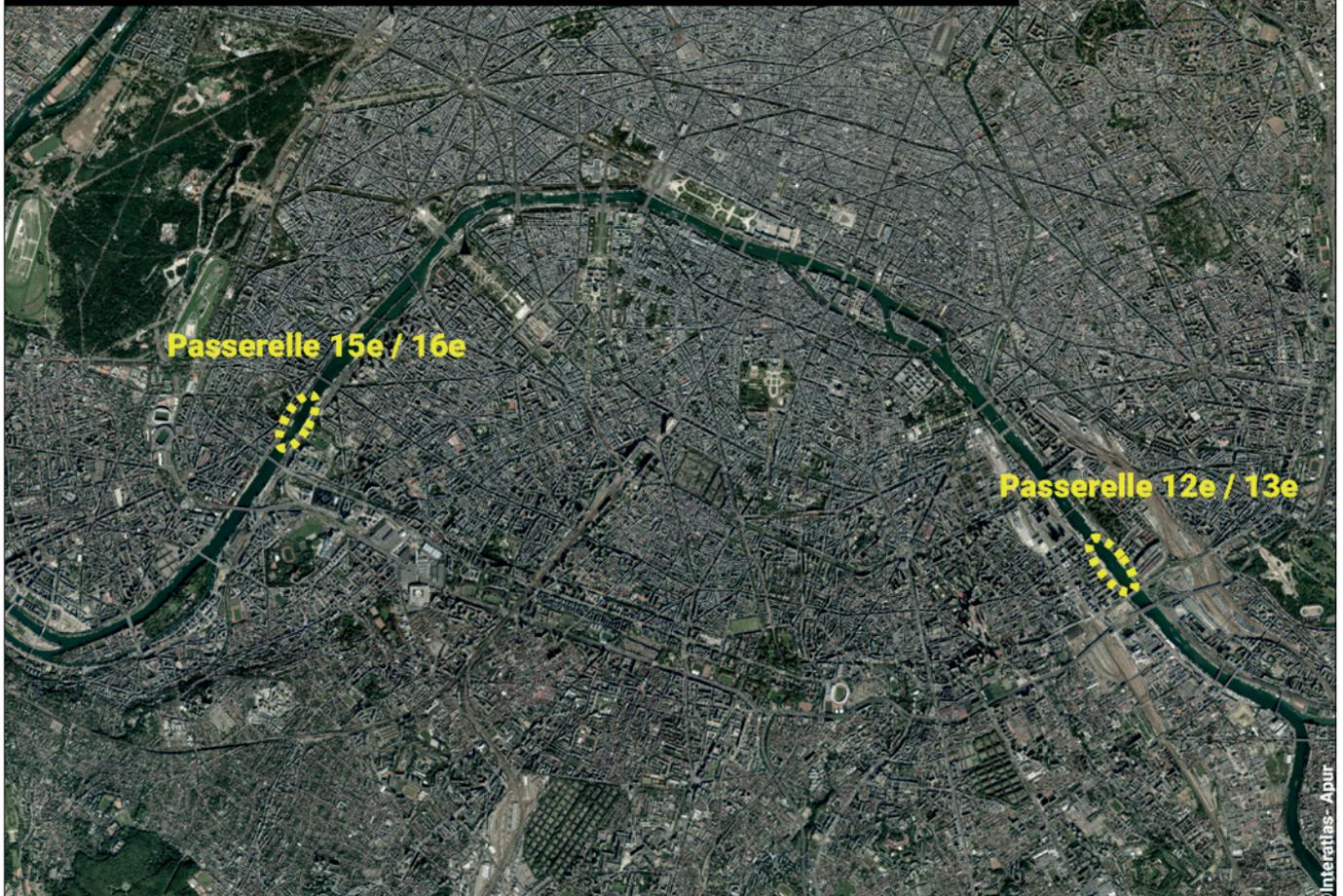
Le projet de « l'Atelier de l'Arsenal » a été désigné lauréat avec une équipe menée par REI Habitat et Icade. Projet développé par l'agence parisienne Laisné Rousset et l'agence new-yorkaise SO-IL en collaboration avec les paysagistes d'Atelier Georges et Manifesto en charge de la programmation culturelle. Le projet se compose d'un bâtiment de co-living innovant et solidaire opéré par Colonies

et de l'Atelier, un tiers-lieu qui combine culture, insertion et fabrication comprenant une salle de spectacles modulable, un espace de co-working, un atelier, une conciergerie et un espace d'expositions. Ce projet est de faire de la place Mazas un nouvel espace public à la hauteur de Paris à travers une série d'activités culturelles ou de loisirs, un bassin d'aquaponie dans le bassin de l'Arsenal, un restaurant en rez-de-chaussée, un belvédère sur le toit de l'immeuble, la terrasse de l'Atelier et le belvédère sur le triangle offrant des vues sur la Seine et le canal.

La discussion autour de ce projet et son intégration dans le futur périmètre étendu de protection des rives de Seine de l'Unesco, nous ont conduit à décider

de retravailler le projet de la place Mazas. Il s'agit notamment d'intégrer une réflexion, qui a été demandée par plusieurs parties prenantes de cet atelier, sur la distance d'inconstructibilité par rapport au fleuve. Cela signifie que le projet pourrait être mené sans le bâtiment de logements tel qu'il était prévu initialement. La direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris doit faire des propositions en ce sens ; donc nous aurons l'occasion lors de la clôture de cet atelier Seine de vous dire précisément comment ce projet aura été retravaillé, étant entendu, à ce stade de la réflexion, qu'il s'agit de réduire la constructibilité sur la place et de conserver les arbres existants

Reinventing Cities, projets de passerelles, Paris



Deux sites avaient été identifiés dans le cadre de l'appel à projets Reinventing Cities. L'idée était de créer de nouvelles passerelles au-dessus de la Seine qui découlait de raisons à la fois urbaines et historiques (ce type de passerelles ont déjà existées à Paris). De nouveaux franchissements sont utiles à Paris et dans la métropole du grand Paris, par exemple entre le 12^e et le 13^e arrondissement pour relier deux quartiers en devenir.

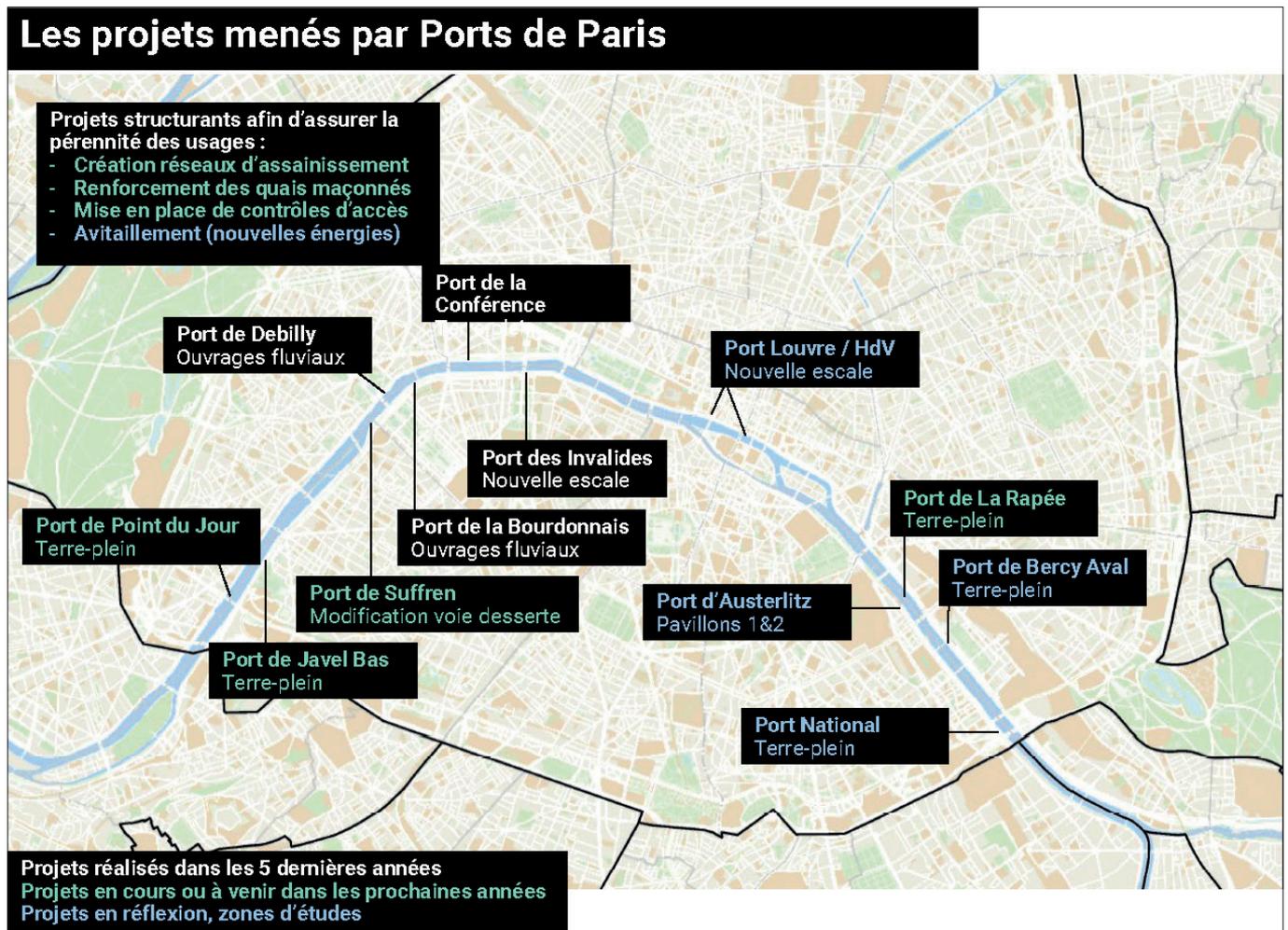
C'est en partenariat avec l'État que la Ville de Paris a lancé l'appel à projets avec Ports de Paris et VNF selon des modalités partagées. Il y a eu beaucoup de discussions juridiques sur la question

de la faisabilité et si c'était conforme au droit fluvial ou non. C'est donc aussi en partenariat avec l'État que nous avons décidé de consulter le Conseil d'État sur la procédure. Celui-ci a donné raison sur le fait de transférer des droits réels au-dessus du fleuve : il est donc bien possible de lancer des appels à projets et consulter le secteur privé pour inventer de nouveaux usages sur des passerelles. En revanche, le Conseil d'État a jugé que la procédure qui avait été choisie n'était pas appropriée et qu'il fallait plutôt opter pour une procédure de type concession. Ce qui a conduit à stopper la procédure. La Ville de Paris met en place une nouvelle procédure qui pour-

rait être testée par exemple entre le 12^e et le 13^e arrondissement. La Préfecture de région, mais aussi plusieurs responsables de la Préfecture sont intéressés par cette procédure afin de la dupliquer à d'autres endroits dans le Grand Paris. Les besoins de franchissements sont extrêmement importants dans la Métropole du Grand Paris, et aujourd'hui ils ne peuvent pas être financés à 100 % par de l'argent public.

Etudes et projets sur les Ports

Nicolas Mouyon, Ports de Paris



Les actions qui sont menées par Ports de Paris en tant que maître d'ouvrage

Les interventions classiques menées par Ports de Paris portent sur des aménagements de ports avec des modifications d'organisation des terre-pleins, des flux, des circulations, des accès, ou des réalisations d'ouvrages fluviaux pour permettre l'amarrage de bateaux ou établissements flottant stationnaire ou non. Actions qui se sont traduites ces dernières années notamment par des modifications ou consolidations de quais notamment sur le port Debilly et sur le port de la Bourdonnais, par la création d'une nouvelle escale sur le port des Invalides ou encore par le réaménagement du port de la Confé-

rence avec la création d'un accès piéton en son centre.

Dans les années à venir les interventions majeures s'inscrivent dans les perspectives des Jeux olympiques et paralympiques de 2024, mais également par la nécessité de pérenniser les usages sur les quais. Ainsi une grande partie des interventions vont se concentrer sur la création ou la modification de réseaux d'assainissement existants pour permettre d'accueillir la baignade en Seine; sur le renforcement des quais maçonnés puisqu'une grande partie des quais dans Paris sont des quais historiques qui comportent des dommages à réparer dans une urgence relative pour certains; mais également sur la mise en

place de contrôles d'accès pour contrôler les flux sur l'ensemble de ces espaces qui sont de plus en plus utilisés par les Parisiens, par les Franciliens.

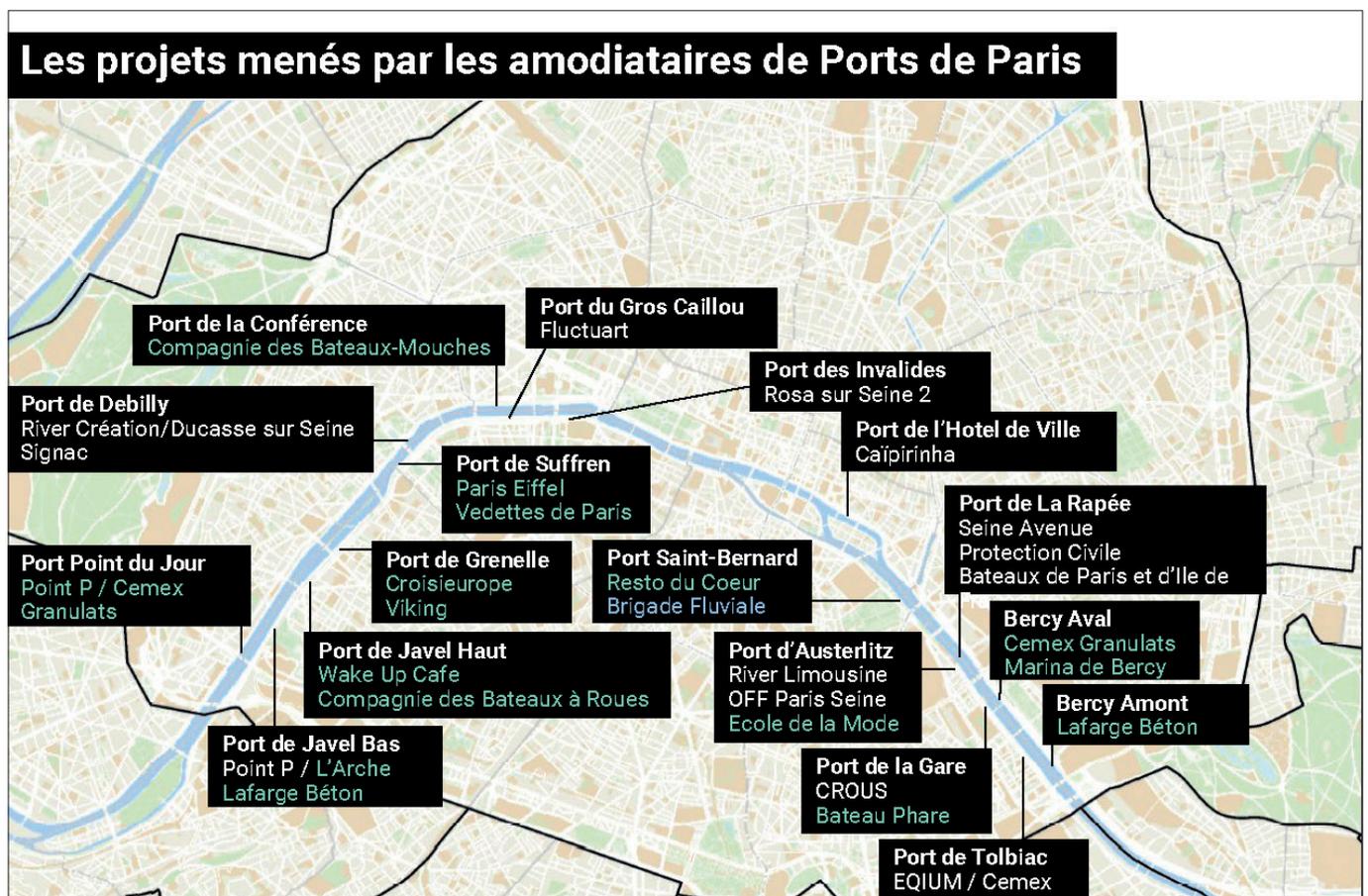
Par ailleurs d'autres projets sont en cours ou à l'étude et s'inscrivent dans une démarche d'amélioration de l'insertion paysagère des sites et d'amélioration de la cohabitation des usages que ce soient sur les usages pour de grands services urbains comme c'est le cas sur le port du Point du Jour et le port de Javel bas où les réaménagements doivent permettre une meilleure cohabitation entre les circulations des piétons et les activités industrielles, et également sur des projets de réaménagement comme au port de la Rapée et au port de Suffren

qui sont des ports qui accueillent des activités d'animation et de loisirs pour lesquels l'intensification de la fréquentation par le public conduit à devoir revoir l'organisation des flux.

Une réflexion générale est également menée par Ports de Paris pour accompagner la transition énergétique par l'aménagement ou par l'apport d'infrastructures. Cette réflexion générale est articulée 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 notamment pour l'avitaillement des bateaux.

D'autres secteurs sont à l'étude : le devenir des pavillons 1 et 2 au Port d'Austerlitz notamment ; une réflexion également sur l'amélioration de la cohabitation des usages sur les ports de Bercy-aval et pont National ; et l'opportunité de réaliser une nouvelle escale afin accueillir des nouveaux usages de logistique urbaine ou de transports passagers sur le port de l'Hôtel de Ville.



Le Port de Paris accompagne un certain nombre de projets d'amodiataires qui sont des projets de nouvelle implantation dans certains cas, ou de remplacement ou modification d'installations déjà existantes. Ces projets font soit partis des engagements pris par les amodiataires de Ports de Paris dans le cadre de la réponse de leur candidature à des appels à projets soit ce sont des

démarches qui sont menées pour moderniser leur site pendant la vie de la convention et donc des intentions unilatérales par les amodiataires.

Les dimensions de ces projets sont assez variables. Elles concernent à la fois de grandes installations, telles que des installations industrielles, des installations à caractère d'animations et de loisirs comme le projet de piscine flottante

de l'Arche, et des installations plus petites comme des petits bateaux de navigation. La carte ci-contre illustre une partie des projets réalisés ces cinq dernières années ainsi que les projets qui sont en cours ou en devenir. Je vais vous illustrer certaines de ces réalisations ou certains projets qui arriveront dans les prochaines années.

Installations durant les 5 dernières années



Rosa sur Seine 2

L'Insolite/Bateaux de Paris et d'Ile de France



La Barge du CROUS



River Création (Ducasse sur Seine)

© Haropa - Ports de Paris

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

Installations durant les 5 dernières années



River Limousine



River Limousine



OFF Paris Seine



OFF Paris Seine

© Haropa - Ports de Paris

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 problématique 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, qui permet d'accueillir ces nouveaux bateaux qui pourront y faire escale à l'avenir.

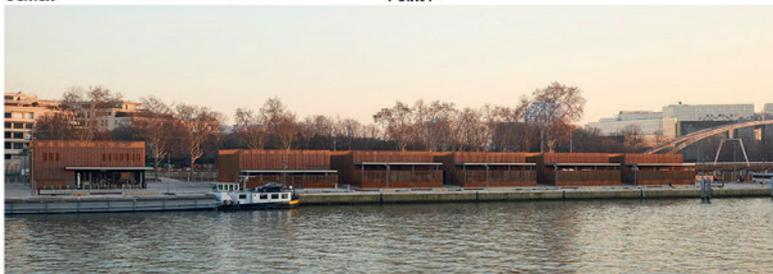
Installations durant les 5 dernières années



Cemex



Point P



Point P

© Haropa - Ports de Paris

Les installations industrielles ont aussi évolué ces 5 dernières années avec le projet de Cemex sur le port de Tolbiac et le projet de Point P au port de Javel qui est lui très récent. Ils s'inscrivent dans cette volonté de porter une attention particulière à l'insertion dans l'environnement rendu possible par l'articulation du travail entre les aménagements réalisés par Ports de Paris et les aménagements réalisés par les amodiataires, notamment pour ce qui concerne l'ouverture de cette bande de bords à quai pour permettre les circulations piétonnes.

Pour les années à venir, le travail engagé pour moderniser les installations industrielles se poursuit que ce soit sur Javel-bas avec le projet de Lafarge Bétons ou sur Tolbiac avec CRH Raboni.

Les modifications de bateaux et d'établissements flottants, actuellement présents sur le fleuve, se poursuivent également. 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, ou encore La Péniche du Cœur sur le quai Saint-Bernard avec également une modification totale puisque le bateau sera remplacé par ce nouveau bateau Le Brillant.

D'autres projets sont également portés par Ports de Paris que ce soient les Péniches du Cœur ou dans le cas de Way Cup Café également qui est un projet de restauration avec une démarche d'économie sociale et solidaire et notamment 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 Paris Eiffel sur le port de Suffren.

Installations à venir



CRH Raboni



Lafarge Béton



Bateau Phare



Vedettes de Paris

© Haropa - Ports de Paris



Wake Up Café



Péniche du Cœur



Paris Eiffel



Barges et Berges

© Haropa - Ports de Paris



Le secteur Bruneseau, Paris 13^e



3. ÉCHANGES - DIRES D'ATELIER



Antoine Grumbach, Architecte

J'ai une longue histoire avec la Vallée de la Seine qui a commencé avec le grand projet que nous avons fait pour l'Exposition universelle de 1989 avec Renzo Piano notamment. À cette époque, les terrains Citroën n'étaient pas construits tout comme la Seine Rive Gauche. Le grand problème était la connexion de deux grands pôles aux deux extrémités. Le projet consistait à lier ces deux sites le long de la Seine et à construire dès le début un récit à l'échelle de l'ensemble de la Seine.

Je pense qu'on ne fait pas un projet pour un espace comme la Vallée de la Seine à l'intérieur de Paris et aussi à l'extérieur de Paris, sans qu'il y ait avant tout un projet d'ensemble. On ne fait pas un projet global en accumulant des petits projets, petits ou gros d'ailleurs.

Ce que l'on veut faire, premièrement c'est de l'espace public. C'est fini de vouloir construire dans l'espace public. Il faut donc arrêter de remplir d'objets. Au contraire, conservons-le, rajoutons des arbres, plantons les bords de Seine. Il est nécessaire de retrouver dans les projets le rapport à l'eau. On ne peut pas continuer sans un cahier des charges pour ces architectures qui s'installent sur l'eau et qui sont n'importe quoi. Il faut avoir une vision globale des objets, de la qualité, de la lumière. Il faut un grand projet paysager. C'est un grand parc linéaire à l'échelle de la métropole, faisons-en un. La Ville de Paris a envisagé de faire sur le quai haut de la rive droite un système de transport collectif, c'est un très beau projet. Voilà de grands projets à l'échelle de l'ensemble de ce territoire. On ne fait pas projet en ajoutant des projets, aussi intelligents soient-ils, aussi talentueux, soient-ils, etc. Le problème c'est ce grand espace public d'une métropole de douze millions d'habitants.

Dès lors que le projet d'ensemble est établi et dans la mesure où l'on considère que l'espace public s'étend de façade à façade de part et d'autre de la Seine on peut alors s'autoriser peut-

être à implanter un pavillon ou autre bâtiment en bord de Seine. À la différence de Londres où les bâtiments ne regardent pas la Tamise, à Paris, tous les grands bâtiments publics regardent la Seine comme c'est le cas de la Maison de la Radio. Je pense qu'on ne peut donc pas construire devant. De même pour la place Mazas qui est aujourd'hui de l'espace public tourné vers le canal.

Faisons un grand projet pour la Seine, un grand projet intelligent d'un espace public métropolitain à l'intérieur d'une métropole de quinze millions d'habitants et ne faisons pas une collection de petits projets qui sont tous peut-être très bien ou pas. Je suis favorable à une grande réflexion, peut-être une grande concertation, un grand projet partagé par les habitants.

Je suis ravi que vous ayez créé cet atelier Seine. Je pense très simplement qu'on aurait dû commencer par essayer de se dire ce que nous voulons pour ce grand projet de Seine, pour ce grand espace public. Renforçons sa dimension paysagère, renforçons son accessibilité et ne parlons pas tout de suite de tous les projets récents et à venir.

Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris

L'Atelier Seine que nous avons lancé, que la Maire de Paris a proposé et dans lequel nous sommes, correspond exactement à cette démarche et il n'y a plus aucun projet de construction qui transformerait de l'espace public en espace privé. Comme cela a été dit précédemment le projet de la place Mazas en lien avec son intégration dans le périmètre Unesco va être revu sans le bâtiment de logement et en préservant l'espace public existant. Pour la Maison de la Radio, il s'agit de transformer un espace public qui était déjà destiné à la fourniture d'énergie en un nouvel espace public consacré aux énergies renouvelables. Le projet du pont de Grenelle n'a rien à voir avec le projet Mazas. Le projet Mazas était effectivement un projet qui

dans son état initial transformait un petit morceau d'espace public en espace privé. Nous allons renoncer à cela et il y aura dans les documents que nous vous proposerons une présentation qui définira un espace d'inconstructibilité de façon à protéger la Seine.

En revanche ce que nous avons présenté ce sont des projets, des projets qui s'inscrivent dans un paysage urbain. On ne va pas arrêter les Zones d'Aménagement Concerté. On ne va pas arrêter la possibilité pour Ports de Paris de louer des anneaux, c'est de l'occupation temporaire de l'espace public, ce sont des choses qui sont totalement démontables et d'ailleurs la réglementation nous oblige à les démonter donc je ne vois pas en quoi ce qui a été présenté aujourd'hui s'approche d'un millimètre de ce que vous décrivez. C'est pour ça que je suis un peu surpris. Nous travaillons dans ce groupe de travail depuis janvier et peut-être que l'une des conclusions de ces groupes de travail sera de lancer une concertation et de faire en sorte qu'il y ait un projet global qui je pense doit être métropolitain. Un des problèmes que nous avons aujourd'hui, sujet que nous avons déjà évoqué avec Yves Contassot à un atelier Seine précédent est que la Ville de Paris ne peut parler que de l'espace parisien, elle ne peut pas parler de l'espace métropolitain; en revanche que nous ayons, une démarche collective pour demander à la Métropole du Grand Paris d'organiser une consultation et un projet à l'échelle métropolitaine nous semble judicieuse. Ce que je conteste par rapport à ce que vous venez de dire, c'est qu'il y ait de notre part une atteinte au paysage de la Seine qui soit durable, c'est faux, factuellement faux.

L'acte principal que nous avons posé au cours de cette mandature est la fermeture aux voitures des berges de Seine, avec la création du parc Rives de Seine. Ça nous a coûté pas mal de polémique, pas mal de procès et le moins qu'on puisse dire c'est qu'il nous a fallu pas mal de courage pour le faire. Nous avons commencé un processus; ce processus

nous le continuons avec cet atelier, ça ne va pas se faire en un jour, vous le savez parfaitement, mais ne nous reprochez pas de ne pas faire ce que nous faisons, nous sommes en train de le faire.

Francis Combrouze, Adjoint au maire du 13^e

Sur la vision générale des bords de Seine, dans notre mandat d'élection en 2001 et pour l'arrondissement du 13^e, ce qui importait le plus était l'accès à Seine, l'accès pour tous, l'importance du bord à quai d'une part dans ce grand paysage, mais aussi ces liaisons vers la Seine, là où il y avait des fermetures, des impossibilités pour le 13^e «classique» d'aller sur et de fréquenter la Seine.

Sur les différents usages du bord à quai y compris sur les usages industriels et logistiques auxquels la mairie du 13^e est attachée (les évolutions de Cemex notamment), se pose une question sur l'acceptabilité. Comment assure-t-on une cohabitation entre la promenade pour tout le monde et l'activité industrielle? C'est un sacré défi, mais peu à peu on y arrive. Comment fait-on cohabiter les usages nocturnes des quais avec les logements aux alentours pendant les 4 mois du printemps et de l'été? Ce sont des problèmes de bruits assez complexes qui donnent lieu à beaucoup de concertation sans avoir vraiment de bonnes solutions pour le moment.

Se pose aussi la question de l'évolution dans ce bord à quai des immeubles. Frédéric Luccioni a montré les résultats de ce qu'on a pu faire sur les 100 000 m² de Réinventer Bruneseau qui est d'abord et avant tout un projet urbain qui lie Ivry et Paris avec une logique d'insertion et continuité urbaine. Dans le rapport à la Seine, la grande question est évidemment la manière dont les immeubles s'y adressent ou pas. Le paysage que vous avez vu dans la présentation de la SEMAPA est un grand paysage à l'échelle de la grande métropole qui se concrétise seulement maintenant dans notre lien avec le Val-de-Marne. Ce n'est pas

un obstacle, mais bien une continuité à l'échelle du très grand paysage. Cela ne nous dit pas comment jour après jour on réussit à assurer l'approvisionnement par les péniches et les camions des installations Point P et Raboni en même temps que des balades en vélo le long des quais en journée. Il y a aussi la question de la végétalisation qui est à regarder au regard des risques d'embâcle, du PPRi, des inondations. Est-ce qu'on va ou pas vers plus de végétalisation? Moi je l'aimerais bien.

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

On ne peut que se féliciter de cette réunion, du fait qu'il y ait un lieu pour discuter entre nous et probablement plus largement avec les Parisiens. On est probablement au début d'une histoire puisqu'on peut dire que la libération de l'automobile sur les berges libère les énergies. Les travaux d'Isabelle Bakkouche le montrent très bien, on n'est pas pour fétichiser une image idéale du fleuve. On voit combien dans l'histoire, ce fleuve a eu une vie trépidante et que cette vie va probablement revenir sur le fleuve, en regardant la diversité des projets qui, mis bout à bout ne dessine peut-être pas encore un projet, je trouve qu'ils dessinent un mouvement que je trouve assez intéressant sans doute aussi faut-il franchir le périph parce que ce mouvement concerne la zone dense. Maintenant comme vous le savez notre association s'intéresse et travaille sur le sujet depuis maintenant près de douze mois y compris en dehors de Paris. Différentes personnes porteurs de projets nous ont indiqué qu'elles aimeraient bien se retrouver en bord de Seine et qu'elles s'en sont trouvées écartées pour des raisons pécuniaires. En tant qu'association on n'a pas de réponses concrètes à ces questions. Certains disent aussi que la ville est une chose et le port et les berges basses une autre. ; comme dans un port, il y a les personnes qui fréquentent le port et puis la ville se

passer ailleurs. Il existe une forme d'enclavement qu'il faudra probablement discuter dans cet atelier Seine.

Ce qui nous préoccupe, comme l'a rappelé Antoine Grumbach, c'est de ne pas construire les quais hauts en cohérence avec la constitution historique du paysage parisien. Alors si cette question est acquise, nous sommes ravis.

Ce qui nous inquiétait dans le modèle choisi pour les passerelles habitées, c'était qu'un investisseur soit obligé de faire des bâtiments sur les rives pour rentabiliser son projet. Le domaine public naturel et le domaine public artificiel ne sont pas de même nature. Ce qui peut se faire sur le périphérique ou des voies ferrées n'est pas la même chose que sur un fleuve. Sur la place Mazas nous sommes ravis ; sur la Maison de la Radio, lisez notre document. La seule chose qui nous étonne sur la Maison de la radio quand on fait vraiment l'histoire du site, c'est que la force publique s'est évertuée pendant les quarante dernières années à exproprier, libérer pour faire une tête de pont, construire un pont, dégager le front de la Maison de la radio.

Nous n'avions pas vu le projet qui est aujourd'hui beaucoup mieux qu'avant. En regardant le PLU, le terrain est constructible et en regardant l'histoire il ne devrait pas. Puisqu'au fil des années on a exproprié tout le monde, on a libéré du foncier pour de l'utilité publique.

Sur Mazas on a beaucoup de possibilités quand on réfléchit à l'évolution dans le temps de ce site dont son sous-sol. Réinventons le sous-sol de Mazas ! Je pense qu'on va trouver des solutions beaucoup plus intéressantes que le premier coup qui finalement aura permis qu'on ait ce débat et tant mieux.

Alors dernière question plus difficile : c'est le paysage qui se dessine par la vie qui va plus vite que notre pensée d'urbaniste à l'Est de Paris. Je dois dire que personne n'imaginait en 2002, que l'intercommunalité se passerait entre Charenton et Bercy-Charenton. On n'a pas vu une maquette d'ensemble, qui

fasse que le maire de Charenton, le maire d'Ivry, la métropole, rassemblent leurs projets...je ne suis pas sûr qu'en dehors de cette salle les Parisiens au sens large du terme aient vu ce qui allait se passer sur ce territoire ; dans le rapport de la Seine pour avoir visité les maquettes de Masséna Bruneseau qui sont aujourd'hui au Pavillon de l'Arsenal, on a le sentiment que c'est très près de la Seine, beaucoup plus près de la Seine que le front de Seine par exemple, qui est un exemple de bâtiment de grande hauteur en bord de Seine bien dégagés. On refait un quartier, on ramène la ville au bord de la Seine, mais les aménagements des espaces publics en bords de Seine ne sont pas les mêmes de part et d'autre du pont National. Dès qu'on franchit le pont National, on n'a plus ce grand trottoir. Faut-il mettre un bâtiment aussi haut et large parallèlement à la Seine ? Il y a quand même dans le rapport à la Seine cette question d'un grand paysage qui se constitue à l'est, qui n'est peut-être pas l'objet de cet atelier, qui est probablement l'objet d'une discussion plus large à l'échelon métropolitain qui mérite d'être posée.

Gwenaël Querrien, Association La Seine n'est pas à vendre

Concernant la Maison de la Radio le problème n'est pas le projet des architectes, qu'ils construisent une petite barre basse ou plus haute. Dans le document diffusé et que nous avons préparé, il y a page 6 une image tirée du fond Henri Bernard. L'idée n'est pas de ne jamais rien changer à ce qu'a fait un architecte, c'est impossible, car la vie évolue et c'est normal. Ce qui était important c'était l'idée de dégager la vue sur le pont, de dégager la vue de la Seine vers les bâtiments de la Maison de la Radio et inversement. Si on regarde l'image du pont Henri Bernard, on s'aperçoit que cette image a été reprise par Architectures-Studio lors des travaux de rénovation de la Maison de la Radio. Ils ont fait l'insert avec leur projet, ils n'étaient

pas chargés de faire l'aménagement de la grande plateforme devant, mais ça leur paraissait tellement évident qu'ils ont fait une petite esquisse ; personne n'a remis en cause l'idée de faire une station de produits de carburants décarbonés à la place d'un parking et d'une station-service, c'est notre époque qui veut ça, on ne peut que s'en réjouir au contraire ; par contre l'idée qu'il faille absolument pour faire ça construire au-dessus, si on regarde ce que ça donne je suis un peu moins optimiste. Pour moi la deuxième version du projet de Grenelle est moins mauvaise que la première, car ce n'est pas une « radiation » complète de la Maison de la Radio du front de Seine ; en même temps si vous regardez les deux images que je viens de citer page 6 et page 9 du document, cela reste quand même une perte qui à mon avis est liée à une mésestimation complète de tout ce qui a pu être pensé dans les années cinquante.

La maison de la Radio participe au jalonnement du cours de la Seine par un certain nombre de bâtiments publics qui constituent des élargissements spatiaux sur ce fleuve, à la fois dans sa forme, c'est un des fleurons de l'architecture des années 50/60.

Yves Contassot, conseiller de Paris

La suppression des autoroutes le long de la Seine est un dossier que j'ai porté en 2001 dans le cadre du programme de la liste pour les écologistes et j'ai entendu autour de moi tous les ricanelements sur le fait que c'était totalement illusoire, que ça ne se fera jamais, que ce n'est pas sérieux, etc.

Je constate qu'il aura fallu presque vingt ans pour y arriver et tant mieux. Tant mieux qu'on l'ait fait, dommage qu'on ait perdu vingt ans. Mais ça prouve simplement que ce n'est pas parce qu'on dit des choses qui à un moment donné paraissent très décalées pour certains que c'est par principe à rejeter.

Dans le même temps, je rappelle que

nous avons dit des choses par exemple sur la densité de Paris. Paris est très loin de respecter les normes de l'ONU en matière d'espaces verts par habitant. C'est bien dommage parce que l'on continue à bâtir, à bétonner des espaces non construits aujourd'hui, ce qui réduit encore plus, évidemment, le nombre d'espaces verts par habitant puisqu'on y construit plus d'habitants qu'on est capable de construire en équivalent mètres carrés d'espaces verts pour améliorer les normes de l'ONU. On va donc dégrader la situation. Les études montrent qu'une partie de ceux qui quittent Paris ne part pas pour des raisons strictement financières, mais pour des raisons de cadre de vie meilleure dans les villes moyennes de province.

Alors il faut se poser la question : est-ce qu'on veut continuer à avoir ce départ massif, notamment des classes moyennes ?

Dès la première réunion, j'ai souhaité qu'on élargisse ce groupe et que la Maire de Paris propose au président de la métropole d'élargir ce groupe à l'ensemble de la métropole. Je pense que le développement des villes ne peut se faire les unes à côté des autres en tournant le dos à l'ensemble des communes autour. Il a fallu la création d'une délégation spécifique confiée à Pierre Mansat en 2001 pour qu'on casse un peu cette façon de concevoir le développement de Paris par rapport à ses voisins.

Mais il n'empêche qu'aujourd'hui cet atelier se limite au territoire strictement parisien. Or il se passe des choses à côté effectivement et ça me paraît important. Alors ce que disait Bernard Landau sur Charenton et Paris, c'est exactement la même chose de l'autre côté sur la rive gauche entre Ivry et Paris, c'est-à-dire qu'on a tout un territoire qui aurait dû être confié à la métropole si on avait respecté l'esprit de la loi en termes d'intérêt métropolitain que chaque commune se garde bien évidemment de mutualiser. Je plaide pour qu'il y ait de vraies discussions, en Conseil de Paris par exemple. Nous avons fait la

proposition que les quais hauts soient inconstructibles.

Je crois qu'il y a vraiment deux visions de la ville : cette vision de densification à tout prix avec à mon avis une erreur historique qui se heurte à cette vision d'une ville apaisée qui intègre son entourage des autres communes et qui permettra de mieux vivre à Paris quand les gens en banlieue vivront mieux.

Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris

Le débat sur la densité à mon avis n'est pas tout à fait le sujet de notre groupe. Je dis simplement que je conteste formellement que nous densifions Paris.

Jérôme Gleizes, conseiller de Paris

L'intérêt de ces ateliers Seine, c'est que ça permet de révéler certaines contradictions. Je vais reprendre des propos qui ont été dits dans la présentation de la SEMAPA sur la question de l'intensité urbaine. Le problème qu'on a est celui de la résilience. La ZAC Bercy-Charenton va avoir un impact très important sur l'écosystème de la Seine ; cela va modifier la circulation ; comment va-t-on construire, faire venir les matériaux pour construire tout cela ? Quels vont être les flux de circulation ? En période de résilience, on sait qu'aujourd'hui le problème qu'on va devoir gérer est la question des flux y compris des flux de construction.

Notre contradiction aussi est de gérer la question de la contribution économique. Nous avons besoin d'avoir des droits à construire pour financer les projets, mais jusqu'à quel niveau devons-nous aller ? Cette obligation de droit à construire n'est pas contradictoire avec la question écologique. Il faut savoir poser comme contrainte non pas la rentabilité économique, mais la baisse des taux de rentabilité avec les droits à construire. Minimiser les droits

à construire plutôt que de maximiser les droits à construire. Cette question économique est centrale sur tous les projets, on devrait partir de la Seine, et j'ai plutôt l'impression que c'est la Seine qui s'adapte à l'urbanisme et non l'inverse. Il faudrait avoir au côté des urbanistes des écologues. Le fait que Ports de Paris réfléchisse aux questions d'avitaillement, aux questions de motorisation, semble être une approche intéressante. Pour venir sur la question des matériaux, remplacer du béton par du bois ne résout pas le problème, ça le réduit éventuellement, car le bois est plus « acceptable » que du béton même si beaucoup de progrès ont été faits sur le béton. La construction bois ne réduit pas l'empreinte écologique. Augmenter la productivité en mettant des matériaux beaucoup plus écologiques ne règle pas le problème de l'augmentation globale des consommations, dans les projets j'ai plutôt l'impression qu'on consomme plus que l'on ne réduit la consommation.

Régine Bréhier, Ports de Paris

La Seine est un espace public, mais qui est aussi un espace économique et il se trouve que Ports de Paris est porteur d'une partie de cette dimension économique de l'activité.

Je voulais réagir à quelque chose qui a été dit à plusieurs reprises, cette impression que certains ont qu'on est en forme de réaction et non pas en forme de construction d'un projet collectif. Je souhaite témoigner qu'on est depuis longtemps sur la Seine, sur un espace qui est vivant où les usages sont multiples et que ces usages bougent au fil du temps. Nous avons cette particularité en tant que Port d'être un port urbain, c'est-à-dire un port qui est totalement plongé dans la ville, ce qui n'est pas le cas par exemple de tous les ports maritimes. Nous travaillons donc en permanence dans un dialogue qui est constant avec la Ville, sur des lignes directrices qui sont constantes et qui se reconstruisent aussi au fil du temps ; à la fois sur des

besoins, et aussi les contraintes ou les risques. Le travail que nous menons est à la fois foisonnant parce que par définition nous sommes sur un espace public dont les projets, les gens qui l'occupent, sont relativement courts. Les projets les plus longs qu'on accueille sont sur des durées d'une quinzaine d'années donc ça veut dire que de façon permanente on a une reconstruction de l'espace. Et c'est cette reconstruction qui permet aussi de s'adapter à la ville, mais aussi de s'adapter aux contraintes nouvelles. Nous avons évoqué tout à l'heure les réflexions qu'on pouvait mener collectivement par exemple, sur les nouvelles motorisations et sur les besoins en avitaillement, mais on pourrait citer aussi les réflexions qu'on a pu mener dans le passé sur la façon de s'adapter aux crues ou sur la façon de s'adapter à cet espace. Je voudrais plaider d'abord pour garder ce caractère vivant de la Seine qui nécessite une évolution permanente du projet sans oublier la dimension économique au service de la Ville de Paris. Nous ne faisons rien qui ne soit pas utile à la ville ou à la métropole parisienne ; on n'est pas sur des choses qui arrivent ici pour repartir à des milliers de kilomètres, mais sur des services qui évoluent avec la ville. Cela peut donner une impression de foisonnement, mais c'est aussi la capacité en fait à s'adapter et à rentrer dans un cadre qui progressivement s'adapte aussi à l'évolution des usages. Lors du dernier atelier par exemple, la dimension de poumon vert a été évoquée, la possibilité d'avoir des sites frais par rapport au reste de la ville et c'est par exemple quelque chose qui n'était pas demandé il y a une dizaine d'années.

On travaille dans un cadre qui est assez contraint avec des outils qui sont le PLU, le Cahier des prescriptions architecturales et paysagères établi par la Ville de Paris, Ports de Paris, les ABF et l'Apur. Ils nous permettent de concilier de multiples usages, de multiples contraintes et de ne pas les figer, mais de pouvoir les faire évoluer au fur et à mesure que les choses évoluent dans le temps.

Olivier Jamey CPP

Je me réjouis de voir tout l'intérêt que la Seine suscite, et plus que l'intérêt, les passions qu'elle peut susciter parce que c'est vrai que jusqu'à maintenant on pouvait, parfois se sentir un petit peu oublié et un petit peu enclavé. Il faut savoir déjà que physiquement on est dans un creux ; il faut aborder la question en trois dimensions. Nous on vit tous les jours dans cette dimension « inférieure » qui est celle du fleuve et qui est très différente de ce point de vue là des canaux où on est au niveau de la ville et où le lien avec la ville est beaucoup plus facile. Suite aux présentations qui ont été faites, j'aimerais qu'on aborde le lien de ces projets avec l'eau en fait, parce qu'au regard de certaines créations qui ont été exposées très riches avec une forte créativité on se dit : quel est le rapport avec l'eau, avec le fleuve ; est-ce qu'on n'est pas en train de transposer la ville sur le bord de l'eau ou est-ce qu'on a réfléchi à l'originalité du bord de l'eau. Le bord de l'eau sert notamment à transporter en masse de manière douce de grands volumes de marchandises. Comment fait-on transiter à la fois les personnes qui vont sur le bord de l'eau ou sur les bateaux et comment on fait transiter ensuite vers la ville ou de la ville vers le fleuve les marchandises ? Ce sont des réflexions qu'on abordera peut-être aussi dans le cadre de l'atelier sur les usages.

Claire de Clermont-Tonnerre, Mairie du 15^e arrondissement

Je dois dire que pour moi il n'est pas question de remettre les quais à plat parce que voilà dix ans qu'avec le maire du 15^e on travaille pour la réalisation d'une promenade de bord à quai sur nos berges qui ont pour partie une vocation industrielle. C'est un travail de très longue haleine, on s'est heurté à beaucoup d'obstacles, des obstacles financiers parce qu'il fallait que Ports de Paris et ses amodiataires trouvent les financements, mais les choses pas à pas

finissent par avancer un peu.

D'abord il faut à penser à la cohabitation entre les différentes installations qu'on nous a proposées, parce qu'on peut avoir une centrale à béton avec toutes ses nuisances et tous les camions toupies et puis à côté le projet assez prestigieux e l'Arche que vous venez de présenter tout à l'heure. Un peu plus loin un établissement va accueillir des gens en réinsertion. Ce sont des publics très différents, c'est extrêmement délicat. Et puis je ne peux pas ne pas mentionner les bateaux-hôtels aussi, les énormes bateaux de 125 mètres de long qui font de véritables barrières devant les berges qui stationnent maintenant en double poste. Cinq sont situés dans le 15^e ce qui n'est pas très enthousiasmant pour nos habitants.

Je voulais dire aussi qu'il faut penser le paysage des deux côtés du fleuve, parce que j'ai découvert votre projet du 16^e que je ne connaissais pas. Je pense que les habitants de Beaugrenelle seront aussi intéressés de voir comment va évoluer leur paysage. Je pense que ce serait intéressant qu'on le présente aussi au conseil de quartier du 15^e arrondissement pour voir comment le paysage de Radio France, qui a fait l'objet d'un beau réaménagement d'ailleurs, va évoluer. Enfin je voudrais revenir aussi sur la question de la lumière parce qu'on cherche un fil conducteur et pour moi l'éclairage peut être aussi un fil conducteur intéressant sur les berges de Seine. Alors il est vrai qu'aujourd'hui on ne va pas tout remettre à plat c'est sûr, Il y a beaucoup de choses qui sont parties, d'autres qui sont en train de germer, etc., mais j'aimerais bien qu'on ait vraiment une véritable réflexion sur la question de la lumière des berges qui peuvent être un fil conducteur très intéressant.

Jean-Louis Missika, Adjoint à la Maire de Paris

Merci beaucoup. On a eu une longue séance, mais je crois que cette séance était très intéressante et très enrichissante. Il y a beaucoup de réflexions et de pistes qui sont intéressantes.

Je ne vais pas faire de conclusion puisque nous avons encore plusieurs ateliers qui sont programmés, dont effectivement comme vous l'avez signalé, celui sur les usages qui me paraît être un atelier extrêmement important.

Ce que je voudrais vous dire à ce stade de l'évolution de l'atelier Seine qui sont les réflexions que j'ai tendance à me faire en écoutant les différentes parties prenantes, ce sont plusieurs choses : D'abord je voudrais rappeler qu'il y a des horizons temporels différents selon les projets.

Quand on fait Fluctuart c'est une occupation temporaire, c'est un bateau, une barge qui est posée sur la Seine déplaçable ; avec l'appel à projets, le projet est réalisé dans un délai très court, c'est un projet très intéressant, c'est un petit projet comme vous l'avez dit, l'horizon temporel est de deux ans entre l'appel à projets et le moment où le projet est réalisé puisque si tout va bien nous inaugurerons Fluctuart début juin.

Quand on fait la ZAC Paris rive gauche comme l'a très bien rappelé Frédéric Luccioni c'est cinquante ans ; c'est ça l'horizon temporel de la ZAC Paris rive gauche et peut être même un peu plus. Pour Bercy-Charenton, peut-être que ça ne sera pas cinquante ans conceptuellement non, mais disons qu'opérationnellement on est sur un projet qui se déploie sur vingt ans.

Je voulais rappeler aussi que toutes ces ZAC font l'objet de procédures de concertation, d'études d'impact environnementales, d'enquêtes publiques ; enfin on fait appel aux meilleurs spécialistes en urbanisme, qui s'intéressent bien évidemment à la relation du territoire à la Seine ; enfin je ne pense pas que ni l'équipe Rogers ni les différents architectes qui ont travaillé sur le projet

de Paris rive gauche n'ont pas réfléchi à la relation entre la ZAC et la Seine ; il y a du déjà là en bord de Seine, il y a du déjà là avec les ZAC et la vision globale doit tenir compte du déjà là et des projets qui sont déjà lancés.

Je voudrais quand même remettre les choses à leur place. Nous ne faisons pas de la haute densité à Paris. Il y a quelques friches ferroviaires, au sud-est et au Nord-est parisien, qui font l'objet de projets modestes mixtes, parler de bétonisation ou de surdensification est un pur et simple mensonge...

Concernant cet atelier, je pense qu'une des propositions que nous ferons à la Maire de Paris est que ce groupe de réflexion soit pérennisé de façon à ce qu'il y ait un lieu où justement le débat, le dialogue, la conversation puisse se poursuivre. Est-ce que cela doit déboucher sur une proposition d'un groupe équivalent à l'échelle métropolitaine ? Sans doute, mais il faut quand même avoir à l'esprit qu'une réflexion à l'échelle métropolitaine correspondrait à cette salle multipliée par dix, en termes de nombres de participants et de parties prenantes. La question est de savoir à partir de quel moment la conversation devient impossible ou devient tellement complexe et tellement diversifiée qu'elle rend le dialogue difficile. Je pense aujourd'hui qu'une réflexion à l'échelle du territoire de Paris me paraît tout à fait légitime, comme il me paraît légitime qu'il y ait une réflexion à l'échelle de la métropole et peut-être même au-delà (on veut créer le Port de Paris Métropole à Achères et à ma connaissance Achères ne fait pas partie de la Métropole du Grand Paris).

Donc je suis tout à fait d'accord pour qu'il y ait des échelles différentes, mais l'échelle de l'arrondissement, l'échelle de la ville me paraît être une échelle aussi légitime.

Il faudra que dans le Livre blanc que nous produirons à l'issue de nos travaux nous fassions une série de propositions de façon à avoir des principes qui nous guideront dans la construction

des différentes modifications de PLU si modification de PLU est nécessaire ou simplement le Cahier des prescriptions architecturales et paysagères.

Vous avez à l'écran les ateliers tels qu'ils ont été programmés avec l'Apur lors de l'atelier 1 d'installation. L'atelier n° 4 portera sur les usages du site de la Seine et aura lieu au mois de juin.

L'Atelier 5 portera cet été sur l'évolution du cahier des prescriptions qui fait écho à l'atelier 2 qui a eu lieu sur le patrimoine et celui d'aujourd'hui sur la vision des projets en cours.

Nous aurons un atelier de synthèse au mois d'octobre le temps justement de réfléchir aux éléments du Livre blanc.

Merci beaucoup, merci à tous et merci de votre participation.

Synthèse des Ateliers Seine

ATELIER #3

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

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

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

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

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

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

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 :

