

Paris, rives de la Seine

Le projet des berges de Seine en 2012

Prise en compte de la valeur patrimoniale du bien, « Paris, rives de la Seine », inscrit sur la Liste du patrimoine mondial



Sommaire

P 2 Les critères de l'inscription du bien en 1991

P 3 Un site fondateur dans l'histoire de Paris

P 12 Le projet des berges pour 2012

P 24 Synthèse de la prise en compte de la valeur universelle exceptionnelle du bien, « Paris, rives de la Seine »

P 26 Annexes

1. État de conservation des biens du patrimoine mondial en Europe
2. Planches graphiques du Plan Local d'Urbanisme
3. Cahier des prescriptions architecturales et paysagères pour la mise en valeur des berges de la Seine dans Paris (Document joint)

Directeur de la publication: Francis Rol-Tanguy

Directrice de la rédaction: Dominique Alba

Étude réalisée par: Jean-Christophe Choblet et Patricia Pelloux

et Katya Samardzic du Département Histoire de l'Architecture et Archéologie de Paris

Cartographie et maquette: Apur

www.apur.org

Les critères de l'inscription du bien en 1991

L'Unesco a distingué en 1991 l'ensemble du paysage fluvial entre les ponts de Sully jusqu'au pont d'Iéna en rive droite et jusqu'au pont de Bir-Hakeim en rive gauche. Les limites de ces protections s'étendent aux grands ensembles monumentaux, aux perspectives et à l'ensemble des façades qui bordent le fleuve.

Cette distinction a été justifiée selon trois critères :

- l'ensemble constitue **un exemple remarquable d'architecture** où les strates de l'histoire se superposent ;
- les quais de Seine sont jalonnés d'**une succession de chefs-d'œuvre** dont on retiendra particulièrement Notre Dame et la Sainte Chapelle, le Louvre, le Palais de l'Institut, l'hôtel des Invalides, la place de la Concorde, l'École Militaire, la Monnaie, le Grand Palais des Champs-Élysées, la Tour Eiffel, le Palais de Chaillot. Certains d'entre eux comme Notre Dame de Paris ou la Sainte Chapelle ont constitué une référence certaine

dans la diffusion de la construction gothique, cependant que la place de la Concorde où la perspective des Invalides ont influencé l'urbanisme des capitales européennes. Le marais et l'Île Saint-Louis offrent des ensembles architecturaux cohérents, avec des exemples très significatifs de la construction parisienne des XVII^e et XVIII^e siècles.

- La ville historique qui s'est développée du XVI^e siècle et surtout XVII^e siècle au XX^e siècle, traduit **l'évolution successive des relations de l'homme au fleuve** : défense, échanges, promenade.

On retiendra donc :

- la valeur historique du site
- la valeur d'exemple des bâtiments
- la valeur d'usage du fleuve et de ses berges.

Le dossier de protection montre que ces valeurs découlent directement de la structure urbaine organisée autour de la Seine.

Les rives de la Seine à Paris : délimitation du bien lors de son inscription sur la liste en 1991



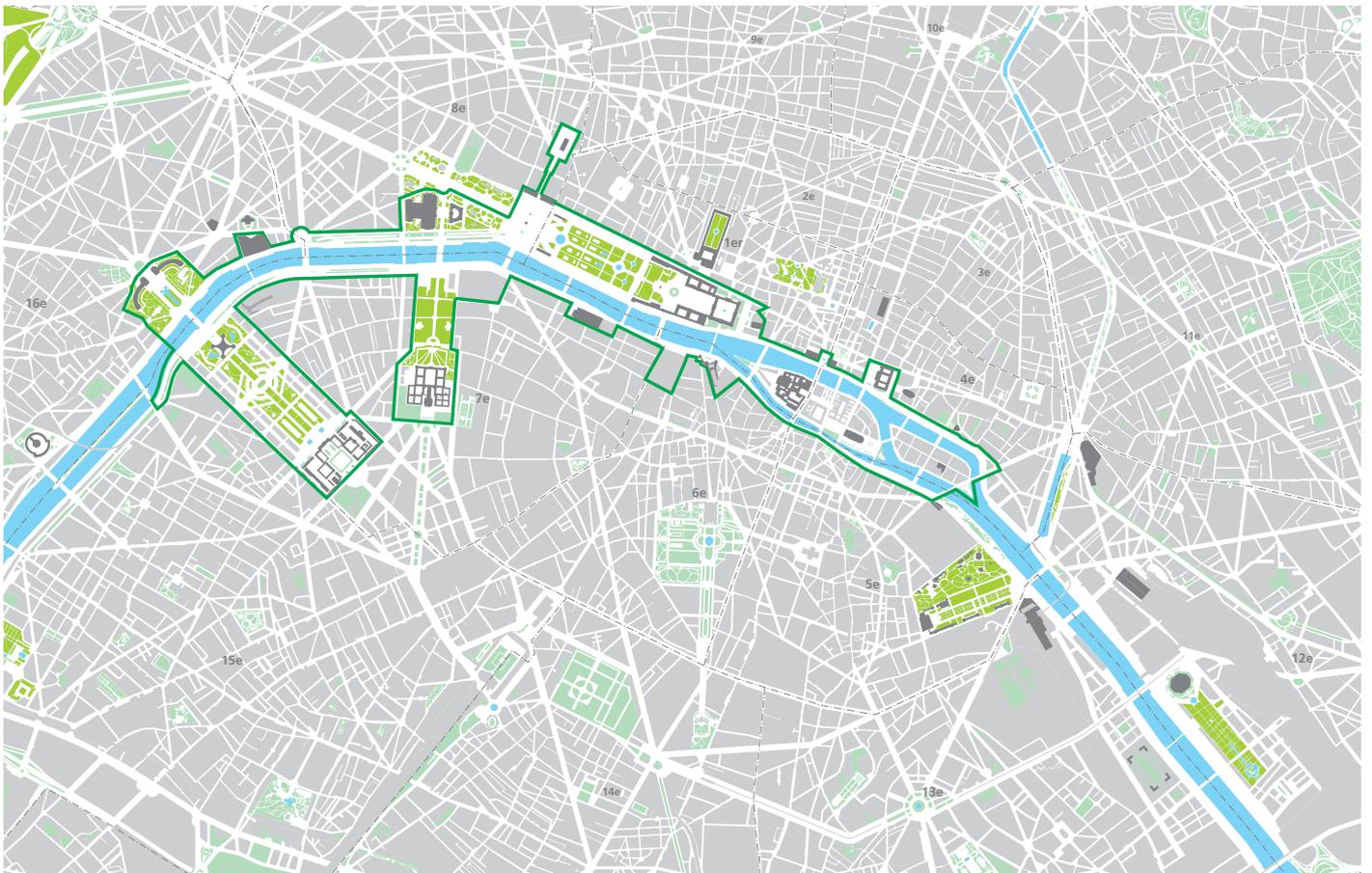
Un site fondateur dans l'histoire de Paris

Depuis deux mille ans, la croissance de la ville, premier port fluvial de France, s'est faite à partir du fleuve avec la conquête des berges et des espaces environnants. En effet, jusqu'à la création du chemin de fer, à la seconde moitié du XIX^e siècle, la vie économique de la cité est entièrement tournée vers la Seine.

La référence à l'identité fluviale que l'on retrouve sur les armoiries de la ville ou la numérotation des immeubles des rues de Paris avec des chiffres allant croissant vers le nord et vers le sud à partir des berges témoigne du développement urbain et de cette symbiose de la ville avec le fleuve. Cette numérotation imaginée au XIX^e siècle prend exactement pour point de référence la grande croisée de Paris qui par la rue Saint-Jacques, la Cité et ses ponts et la rue Saint-Martin, constituait l'axe nord-sud - la Seine représentant l'axe est-ouest dédoublé au centre de la ville par l'île de la Cité. De l'époque gallo-romaine au début du XVII^e siècle, deux ponts seulement permettent de franchir la Seine : le Petit Pont Notre Dame, et le Pont Saint-Michel - Pont au Change. L'urbanisation se développe progressivement autour des axes qui y conduisent au nord, de part et d'autre de la rue Saint-Martin et Saint-Denis, au sud de part et d'autre de la rue Saint-Jacques. Il existe aujourd'hui 37 ponts sur la Seine,

chacun d'entre eux se rapportant à une période précise de l'urbanisation et va de pair avec le développement de la ville. Depuis l'antiquité, le port de Paris est au centre du fonctionnement économique et social de la cité. Jusqu'à la moitié du XIX^e siècle, la voie fluviale le moyen le plus rapide, le plus sûr et le moins onéreux pour l'acheminement de marchandises. Les berges de la Seine connaissent ainsi une activité liée au commerce des biens de consommation courante et le port assure, jusqu'au développement du transport ferroviaire, l'approvisionnement de la capitale. Commerce, artisanat et trafic fluvial cohabitent jusqu'au XVIII^e siècle le long du fleuve, qui en tant que lieu de travail et lieu de consommation touche la population parisienne dans ses composantes les plus diverses. Meuniers, boulangers, pêcheurs, tenanciers de bateaux à lessive, blanchisseuses, porteurs d'eau, baigneurs font de l'espace fluvial un lieu majeur de la vie parisienne au milieu du XVIII^e siècle. La banalité et le caractère quotidien des usages expliquent à la fois l'omniprésence de la Seine dans la vie matérielle des Parisiens et la constitution d'une identité commune autour de l'espace fluvial, sans qu'une conscience de celle-ci ne soit revendiquée, comme elle le serait dans une rue ou un quartier. Paris est le port le plus important de la Seine, chaque secteur se définit par rapport à une fonction.

La structure monumentale de Paris s'organise à partir de la Seine



1750-1800

Les politiques d'embellissement : la Seine, au centre d'une opération d'urbanisme à l'échelle de la ville

Les pratiques fluviales qui contribuent à donner à la cité sa personnalité, subissent après 1750 de lentes transformations : le plan d'aménagement de la Seine, conçu entre 1758 et 1769 fait du fleuve un espace majeur en matière d'urbanisme, qui devient l'épine dorsale d'un projet à l'échelle de la capitale et dont les opérations touchent la majorité des quartiers. Les opérations consistent à améliorer la navigation de la Seine mais aussi la circulation des berges depuis l'île Louviers jusqu'à la barrière des Invalides. Le projet se traduit par la création de quais, la construction de ponts et la mise en place d'une artère continue le long de la Seine faisant disparaître tout le bâti en bordure du fleuve. L'ampleur et les objectifs font de ce programme le premier plan d'aménagement à l'échelle de la capitale.

Paris. L'île de la Cité,
vue du port au blé, en 1753.
A gauche : le Pont Rouge.
A droite : le Pont Notre-Dame.
Par N. et J.B. Ragueneau (1715-1793).
Paris, musée Carnavalet.



Adam Perelle (1640-1695). Perspective de la ville de Paris, vue du Pont Rouge. Eau-forte, vers 1660. Paris, musée Carnavalet.



Le marché à la volaille
et le marché au pain,
quai des Grands-Augustins
Carton d'éventail, XVIII^e siècle



Israël Silvestre (1621-1691)
et Jean Lepautre (1618-1682).
«Vue du quai des Augustins
et du pont Saint-Michel».
Eau-forte, 1658-1658.
Paris, musée Carnavalet.





Scène de joute et de jeu de l'oison, milieu du XVIII^e siècle « On voyait paraître sur la Seine, d'abord plusieurs petites barques montées par des hommes vêtus d'une simple toile mince sur leur corps nu. Après avoir débuté par un jeu où l'on tâchait de se faire tomber dans la rivière avec de longues perches, ceux qui devaient prendre part au tir à l'arc montaient dans un bateau fixé en pleine Seine. Près de la poupe passait un câble, tendu d'une rive à l'autre. »

XVIII^e siècle Apparition de l'établissement flottant : la Seine devient un espace de loisirs et de services pour les citadins

C'est à cette période qu'apparaît « l'établissement flottant », une typologie à part entière issue de la transformation d'anciennes embarcations vouées au transport de marchandises. Compte tenu des difficultés de navigation, la reconduite des bateaux est considérée comme peu rentable et il est plus intéressant de construire de nouveaux bateaux plutôt que de remorquer à vide ceux qui avaient déjà servi à l'acheminement de marchandises. Deux solutions existent alors pour les constructions en bois, puis plus tard pour les constructions en acier : le réemploi du matériau par la destruction des bateaux, ou leur mise en vente pour une transformation éventuelle.

Définis comme des structures flottantes car souvent dépourvus de moteur, les établissements flottants restent amarrés à poste fixe et ne sont, par définition, pas destinés à se déplacer. Leur usage est étroitement lié à leur environnement et à la configuration des berges dont l'activité et la nature physique dépendent directement du rôle attribué au fleuve. Si les berges constituent la limite et le point de rencontre de deux mondes que tout oppose, les établissements flottants bénéficient simultanément des caractéristiques du fleuve et de la ville.



Feu d'artifice tiré à Paris le 22 juin 1763, pour l'inauguration de la statue de Louis XV, sur la place de la Concorde

Au XVIII^e siècle, l'usage des berges de la Seine se sédentarise peu à peu et s'oriente progressivement vers les loisirs. La Seine attire les parisiens en quête de divertissements, dans une ville qui n'offre que peu d'espaces ouverts et dégagés propres à la promenade. Le bain de rivière, réservé aux jeux ou à quelques cures isolées, est perçu à partir de la deuxième moitié du XVIII^e siècle comme un instrument de santé. Le nombre d'établissements de bains, estimé à une vingtaine au début du XVIII^e siècle, est multiplié par dix entre 1816 et 1876. Cette polyvalence est unique à Paris : le fleuve tout en demeurant lieu d'activité intense, cumule les qualités d'un espace de loisirs et d'un instrument de santé, y compris dans les classes sociales les plus aisées.



École de natation de l'hôtel Lambert : bains froids pour dames, quai d'Anjou, île Saint-Louis ». Estampe anonyme. Paris, musée Carnavalet.

1800-1850 L'aménagement des quais de la Seine et la réorganisation du trafic fluvial sur les canaux

Conscient du rôle économique majeur de la Seine, Napoléon Bonaparte améliore le fonctionnement du port. Les passages réservés au halage et les places affectées aux marchandises sont réparés, agrandis et nombre de lavoirs et moulins sont supprimés. Le désir de doter Paris d'un commerce par voie navigable capable d'approvisionner abondamment la capitale aboutit à la création de toutes pièces du port de la Villette. En 1815, le canal de l'Ourcq est achevé, les travaux du canal Saint-Denis et du bassin de l'Arsenal sont sur le point de commencer. L'objectif est de pouvoir contourner la capitale ainsi que toutes les activités constituant un obstacle pour le trafic fluvial.

Parallèlement aux travaux spécifiquement liés au fonctionnement du port, Napoléon procède à la création de quais et à la multiplication des ponts. Ces travaux s'inscrivent dans la continuité des politiques d'embellissement du XVIII^e siècle, mais au-delà des questions de circulation à l'échelle de la ville, il s'agit de maîtriser les caprices du fleuve. L'aménagement de l'espace fluvial est par ailleurs commandé par un véritable souci de fonctionnalité : protéger la ville de la Seine grâce à des quais élevés et répondre aux nouvelles fonctions du port, le déchargement des marchandises prenant le pas sur les autres activités – d'où la création de quais facilement accessibles aux voitures. Ces différents éléments aboutissent à la monumentalisation du fleuve : l'approfondissement du lit de la Seine et le rehaussement des quais différencient topographiquement deux espaces distincts – la ville et le fleuve – dont les activités seront de moins en moins partagées.

Le recensement de 1823 compte 53 lieux de vente sur les berges de la Seine : les ports demeurent encore des lieux d'échange mais leur disparition progressive va de pair avec la transformation complète des rives, décidée en 1839 et mise en œuvre à partir de 1845. À cette période, le port de Paris perd en effet son rôle d'approvisionnement de la population, pour servir la grande industrie qui s'installe à Paris jusqu'en 1910.



© Léon et Lévy / Roger-Viollet

Les guinguettes
et le terminus
des bateaux-mouches
au port du Point-du-
Jour, un dimanche
de l'année 1900



© Fonds photographique de la Bibliothèque historique de la Ville de Paris

Un dimanche
sur les berges
de la Seine, au niveau
du Pont de la Concorde
Cliché non daté
Collection Lansiaux

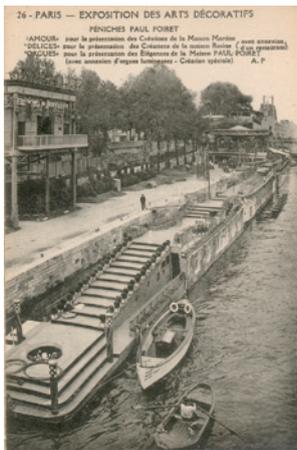


© BDIC

Port de la Conférence.
Construction
de bateaux en ciment
armé.
Cliché Meurisse
Bibliothèque
de la Documentation
Internationale
et Contemporaine
Musée d'Histoire
Contemporaine



© BDIC



carte postale, péniche Paul Poiret



Les bords de la Samaritaine vers 1900.

© Léon et Lévy / Roger-Viollet

1850-1910 Déclin de l'activité industrielle intra-muros : la Seine devient un espace de représentation

Les matériaux de construction et les produits énergétiques constituent dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, l'essentiel du trafic fluvial. La Seine n'a plus ses marchés, la clientèle populaire l'a quittée. Les marchés et les métiers du fleuve disparaissent à partir de 1860 pour permettre à la Seine de devenir un axe performant de circulation. Les difficultés liées à la navigation dans la capitale combinées à l'insuffisance des équipements portuaires font ainsi disparaître progressivement toute activité d'échange et de transit : Paris devient un pôle de distribution. Le trafic du XIX^e siècle est marqué par la prépondérance des débarquements sur les embarquements et par la mutation de son activité. Vouées à un usage industriel, les berges sont réservées à la manutention et au camionnage des arrivages facilités par l'aménagement des quais. La ville neuve qui émerge sous le second empire doit beaucoup au port : c'est grâce à lui que les matériaux sont abondants et restent abordables.

Dans la ville intra-muros, la batellerie est malgré tout progressivement vouée à disparaître : en 1925, pour la tenue de l'Exposition Internationale des Arts Décoratifs, la profession doit non seulement consentir à libérer les quais mais aussi à abandonner toute activité dans les secteurs de la capitale faisant officiellement l'objet d'une désaffectation. Il s'agit de limiter l'activité industrielle dans Paris intra-muros et de redonner une nouvelle identité au fleuve et à ses abords. À titre d'exemple, de nombreux chantiers occupent encore à cette époque les berges de la Seine. Les activités passent donc successivement du commerce, à l'industrie tout en se convertissant progressivement vers les loisirs. Le fleuve devient à l'occasion des Expositions Universelles et Internationales, un lieu de représentation mais aussi de divertissement et se transforme en voie de circulation avec des bateaux de voyageurs transportant en moyenne 10 000 passagers par jour. Malgré toutes ces mutations, le fleuve reste à travers ses établissements flottants un endroit où se rencontrent les pratiques les plus diverses.

A la fin du XIX^e et au début du XX^e, c'est bien le site de la Seine qui accueille également les grandes expositions universelles qui ont lieu à Paris. Les bords de Seine ont ainsi toujours accueilli des installations festives, flamboyantes, des grands événements culturels, des architectures éphémères. Certaines sont restées et devenues des symboles de Paris comme la tour Eiffel, le Grand Palais.

Plan Général de l'exposition des Arts décoratifs de 1925.
Bibliothèque des Arts Décoratifs

Inauguration du pont Alexandre-III, la veille de l'ouverture de l'Exposition universelle de 1900. Le pont Alexandre-III, symbole de l'amitié franco-russe, est inauguré le 14 avril 1900. La pose de la première pierre en 1896 par le tsar Nicolas II de Russie avait déjà donné lieu une grande fête autour de la Seine.

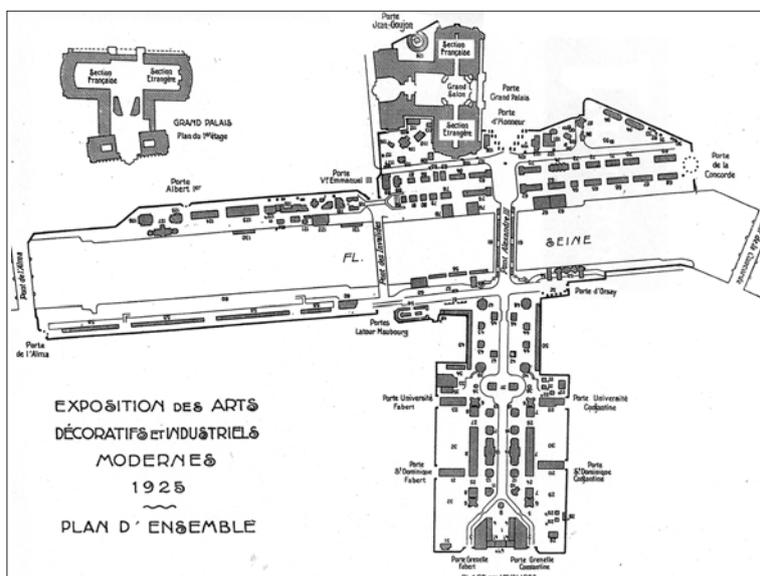


© Léon et Lévy / Roger-Viollet

L'Exposition universelle de 1900 et le décor éphémère du vieux Paris mis en scène par Albert Robida : la Seine fait désormais partie du Paris touristique « éternel »



© Roger-Viollet



Années 1960 Création des voies sur berges : la Seine devient un axe de circulation

Si la Seine reste aujourd'hui encore le couloir industriel le plus important de France, la fonction de transport est en déclin. Les industries qui ont besoin de matériaux lourds sont moins nombreuses et s'éloignent désormais de la capitale. En conséquence, le fleuve offre dans Paris intramuros un paysage bien plus statique et sédentaire qu'autrefois. Au-delà des quelques zones de bateaux logements et cafés restaurants dans le centre historique, l'usage qui domine est celui de l'automobile avec des aménagements qui se font par à-coups, sans véritable plan d'ensemble. Les premiers projets concernent la rive gauche avec en 1942 l'élargissement de la chaussée quai Saint-Michel, en 1946 la mise en circulation du passage souterrain quai Malaquais et en 1947 l'élargissement du quai des Grands Augustins. En 1960, la voie sur berge de la rive gauche est réalisée sur 2,3 km le long des quais d'Orsay et Branly. Ces aménagements ne soulèvent pas de contestations, à l'inverse de celui de la voie express proposée rive droite, longeant le Louvre, la place du Châtelet, l'Hôtel de Ville et visible depuis l'Île de la cité. Ce n'est qu'en juin 1964 que fut approuvé le projet par la Commission nationale des sites. La voie s'étend sur 5 kilomètres et 2,8 km en souterrain. L'aménagement, inauguré en 1967, permet la traversée de Paris d'ouest en est en un peu plus d'un quart d'heure et marque la fin de l'usage des berges sur certains secteurs de la capitale.

Au début des années soixante-dix, de nombreuses associations et parisiens se mobilisent contre la poursuite du projet de voie sur berge rive gauche, notamment pour des questions de paysage. Suite à cette mobilisation, le projet de voie rapide est ainsi abandonné en 1974 au droit de Notre Dame. Et le regard porté sur le site de la Seine commence à changer.

La fin du xx^e siècle et les années 2000 marquent un nouvel élan, avec des programmes de requalification des berges, d'ouverture aux piétons et de développement du transport fluvial. Désormais, l'ambition est de développer et de pérenniser les nouvelles pratiques, au profit d'un rapport équilibré entre la cité et le fleuve.

Cette évolution se traduit par un cycle nouveau de valorisation touristique et esthétique qui commence dans les années quatre-vingt jusqu'en 2000. De grands travaux d'embellissement sont engagés, les ponts sont restaurés. Paris devient le premier port fluvial de tourisme du monde (7 millions de touristes). Les rives de la Seine sont inscrites sur la Liste du patrimoine mondial en 1991. **Un tournant s'opère dans les années 2000, les usages se diversifient, les parisiens com-**



© Mairie de Paris - DVD

Les chantiers de construction de la voie express rive droite, inaugurée en 1967, mise en œuvre du tablier de la chaussée en encorbellement au-dessus du cours d'eau.



© Mairie de Paris - DVD

ment à s'intéresser de nouveau à la Seine. De nombreux établissements flottants participent pleinement à la revitalisation de certains secteurs de la capitale.

Épine dorsale de l'organisation du territoire de la métropole, la Seine est un site majeur, support de développement et d'échange. Son aménagement fait l'objet d'une approche concertée avec les 174 collectivités membres de Paris Métropole.

De tout temps, le site de la Seine s'inscrit dans une dynamique, évoluant à chaque grande période de l'histoire tout en conservant sa force, son caractère unique qui participe de l'identité de Paris.

1967, la voie Georges-Pompidou alors qu'elle longe le 16^e arr. Au moment de son ouverture, cette voie autoroutière fut l'expression de la volonté de dédier à l'automobile les quais bas du fleuve. Quelques années plus tard, sa sœur jumelle, projetée sur la rive gauche sera abandonnée.

La **valeur historique** des berges de la Seine se traduit principalement par la protection des ordonnances riveraines et des 3 grandes perspectives considérées comme significatives des opérations d'urbanisme à l'échelle de la ville :

- place de la Concorde avec l'axe de l'église de la Madeleine - Assemblée Nationale,
- Hôtel des Invalides et esplanade - Grand et Petit Palais des Champs-Élysées
- l'École Militaire - le Champ de Mars - la tour Eiffel - le Palais de Chaillot et les jardins du Trocadéro.

La **valeur d'exemple** se traduit aussi par la qualité de « l'architecture fluvio-urbaine où les strates de l'histoire sont harmonieusement superposées ». On trouve en bord de Seine les principaux monuments du centre historique de Paris, et aussi entre autres, les hôtels particuliers de l'île Saint-Louis. Un grand nombre de bâtiments sont classés ou

inscrits au titre des monuments historiques en bord de Seine comme en témoigne la carte située p.10-11. Par ailleurs, des mesures de protection complémentaires ont été prises dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme, joint en annexe 2.

La **valeur d'usage** des berges de la Seine se traduit quant à elle par la protection des quais dans la partie proprement historique entre le Pont de Sully le pont d'Iéna, avec les îles de la Cité et Saint-Louis. L'évolution des relations des citoyens à la Seine va de pair avec la configuration des quais et avec l'usage des établissements flottants : on passe de la grève avec les différents ports, au système quai haut/quai bas. Il s'agit d'un dispositif de séparation entre deux espaces qui constituaient jusqu'alors un tout, destiné à protéger la ville des crues du fleuve, puis transformé progressivement en lieu de promenade. Ce dispositif est ainsi à l'origine de nouveaux usages à travers les établissements flottants.

Lors du dernier recensement, l'état de conservation a été jugé bon : depuis l'inscription d'importants travaux d'aménagement ont été réalisés, un certain nombre de berges et de ponts restaurés. Un cahier de prescriptions architecturales et paysagères pour la mise en valeur des berges de la Seine dans Paris – destiné à encadrer l'évolution des berges, aussi bien pour le traitement de l'infrastructure que pour l'occupation de l'espace a été mis au point en 1999 entre les différents intervenants - la Ville, l'État, le Service de l'Architecture et du Patrimoine, l'Apur et le Port Autonome de Paris. Malgré ces différentes mesures de protection, jugées par l'Unesco comme très efficaces, la situation peut être encore améliorée.

Ainsi, la circulation automobile reste avec la pression touristique le facteur de risques principal pour le site. En effet, malgré des efforts en faveur d'un usage temporaire et saisonnier des voies berges (le week-end et l'été) la circulation automobile reste très intense.

Le succès des différentes opérations, l'intérêt pour les questions culturelles de protection du patrimoine ainsi les questions liées à l'environnement occupent aujourd'hui une place de plus en plus importante. La création de zones fermées à la circulation automobile de manière permanente ou temporaire, mentionnées parmi les mesures à prendre dans le cadre du classement au patrimoine mondial, pourront ainsi permettre de répondre à ces différentes problématiques et de favoriser la mise en valeur du site. En effet, la fermeture des voies express des berges de Seine destinée à redonner une place aux piétons, doit permettre de retrouver l'usage des berges. Il ne s'agit pas de retrouver des pratiques séculaires, mais de retrouver le lien avec la ville et ainsi en renforçant la valeur d'usage, de mettre en évidence la valeur historique du site.

Paris plage



© Apur - J.C. Choiblet



© Apur

Port de la Gare, Paris 13^e

Annexes

mise à jour du 21 janvier 2010

Servitudes d'utilité publique

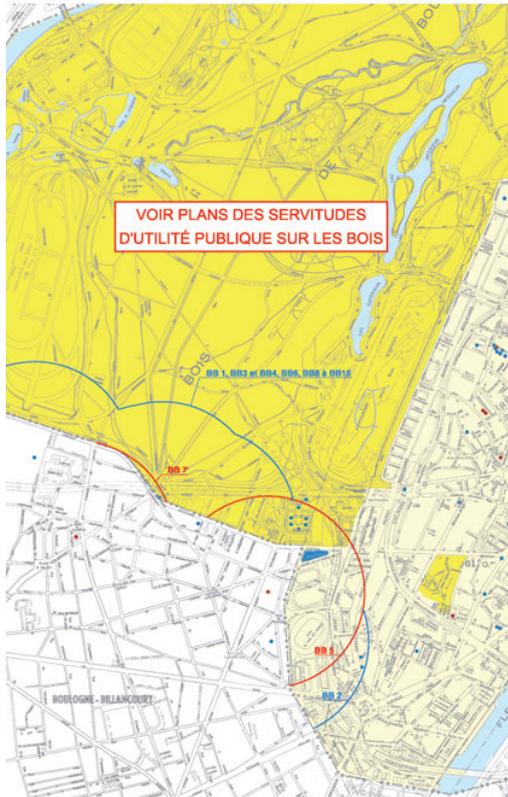
I. Conservation du patrimoine

Patrimoine naturel
Patrimoine culturel



MAIRIE DE PARIS Urbanisme

PLU approuvé par délibération du Conseil de Paris en date des 12 et 13 juin 2006



Patrimoine Naturel

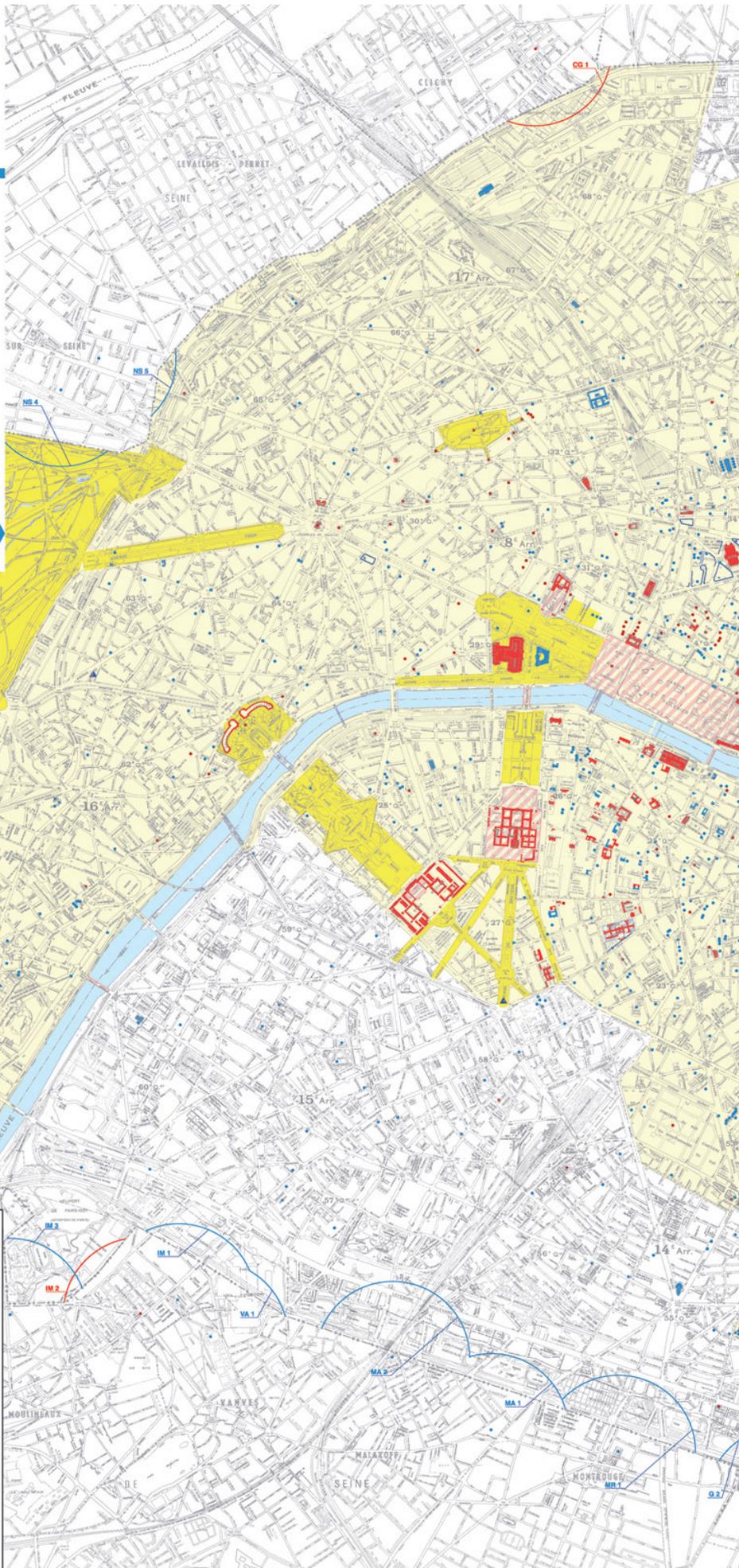
- ▲ Puits ou forage à l'Aibien générant des périmètres de protection immédiat

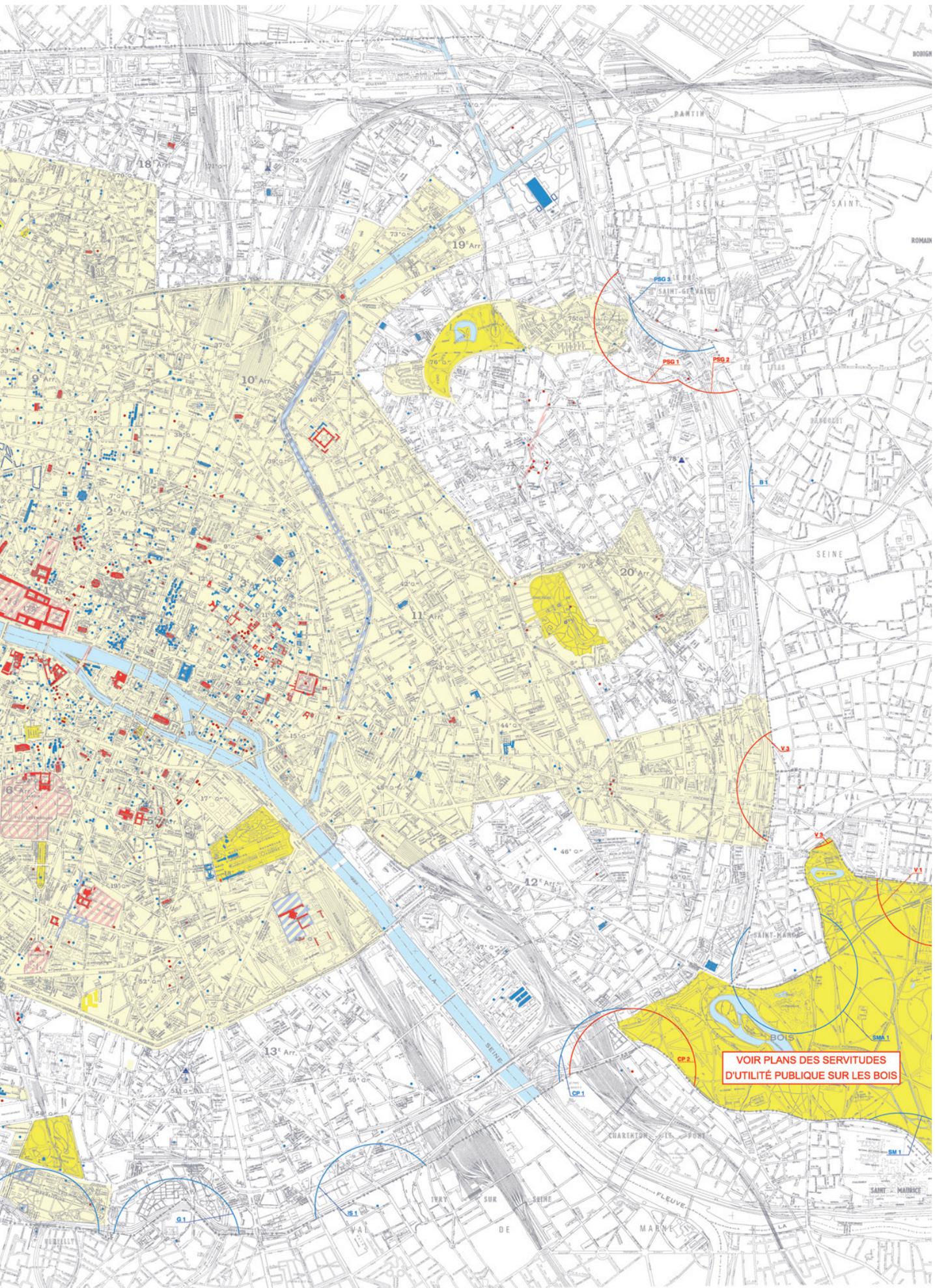
Protection des sites et des monuments historiques

- Bâtiment ou partie de bâtiment classé au titre des monuments historiques
- Bâtiment ou partie de bâtiment inscrit au titre des monuments historiques
- ▨ Sol, sous-sol ou ouvrage classé au titre des monuments historiques
- ▨ Sol, sous-sol ou ouvrage inscrit au titre des monuments historiques
- Site classé
- Site inscrit
- Périmètre de protection des monuments classés ou inscrits des communes limitrophes

Fond de plan : Mairie de Paris / DU / SDAF / STDP
Données : Mairie de Paris / DU / SDAF / STDP
d'après les arrêtés préfectoraux

Echelle : 1/12 500^m





Présentation du projet des berges pour 2012

Pour la partie des berges non accessible aux promeneurs aujourd'hui, Bertrand Delanoë, maire de Paris, et Anne Hidalgo, sa première adjointe en charge de l'Urbanisme et de l'Architecture, ont présenté en avril 2010 le projet de reconquête des berges dans Paris avec :

- la transformation de la rive droite en boulevard urbain
- et la suppression de la circulation sur les quais bas rive gauche

s'engageant par ailleurs à offrir ces nouveaux espaces aux Franciliens à l'été 2012.

Dans cette partie centrale de Paris, des modifications majeures en termes de circulation sont nécessaires pour permettre une réappropriation des espaces en bord de fleuve.

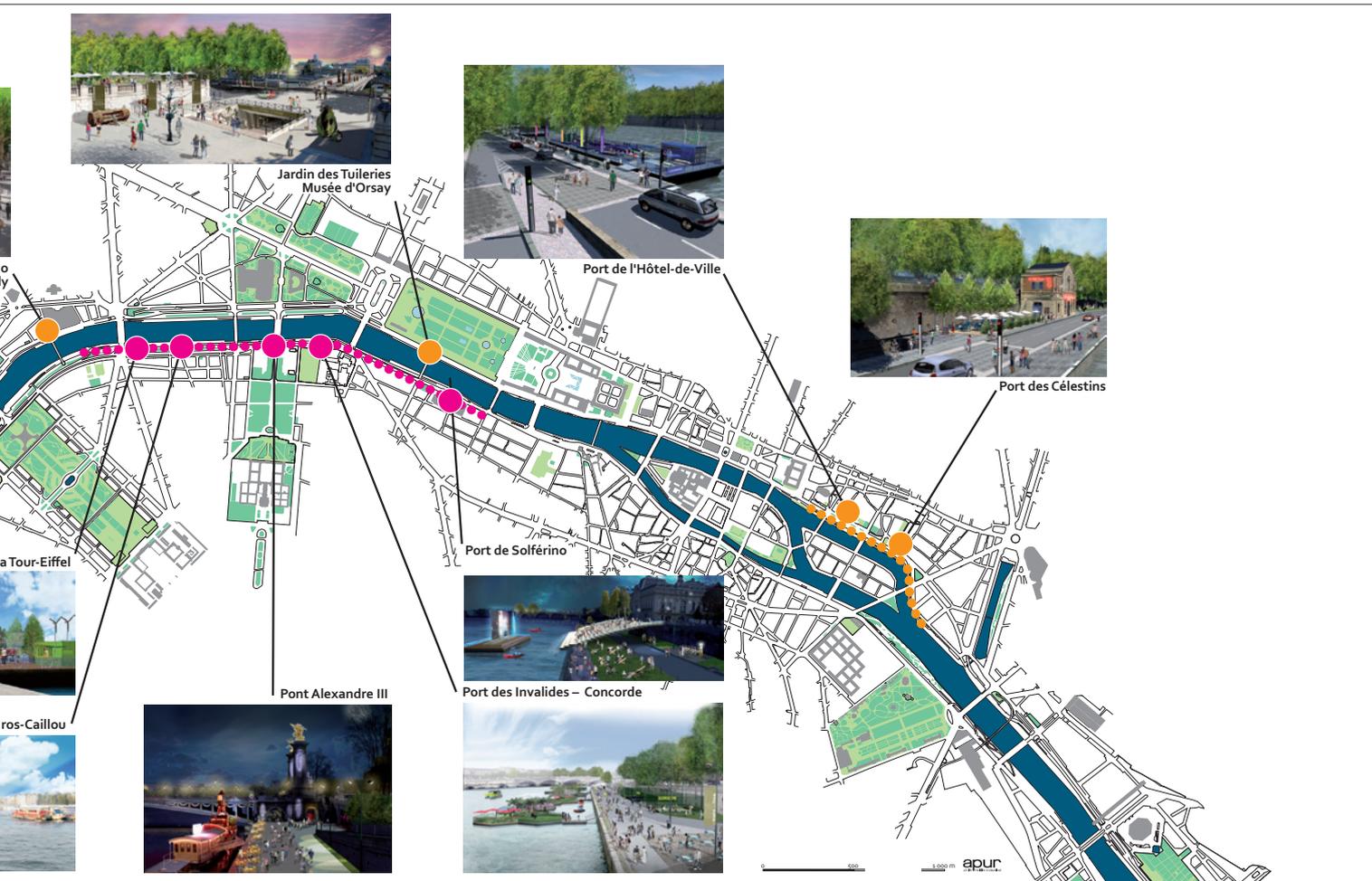
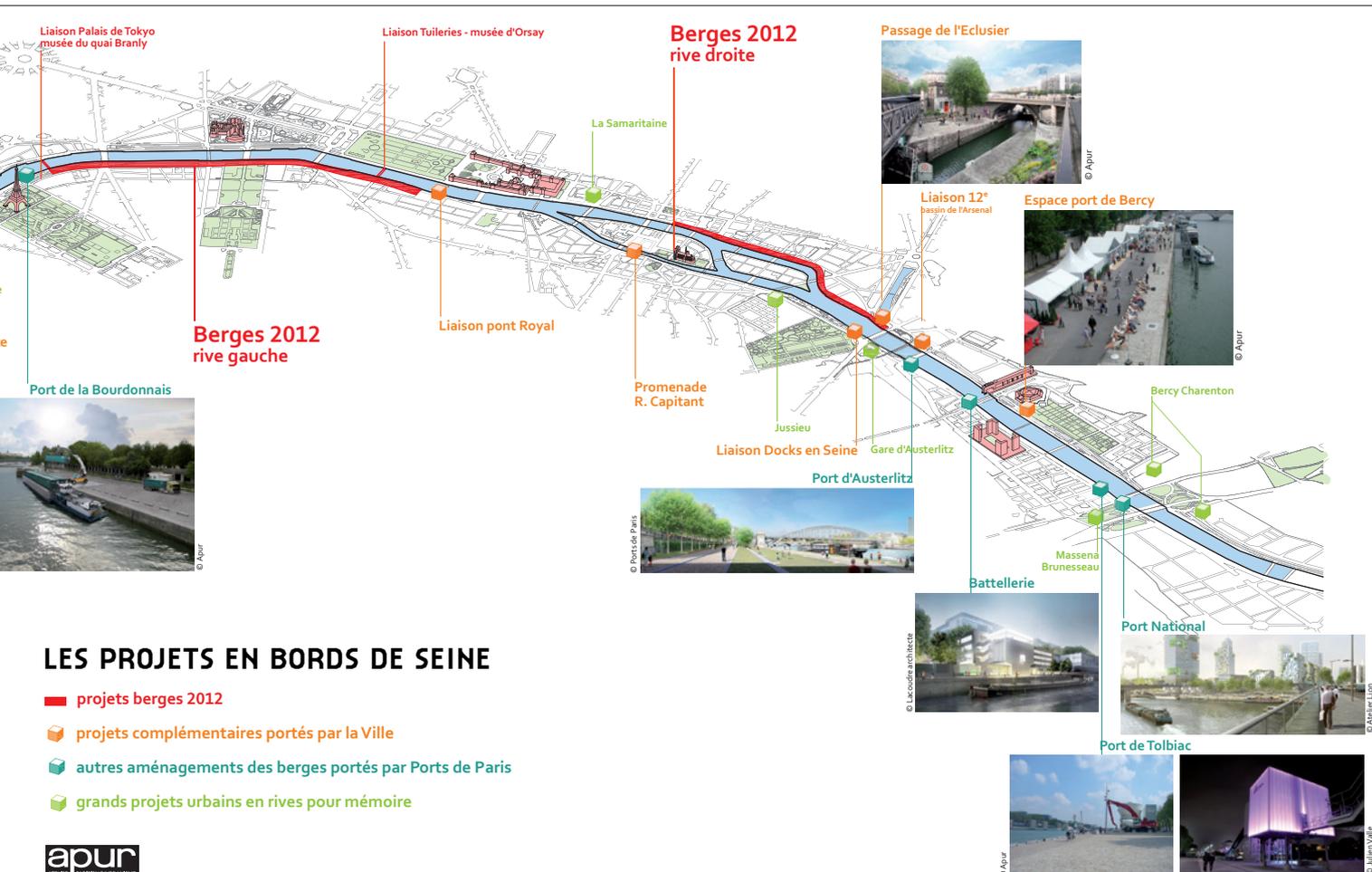
Elles sont donc prévues dans le projet porté par la Ville de façon différenciée sur les deux rives : rive droite, la transformation de la voie « autoroutière » Georges Pompidou en boulevard urbain et rive gauche, la suppression de la circulation sur les quais bas sur 2,3 km entre le musée d'Orsay et le musée du quai Branly ; le trafic y étant deux fois moins élevé que sur la voie sur berge de la rive droite.

Les objectifs majeurs du projet sont :

- rendre les berges aux piétons, faciliter les accès au fleuve et mieux relier les deux rives, mettre en œuvre une continuité des parcours piétons et cyclables le long de la Seine, améliorer la sécurité des déplacements,
- développer et diversifier les usages, en offrant des activités sportives, culturelles, citoyennes, économiques liées à la nature et au fleuve et en trouvant des modalités de gestion afin que le plus grand nombre puisse bénéficier des activités proposées,
- valoriser ce site unique, inscrit au patrimoine mondial de l'humanité, porteur de l'identité de Paris, en développant l'intégration urbaine et paysagère, en supprimant l'aspect autoroutier des berges rive gauche et rive droite et de leurs abords, en offrant un paysage nouveau réconciliant la ville et son fleuve,
- renforcer la continuité écologique de la Seine et ses abords.

Le planning du projet envisage l'ouverture au public des aménagements à l'été 2012. Par ailleurs, au titre de la politique globale de valorisation et d'amélioration de l'espace public, des aménagements seront également engagés dans les 12^e, 13^e et 15^e arrondissements (île aux cygnes, port d'Austerlitz...).





Le projet Berges 2012 sur la rive droite : la transformation de la voie Georges-Pompidou en boulevard urbain, l'ouverture des quartiers sur le fleuve

La requalification du quai rive droite va permettre d'ouvrir davantage la colline des Musées sur la Seine tout comme le jardin des Tuileries et de réaliser une nouvelle promenade entre l'hôtel de Ville et le bassin de l'Arsenal, le long de l'île de la Cité.

Ces aménagements permettent d'identifier deux ports aujourd'hui méconnus dans le 4^e arrondissement : le port des Célestins et le port de l'Hôtel de Ville.



© Apur - J.C. Choblet

Passerelle Debilly Palais de Tokyo Musée du quai Branly



1^{re} traversée : Avenue de New York, la traversée s'effectue aujourd'hui par un passage souterrain. La traversée à niveau et la requalification du quai permettra de mieux relier le musée du quai Branly à la colline des musées. L'esplanade du palais de Tokyo et du musée d'Art Moderne de la Ville de Paris pourra ainsi s'ouvrir davantage vers la Seine. Une continuité cyclable sera aussi créée à cette occasion sur toute la longueur du quai.

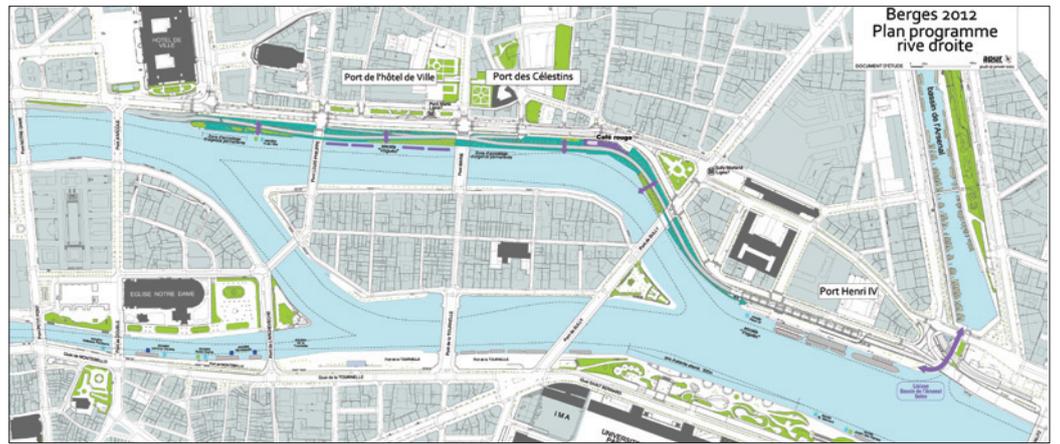


© Apur - J.C. Choblet

Jardin des Tuileries Musée d'Orsay



2^e traversée : Très emblématique, entre les Tuileries et le musée d'Orsay, au droit de la passerelle Léopold Sédar Senghor. Cette traversée permettra de mieux valoriser la terrasse du jardin des Tuileries qui est un peu un arrière du jardin aujourd'hui. Ce lieu pourrait éventuellement accueillir des expositions temporaires, comme ce fut le cas avec les géants d'Ousmane Sow.



© Apur

Port de l'Hôtel-de-Ville



Sur les berges, entre l'Hôtel de Ville et le Bassin de l'Arsenal, la largeur de la berge permet, en réduisant les 2 files de circulation de 7 mètres à 6 mètres, de créer une promenade piétonne le long de la Seine sur plus d'1 km de long depuis le pied de l'Hôtel de Ville jusqu'au bassin de l'Arsenal. Pour y accéder, 4 traversées piétonnes protégées sont créées sur la voie sur berges. Cette promenade sera agrémentée d'installations de bateaux et d'escales offrant quelques activités.



© Apur - J.C. Choblet

Port des Célestins



La maison des Célestins est aujourd'hui peu accessible. Elle pourra demain accueillir un café-restaurant. Une consultation organisée par Ports de Paris est en cours pour sélectionner un opérateur.



© Apur - J.C. Choblet

Le projet Berges 2012 sur la rive gauche : un espace public d'expérimentations urbaines

Acte I : La fermeture des voies sur berges à la circulation automobile dès juin 2012

Acte II : Une appropriation, immédiate par tous les publics dès juillet 2012

L'esprit du projet

Une démarche légère, adaptable sans travaux longs et lourds est mise en place. Dans les jours ou les semaines qui suivront la fermeture, il est proposé d'offrir de nouveaux usages, avec la capacité à faire évoluer les aménagements dans le temps, au rythme de leur appropriation.

La fermeture à la circulation du quai bas rive gauche, entre le musée d'Orsay et le pont de l'Alma, permet en effet de libérer de l'espace (2,3 km représentant 4,5 ha) pour permettre l'installation d'activités réversibles, évolutives, saisonnières, accessibles à tous, liées au sport, à la culture et à la nature.

Un projet réversible

Le projet est réversible pour deux raisons :

- Le site est inondable : Les berges de la Seine figurent dans la zone rouge du Plan de

Prévention des Risques d'Inondation et se voient donc imposer un certain nombre de contraintes vis-à-vis de leur aménagement et occupation. Le principe générique correspond à l'installation de structures temporaires, démontables ou mobiles, en retenant, pendant la période à risque de crue, une faculté de démontage en 24 heures.

- Vis-à-vis des contraintes de circulation, la Préfecture de Police a demandé une période d'observation consécutive à la fermeture de la voie sur berges, qui impose une réversibilité de l'aménagement, sans travaux lourds de reconstitution dans l'éventualité d'un retour à une voie ouverte à la circulation générale.

Cette contrainte est transformée en un point fort du projet.

Un paysage architectural remarquable qui ne demande pas à être redessiné

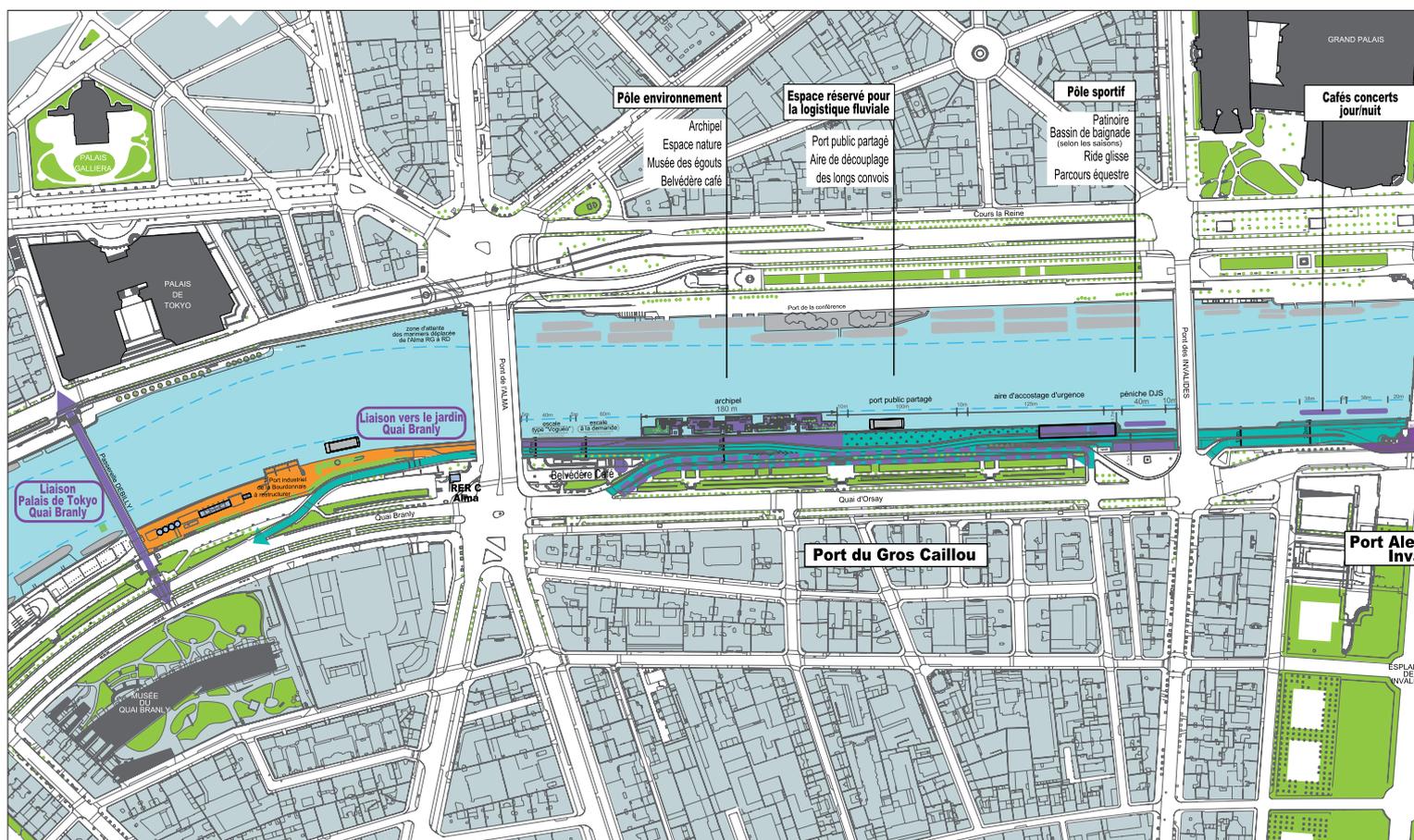
Le site des berges de Seine dans Paris est un paysage remarquable inscrit sur la Liste du patrimoine mondial et les nouveaux aménagements n'ont pas pour but de générer un nouveau « paysage ». Il est donc impor-

tant de privilégier une approche par les usages et offrant la souplesse nécessaire au recalage permanent de ces mêmes usages au fur et à mesure du temps : on peut donc expérimenter, démonter, ajouter, notamment dans le domaine du mobilier urbain au service des usages.

Le respect des perspectives et la mise en valeur du paysage rendu accessible depuis les berges basses sont bien entendu pris en considération.

Une accessibilité au site de la Seine renforcée

Le projet qui rend près de 4 km de berges accessibles aux piétons s'inscrit dans un projet plus large à l'échelle de la métropole qui vise à ouvrir les villes sur le fleuve et établir des continuités piétonnes et cyclables. En plein cœur de Paris, le réaménagement des quais hauts et des berges permettra ainsi à tous de profiter de ce panorama exceptionnel constitutif de l'histoire parisienne, et exemple remarquable d'architecture fluvio-urbaine où les strates de l'histoire sont harmonieusement superposées.



Une demande de nature en ville, mobile, que l'on puisse voir évoluer, pousser, changer

Les propositions, confirmées par la concertation, soutiennent l'idée d'une nature qui pousse, que l'on voit vivre, que l'on partage, loin d'un jardin d'agrément, rappelant que l'agrément principal est de se promener au bord de l'eau. La nature est avant tout fluviale.

Un souhait de pratiques sportives libres mêlant promenade et sports d'équipes, activités encadrées, et liberté d'action

Le sport constitue un fil directeur sur l'ensemble des berges reconquises, et même au-delà. Les interventions peuvent être ponctuelles ou couvrant l'ensemble du site, de nature expérimentale, en ce qui concerne les objets, le type de pratique... à vocation locale ou avec des répercussions plus ambitieuses, en relation avec de grands événements sportifs (Marathon, Triathlon, Tour de France...).

Des activités culturelles en réseau

Il existe une forte demande de la part de tous ceux qui aujourd'hui proposent des activités culturelles à Paris d'intégrer ce nouveau site aux festivals existants, aux lieux existants parisiens municipaux et nationaux. Les interventions visent la mise en valeur de la route des musées, en relation avec les établissements municipaux et nationaux, l'accompagnement de Paris quartier d'été, du festival d'automne, du festival de l'Oh, de Nuit blanche, la nuit des musées, les journées nationales du patrimoine.

Un renfort de l'activité fluviale et économique

Ce projet favorise l'activité économique autour du fleuve, activités portuaires, activités sur l'eau, transports fluviaux, et trouve un équilibre économique qui participe de l'animation, guinguettes, expositions, cirques... Il permet la création de nouvelles escales pour la future ligne de transport de passagers de type Voguéo en correspondance avec le RER C Alma, Invalides, Solferino dont la mise en service est envisagée fin 2013.

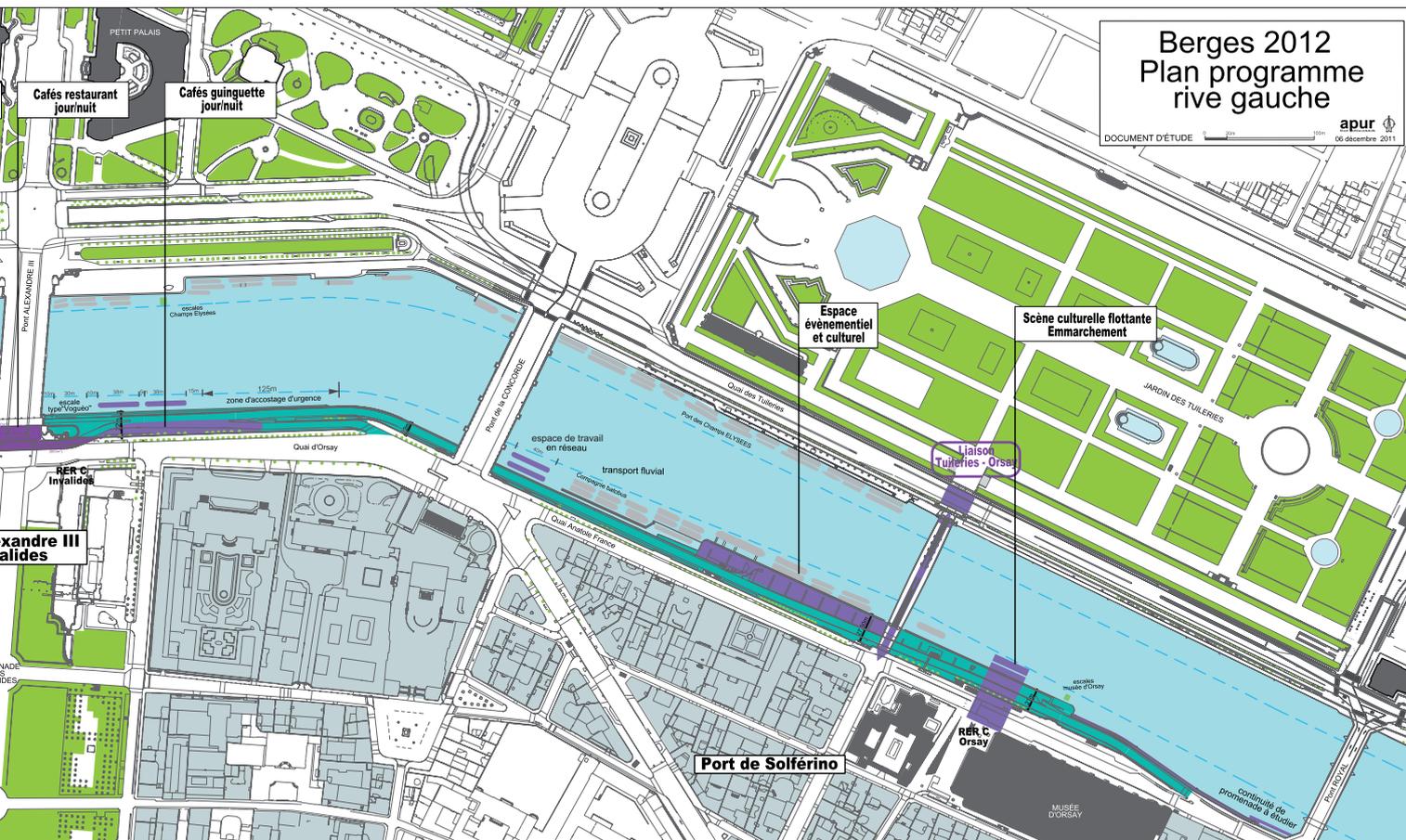
Un plan programme qui organise quelques objets emblématiques et les conditions de l'expérimentation urbaine

Dans le respect de l'identité du site, le **plan programme** met en évidence trois ports autour desquels se développent trois thématiques :

- Port de Gros Caillou, dominante sport et environnement
- Port Alexandre III, pôle d'activités jour/nuit, esprit « guinguettes »
- Port de Solferino, dominante culturelle.

Sur chacun de ces ports, un objet emblématique est créé : l'archipel de jardins flottants au port du Gros Caillou, un restaurant culturel dans la culée du pont Alexandre III, l'embarquement au pied du musée d'Orsay qui constitue un lieu potentiel de présentations scéniques.

Et tout le long des quais, une promenade bien sûr, et une réorganisation des anneaux au service de la logistique fluviale, des escales, de nouveaux services, barges cafés, espaces de travail en réseaux et des bateaux logements existants.





© Apur – J.C. Choblet



© Apur – J.C. Choblet



© Apur – J.C. Choblet

Le port du Gros-Caillou Alma



C'est le plus grand espace disponible où l'on se propose de créer les conditions de plusieurs activités saisonnières liées au sport et au rapport à l'environnement.

Tout d'abord, un pôle Nature – environnement est créé au pont de l'Alma. Le projet s'articule autour d'un objet emblématique conçu et réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de la Ville et conduit par la Direction des Espaces Verts et de l'Environnement (DEVE) et l'Apur: l'archipel de jardins flottants accessible au public.

Les berges depuis l'archipel jusqu'au quai Branly, en passant par la rampe, constituent une séquence d'un pôle nature pouvant être investi pour un traitement paysager évolutif et une médiation avec le public.

Le port du Gros-Caillou Invalides



La berge constitue un vaste espace sur lequel selon les saisons, des installations peuvent être posées. Des activités saisonnières peuvent animer ce site en s'appuyant sur la plateforme pré-équipée, qui pourrait accueillir par exemple l'hiver une patinoire, l'été des jeux d'eau, à l'intersaison un parcours équestre...

Un espace de glisse pourrait ensuite prendre place sur le port du Gros Caillou incluant les rampes d'accès au port.

Un port public de logistique fluviale est aménagé sur un espace conçu sous forme d'usage partagé dans le temps.

Le port Alexandre III aval



Un café-restaurant culturel s'installe dans la culée du pont de façon pérenne animant les berges de jour et de nuit. Des bateaux stationnaires offrent également des animations, un peu à l'image du port de la Gare qui accueille des bateaux concerts, faisant aujourd'hui de ce port l'un des lieux importants de la vie nocturne à Paris.



© Apur - J.C. Choblet

Le port Alexandre III amont



Entre le pont Alexandre III et le pont de la Concorde, le port pourra accueillir une guinguette contemporaine, à l'architecture mobile, éphémère, avec des dispositifs différents selon les saisons.



© Apur - J.C. Choblet



© Apur - J.C. Choblet



© Apur - J.C. Choblet

Le port de Solferino aval



En aval de la passerelle Léopold Sedar Senghor, un plateau technique est pré équipé en réseaux. Les sols sont conservés et seuls les équipements et la signalisation liés à la voiture devenus inutiles sont enlevés.

Le sol est équipé pour recevoir des manifestations de temps en temps variant selon les saisons, par exemple une biennale d'art contemporain.

Le port de Solferino amont

Un emmarchement démontable est créé, inspiré de l'architecture des passerelles et accompagné de temps en temps sur l'eau par une barge ou ponton mobile dédiée à la culture, aux spectacles vivants. Les études techniques sont en cours. Cet ouvrage permettra à tous de s'installer pour jouir de cette vue magnifique vers le Louvre, les Tuileries jusqu'à la Concorde, qui permet de deviner Petit et Grand Palais.



© Apur - J.C. Choblet

Une équipe de programmation et de production déléguée pour la gestion du site

Afin de faire vivre cet espace représentant 4,5 hectares, une équipe pluridisciplinaire a été choisie sur appel d'offres pour une mission de programmation et de production déléguée sur une première période de 2 ans, reconductible.

La mission consiste à programmer, installer, faire vivre l'espace en s'appuyant sur les éléments déjà réalisés par la Ville de Paris, en respectant les éléments issus de la concertation, et en accord notamment avec les Architectes des Bâtiments de France (ABF) et Ports de Paris.

L'équipe programme et produit les événements qui doivent jalonner une année au rythme des 4 saisons, des jours (le week-end et la semaine) et des horaires (le jour, la soirée, la nuit).

Cette programmation s'appuie sur 3 thèmes : nature, sport, culture, en intégrant la possibilité de développement d'activités économiques.

Elle respecte l'esprit énoncé auparavant : **souplesse, liberté, réversibilité, programmation saisonnière, convivialité et tient compte du rapport privilégié avec le fleuve à développer.**

Il s'agit de mettre en valeur et de faire vivre le site des berges en tant que site d'expérimentation urbaine pour que cet espace public soit un lieu proposant, conçu, animé, aménagé en fonction des usages.

L'équipe doit tenir compte des politiques municipales en matière de culture, de sport, de nature en ville. Et à ce titre, il est recherché des synergies avec les manifestations liées au sport, à la culture et à la nature déjà programmées à Paris, et à l'échelle métropolitaine.

Il doit cependant s'inscrire dans une démarche de programmation ne consistant pas à juxtaposer des événements ou manifestations tout au long de l'année, mais à proposer des interventions visant à la fois l'usage au quotidien du site, en créant les conditions de son habitabilité, par notamment l'installation de mobiliers adaptés aux différents usages, et une forme de renouvellement permettant de proposer une attractivité du site au fil du temps, tout en préservant des espaces et périodes libres de toute occupation ou animation.

Le projet permet d'accueillir différentes formes d'intervention urbaine : architectures, arts plastiques, mobilier urbain, aménagements paysagers, animations liées à la nature en ville, projections, installations,

musiques, arts de la scène et de la rue, performances, etc...

La programmation sera évaluée par l'équipe de production en lien avec la ville afin d'analyser la pertinence de la programmation, de recueillir les attentes des différents publics et usagers du site pour faire évoluer les propositions d'intervention pour chaque thématique et de les adapter aux souhaits.

Une méthode de projet qui se renouvelle

La méthode de projet est assez singulière pour plusieurs raisons.

Le projet fait l'objet d'une large concertation avec

- les acteurs de l'État, la Préfecture de Police, Ports de Paris, VNF, les Architectes des Bâtiments de France,
- mais aussi les parisiens et les acteurs de la métropole.

Cette concertation a permis de préciser le cadre dans lequel cette reconquête des berges doit s'opérer et a défini notamment le principe de la réversibilité et de l'évolutivité des usages.

Éléments auxquels il convient d'ajouter le facteur temps, lié à l'engagement du maire de Paris d'ouvrir la rive gauche à l'été 2012, dans les jours ou les semaines qui suivent la fermeture à la circulation, sans chantier long.

Cela nous a conduit à renouveler la méthode de projet en réalisant un plan programme qui propose un lieu emblématique sur chacun des trois ports (l'embarquement au port de Solferino, la culée du pont Alexandre III au port des Invalides et l'archipel au port du Gros Caillou), quelques espaces pré-équipés en réseaux et qui est la base du cahier des charges permettant de choisir une équipe de programmation en charge de faire vivre le site.

La ville crée ainsi les conditions pour permettre aux Parisiens, aux habitants de la métropole de se réapproprier ce site unique au monde.

Il s'agit d'avoir un espace qui permet une grande liberté d'appropriation des citoyens avec quelques supports. Les participants au débat de concertation se sont montrés favorables à des installations souples et amovibles, des projets complémentaires dans les arrondissements périphériques et demandent une attention particulière quant à l'exploitation du site.

Une gouvernance spécifique a été mise en place pour ce projet.

Une Mission « Berges de Seine » a été créée et mise en place auprès du Secrétariat Général de la Ville de Paris qui associe l'Atelier Parisien d'Urbanisme, pilote l'ensemble du dispositif, s'assure de la réalisation des travaux et ouvrages pérennes sur le site et constitue l'interlocuteur privilégié des acteurs institutionnels et de l'équipe de conception et de production déléguée. Elle assure notamment l'interface avec l'ensemble des services de la Ville pouvant être mobilisés. Elle prépare la validation de la programmation puis veille à sa mise en œuvre.

Cette mission assure la coordination et le pilotage général, ce projet concernant la quasi totalité des directions de la Ville de Paris (Direction de la Voirie et des Déplacements, Direction des Espaces Verts et de l'Environnement, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Patrimoine et de l'Architecture, Direction des Affaires Culturelles, Direction de l'Urbanisme...).

Les services de la Ville ont notamment en charge la conduite des opérations relatives à :

- la création de l'embarquement entre le parvis du musée d'Orsay et le port de Solferino,
- la mise en concession de la culée du pont Alexandre III au bénéfice d'une activité culturelle et de restauration, animant le site toute la journée et la nuit,
- la réalisation d'un archipel de jardins flottants, au port du Gros Caillou,
- l'aménagement d'un bateau pour accueillir les fonctions d'accueil et de logistique liées aux activités sportives à développer sur le quai attenant à un espace dédié au sport sur le port du Gros Caillou,
- l'étude d'une barge constituant un espace de travail en réseau accessible au public.

Sur ces différents éléments, des architectes et des bureaux d'études spécialisés ont été associés aux études.

Les services de la Ville réalisent aussi l'équipement en réseaux (électricité, eau, assainissement) du site en lien avec Ports de Paris avec quelques points singuliers renforcés : les plateformes pré-équipées au port de Solferino, au port des Invalides-Alexandre III et au port du Gros Caillou. Sont également prévus les services nécessaires à un lieu de forte fréquentation du public : des toilettes, des fontaines,...

La mission Berges de Seine porte la mise en place d'une cohérence programmatique entre les objectifs généraux du projet d'aménagement des quais de Seine déjà définis, les volontés de la ville, ses objectifs et ses stratégies, et les propositions de programmation et d'aménagement de l'équipe de production déléguée, garantissant ainsi au projet sa cohérence éthique et esthétique. Elle sera également le relais entre les institutions de la ville de Paris dans les domaines culturel, sportif et paysager.

La mise en œuvre de ce projet implique **un partenariat étroit entre la Ville de Paris et :**

- **la Préfecture de Paris, et les services de l'État sur les aspects réglementaires, en particulier les Architectes des Bâtiments de France, s'agissant du caractère patrimonial,**
- **la Préfecture de Police** pour les sujets relatifs à la sécurité, à l'accessibilité et à la circulation,
- **Ports de Paris**, propriétaire des berges et exploitant du fleuve, Voies Navigables de France, s'agissant de la Seine.

Ports de Paris s'est engagé dans une démarche affirmée d'intégration environnementale et sociétale de ses sites avec ses partenaires sur ses territoires. Fin juin 2011, le Conseil d'Administration de Ports de Paris a approuvé un schéma d'orientation des activités portuaires, qui met en évidence que

le projet de Paris est en adéquation avec les axes d'évolution envisagés et constitue un facteur d'évolution positive des fonctions de ces berges, aujourd'hui uniquement dédiées à la circulation automobile.

Procédures pour la mise en œuvre du projet d'aménagement des berges de Seine

Concertation préalable

En application de l'article L300-2 du code de l'Urbanisme, une concertation préalable a été engagée pour associer à l'élaboration du projet toutes les personnes concernées, à l'échelle métropolitaine, selon un dispositif allant au-delà des pratiques habituelles (affichage, réunion publique, exposition, registres), et en recherchant aussi la participation de certains publics généralement écartés des processus de concertation (notamment les jeunes et les enfants, à travers divers ateliers). Cette phase s'est déroulée de juillet à novembre 2010, avec la tenue de 22 réunions publiques, d'ateliers participatifs thématiques, ainsi qu'un forum de recueil d'observations sur le site internet dédié.

Enquête publique

En application du code de l'environnement, une enquête publique s'est déroulée du 4 juillet au 14 septembre 2011, sous

l'égide d'une commission d'enquête indépendante de la Ville de Paris, qui a tenu 44 permanences dans les 10 mairies d'arrondissement bordant la Seine ainsi qu'à l'Hôtel de Ville de Paris. 1563 avis ont été recueillis. La commission d'enquête a émis un avis favorable assorti de 2 réserves et 8 recommandations.

Autorisations

Au titre du code du patrimoine et du code de l'environnement, au titre de la co-visibilité avec un monument historique et du site inscrit, le projet fera l'objet d'une demande d'autorisation de travaux auprès de la Préfecture de Paris, qui sollicitera notamment l'avis du Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine. Cette procédure concerne l'archipel des jardins flottants et les aménagements de la rive droite.

Au titre du code de l'urbanisme, pour ce qui concerne les infrastructures (l'emmarchement et les travaux de voirie), du fait de leur localisation au sein du périmètre du secteur sauvegardé du 7^e arrondissement (PSMV), des dossiers d'autorisation au titre du code de l'urbanisme seront instruits par la ville de Paris et soumis aux instances compétentes de l'État, le STAP et la Préfecture de Police, sous forme de déclarations préalables ou de permis d'aménager.

Le calendrier du projet

Avril 2009-avril 2010	Études préalables menées par l'Apur en lien avec la DVD. Plusieurs scénarios sont testés.
Avril 2010	Conférence de presse de Bertrand Delanoë, Maire de Paris, et Anne Hidalgo, Première adjointe au maire et Présidente de l'Apur, présentant les intentions du projet
Juillet 2010	Validation des objectifs du projet par le Conseil de Paris
Été - automne 2010	Concertation préalable
Février 2011	Bilan de la concertation présenté et débattu au Conseil de Paris
Été 2011	Enquête publique
Automne 2011	Dossier de présentation du projet à l'UNESCO
Novembre 2011	Notification du marché de programmation et de production déléguée
Décembre 2011	Déclaration de projet, caractère d'intérêt général, à l'issue de l'enquête publique, présentée au Conseil de Paris
Février 2012	Validation de la programmation et lancement de la production des interventions
À partir de mars 2012	Travaux d'aménagement et mise en fabrication de l'archipel et de l'emmarchement
À partir de juin 2012	Fermeture des berges rive gauche aux voitures, travaux, installation du « projet »
Été 2012	Ouverture au public

Synthèse de la prise en compte de la valeur universelle exceptionnelle du bien « Paris, rives de la Seine » inscrits sur la Liste du patrimoine mondial (Unesco)

Un projet inscrit dans l'histoire des berges de Seine à Paris qui ont toujours su s'adapter aux pratiques des grandes périodes de l'histoire

Les quais de Seine constituent un témoignage de l'histoire de Paris et de l'évolution des aspirations des citoyens. Les usages ont beaucoup évolué au cours de l'histoire et les architectures bordant la Seine ont su contribuer à enrichir et renouveler la structure monumentale de la Ville.

Les nombreux chefs-d'œuvre d'architecture sont là : Notre-Dame, le Louvre, Le Grand Palais, la tour Eiffel, pour ne citer que quelques-uns. Quelques architectures ou ouvrages contemporains qui ont soigné leur insertion dans le site méritent d'être signalés à l'instar du musée du quai Branly, les passerelles Léopold Sedar Senghor et Simone de Beauvoir.

Le projet va permettre de rétablir le lien historique entre Paris et son fleuve que la voie sur berge est venue fragmenter spatialement. Au XXI^e siècle, il paraît inapproprié que le seul bien parisien inscrit sur la Liste du patrimoine mondial, demeure une autoroute.

Les aspirations des citoyens ont évolué et aujourd'hui ils souhaitent que l'espace public retrouve sa fonction d'espace support à la cohésion des pratiques sociales. L'espace est rare en site urbain dense ; il convient de valoriser ce grand paysage fluvial exceptionnel en plein cœur de Paris.

Une mise en valeur du paysage urbain historique, de nouveaux points de vue pour contempler le site de la Seine, les grandes perspectives, monuments, ponts...

Le projet sur la rive gauche et la transformation en boulevard urbain de la voie Georges-Pompidou va permettre de valoriser ce territoire historique et de rétablir du lien entre les institutions culturelles bordant la Seine et le fleuve.

Rétablir du lien, passer d'une rive à l'autre, rendre ce territoire plus poreux, tels sont les enjeux du projet. Cela contribuera à préserver et valoriser la valeur exceptionnelle du site de la Seine. La nouvelle traversée située près de la passerelle Debilly permettra d'ouvrir la colline des musées vers le fleuve et de passer du musée du quai Branly au palais de Tokyo aisément. De même, la traversée des Tuileries facilitera les échanges du musée d'Orsay au jardin des Tuileries et offre l'opportunité de rendre plus attrayante la grande terrasse historique des Tuileries. L'embranchement permettra de contempler le paysage du Louvre au jardin des Tuileries.

Une vision plus durable du paysage urbain fluvial

Le projet permet d'organiser ce grand espace de transition entre la ville et l'eau, l'élément naturel que les citoyens plébiscitent aujourd'hui. La relation entre le cadre bâti des quais hauts, les grands parcs et le milieu aquatique s'en retrouvera améliorée.

La diminution du trafic routier couplée au développement d'une offre supplémentaire de transports collectifs permettra de réduire la pollution, dégradant d'ailleurs les façades des monuments bordant la Seine. Un travail est engagé avec la SNCF pour améliorer le service sur le RER C et rendre accessible quelques stations directement depuis la berge basse. Par ailleurs, le fait de rendre accessible les bords de Seine permet de créer de nouvelles escales pour la future ligne de transport public régulière par bateau dont la mise en service est prévue fin 2013.

Le projet contribue à améliorer l'environnement urbain, ce milieu naturel qui constitue un corridor de biodiversité. Il est ainsi prévu des dispositifs pour améliorer la qualité de l'eau, créer des frayères au niveau de l'archipel de jardins flottants et de mieux informer sur les dispositifs de nature à améliorer les milieux comme l'îlot de survie des poissons intégré dans l'espace du musée des égouts en cas de gros orage. Par ailleurs, les bords de Seine constituent de véritables îlots de fraîcheur.

Un patrimoine vivant, géré de manière plus active, en rapport avec notre temps

Ce projet a été conçu de façon à ne pas modifier la morphologie des berges, à travailler finement avec l'existant et à laisser une large place à l'innovation et la créativité par les usages évolutifs du lieu, du récit que chacun s'inventera.

La culée du pont Alexandre III pourra ainsi être découverte par le public en la transformant en un lieu attractif de jour et de nuit. Les programmations culturelles proposées de temps en temps sur les berges permettront des interventions contemporaines qui amèneront un nouveau regard sur ce site patrimonial sans le transformer spatialement de façon pérenne (à l'image de l'exposition JR sur l'île Saint-Louis en 2009 ou « Photoquai » en face du musée du quai Branly chaque automne...).

Les nouvelles technologies permettent aussi de créer des promenades urbaines ludiques et sensorielles sans dispositifs fixés sur le territoire et créant davantage d'interactivité avec les populations.

Un projet qui permet d'ouvrir le site à tous, à toutes les générations et toutes les classes sociales

Ce site très symbolique peut témoigner des valeurs sociales et culturelles incarnées par la France. Des publics différents pourront se rencontrer sur ce territoire exceptionnel.

La concertation a par exemple été élargie à l'ensemble de la métropole et a associé tous les publics en organisant des ateliers avec des étudiants mais aussi les jeunes enfants des centres de loisirs parisiens. Associer les jeunes est une manière de travailler autrement pour les générations futures.

La participation du public ne s'arrête pas à la phase d'élaboration du projet préalable à l'ouverture du site à l'été 2012 mais se poursuivra dans le cadre des études d'observation de l'appropriation du public. Les installations calendaires liées à la nature, au sport et à la culture pourront ainsi évoluer au gré des échanges avec les citoyens et les services de l'État.

Une participation citoyenne est attendue et les usages pourront ainsi évoluer en fonction de l'adhésion du public.

Un projet qui offre l'opportunité de mieux communiquer sur l'inscription du bien sur la Liste du patrimoine mondial (l'Unesco)

À l'occasion du projet, la ville de Paris veille d'ores et déjà à mentionner dans les documents de communication l'inscription du bien «Paris, rives de la Seine» sur la Liste du patrimoine mondial systématiquement. Pour aller plus loin, des panneaux mentionnant cette inscription pourraient être placés in situ au niveau des ponts par exemple. Une réflexion pourrait également s'engager sur la réalisation d'une tablette indiquant les principaux monuments et ouvrages du site de la Seine sur quelques points de vue panoramiques clefs du site.

Ce projet pourrait être l'occasion de mieux communiquer sur ce site patrimonial vivant, capable de se renouveler tout en préservant sa valeur exceptionnelle.

Annexe 1 : État de conservation des biens du patrimoine mondial en Europe

Etat de conservation des biens du patrimoine mondial en Europe

SECTION II

FRANCE

Paris, rives de la Seine

Brève description

Du Louvre jusqu'à la tour Eiffel, ou de la place de la Concorde au Grand Palais et au Petit Palais, on peut voir l'évolution de Paris et son histoire depuis la Seine. La cathédrale Notre-Dame et la Sainte-Chapelle sont des chefs-d'œuvre d'architecture. Quant aux larges places et avenues construites par Haussmann, elles ont influencé l'urbanisme de la fin du XIX^e et du XX^e siècle dans le monde entier.

1. Introduction

Année d'inscription 1991

Agence responsable de la gestion du site

- Adresse postale : Service départemental de l'architecture et du patrimoine de Paris (30 rue Dauphine, 30a passage Dauphine, 75006 Paris), Ville de Paris (place de l'Hôtel de Ville, 75004 Paris)
- e-mail :
- site web :

2. Déclaration de valeur

Critères de l'inscription initiale C (i), (ii), (iv)

Justification fournie par l'Etat partie

La beauté d'une ville est ressentie non seulement à travers le nombre de monuments d'architecture qu'elle renferme, mais selon le rapport qu'elle entretient avec l'élément naturel auquel elle est associée : Paris est une ville fluviale.

La ville historique actuelle qui s'est développée du XVI^e et surtout du XVII^e au XX^e siècle, traduit l'évolution successive des relations de l'homme à l'eau : défense, échanges, promenade...

Le choix du périmètre du pont Sully au pont d'Iéna s'appuie sur l'ancienne distinction du Paris d'amont et du Paris d'aval. En amont de l'Arsenal commençait le Paris portuaire et batelier, le Paris d'aval royal, puis aristocratique n'avait qu'une activité commerciale réduite : c'est cette partie noble de la ville qui est retenue ici. L'emprise de l'Etat à travers ses réalisations et sa législation y est extrêmement forte.

L'acquisition de la maîtrise progressive du site et de la « rivière » peut se lire dans l'articulation des deux îles de la Cité et de l'île Saint-Louis avec le rivage, l'adaptation du passage Nord-Sud, les cheminements rivaux à l'intérieur du méandre, la construction des quais et la canalisation du fleuve.

De même, si les enceintes successives de la ville (enceintes de Philippe-Auguste, de Charles V, des Fermiers Généraux), ont disparu, elles sont encore lisibles dans le changement de trame des constructions, plus serré dans le Marais et l'île Saint-Louis, plus ouvert après le Louvre, au-delà duquel se multiplient les grandes ordonnances classiques, selon trois axes perpendiculaires, Palais-Bourbon, Concorde-Madeleine, Invalides-Grand et Petit-Palais, Champs-de-Mars, Ecole Militaire et Palais de Chaillot.

L'ensemble qui doit faire l'objet d'une lecture géographique et historique, constitue aujourd'hui un exemple remarquable d'architecture fluvio-urbaine, où les strates de l'histoire sont harmonieusement superposées.

Les quais de la Seine sont jalonnés d'une succession de chefs d'œuvre dont on retiendra particulièrement Notre-Dame et la Sainte-Chapelle, le Louvre, le Palais de l'Institut, l'hôtel des Invalides, la place de la Concorde, l'Ecole Militaire, la Monnaie, le Grand Palais des Champs-Élysées, la Tour Eiffel, le Palais de Chaillot. Certains d'entre eux comme Notre-Dame et la Sainte-Chapelle ont constitué une référence certaine dans la diffusion de la construction gothique, cependant que la place de la Concorde, où la perspective des Invalides ont influencé l'urbanisme des capitales européennes. Le marais et l'île Saint-Louis offrent des ensembles architecturaux cohérents, avec des exemples très significatifs de la construction parisienne des XVII^e et XVIII^e siècles (Hôtel Lauzun et Hôtel Lambert dans l'île Saint-Louis) quai Malaquais et quai Voltaire.

« L'urbanisme haussmannien qui marque la partie ouest de la ville a inspiré la construction de grandes villes du Nouveau monde, en particulier en Amérique latine. Enfin la tour Eiffel et le Palais de Chaillot sont des témoignages insignes des grandes expositions universelles dont l'importance a été si grande au XIX^e et au XX^e siècles ».

Justification fournie par l'organisation consultative

Que ce bien culturel soit inscrit sur la Liste du patrimoine mondial au titre des critères (i) et (ii).

(i). Les quais de la Seine sont jalonnés d'une succession de chefs-d'œuvre dont on retiendra

particulièrement Notre-Dame et la Sainte-Chapelle, le Louvre, le palais de l'Institut, l'Hôtel des Invalides, la place de la Concorde, l'Ecole Militaire, la Monnaie, le Grand Palais des Champs-Élysées, la tour Eiffel, le palais de Chaillot. Certains d'entre eux comme Notre-Dame et la Sainte-Chapelle ont constitué une référence certaine dans la diffusion de la construction gothique, cependant que la place de la Concorde, ou la perspective des Invalides ont influencé l'urbanisme des capitales européennes. Le Marais et l'île Saint-Louis offrent des ensembles architecturaux cohérents, avec des exemples très significatifs de la construction parisienne des XVII^e et XVIII^e siècles (hôtel Lauzun et hôtel Lambert dans l'île Saint-Louis) quai Malaquais et quai Voltaire.

(ii). « L'urbanisme haussmannien qui marque la partie ouest de la ville a inspiré la construction de grandes villes du Nouveau monde, en particulier en Amérique Latine. Enfin la tour Eiffel et le Palais de Chaillot sont des témoignages insignes des grandes expositions universelles dont l'importance a été si grande au XIX^e et au XX^e siècles ».

Décision du Comité

Bureau : Le Bureau a souligné la grande qualité de ce dossier d'inscription d'un ensemble historique.

Comité : Le Comité n'a fait aucune observation.

- Une proposition de texte a été faite par l'Etat partie

Limites et zone tampon

- Statut des limites du site : inadéquat (elles devraient être étendues pour inclure d'autres monuments le long du fleuve tels que le musée d'Histoire Naturelle, l'Institut du Monde Arabe, le Théâtre de la Ville, le Théâtre du Châtelet)
- Zone tampon : aucune zone tampon n'a été définie mais une proposition de zone tampon a été faite par l'Etat partie

Déclaration d'authenticité/intégrité

- Les valeurs du site du patrimoine mondial ont été maintenues

3. Protection

- **Dispositions législatives et administratives** Monuments historiques (1913) ; Code du patrimoine (4/5 de Paris sont des sites ou monuments classés ; loi Malraux sur les secteurs sauvegardés de 1962) ; loi no 83-8 du 7 janvier 1983 pour la création de zones de

protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP)

- Le plan local d'urbanisme (PLU), en cours d'adoption, protégerait 3 000 monuments au sein de Paris (niveaux de pouvoirs publics impliqués : Etat, ville de Paris, "Port Autonome", qui est en charge de la gestion du fleuve
- Le « Cahier des prescriptions urbaines et paysagères pour la mise en valeur des berges de la Seine » a été instauré en 1999
- Les mesures de protection sont jugées très efficaces

4. Gestion

Utilisation du site/bien

- Attraction pour les visiteurs ; centre urbain ; usage religieux

Régime de gestion/administratif

- Aucun comité directeur
- La gestion de ce site – le cœur de Paris, est complexe : Gestion par l'Etat partie pour la conservation des édifices classés et de ceux lui appartenant ; gestion déléguée par l'Etat vers des Etablissements publics pour les grands monuments-musées accueillant du public (Louvre, Orsay, Chaillot, etc.), gestion par la Ville pour la gestion urbaine globale et des espaces publics ainsi que pour les monuments lui appartenant ; gestion par le Port autonome de Paris pour le fleuve et ses berges.
- Les pouvoirs publics essentiellement engagés dans la gestion du site sont de niveau : national ; local (associations de résidents)
- Le système de gestion en vigueur est suffisamment efficace

Mesures proposées :

- Création d'une plate-forme de communication/dialogue entre les autorités nationales, la ville de Paris, le "Port Autonome". Aucun calendrier de mise en œuvre précisé

5. Plan de gestion

- Aucun plan de gestion
- Il n'y a pas de plan de gestion global pour le site mais un plan de gestion pour la conservation des rives de la Seine ("Cahier des prescriptions urbaines et paysagères pour la mise en valeur des berges de la Seine") a été créé. Actuellement en vigueur

6. Ressources financières

Situation financière

- Aucun chiffre d'ensemble n'a été communiqué étant donné les divers niveaux de propriété/responsabilité des monuments concernés. Le financement est insuffisant pour la gestion du site mais adéquat pour sa protection et conservation
- Budget de l'Etat ; ville de Paris, Port Autonome de Paris, propriétaires/investisseurs publics ou privés
- Aucune assistance financière perçue du Fonds du patrimoine mondial

7. Effectifs

- Nombre d'employés : non communiqué
- La ville de Paris emploie 46 000 personnels d'entretien

Possibilité d'utilisation de personnel professionnel qualifié dans les disciplines suivantes :

- très bonne : conservation
- bonne : gestion, interprétation, éducation, gestion des visiteurs
- moyenne : promotion
- Les ressources humaines sont jugées adéquates

8. Sources de compétences spécialisées et de formation en techniques de conservation et de gestion

- Institutions scientifiques et institutions nationales (ministères) ; institutions régionales et locales
- Services de conservation des musées
- Formation sur la gestion du site

9. Gestion des visiteurs

- Statistiques visiteurs : 21 millions de visiteurs (estimation)
- Installations disponibles : nombreuses sur la Seine et les quais ; 49 compagnies avec 101 bateaux pour une promenade sur la Seine (24 620 sièges) et 28 bateaux amarrés en permanence (discothèques, bars, expositions, etc.)
- Aucun plan de gestion du tourisme/des visiteurs pour le site

10. Etudes scientifiques

- Estimation des risques ; études relatives à la valeur du site ; exercices de suivi ; inventaires

archéologiques ; gestion des visiteurs ; études sur les transports

- Des milliers de documents et d'études (par ex. 6 000 livres sur l'histoire et l'archéologie de Paris)
- Etudes utilisées pour la gestion du site et comme études préliminaires avant des travaux de restauration ou conservation

11. Education, information et renforcement de la sensibilisation

- Nombre insuffisant d'écriteaux indiquant que le bien est un site du patrimoine mondial
- Emblème de la Convention du patrimoine mondial utilisé sur certaines publications
- Bonne sensibilisation au patrimoine mondial parmi les collectivités locales mais inappropriée parmi les visiteurs, les entreprises et les autorités locales
- Aucune stratégie éducative n'a été mise en place pour le site dans son ensemble mais les nombreux musées et monuments ont, chacun, leurs propres stratégies et partenariats avec des écoles et universités
- La circulation automobile est régulièrement interrompue le long des berges pour permettre aux piétons d'en profiter (week-ends et été)
- Le site ne possède pas de site web spécifique
- Participation locale : plusieurs associations pour la protection de l'architecture et des sites parisiens ont été créées par la communauté locale.

12. Facteurs affectant le bien (Etat de conservation)

Rapports de suivi réactif

- Sessions du Bureau du patrimoine mondial: 24e (2000)

Interventions de conservation

- D'importants travaux ont été réalisés depuis l'inscription ou sont en cours, de même que l'aménagement de lieux prestigieux (Louvre, Orsay, Chaillot, jardin des Tuileries, Grand Palais...). Les berges et les ponts ont fait également l'objet de restaurations.
- Etat actuel de conservation : bon

Menaces et risques pour le site

- Pression due au développement, catastrophe(s) naturelle(s), pression due aux visiteurs/au tourisme

- Inondations, circulation intense le long des berges du fleuve, pression touristique affectant la conservation des monuments
- Mesures prises : plan de protection contre les inondations dans les musées (calendrier de mise en œuvre : 2003-2004), création de zones fermées de manière permanente ou temporaire à la circulation automobile le long des berges

13. Suivi

- Aucun programme officiel de suivi
- Aucun programme de suivi n'est en préparation

14. Conclusions et mesures recommandées

- Principaux avantages du statut de patrimoine mondial : non précisé
- Points faibles de la gestion : Nécessité d'interventions de restauration complémentaires sur certains édifices ; manque de communication/dialogue entre les acteurs impliqués dans la gestion et conservation du site (Etat, ville de Paris, propriétaires privés, etc.), l'information sur le statut de patrimoine mondial est encore insuffisante (nécessité de renforcer la sensibilisation)

Actions futures :

- Création d'un comité de coordination/comité directeur pour promouvoir une meilleure communication/coordination parmi les acteurs impliqués dans la gestion ou conservation du site. Aucun calendrier de mise en œuvre précisé
- Création de zones fermées de manière permanente ou temporaire à la circulation automobile le long des berges. Aucun calendrier de mise en œuvre précisé
- Aucun financement du patrimoine mondial n'est sollicité

Justification :

La beauté d'une ville est ressentie non seulement à travers le nombre de monuments d'architecture qu'elle renferme, mais selon le rapport qu'elle entretient avec l'élément naturel auquel elle est associée : Paris est une ville fluviale.

La ville historique actuelle qui s'est développée du XVIème et surtout du XVIIème au XXème siècle, traduit l'évolution successive des relations de l'homme à l'eau : défense, échanges, promenade...

Le choix du périmètre du pont Sully au pont d'Iéna s'appuie sur l'ancienne distinction du Paris d'amont et du Paris d'aval. En amont de l'Arsenal commençait le Paris portuaire et batellier, le Paris d'aval royal, puis aristocratique n'avait qu'une activité commerciale réduite : c'est cette partie noble de la ville qui est retenue ici. L'emprise de l'Etat à travers ses réalisations et sa législation y est extrêmement forte.

L'acquisition de la maîtrise progressive du site et de la "rivière" peut se lire dans l'articulation des deux îles de la Cité et de l'île Saint-Louis avec le rivage, l'adaptation du passage Nord-Sud, les cheminements riverains à l'intérieur du méandre, la construction des quais et la canalisation du fleuve.

De même, si les enceintes successives de la ville (enceintes de Philippe-Auguste, de Charles V, des Fermiers Généraux), ont disparu, elles sont encore lisibles dans le changement de trame des constructions, plus serré dans le Marais et l'île Saint-Louis, plus ouvert après le Louvre, au-delà duquel se multiplient les grandes ordonnances classiques, selon trois axes perpendiculaires, Palais-Bourbon, Concorde-Madeleine, Invalides-Grand et Petit-Palais, Champs-de-Mars, Ecole Militaire et Palais de Chaillot.

L'ensemble qui doit faire l'objet d'une lecture géographique et historique, constitue aujourd'hui un exemple remarquable d'architecture fluvio-urbaine, où les strates de l'histoire sont harmonieusement superposées.

Les quais de la Seine sont jalonnés d'une succession de chefs d'oeuvre dont on retiendra particulièrement Notre-Dame et la Sainte-Chapelle, le Louvre, le Palais de l'Institut, l'hôtel des Invalides, la place de la Concorde, l'Ecole Militaire, la Monnaie, le Grand Palais des Champs-Élysées, la Tour Eiffel, le Palais de Chaillot. Certains d'entre-eux comme Notre-Dame et la Sainte-Chapelle ont constitué une référence certaine dans la diffusion de la construction gothique, cependant que la place de la Concorde, où la perspective des Invalides ont influencé l'urbanisme des capitales européennes. Le marais et l'île Saint-Louis offrent des ensembles architecturaux cohérents, avec des exemples très significatifs de la construction parisienne des XVIIème et XVIIIème siècles (Hôtel Lauzun et Hôtel Lambert dans l'île Saint-Louis) quai Malaquais et quai Voltaire.

"L'urbanisme haussmannien qui marque la partie ouest de la ville a inspiré la construction de grandes villes du Nouveau monde, en particulier en Amérique latine. Enfin la tour Eiffel et le Palais de Chaillot sont des témoignages insignes des grandes expositions universelles dont l'importance a été si grande au XIXe et au XXe siècles".

Périmètre du site dont l'inscription au Patrimoine mondial est demandée :

Les quais de la Seine dans la partie proprement historique de son cours, du Pont Sully au pont d'Iéna, les îles de la Cité et Saint-Louis. Le périmètre demandé inclut également les ordonnances riveraines et perspectives ci-après : place Saint-Germain l'Auxerrois, ensemble formé par le Palais du Louvre et le jardin des Tuileries, place de la Concorde avec l'axe église de la Madeleine - Assemblée Nationale, Hôtel des Invalides et esplanade - Grand et Petit Palais des Champs-Élysées, l'École Militaire - le Champ de Mars - la tour Eiffel - le Palais de Chaillot et les jardins du Trocadéro.

Pour les quais, il s'agit précisément des sites suivants (quais, ponts, immeubles en façade).

Quais de l'île Saint-Louis :

Rive gauche : quai de Béthune, du Pont Sully au pont de la Tournelle, quai d'Orléans, du Pont de la Tournelle au Pont Saint-Louis, quai de Bourbon, du Pont Saint-Louis au Pont Louis-Philippe.

Rive droite : quai d'Anjou, du Pont Sully au Pont Marie, quai de Bourbon, du Pont Marie au Pont Louis-Philippe.

Quais faisant face à l'île Saint-Louis, rive gauche :

Quai de la Tournelle, du Pont Sully au Pont de la Tournelle, et pont de l'Archevêché.

Quais faisant face à l'île Saint-Louis, rive droite :

Quai des Célestins, du Pont Sully au Pont Marie, quai de l'Hôtel de Ville du Pont Marie au Pont Louis-Philippe.

Quais de l'île de la Cité :

A la pointe amont, le square de l'île de France, avec le Mémorial de la Déportation.

Rive gauche : Pont de l'Archevêché, square Jean XXIII, du pont de l'Archevêché au Pont au Double, square Charlemagne, du Pont-au-Double au Petit Pont, quai du Marché-Neuf, du Petit-Pont au Pont Saint-Michel, quai des Orfèvres, du Pont Saint-Michel au Pont-Neuf. A la pointe aval, le square du Vert-Galant.

Rive droite : quai aux fleurs (du pont Saint-Louis au Pont d'Arcole, quai de la Corse (du pont d'Arcole au Pont au Change, ainsi que le Pont Notre-Dame, quai de l'Horloge (du pont au Change au Pont-Neuf).

Quais situés en face de la Cité, rive gauche :

Quai de Montebello (du Pont de l'Archevêché au Petit-Pont, ainsi que le Pont-au-Double), quai Saint-Michel (du Petit-Pont au Pont Saint-Michel) quai des Grands-Augustins (du Pont-Saint-Michel au Pont-Neuf).

Quais situés en face de la Cité, rive droite

Quai de l'hôtel de Ville (du pont Louis-Philippe au pont d'Arcole), quai de Gesvres (du pont d'Arcole au pont au Change, ainsi que le Pont Notre-Dame), quai de la Mégisserie (du pont au Change au Pont-Neuf).

Les quais de la Seine, rive gauche du Pont-Neuf au Pont de la Concorde.

Quai de Conti (du Pont-Neuf à la passerelle des Arts), quai Malaquais (de la passerelle des Arts au Pont du Carrousel), le quai Voltaire (du Pont du Carrousel au Pont Royal), quai Anatole France (du Pont Royal au Pont de la Concorde, avec la passerelle Solférino).

Quais rive droite, du Pont-Neuf au Pont de la Concorde, quai du Louvre (du Pont-Neuf au Pont du Carrousel), quai des Tuileries (du pont du Carrousel au Pont de la Concorde)

Les quais de la Seine, rive gauche, du Pont de la Concorde au Pont d'Iéna :

Quai d'Orsay (du Pont de la Concorde au Pont de l'Alma, y compris les ponts Alexandre III et des Invalides), quai Branly (du Pont de l'Alma au Pont d'Iéna), ainsi que la passerelle Debilly.

Les quais de la Seine, rive droite, du Pont de la Concorde au Pont d'Iéna :

Le Cours la Reine (du Pont de la Concorde au Pont des Invalides) le cours Albert Ier (du Pont des Invalides au Pont de l'Alma), l'avenue de New-York (du Pont de l'Alma au Pont d'Iéna).

Protections existantes sur les biens proposés pour l'inscription au Patrimoine mondial.

En site inscrit : l'ensemble du site proposé.

L'ensemble des arrondissements dans lesquels s'inscrivent ces quais étant eux aussi en site inscrit, la zone tampon s'étend en fait sur les deux rives de la Seine jusqu'aux boulevards dits des Maréchaux, sur la ligne des anciennes fortifications de la ville.

Conséquences juridiques de l'inscription dans un site (Loi du 2 Mai 1930, article 4).

L'inscription est prononcée par arrêté du Ministre sur avis de la commission départementale des sites.

L'inscription entraîne l'obligation pour les propriétaires de ne pas procéder à des travaux autres que ceux d'exploitation courante (entretien), sans avoir avisé quatre mois auparavant l'administration de leur intention. L'ensemble des arrondissements considérés est en outre inscrit dans le plan d'occupation des sols de Paris. Le permis de démolir est soumis à l'avis conforme de l'architecte des bâtiments de France.

En sites classés : le square du Vert-Galant à la pointe de la Cité, l'Esplanade des Invalides, le Cours la Reine, le Cours Albert Ier, (ainsi que la portion des espaces compris entre ces deux quais et l'avenue des Champs-Élysées), le Champ-de-Mars, les Jardins du Trocadéro.

La loi du Mai 1930, article 12, précise que les monuments naturels ou les sites classés ne peuvent ni être détruits, ni être modifiés dans leur état ou leur aspect, sauf autorisation spéciale du Ministre, donnée après avis de la Commission départementale des Sites, perspectives et paysages et avis conforme du ministre. Il faut un décret en Conseil d'Etat pour déclasser en entier, ou partiellement un site classé.

Sont classés comme monuments historiques (Loi de 1913).

Dans les îles Saint-Louis et de la Cité : outre l'église Saint-Louis en l'île à proximité immédiate du quai, la cathédrale Notre-Dame, le Palais de Justice avec la Sainte-Chapelle, six hôtels particuliers, outre le Pont-Marie et le Pont-Neuf.

Sur les quais de la rive gauche de la Seine : l'hôtel de la Monnaie, le Palais de l'Institut, l'École des Beaux-Arts, le Musée d'Orsay, l'hôtel de Salm (Légion d'Honneur), l'hôtel des Invalides, l'École Militaire et trois hôtels particuliers.

Sur la rive droite de la Seine : l'église Saint-Germain l'Auxerrois (à proximité immédiate), l'ensemble du Palais du Louvre et des Tuileries (bâtiments et sol des jardins et des terrains), le Grand-Palais des Champs-Élysées, le Palais de Chaillot, le Pont-Royal et le Pont Alexandre III.

Les effets du classement (articles 8,9,10,11,12,13,13bis et 13ter de la loi de 1913), peuvent être analysés en deux grandes catégories : les dispositions de la première catégorie tendent à interdire toute modification de ce qui a été classé sans autorisation du Ministre, les dispositions de la deuxième catégorie donnent la possibilité à l'Etat de participer aux travaux d'entretien, de restauration ou de réparation.

Les travaux autorisés doivent s'exécuter sous la surveillance de l'administration de la Culture. Ses abords sont protégés. Aux termes de l'article 13bis de la Loi, rien ne peut être fait ou défait dans le champ de visibilité d'un immeuble classé sans autorisation du Ministre de la Culture. Les abords d'un monument historique, sauf dispositions particulières (ZPPAU par exemple, mais il n'y en a pas encore à Paris), correspondent à un rayon de 500 mètres autour du monument. On voit donc pour la zone envisagée que chaque point du site se trouve aux "abords" d'un monument historique.

Les décrets et arrêtés de classement en raison des servitudes légales qu'ils entraînent sont publiés au bureau des hypothèques et la liste des immeubles classés est publiée au Journal Officiel.

Sont inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques :

Sur les îles Saint-Louis et de la Cité 20 hôtels particuliers, sur les quais de la rive gauche : la Tour Eiffel et quinze hôtels particuliers.

Sur la rive droite : six immeubles, le magasin de la Samaritaine, la colonne du Châtelet, le Petit Palais, le Pont d'Iéna.

L'inscription à l'inventaire supplémentaire procède des lois de 1913, 1927, 1943, 1954. C'est une mesure de protection comparable au classement, prononcée par le préfet de région, après avis de la COREPHAE (commission régionale du patrimoine historique, archéologique et ethnologique). L'article 2 précise que les propriétaires ne pourront procéder à aucune modification de l'immeuble ou partie de l'immeuble sans en avoir quatre mois auparavant avisé le ministre de la Culture.

Les abords des édifices inscrits sont les mêmes que pour les édifices classés. Les avantages fiscaux également. Enfin le Ministère de la Culture peut participer financièrement aux travaux de restauration si il le juge opportun.

Sont inclus en secteurs sauvegardés : le Marais et le 7ème arrondissement (Art. R-313- 1 et sq. du Code de l'Urbanisme). Toute modification est soumise à l'avis conforme de l'architecte des bâtiments de France. Opposabilité aux tiers du Plan de Sauvegarde.

Annexe 2 : Planches graphiques du Plan Local d'Urbanisme (PLU)

I. Zonage

	Zone urbaine générale		Zone naturelle et forestière
	Zone urbaine de grands services urbains		Secteur de taille et de capacité d'accueil limitées
	Zone urbaine verte		Terrain appartenant au secteur de protection de l'artisanat et de l'industrie

II. Localisation des équipements et aménagements prévus

Le zonage des terrains grevés d'emplacements réservés est lisible sur le plan de zonage A

	Emplacement réservé pour équipement public, ouvrage public ou installation d'intérêt général à réaliser (Voir liste dans le règlement, tome 2)	(L. 123-1 8°)
	Emplacement réservé pour espace vert public au bénéfice de la Ville de Paris (Voir liste dans le règlement, tome 2)	(L. 123-1 8°)
	Périmètre de localisation d'équipement, ouvrage, espace vert public ou installation d'intérêt général à réaliser (Voir liste dans le règlement, tome 2)	(L. 123-2 c)
	Périmètre devant faire l'objet d'un projet d'aménagement global (Voir liste dans le règlement, tome 2)	(L. 123-2 a)
	Plate-forme de transit en temps partagé des marchandises et déchets acheminés ou évacués par voie d'eau	
	Emplacement réservé en vue de la réalisation de logement ou de logement locatif social au sens de l'article L.302-5 du Code de la construction et de l'habitation	(L. 123-2 b)
	Obligation de réaliser en habitation affectée au logement social 25% de la surface hors œuvre nette, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.3	
	Obligation de réaliser en habitation au moins 50% de la surface hors œuvre nette, et d'affecter au moins 50% du programme d'habitation prévu à du logement social, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.3	
	Obligation de réaliser en habitation affectée au logement social 50% de la surface hors œuvre nette, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.3	
	Obligation de réaliser en habitation 100% de la surface hors œuvre nette, et d'affecter au moins 50% du programme prévu à du logement social, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.3	
	Obligation de réaliser en habitation affectée au logement social 100% de la surface hors œuvre nette, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.3	

III. Aménagement et traitement des voies et espaces réservés à la circulation

	Voie publique ou privée
	Aménagement piétonnier
	Emplacement réservé pour élargissement de voie ou création de voie publique communale
	Servitude d'alignement (Servitude d'utilité publique)
	Emprise de constructions basses en bordure de voie avec mention éventuelle "R+1" si un étage est autorisé.
	Voie à conserver, créer ou modifier avec indication éventuelle de largeur
	Liaison piétonnière à conserver, créer ou modifier
	Passage piétonnier sous porche à conserver

IV. Implantation et hauteur des constructions

Gabarits-enveloppes :

Hauteur de verticale indiquée par la couleur :

- H = 5 m : Rose
- H = 7 m : Kaki
- H = 10 m : Vert
- H = 12 m : Orange
- H = 15 m : Violet
- H = 18 m : Bleu clair
- H = 20 m : Noir
- H = 23 m : Gris
- H = 25 m : Bleu marine
- Verticale de même hauteur que la façade existante : Marron

Couronnement
indiqué par le type de trait :

- Conforme aux dispositions des articles UG 10.2.1 ou UGSU 10.2.1 :
- Horizontal :
- P = 1/3, h = 2 m : Continu
- P = 1/2, h = 3 m : Pointillé
- P = 1/1, h = 4,5 m : Hachures
- P = 2/1, h = 4,5 m : Tireté court
- P = 1/1, h = 4,5 m : Tireté long
- P = 2/1, h = 4,5 m : Tireté mixte

Exemples :

- hauteur 18 m, couronnement P = 1/1, h = 4,5 m
- hauteur 10 m, couronnement P = 1/3, h = 2 m

20m Hauteur maximale des constructions par rapport à la surface de nivellement de l'ilot

56,34m NG Hauteur maximale des constructions par rapport au Nivellement Orthométrique

V. Protection des formes urbaines et du patrimoine architectural

-
-
-
-

A titre d'information:

Parcelle comportant un élément protégé au titre des monuments historiques:

- ★ - par un arrêté de classement au titre des monuments historiques
- ★ - par un arrêté d'inscription au titre des monuments historiques

Dans les secteurs délimités par un tireté violet (), une réduction au 1/2000^{ème} des documents graphiques des Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur est reportée à titre indicatif et ne possède aucun caractère réglementaire. Les Plans de sauvegarde et de Mise en valeur peuvent être consultés à la Préfecture de Paris.

VI. Protection et végétalisation des espaces libres

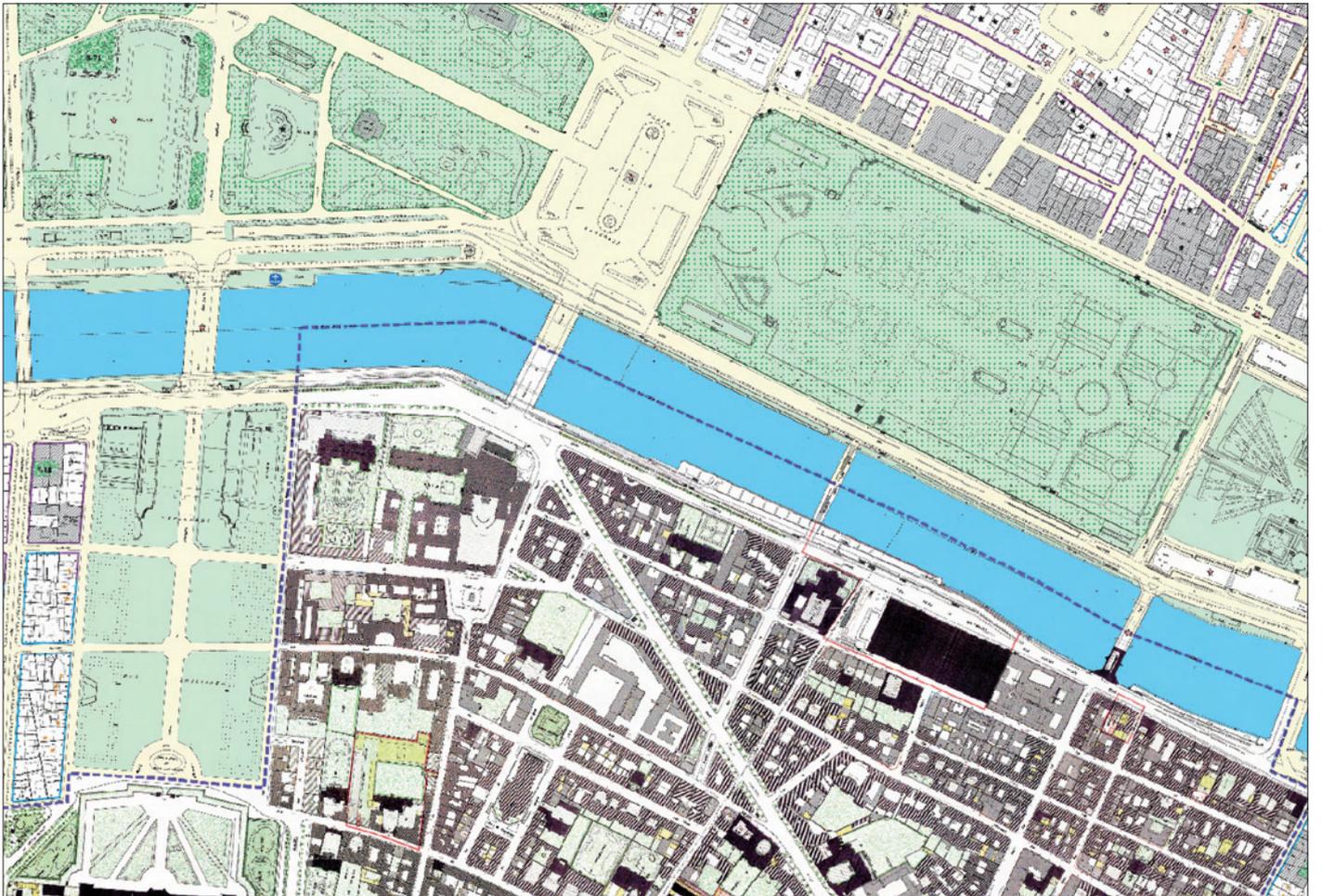
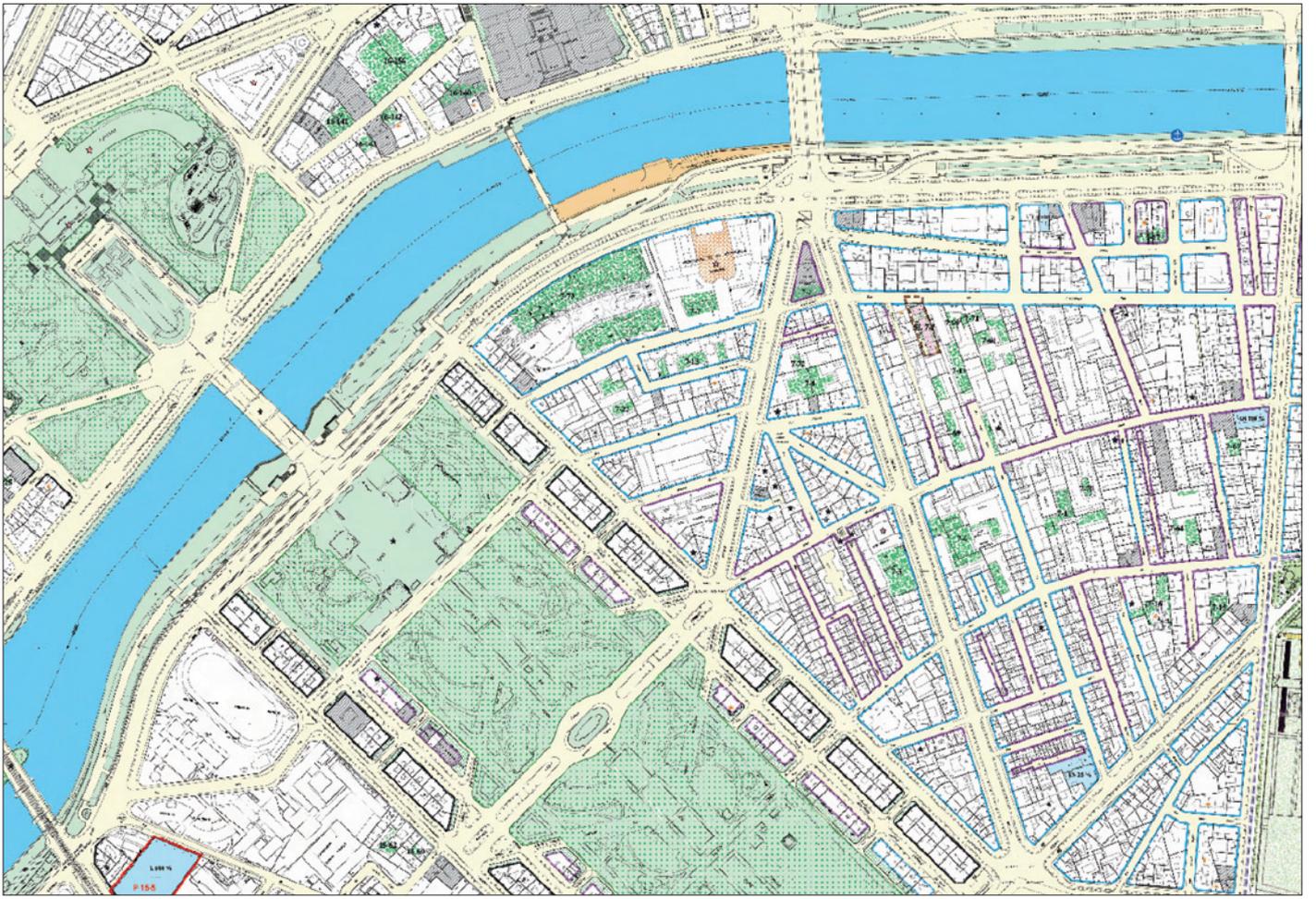
	Espace vert protégé (EVP)		Espace libre protégé (ELP)
	Espace boisé classé (EBC)		Espace libre à végétaliser (ELV)
			Espace à libérer (EAL)

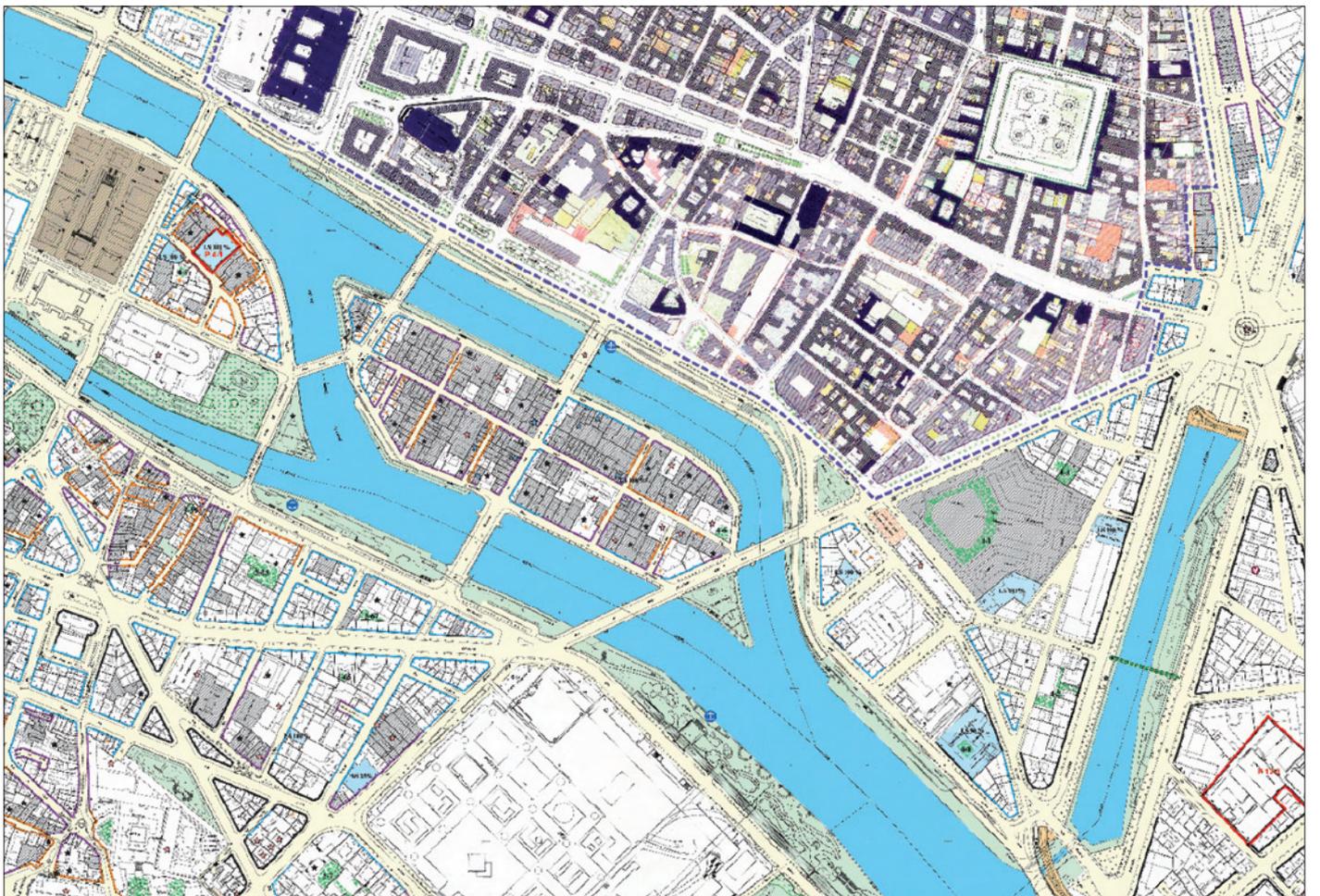
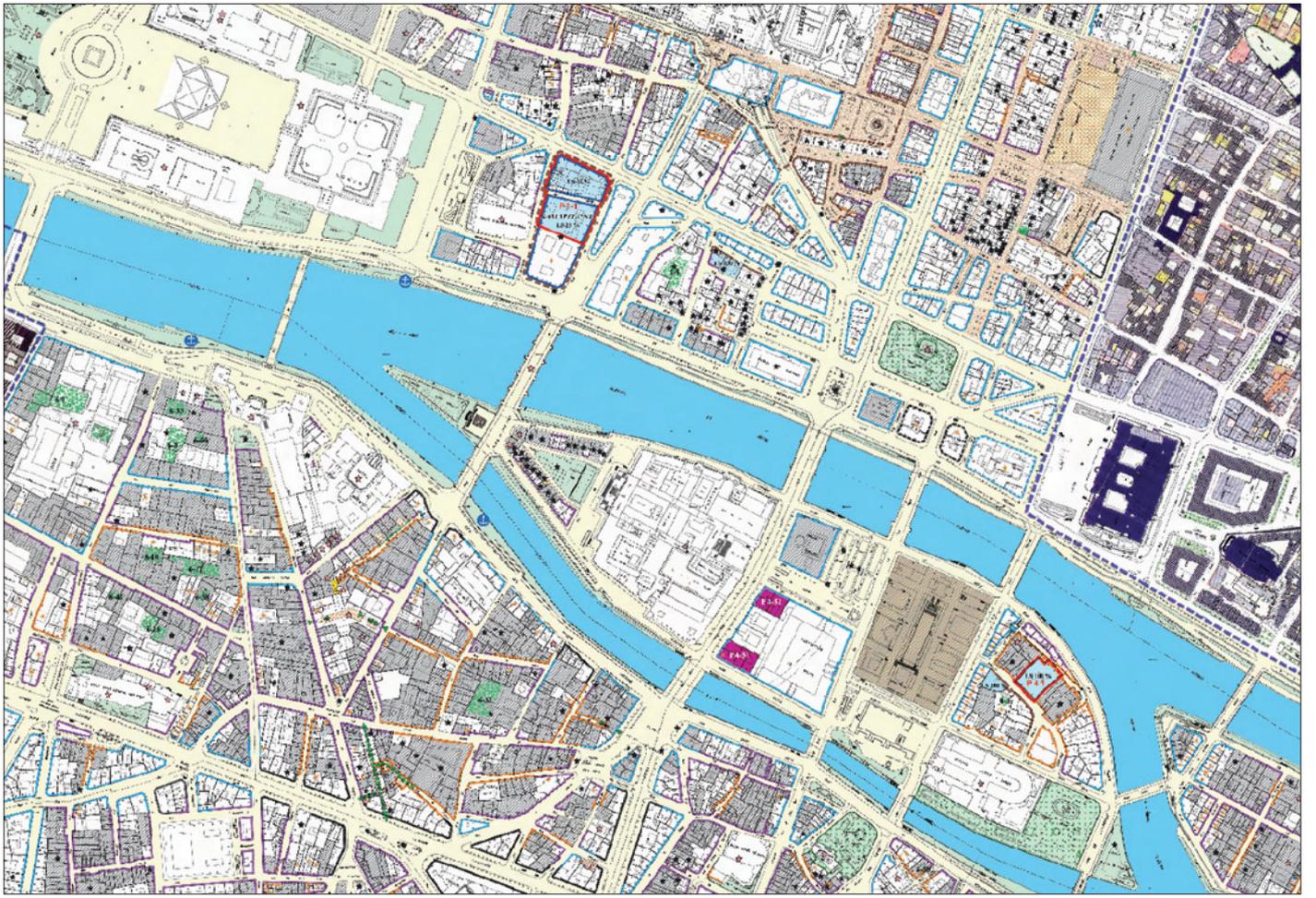
VII. Secteurs soumis à des dispositions particulières

(Voir la liste des secteurs dans le règlement, tome 2)

VIII. Pour information

Parcelle signalée pour son intérêt patrimonial, culturel ou paysager





Paris, rives de la Seine Le projet des berges de Seine en 2012

Le projet des berges de la Seine, menée actuellement par la Ville de Paris, tient compte du cadre patrimonial exceptionnel des berges.

Ce rapport a été envoyé par le maire de Paris au ministre de la Culture afin de présenter, à l'Unesco, ce projet et sa prise en compte de la valeur patrimoniale du bien, « Paris, rives de la Seine » inscrit sur la liste du patrimoine mondial depuis 1991.

Ce projet permet de mettre en valeur le paysage urbain historique, de nouveaux points de vue pour contempler le site de la Seine, les grandes perspectives, les monuments, les ponts...

Il s'inscrit aussi dans l'histoire des berges qui ont toujours su s'adapter aux pratiques des grandes périodes de l'histoire.

Il offre une vision plus durable du paysage urbain fluvial, notamment en diminuant la pollution, en accordant plus de place aux transports doux, au transport fluvial et en y favorisant la biodiversité.

Ce patrimoine vivant sera géré de manière plus active qu'aujourd'hui en développant quelques usages sans en modifier la morphologie. Ce projet permet d'ouvrir le site à tous, à toutes les générations et classes sociales.

Et enfin, il offre l'opportunité de mieux communiquer sur l'inscription du seul bien parisien inscrit de la Liste du patrimoine mondial.

Cette étude réalisée en décembre 2011 mentionne une réalisation du projet rive droite et rive gauche à l'été 2012. L'ouverture du site sur la rive gauche est actuellement prévue au printemps 2013.

