Esquisses de projets pour des sites particuliers

Les projets présentés dans cette partie ont été réalisés par l'Atelier sur des sites présentant des enjeux urbains particuliers très forts.
Ces esquisses ont été élaborées pour contribuer à la réflexion sur l'évolution urbaine en lien avec l'ouverture de la ville sur le fleuve et les communes limitrophes.
Elles ont été présentées aux villes concernées mais elles n'ont pas fait l'objet de validation, ni de calendrier de réalisation.

Les liaisons Paris – Charenton-le-Pont

D'un territoire enclavé, peu connu des parisiens, utilisé comme entrepôts de vin et zone de service de la Ville, le quartier de Bercy est devenu un centre urbain très attractif. Mais, le quartier a encore des difficultés de communication avec le reste du 12e arrondissement à cause du plateau des voies ferrées qui le surplombe tandis qu'il est stoppé net sur sa partie sud par la gare de la Rapée qui lui interdit tout débouché sur le boulevard Poniatowski et à l'est par le quai extrêmement routier. Les berges de Seine accueillent des installations portuaires industrielles et donnent l'impression d'un territoire situé à l'extrémité de la ville ignorée, abandonnée, coupée du 12e arrondissement.
De l'autre côté du boulevard périphérique et sur la même rive de Seine, un nouveau quartier a vu le jour sur la commune de Charenton à partir des années 80, celui de Bercy 2. Il est composé de logements, de bureaux, d'équipements sportifs et culturels, d'un hôtel, d'entrepôts et d'un centre commercial important. Bien relié au centre de la commune sur sa partie sud, le quartier présente lui aussi des difficultés de communication avec les quartiers situés près du bois de Vincennes à cause du même plateau ferré et il est stoppé net sur sa partie nord, au droit de sa limite communale, par l'échangeur de Bercy qui empêche l'accès au boulevard Poniatowski. De même, la présence de l'autoroute A4 empêche toute ouverture de la ville de Charenton sur le fleuve.
Ainsi, ces deux quartiers, pourtant distants de seulement 500 mètres l'un de l'autre, n'entretiennent aucune relation urbaine et s'ignorent mutuellement. L'espace qui les sépare est actuellement un non lieu urbain, un vide entouré de ville. Pourtant ce territoire jouit d'une situation exceptionnelle car, avec la rive gauche qui lui fait face, il constitue la porte fluviale amont de Paris et reste le dernier site parisien à aménager en bord de Seine.
Il est le chaînon manquant entre Paris et Seine-amont, la condition d'une synergie urbaine entre Paris et toutes les communes qui se développent le long de la Seine et de la Marne.

© Apur

État actuel

Ses atouts

• D'abord sa position, en bord de Seine à la croisée entre fleuve et couronne. Ce territoire jouit d'une situation prestigieuse et, bien qu'étant actuellement vide de ville et dénué de toute urbanité, il est l'un des sites les plus stratégiques et les plus emblématiques de la région parisienne.
• Son paysage, vaste par son étendue, spécifique par les multiples ouvrages d'art qui le ponctuent et riche par les vues qu'il offre sur toute cette partie de la vallée de la Seine.
• Sa façade sur la Seine et sa proximité du bois de Vincennes.
• La disponibilité de certains de ses terrains. Deux grands terrains vont d'ailleurs muter dans un proche avenir ; à Paris celui appartenant à la Société Nationale d'Espaces Ferroviaires (SNEF) qui représente une emprise au sol de 7 hectares, et à Charenton celui des Entrepôts du quartier Bercy II qui représente une emprise au sol de 4,4 hectares.
• Une excellente accessibilité routière depuis l'A4, le boulevard périphérique et le centre de Paris.
• Une grande visibilité du site à la fois du fleuve, de la route et du fer.
• La proximité de pôles urbains importants comme la Cour Saint-Émilion à Bercy, le centre commercial Bercy II, etc.

Les objectifs d'aménagement

- espaces verts publics
- terrains de sport, cimetières
- tissu existant
- boulevard périphérique
- voies rapides - A4 / Voies sur berges
- réseau ferré TGV / RER existant
- réseau ferré Fret / petite ceinture
- jonction faisceau gare de Lyon et faisceau gare d'Austerlitz
- station tramway T3
- créer de nouvelles voies
- constituer une trame verte de ciculations douces
- établir un maillage continu d'espace public
- mieux intégrer la pelouse de Reuilly
- constituer un front bâti continu
- créer un tissu mixte continu
- restructurer les emprises ferrées
- implanter des services urbains
- créer un îlot vert à dominante d'équipements publics
- créer un îlot comprenant un aménagement exceptionel lié aux infrastructures
- restructurer l'échangeur
- déplacer les bretelles d'accès au boulevard périphérique
- articulations urbaines à traiter
- créer une porte du bois de Vincennes
- établir des franchissements piétons vers la Seine
- prolonger la promenade plantée
- voie RER D deplacée avec création d'une station
- créer ou préserver des transparences visuelles

apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

• L'existence d'un patrimoine militaire et ferroviaire à valoriser tels que, le Bastion n° 1, la ligne de la Petite ceinture, les ponts et les ouvrages d'art…

Ses handicaps

En première lecture, ce site présente une mauvaise image urbaine. Il apparaît comme un lieu n'appartenant ni à Paris ni à Charenton, une zone de service et de maintenance entre les deux communes sans valeur urbaine aucune et sans lien avec la Seine. Il semble difficile à aménager en raison de :

• son morcellement dû aux nombreuses voies routières et ferrées qui le traversent et l'entaillent sans vraiment le desservir,

• son hétérogénéité due à la disparité des formes et des programmes qui s'y côtoient de façon indépendante,

• son insuffisance en transports en commun,

• les nuisances visuelles, phoniques et fonctionnelles amenées par le réseau routier et le réseau ferré,

• la déshérence d'une partie de ses emprises actuellement sous-utilisées,

• l'absence d'un quelconque tissu urbain à partir duquel pourrait se développer une vie urbaine,

• enfin, l'omniprésence de l'échangeur qui occupe plus de cinq hectares au sol, et le traitement du quai autoroutier qui occultent l'ouverture vers le fleuve, empêche tout passage piéton entre Paris et Charenton, draine un flux incessant de voitures sur le site et rend difficile tout établissement urbain.

Les objectifs d'aménagement

Le but est de changer radicalement l'image du site en créant en ce point de jonction du fleuve et de la ceinture, un nouveau quartier diversifié dans ses formes et dans ses contenus, situé à cheval sur Bercy et Charenton, qui s'ouvre largement sur le site de Seine, efface la coupure existant entre les deux communes et constitue, à terme, associé aux aménagements projetés sur la rive gauche la porte fluviale amont de Paris.

Les moyens pour y parvenir sont les suivants :

• Ouvrir le site sur le fleuve, restructurer les quais et reconquérir ses berges,

• Faire de la Porte de Charenton un véritable lieu de ville,

- Restructurer l'échangeur de Bercy en lui donnant une figure urbaine afin qu'il intervienne comme un élément structurant du site et non plus comme un élément perturbateur,
- Réaliser un pôle important de logements contenant tous les ingrédients d'un véritable centre urbain (écoles, commerces, espaces verts de proximité…),

• Constituer une trame d'espaces publics continue entre Bercy et Charenton afin que s'y installe progressivement la ville,

• Définir des lieux majeurs où pourraient être implantés quelques grands programmes.

• Traiter le boulevard Poniatowski comme un boulevard urbain accueillant un tramway,

• Proposer un nouvel accès au boulevard périphérique depuis la rue de Charenton et au droit de la limite communale en couvrant une partie du périphérique,

• Couvrir l'ensemble des voies ferrées entre le boulevard Poniatowski et le boulevard périphérique, et y implanter un programme de bureaux, ou mixte bureaux/logements le long du boulevard Poniatowski, et un lieu de foires et cirques à l'arrière,

• Réserver la possibilité de couvrir à terme les voies ferrées au Nord-ouest du boulevard Poniatowski afin d'y réaliser un nouveau quartier à très large dominante de logements (« les Hauts de Bercy ») et de supprimer la coupure entre le quartier Brèche aux Loups et le quartier de Bercy,

• Prévoir une station sur le RER D au nord de la rue Baron Le Roy prolongée,

• Restructurer la gare de la Rapée dans une organisation logistique plus efficace en lui constituant une façade sur Seine de qualité et en permettant une traversée piétonne de son emprise depuis la place des Vins de France et le hall de l'immeuble le Lumière à Bercy jusqu'au boulevard Poniatowski.

• Établir une trame verte sur l'ensemble du site qui propose un schéma de circulation douce associant piétons et vélos.

• Prolonger la promenade plantée existant actuellement dans le 12e arrondissement jusqu'à la Seine et au-delà en empruntant le tracé de la Petite Ceinture et du boulevard Poniatowski. Cette promenade qui s'arrête actuellement au square Charles Péguy deviendrait ainsi « l'ossature verte » qui traverserait tout le 12e arrondissement en fédérant autour d'elle la presque totalité de ses parcs et de ses jardins.

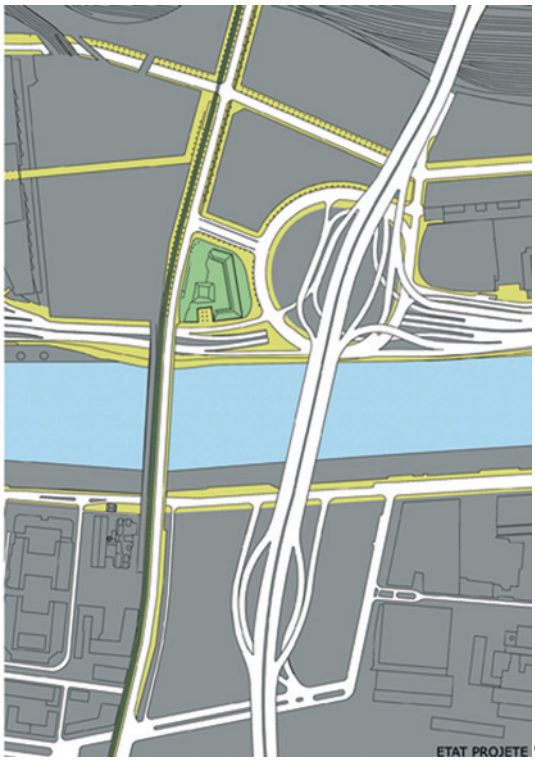
Les propositions d'aménagement

Le principe est de développer ici un grand quartier de logements et d'activités au moyen d'un tissu mixte, relativement dense en continuité du 12e arrondissement et de Charenton. Il favorise la fonction résidentielle en bordure des voies urbaines ou en belvédère du site sur toute sa partie Nord (« les Hauts de Bercy »), il situe plutôt les programmes de bureaux aux points de nuisances du site (périphérique, échangeur…) et regroupe les activités sur certains terrains ferroviaires (la logistique sur la Gare de la Rapée, la base travaux sur la limite sud du réseau ferré à Charenton) ou en limite de ceux-ci (le centre de tri sélectif des déchets ménagers sur la zone nord de l'îlot SNEF). L'ensemble foires et cirques est implanté en sursol du faisceau ferroviaire, entre le boulevard Poniatowski et le boulevard périphérique, sur un volume accueillant un parking VP et une gare routière pour autocars.

Le réaménagement des espaces publics, de l'échangeur et du quai permet ainsi une ouverture sur le fleuve qui n'existe pas aujourd'hui. Le traitement du quai haut nécessite une intervention majeure sur un linéaire important, de Charenton au pont d'Austerlitz, afin de transformer l'aménagement « autoroutier » en

© Apur

L'échangeur de Bercy et d'Ivry – état actuel.



© Apur

L'échangeur de Bercy et d'Ivry – proposition.

boulevard urbain. Ainsi, à l'avenir, le « fond de Bercy » devra pouvoir s'ouvrir sur le quai et les berges grâce à la création de carrefours à feux permettant d'accéder aux berges, tout en permettant une liaison en bord de Seine entre Paris et Charenton.

Pour ce faire, deux opérations sont indispensables à mener :

• **L'élargissement du passage sous le Pont National**

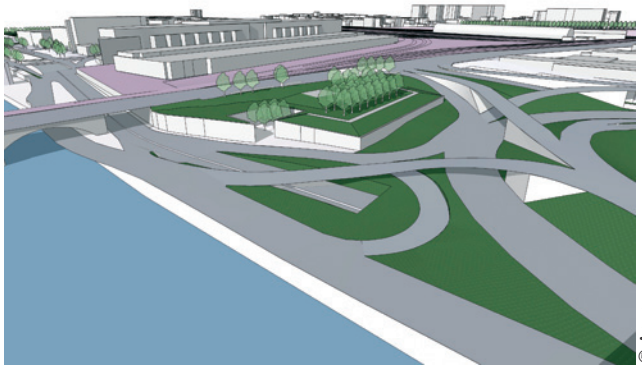
Le passage actuel est entièrement consacré aux voies routières d'accès à l'autoroute A4 et à l'échangeur de Bercy. Le projet propose de créer, en repoussant la culée de l'ouvrage, une nouvelle travée au Pont National qui permettra une redistribution de la voirie. Ainsi les continuités douces entre Paris et Charenton pourront être confortablement établies en bord de Seine et également le long du Bastion (voir illustration). Les liens entre le boulevard Poniatowski et les berges sont rétablis par le Bastion traité en espace vert et un nouvel escalier Est proposé pour relier le boulevard aux berges basses.

• **La restructuration de l'échangeur**

Préalable indispensable au désenclavement du site, la restructuration de l'échangeur qui consiste, par une rationalisation de ses fonctions d'échange et de diffusion locale, à réduire son emprise permettra d'ouvrir le site sur le fleuve et de retrouver une continuité des voies douces de la Seine entre Paris et Charenton.

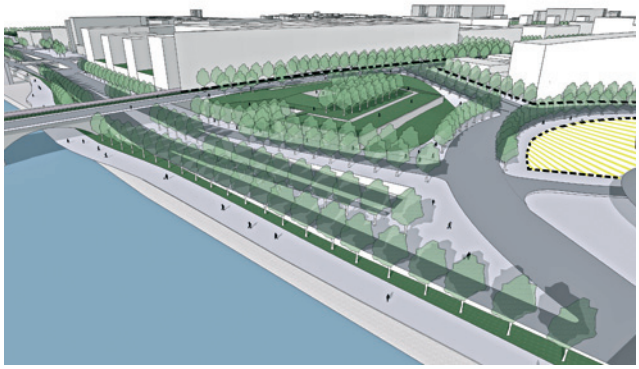
Ces deux opérations, complétées par l'arrivée du tramway sur le boulevard, permettront de donner figure urbaine à tout ce territoire d'interface entre la capitale et Charenton-le-pont.

L'amarrage de bateaux, tant à Paris qu'à Charenton, pourrait alors être envisagé, contribuant ainsi à conforter l'animation en bord de fleuve.



© Apur

État actuel du quai de Bercy au droit de la gare de la Râpée et du pont National.



© Apur

L'élargissement du quai de Bercy au droit de la gare de la Râpée et du pont National – proposition.

La constructibilité globale pourrait être d'environ 980 000 m² hors échangeur sur une superficie de plus de 50 ha, répartis en logements (435 000 m²), bureaux (410 000 m²), centre de tri sélectif des déchets ménagers (environ 34 000 m² shon sur une emprise de 17 000 m²), des équipements publics (15 000 m²), des jardins, une emprise pour des foires et cirques d'environ 5 ha. Dans le cas d'une construction sur l'emprise de 8 000 m² au sein de l'ancien échangeur restructuré, on y privilégiera un programme de type ensemble hôtelier.

Ces différentes orientations urbaines constituent le schéma d'objectif du futur aménagement. Les réflexions doivent se poursuivre pour aboutir à un projet urbain qui reste à définir et qui pourrait voir le jour à la prochaine mandature.

~ Les liaisons Paris – Issy-les-Moulineaux

Le secteur de la porte fluviale aval de Paris, entre les plaines de Grenelle et de Vaugirard, à la frontière avec la ville d'Issy-les-Moulineaux, fait partie d'une très vaste enclave de près de 50 ha. Les quais de Seine y sont excessivement routiers et dévalorisent le fleuve. Les quais hauts sont marqués par deux énormes échangeurs au pont du Garigliano et au droit du périphérique, en limite de Paris. L'entrée dans Issy-les-Moulineaux ou dans Paris n'a pas d'existence matérielle, ni symbolique. Le paysage des berges y est minéral et occupé uniquement par des installations portuaires.
La requalification des berges s'inscrit dans un plus large projet de mutation urbaine intercommunale.

Compte tenu des évolutions urbaines à venir, les continuités urbaines et les échanges devront naturellement être améliorés en aval entre Paris et Issy-les-Moulineaux.
L'atelier a esquissé une proposition d'aménagement assez ambitieuse sur ce territoire intercommunal présentée ci-après.

Etat actuel : une géographie contrariée par les infrastructures et les enclaves importantes entre les deux communes

Le territoire situé en limite communale est marqué très fortement par les coupures générées à la fois par les grandes infrastructures de transports (routières et ferrées) et par les grandes enclaves. La plaine a en effet été coupée de son fleuve par l'ouvrage ferroviaire du RER C en grande partie en remblai et les communes ont été cloisonnées par l'interposition de la Petite Ceinture ferroviaire et des fortifications de Thiers remplacées par deux ouvrages en remblais : le boulevard, le pont et l'échangeur du Garigliano à l'emplacement de l'ancien viaduc du Point du Jour qui reliait les deux quais du fleuve, aujourd'hui isolés, et le boulevard Périphérique lui aussi en remblai bordant l'héliport de Paris.
Aux coupures infligées par les infrastructures s'additionnent quelques très grands territoires monofonctionnels et étanches : les terrains militaires du boulevard Victor prolongés par ceux de Paris Expo, l'héliport de Paris, ceux ayant appartenu à EDF et à la Snecma. Ils isolent le cœur d'Issy-les-Moulineaux, tant de son fleuve que de Paris tout proches.

Les quartiers Citroën-Cévennes et Issy-les-Moulineaux connaissent une évolution concomitante : les ZAC Citroën, Garibaldi, Forum Seine… se

© ph.guignard@air-images.net

Issy-les-Moulineaux – Paris 15e.

répondent assurant une désindustrialisation dynamique du secteur en reconversion vers le tertiaire supérieur et, en particulier, en direction de la communication et de l'audiovisuel. Ainsi, à France Télévision et Eutelsat, à l'hôpital Georges Pompidou, à la DGAC répondent TDF, la maison de Radio-France, l'opération Guynemer, Canal +, les projets Generali, Mozart… Deux projets environnementaux exemplaires se réalisent, celui du Syctom rue Farman à Paris et celui d'Isséane, quai du Président Roosevelt à Issy. Les programmes sont constitués très majoritairement d'activités et bureaux en raison du plan de protection du bruit généré par l'héliport et des contraintes sonores du périphérique.

Aujourd'hui, les nombreuses opérations d'aménagement qui jalonnent l'interface des deux communes semblent s'ignorer dans un contexte général d'hypertrophie routière, circulatoire et de nuisances sonores terrestres et aériennes.

Pourtant, les atouts sont très nombreux : la Seine, son site et ses grands horizons ; des quartiers en plein développement et aux très fortes potentialités ; une desserte en transports en commun à terme performant avec les tramways T2 et T3, un RER et le métro à Balard ; la proximité immédiate de deux grands parcs, ouverts sur la Seine (le parc André Citroën et le parc de l'île Saint-Germain). Enfin, les deux villes ont exprimé leur ambition pour la mise en valeur de ce site.

Les objectifs d'aménagement

Le projet présenté s'appuie sur les objectifs suivants :

1 – Etablir la Seine comme trait d'union et une liaison entre deux très grands parcs fluviaux du centre de l'agglomération, le parc Citroën et le parc de l'île Saint-Germain ;

2 – Transformer les ports Victor et d'Issy-les-Moulineaux qui s'étendent sur 1 200 m en les insérant mieux dans le paysage ;

3 – Créer une nouvelle façade urbaine, avec des quais du XXIe siècle, le long de la Seine ;

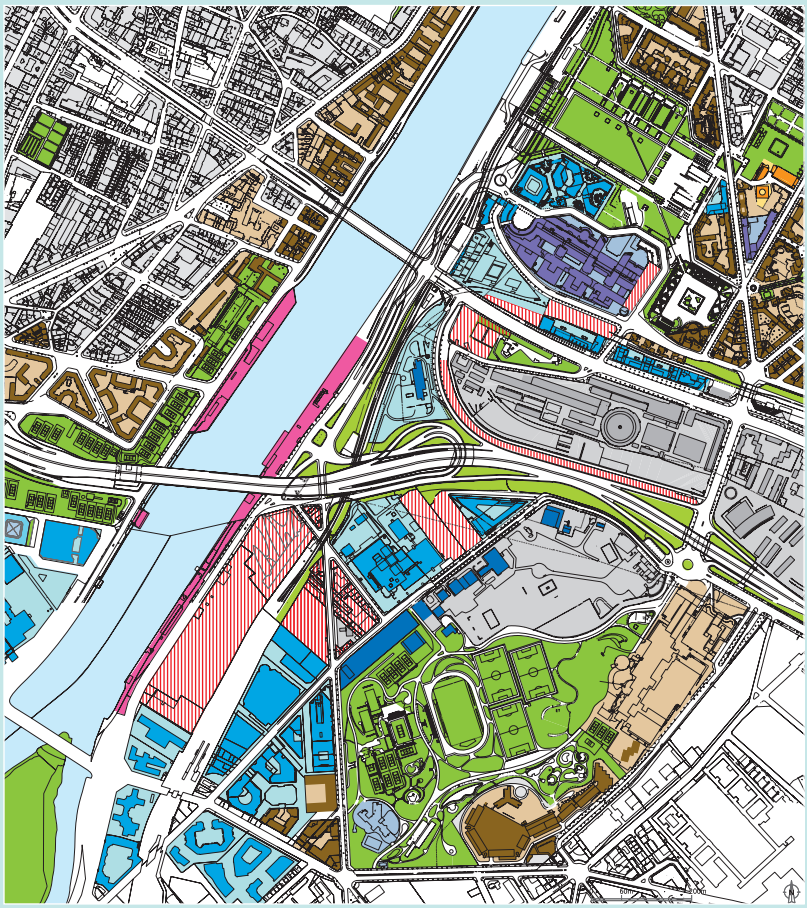
4 – Traiter les nuisances en civilisant les quais et en se protégeant du bruit des trains, du bd périphérique et de l'héliport ;

5 – Prendre en compte la volonté partagée de créer une porte entre les deux villes ;

6 – Multiplier les accès vers le pôle de desserte multimodale du pont du Garigliano et aménager un nouvel arrêt du tram T2 à proximité ;

7 – Favoriser le développement d'un pôle d'activités économiques déjà important ;

8 – Résorber les enclaves pour en faire les futurs espaces fédérateurs intercommunaux : en profondeur, vers l'Est en ouvrant et en aménageant les territoires militaires et leur environnement ; en engageant la transformation qualitative de l'héliport de Paris ; et en s'efforçant de développer des programmes originaux en complément de ceux déjà engagés, pour développer une certaine mixité fonctionnelle et sociale.

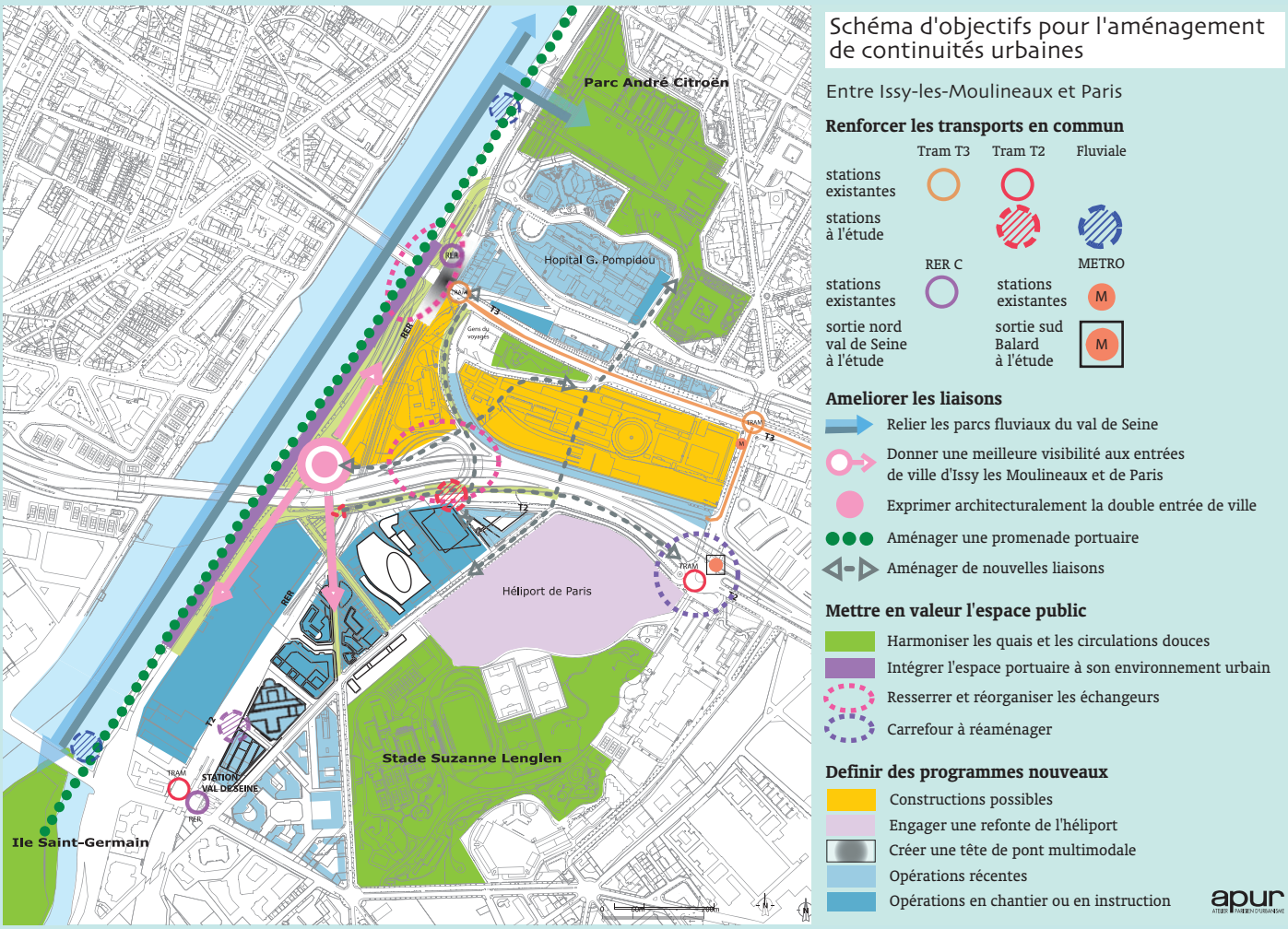


Paris 15e – Issy-les-Moulineaux

Occupation dominante du bâti et parcellaire

- logements
- activités tertiaires / bureaux
- entrepôt, usine
- hôtel
- activité portuaire
- équipement d'intérêt local
- équipement d'intérêt global
- jardin, square ouvert au public
- services urbains, parkings, casernes
- chantier / friche
- talus d'infrastructure

apur



Les esquisses de projet

Afin de créer une dynamique de jonction entre les deux communes, le projet prévoit :

• la refonte et le recul de l'échangeur du Garigliano, afin de dégager le paysage des rives du fleuve et ouvrir ses berges à la promenade ;

• la reconquête des rives du fleuve, berge et quais, en faveur d'un lien fort et continu pour les piétons et les circulations douces entre le parc André Citroën et l'île Saint-Germain. Concernant plus précisément, les ports Victor et d'Issy-les-Moulineaux, le Port Autonome de Paris a lancé une consultation pour une mission complète de maîtrise d'œuvre dont le lauréat, désigné au mois de décembre 2007 est Dietmar Feichtinger. Le projet prévoit l'optimisation des capacités d'accueil du site, la valorisation de l'image portuaire par un réaménagement qualitatif, respectueux de l'environnement, avec le souci de mettre en scène la façade fluviale vue depuis la berge opposée et la façade urbaine vue depuis la ville. En complément, un plan lumière est demandé. Le projet prévoit une utilisation du port en temps partagés (comme sur le port de Tolbiac en cours de réalisation dans le 13e arrondissement) permettant en dehors des périodes d'exploitation, les week-ends et les jours fériés, l'ouverture du site au public, avec en particulier la réalisation d'un cheminement, autant que possible, en bord à quai. En plus des activités industrielles, il est prévu, coté Issy-les-Moulineaux, une zone d'escales à passagers pour le transport régulier et les bateaux de croisière. Ce secteur doit accueillir également deux installations à caractère d'animation et de loisirs.

• une constructibilité le long du fleuve permettant de matérialiser la présence de quais urbains pratiqués ;

• la mise en œuvre du projet d'une porte de ville, au niveau du pont du périphérique, à la limite intercommunale, organisée autour d'une place urbaine d'entrée de ville dans le sens à la fois du fleuve et du cœur de la ville d'Issy-les-Moulineaux, boulevard Galliéni. Ce projet mériterait de faire l'objet d'un grand concours international lancé par les deux communes. Il est proposé aussi de ménager à l'entrée des deux villes une ponctuation architecturale affirmée pour symboliser un effet de porte urbaine et un seuil fluvial au niveau du boulevard périphérique.

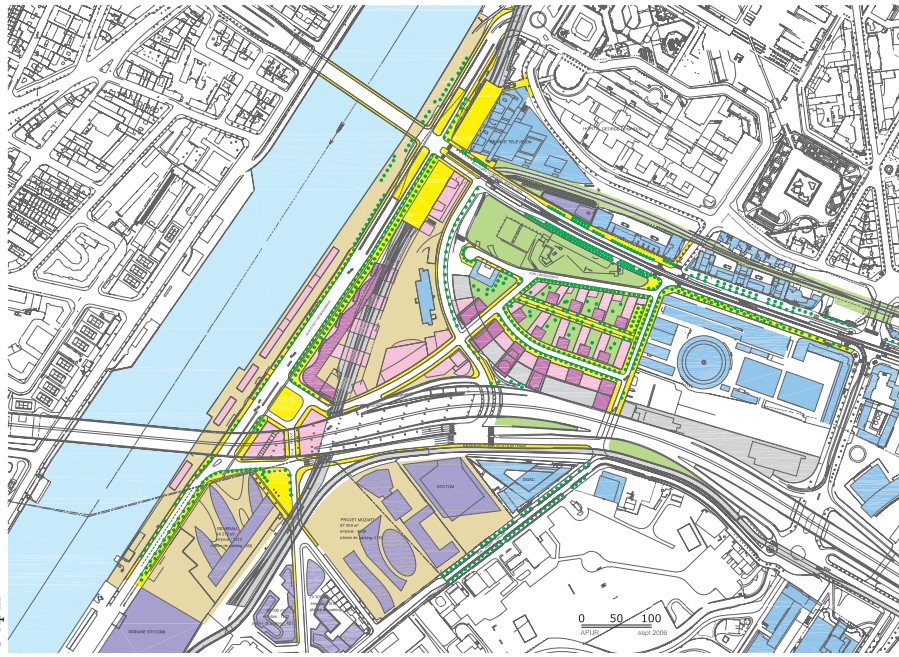
© Apur

Illustration d'aménagement, continuités urbaines Paris – Issy-les-Moulineaux, réaménagement du quai.

• la reconquête de l'épaisseur du territoire aujourd'hui isolé par la ligne du RER ;

• la restructuration de l'échangeur du périphérique, en le resserrant ce qui permet de dégager trois nouvelles liaisons. La première au sud du périphérique entre la rue Henri Farman et le quai ; un arrêt complémentaire du prolongement du tramway T2 aux abords de ce nouveau passage près de la DGAC complèterait utilement le dispositif. La seconde au nord du Périphérique formerait également une jonction entre le quai d'Issy au droit de la nouvelle place d'entrée de ville et la rue Lucien Bossoutrot — boulevard Victor à l'ouest des terrains militaires. Une nouvelle liaison qui emprunterait la rue Sarrabezolles puis passerait sous le périphérique à l'extrémité de l'échangeur remanié permettrait une liaison entre le nouvel arrêt du tramway T2 et le bd Victor (RER). Enfin, il est prévu de créer la voie nouvelle, réservée au PLU de Paris, à travers les terrains militaires pour achever de mailler le réseau entre la ZAC Citroën à Paris et la ZAC Forum Seine à Issy.

• Et enfin, il est suggéré d'engager une réflexion sur l'héliport pour en atténuer les nuisances.



© Apur

Illustration d'aménagement.

Ainsi, le projet présenté s'efforce de rendre possible les retrouvailles des deux villes autour de leur géographie et de leurs dynamiques communes. La rationalisation et le resserrement de l'échangeur du périphérique et des quais permettent notamment d'embellir et de civiliser les quais et l'entrée de ville.
Afin de compléter cette démarche, une consultation urbaine, pilotée par la Direction de l'Urbanisme, a été organisée au second semestre 2007 et se poursuivra en 2008.

~ La reconquête progressive des voies sur berge

La transformation des voies sur berge en voies urbaines avec des feux de circulation

La volonté affichée par la municipalité d'une reconquête progressive des voies sur berges avant leur fermeture définitive dans l'avenir devrait permettre d'améliorer la situation actuelle en termes de paysage, de nuisances et de pratiques, tout en faisant perdre à ces voies l'image inacceptable d'autoroutes traversant des sites prestigieux, classés au patrimoine mondial de l'Unesco.

En première étape, il est proposé de transformer ces voies rapides en voies urbaines en aménageant des traversées par des passages piétons protégés par des feux de signalisation là où cela est pertinent, c'est-à-dire lorsque la berge est suffisamment large pour permettre aux promeneurs de rejoindre à partir des quais hauts les berges de la Seine au bord de l'eau.

Cette proposition devrait permettre de créer, sur des linéaires importants, de nouvelles promenades dans des sites remarquables tout en constituant une étape significative de réconciliation entre la ville et son fleuve. Cela constitue, aussi, des ouvertures vers le fleuve à partir des quartiers qui en sont aujourd'hui totalement coupés.

Les feux de signalisation, placés en particulier en bas des rampes d'insertion, présentent aussi l'intérêt de les sécuriser dans la mesure où, venant de la gauche vis-à-vis de la circulation générale, elles sont particulièrement dangereuses.

Le projet est complété par une limitation de la circulation tout d'abord à 50 km/h, voire éventuellement à 30 km/h afin de minorer le bruit et la pollution, ainsi que pour le confort et la sécurité des promeneurs. La transformation des voies rapides en voies urbaines présente aussi l'avantage de pouvoir les rendre accessibles aux cyclistes.

Ces deux propositions : aménagements des feux de signalisation et limitation de la vitesse ne devraient pas avoir d'incidences, aux heures de pointe, sur la fluidité du trafic.

En rive gauche, l'aménagement du port du Gros Caillou et d'une promenade de la tour Eiffel au pont Alexandre III

État actuel

Le port du Gros Caillou situé en plein centre de Paris, entre les ponts des Invalides et de l'Alma, est aujourd'hui totalement isolé par la voie sur berge de la rive gauche et donc inaccessible aux promeneurs en dehors du dimanche, lors des manifestations « Paris respire ». Le port du Gros Caillou s'étend sur plus de 600 m.
Le plan d'eau est réservé pour le découplage des convois qui s'effectue obligatoirement avant le pont des Invalides pour la traversée de Paris (aire de 200 m de longueur). Il accueille aussi une zone d'attente des mariniers (aire de 80 m de longueur). Une plate-forme de transit en temps partagé est envisagée dans le PLU.
Aujourd'hui de nombreuses personnes, principalement des touristes, cheminent à leurs risques et périls sur un très étroit passage entre la voie sur berge et le fleuve, entre les ponts Alexandre III et Iéna, avec obligation de traverser la voie rapide pour rejoindre le quai haut.
Le réaménagement du port du Gros Caillou, rendu accessible aux promeneurs, devrait être l'occasion de réaliser une longue promenade sur la berge entre ces deux ponts.

Les orientations principales du projet communes aux deux esquisses

Le projet proposé marque une première étape significative de la volonté affichée par la Ville de rendre les berges aux parisiens et aux touristes.

1. Un nouveau cheminement du pont Alexandre III à la Tour Eiffel en rive gauche
Il est proposé de créer une grande promenade en bord de Seine reliant des sites parisiens prestigieux du cœur de Paris : le palais de Chaillot, la tour Eiffel, le musée du quai Branly, les Grand et Petit Palais. Ce nouveau chemin offre une promenade sur plus d'un kilomètre. Elle débuterait au pont Alexandre III, se poursuivrait le long du port du Gros Caillou réaménagé puis traverserait le port industriel du port de la Bourdonnais restructuré pour permettre une mixité d'usages à l'instar du projet du port de Tolbiac en cours de réalisation.

2. Une berge rendue aux piétons au pied du pont Alexandre III
Pour réaliser ce nouveau chemin depuis le pont Alexandre III, il est nécessaire de réserver le passage direct de la voie sur berge sous le Pont Alexandre III aux piétons. Deux files de circulation automobile peuvent en effet passer dans l'ouvrage de la culée comme cela était le cas auparavant. Les promeneurs

pourront ainsi emprunter les deux escaliers monumentaux du pont et profiter de l'accès au RER C aujourd'hui fermé. Il serait par ailleurs intéressant de mieux utiliser le local situé dans la culée du pont pour une activité liée aux loisirs.
Afin de permettre une largeur de promenade suffisante, il est proposé de supprimer la rampe de sortie de la voie sur berge située en amont du pont des Invalides afin de rapprocher la voirie du mur de quai haut. Cela nécessite toutefois de réaliser un léger décaissement sous le pont afin de préserver le gabarit de circulation nécessaire. En variante, il pourrait être proposé de maintenir cette rampe de sortie et d'aménager la promenade sur un ponton au dessus du fleuve. En complément, la réalisation de ce cheminement offre la possibilité d'accueillir sur le plan d'eau plusieurs bateaux d'animations et de loisirs entre le port des Invalides et le pont Alexandre III en rive gauche.

3. Une berge rendue accessible aux piétons au pont de l'Alma grâce à la suppression de la sortie de la voie sur berge

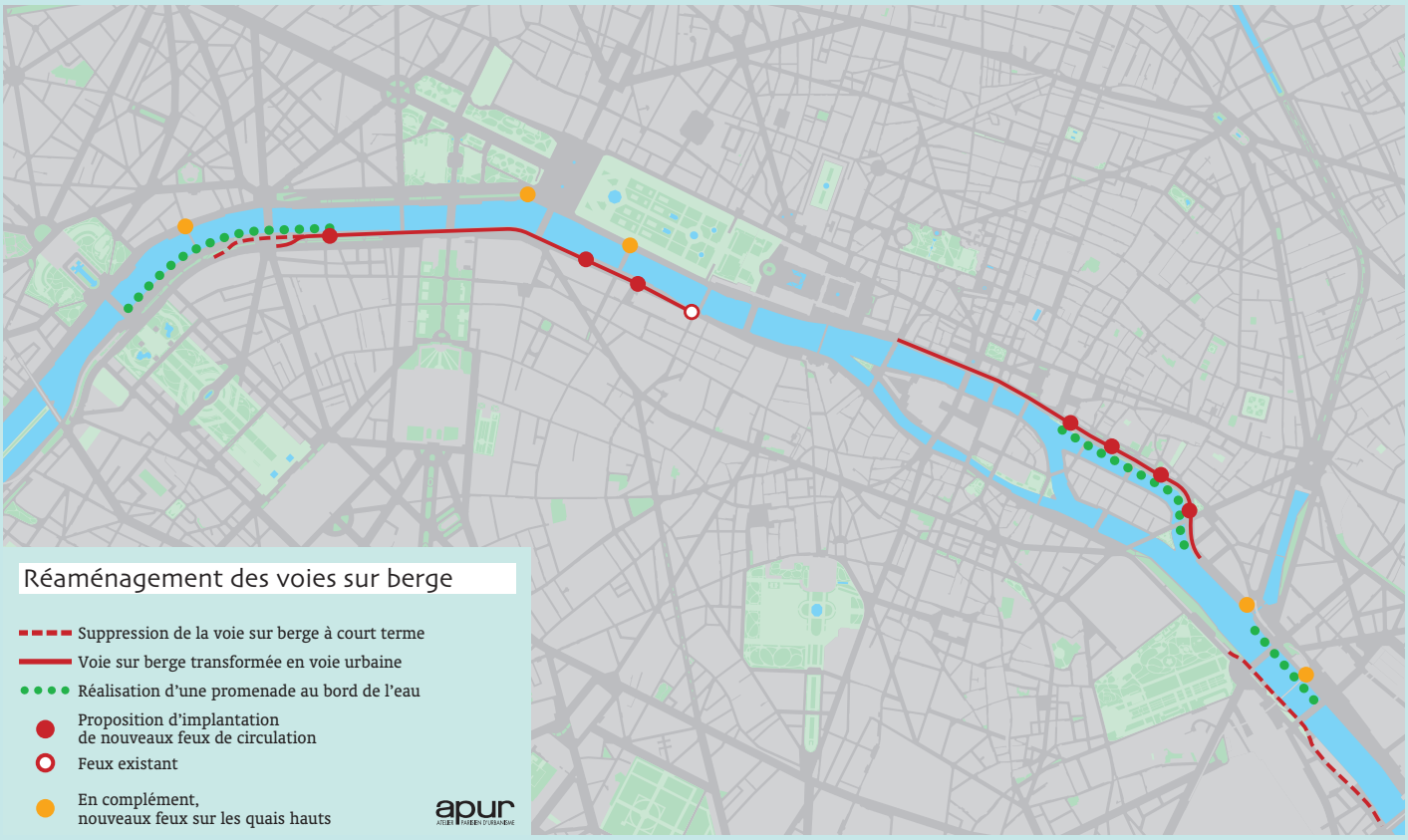
Il est proposé de supprimer la sortie de la voie sur berge en aval du pont de l'Alma et de la réaménager en berge piétonne traditionnelle en pavés, en conservant l'architecture de pierre qui fait partie du paysage de cette partie de la Capitale. Cette suppression entraîne une modification de la circulation sur le quai d'Orsay et la place de la Résistance puisque actuellement, la voie sur berge accueille à l'heure de pointe 2 200 véhicules : 800 véhicules remontent par

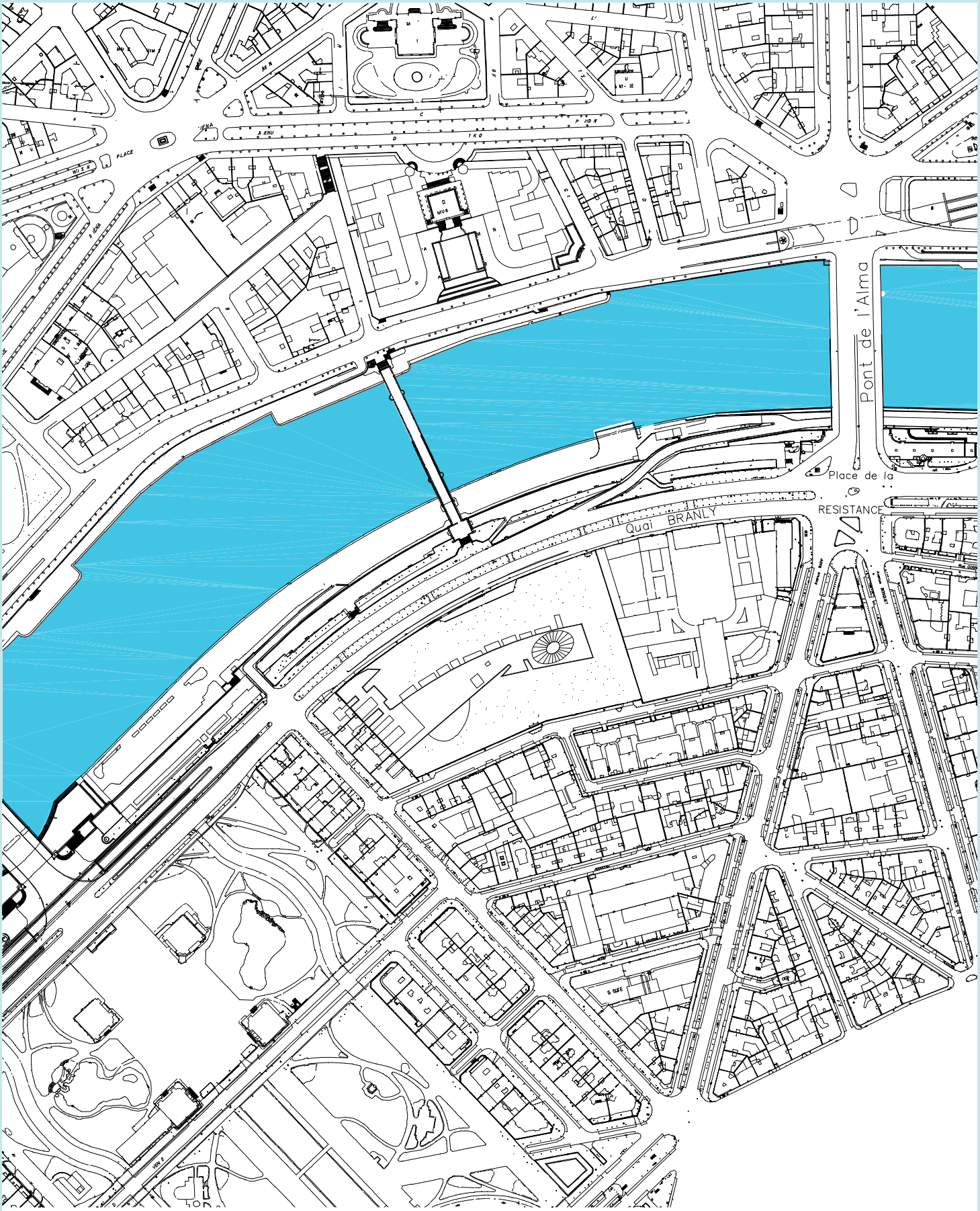
© Apur

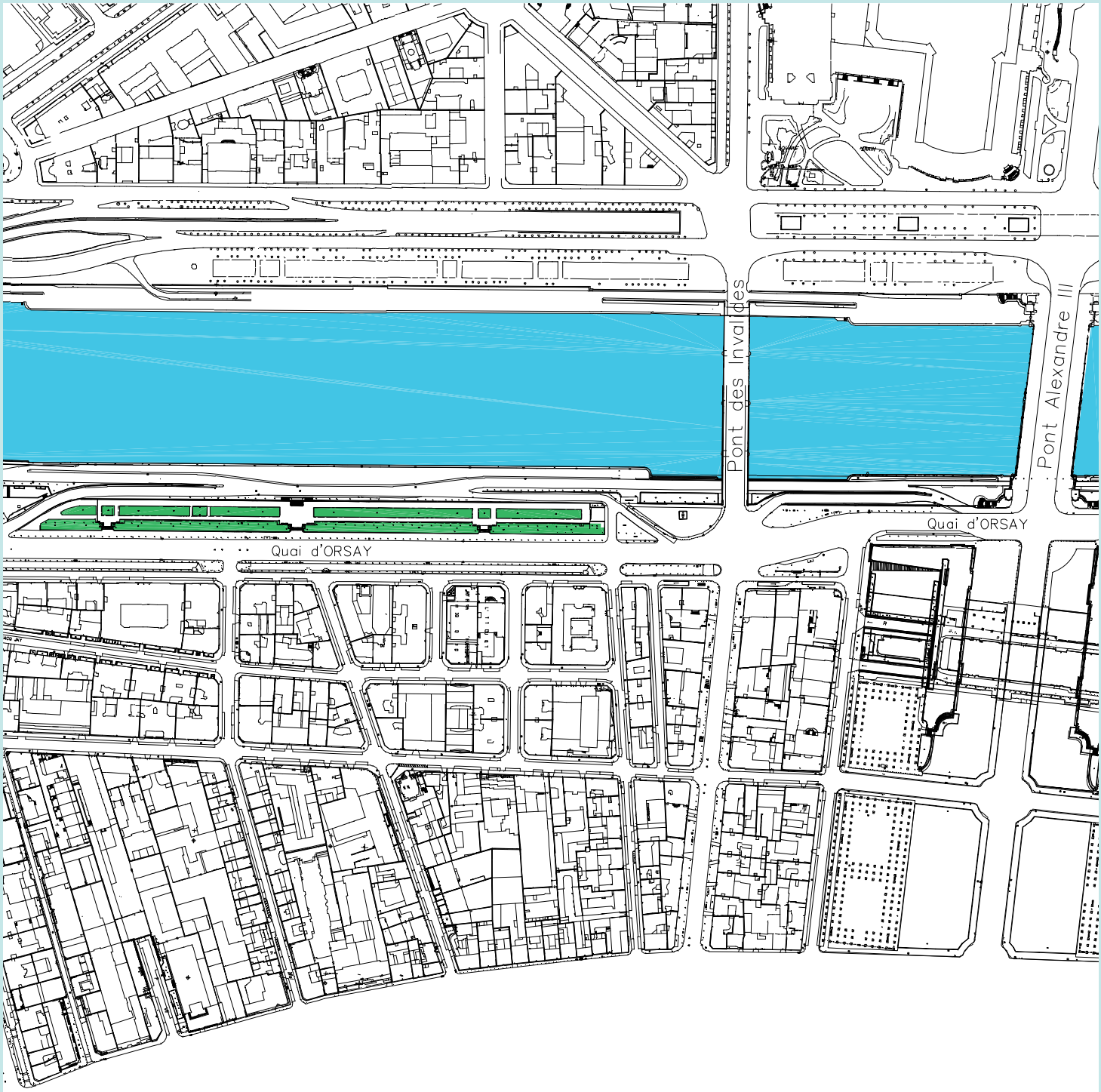
État existant.

© Apur

Illustration d'une berge traditionnelle.



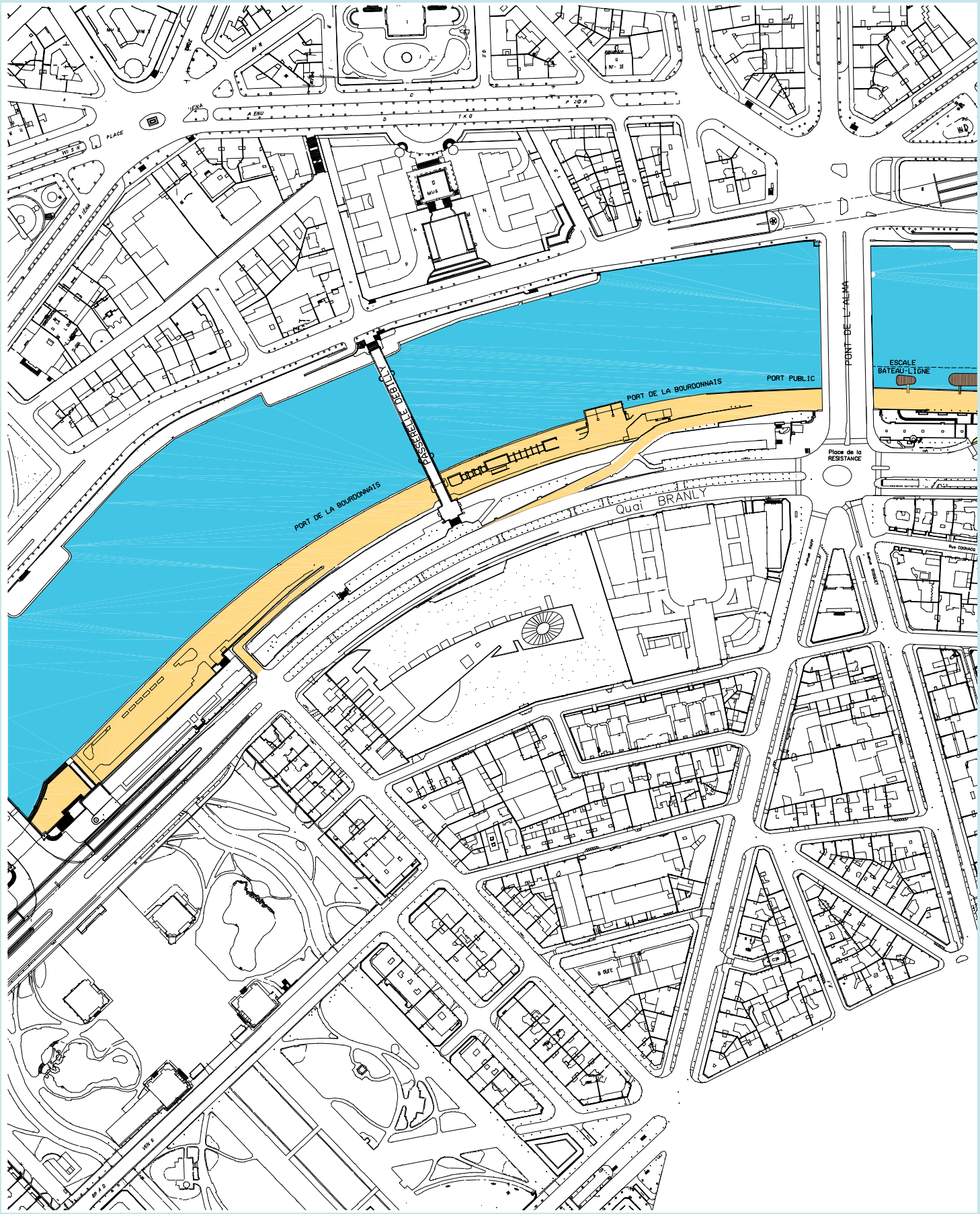

Pont de l'Alma
Place de la
RESISTANCE
Quai BRANLY
PLACE
JENA

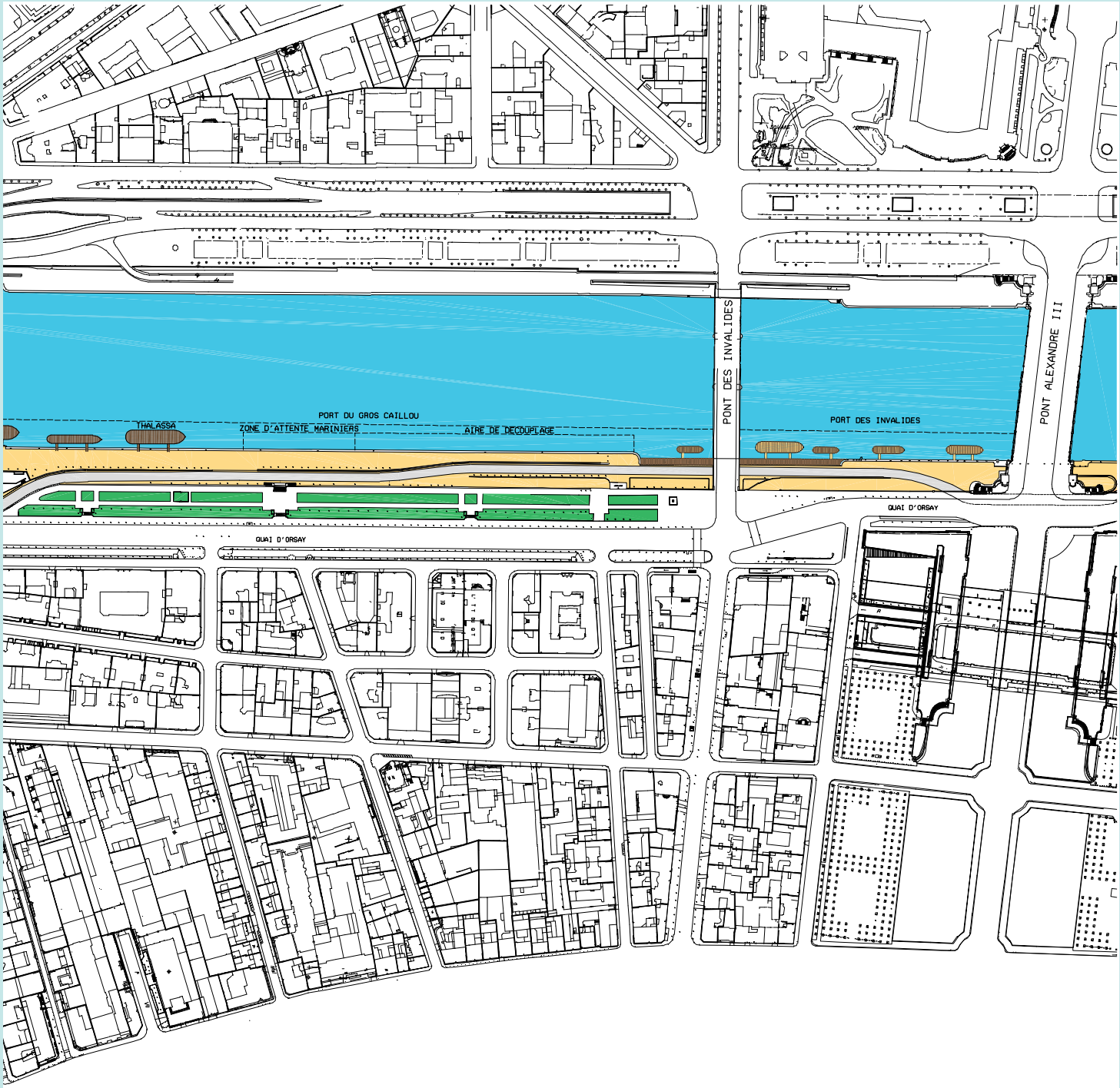


Aménagement du port du Gros Caillou

État actuel

DEC 2006 apur ATELIER PARISIEN D'URBANISME

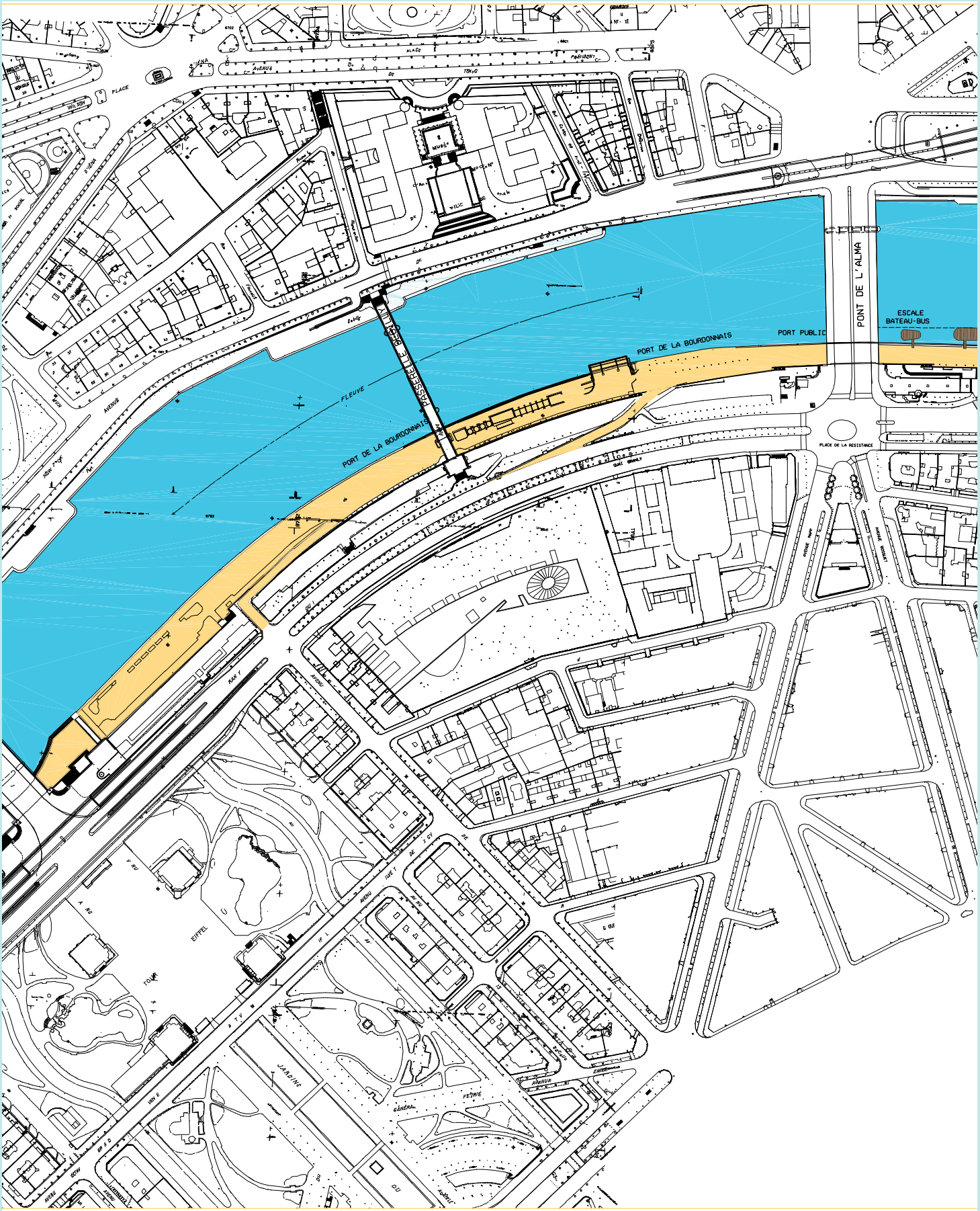

PORT DE LA BOURDONNAIS
PORT PUBLIC
PORT DE L'ALMA
ESCALE
BATEAU-LIGNE
Place de la
RESISTANCE
Quai BRANLY
PASSERELLE OBERLIN
PORT DE LA BOURDONNAIS
PLACE
JENA
MUSE

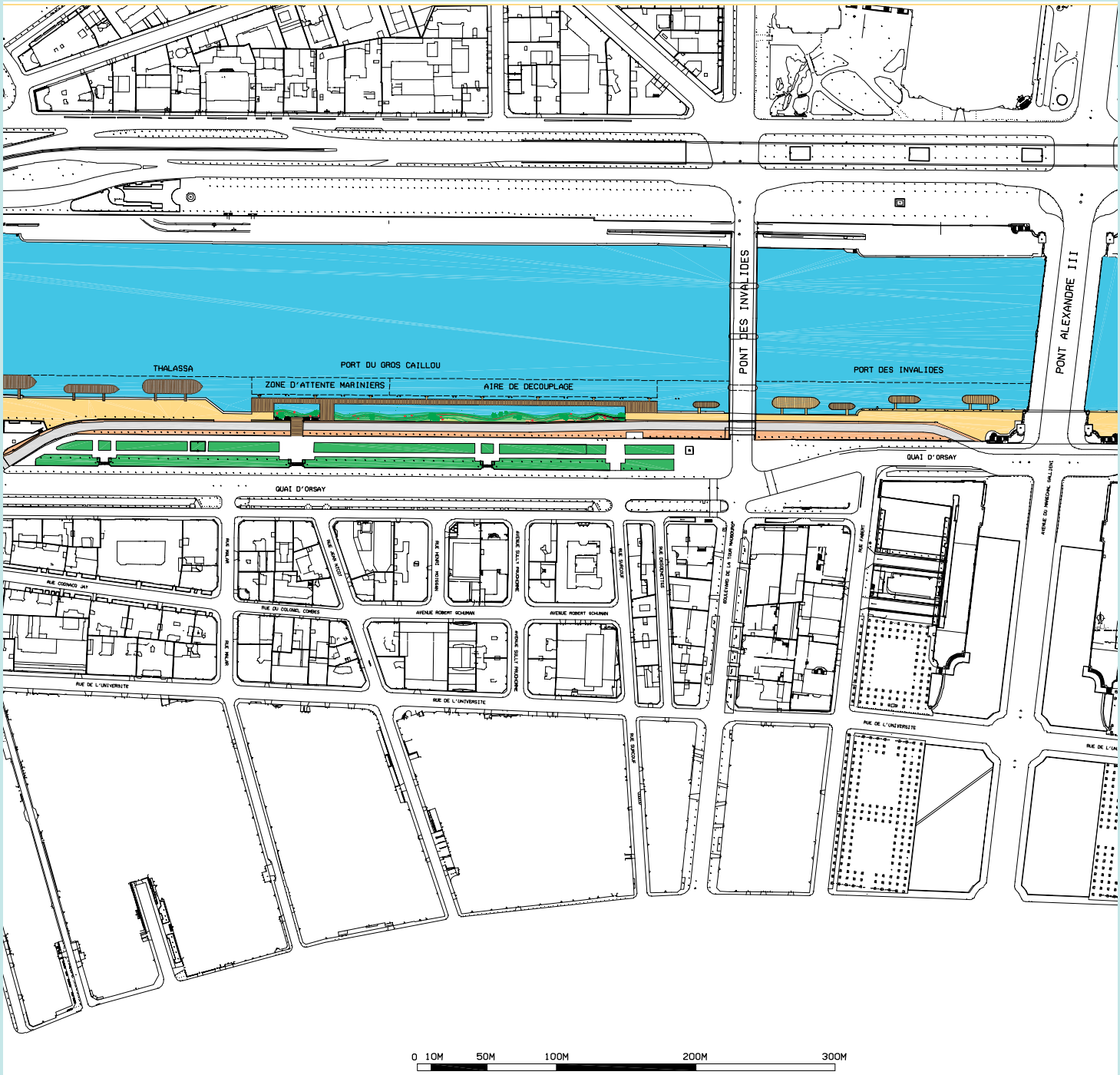


Aménagement du port du Gros Caillou

Esquisse n° 1 : aménagement d'une berge traditionnelle

JAN 2007 apur ATELIER PARISIEN D'URBANISME


PORT DE LA BOURDONNAIS
PORT PUBLIC
PONT DE L'ALMA
ESCALE
BATEAU-BUS
PASSERELLE BERTHIER
FLEUVE
PLACE DE LA RESISTANCE
EIFFEL
TOUR
JARDINS



Aménagement du port du Gros Caillou

Esquisse n° 2 : aménagement d'une berge naturelle

DEC 2006 apur ATELIER PARISIEN D'URBANISME

la sortie située à l'amont du pont de l'Alma et 1 400 par la sortie en aval du pont de l'Alma. La suppression de la sortie située à l'aval du pont de l'Alma est possible sous réserve de réaménager la place de la Résistance de la manière suivante :

• 4 files de circulation doivent être aménagées à l'amont du pont de l'Alma (l'aménagement de 5 files est possible moyennant la réduction du trottoir d'un mètre),

• le terre plein central est agrandi pour mieux gérer les mouvements tournants ;

• la coordination des feux est modifiée pour une plus grande fluidité de la circulation venant de la voie sur berge,

• enfin, l'arrêt de bus n° 63 est déplacé à l'amorce du pont à proximité de l'arrêt du bus n° 42 pour récupérer une capacité de stockage.

© Apur

État existant.

© Apur

Illustration d'une berge naturelle.

Les esquisses de projet

Pour la partie centrale du port du Gros Caillou, deux grandes options sont proposées : un aménagement de berge traditionnelle, minérale ou un aménagement de berge naturelle et végétale.

Esquisse n° 1 : l'aménagement d'une berge traditionnelle

La configuration géométrique de la berge actuelle est conservée. Un simple pavage est réalisé ainsi qu'une plantation d'arbres d'alignement permettant d'isoler la voie sur berge qui est conservée. Il s'agit d'un projet simple, traditionnel, dans la continuité du paysage des berges du centre de Paris, conservant le mur de pierre actuel. Il permet une polyvalence de cet espace vide, dégagé, pour des activités ludiques permanentes ou éphémères à définir et qui pourraient représenter l'originalité du site. Ce projet a reçu l'accord des Architectes des Bâtiments de France sur le principe.

Esquisse n° 2 : l'aménagement d'une berge naturelle

L'esquisse n° 2, propose d'ouvrir le port du Gros Caillou au public en le réaménageant sur le thème de l'environnement et de l'écologie. La berge minérale actuelle située entre la voirie et le plan d'eau est décaissée afin de reconstituer une berge naturelle pouvant accueillir des végétaux présents sur les rives de fleuve et si possible permettre le développement d'une frayère. À ce projet serait associée une promenade, au dessus du fleuve, sous la forme d'un ponton constitué d'une ossature métallique et d'un platelage de bois. Contre ce ponton, accessible aux véhicules de sécurité, seraient implantés des ducs d'Albe afin de permettre l'accostage des convois et des péniches des mariniers. Afin de concevoir un aménagement de berge naturelle sur le maximum de longueur et de largeur, la rampe de descente située en aval du port des Invalides, aujourd'hui fermée à la circulation, est démolie, permettant ainsi de rapprocher la voie sur berge du mur du quai haut. Cela nécessite l'abattage ou la transplantation de 19 arbres. Ceci est compensé par la plantation d'un nombre comparable de sujets à la place de la rampe démolie. Les accès au jardin aquatique s'effectuent par la nouvelle promenade en amont et en aval du port du Gros Caillou et pourraient être complétés par un accès central à l'aménagement sous la forme d'un passage piéton protégé, aménagé sur la voie sur berge, au pied de l'escalier existant aujourd'hui fermé.

Les architectes des bâtiments de France n'ont pas donné leur accord sur le projet de « berge naturelle », préférant l'esquisse n° 1 de berge traditionnelle parisienne.

Le phasage et les coûts

Au vu de l'importance des travaux, il est proposé de réaliser le projet en deux phases :

• Phase 1 : Aménagement de part et d'autre du pont de l'Alma lié à la relocalisation éventuelle du bateau Thalassa. Cette phase comprend la suppression de la

© Apur

Discontinuité de la berge sous le pont Louis Philippe.

sortie de la voie sur berge en aval du pont de l'Alma et le réaménagement de la place de la Résistance.
• Phase 2 : Aménagement de la promenade du pont de l'Alma au pont Alexandre III et réaménagement de la berge.

En rive droite, l'aménagement d'une liaison piétonne du port de la Rapée au square de l'Hôtel de Ville

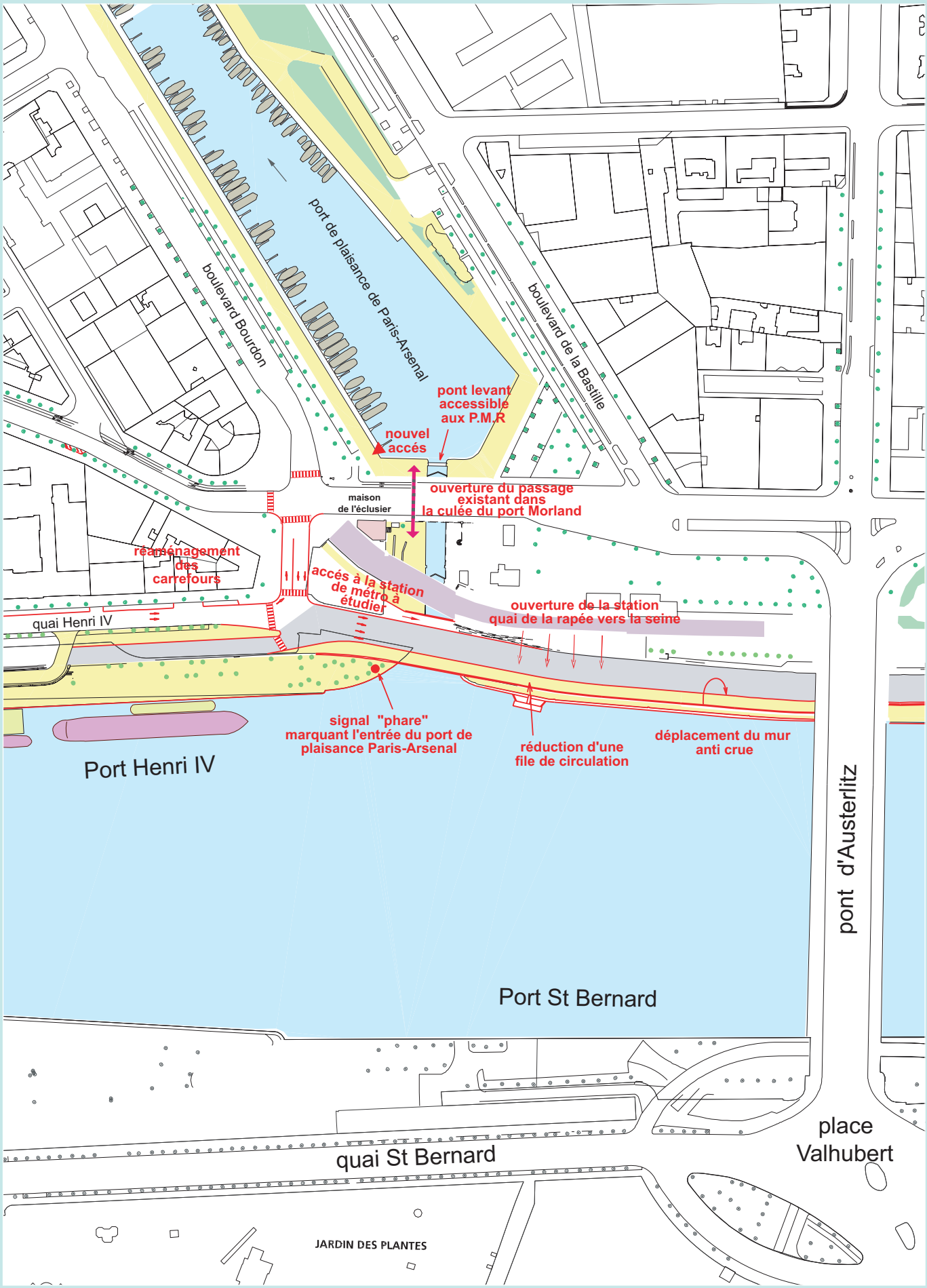
Dans le cadre de la reconquête progressive des voies sur berges, la transformation en voies urbaines des voies Georges-Pompidou et Mazas devrait permettre la réalisation d'un nouveau cheminement sur les berges de la Seine entre le port de la Rapée et le square de l'Hôtel de Ville, avec une séquence de grande qualité avec les vues sur le bâti remarquable de l'île Saint-Louis.

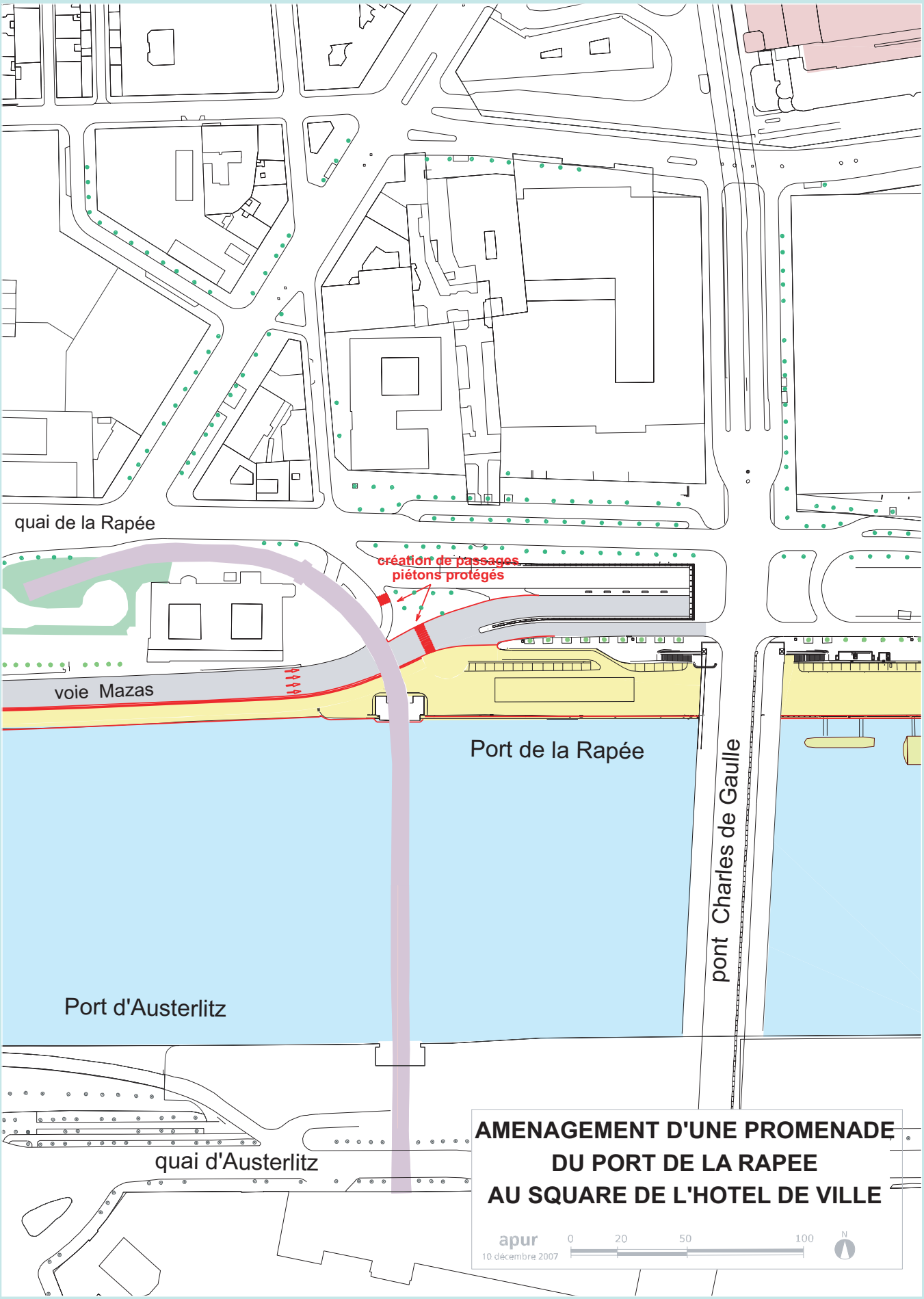
Aujourd'hui, la continuité du cheminement sur les berges concernées n'est pas possible pour deux raisons principales :
• la berge basse qui relie le port de la Rapée à celui de l'Arsenal est très étroite, voire dangereuse, et le cheminement des piétons contre l'écluse interdit.
• la promenade existante pour partie, côté fleuve, contre la voie Georges-Pompidou, du port des Célestins à celui de l'Hôtel de Ville, est interrompue sur un linéaire d'environ 130 mètres au droit du pont Louis-Philippe.
On peut aussi noter la très faible largeur de la berge entre le port Henri IV et le pont de Sully.

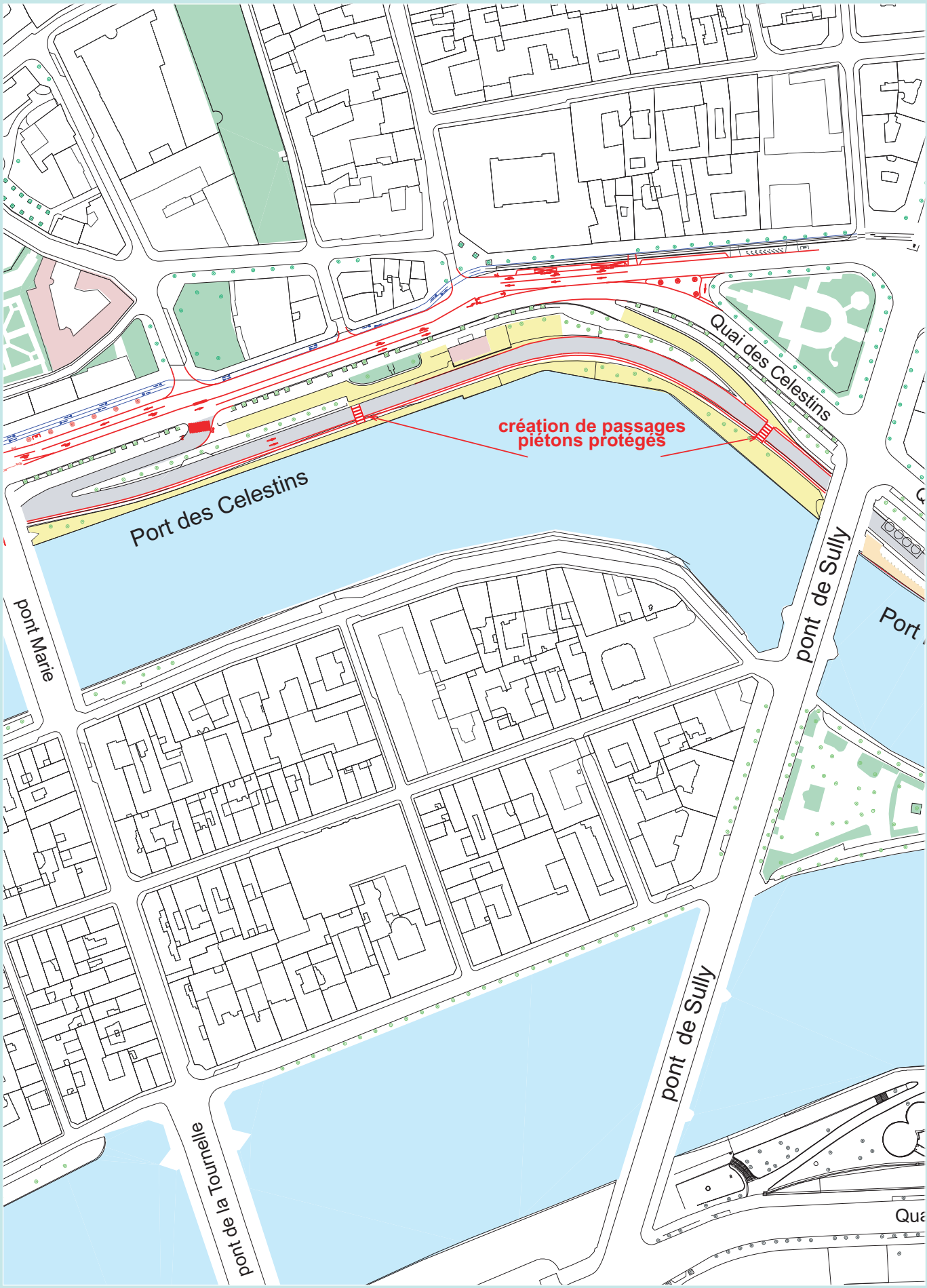
L'esquisse d'aménagement de la promenade présentée repose sur deux propositions fortes :
• La suppression d'une file de circulation, côté fleuve, de la voie Mazas, ce qui permet d'élargir la berge basse d'environ trois mètres et de permettre ainsi une liaison piétonne confortable entre le port de la Rapée et le port Henri IV. Le dispositif, qui ne conduit pas à des modifications de nivellement, nécessite que soit déplacé le mur anti-crue protégeant la voirie sous le pont d'Austerlitz. Le projet ne devrait pas porter atteinte à la fluidité de la circulation automobile, la largeur actuelle de la voie étant surdimensionnée.
• L'élargissement de la berge sous le pont Louis Philippe afin d'assurer la continuité de la promenade entre le port des Célestins et le square de l'Hôtel de Ville.

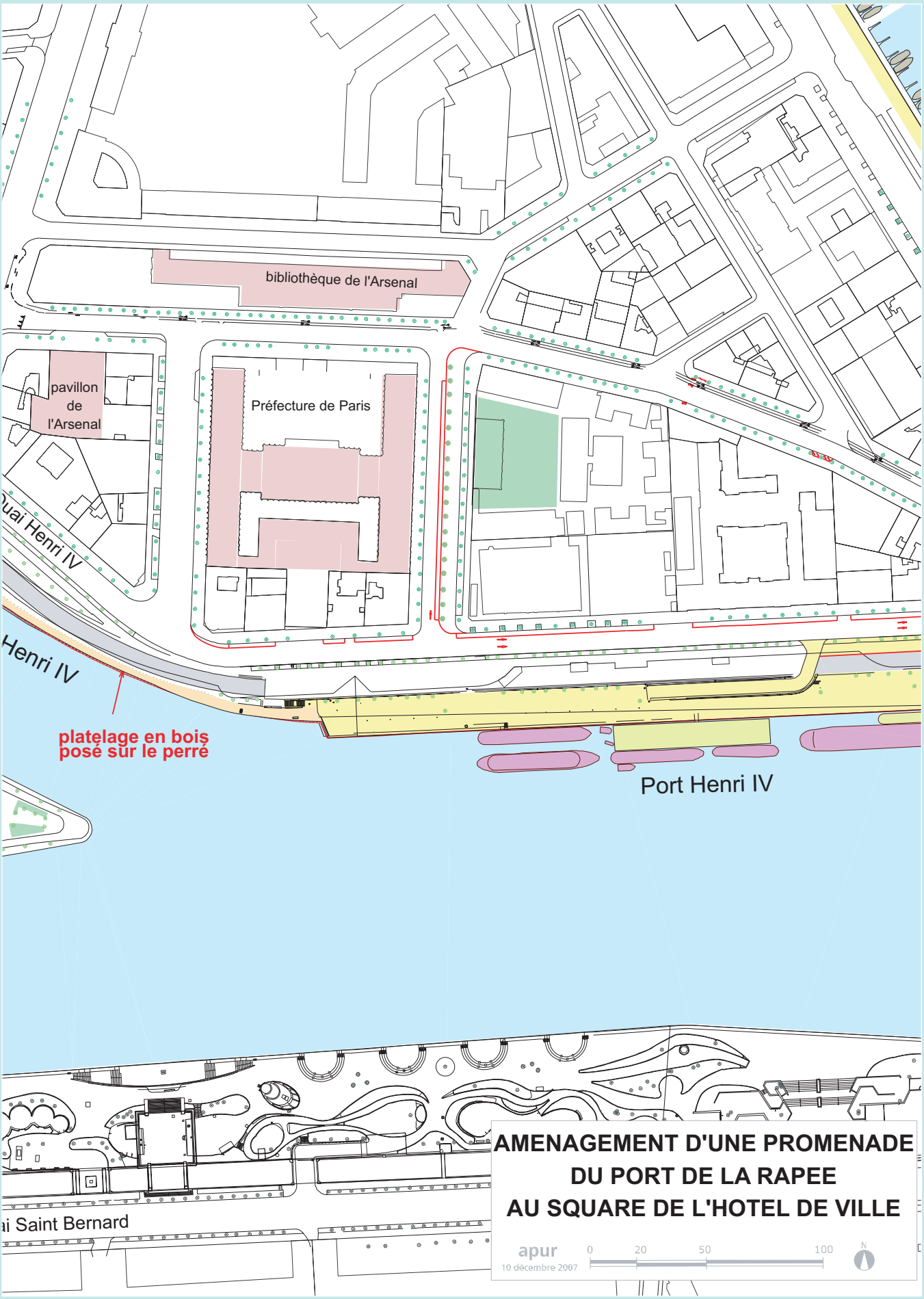
Le projet sera complété par :
• la pose d'un platelage de bois porté par une ossature métallique, fixée sur le perré de la berge située entre le port Henri IV et le pont de Sully afin d'en doubler la largeur ;
• l'aménagement de plusieurs passages piétons protégés par des feux de signalisation afin de permettre l'accès à la berge depuis les quais hauts ;
• la réouverture de plusieurs escaliers ;
• le réaménagement du square de l'Hôtel de Ville avec en option la suppression de la rampe actuelle en béton, disgracieuse, ne répondant pas aux normes handicapés, grâce à la création d'un passage protégé par des feux de signalisation. Les piétons et personnes à mobilité réduite peuvent rejoindre le pont Louis Philippe par une rampe, de faible pente, aujourd'hui fermée à la circulation.

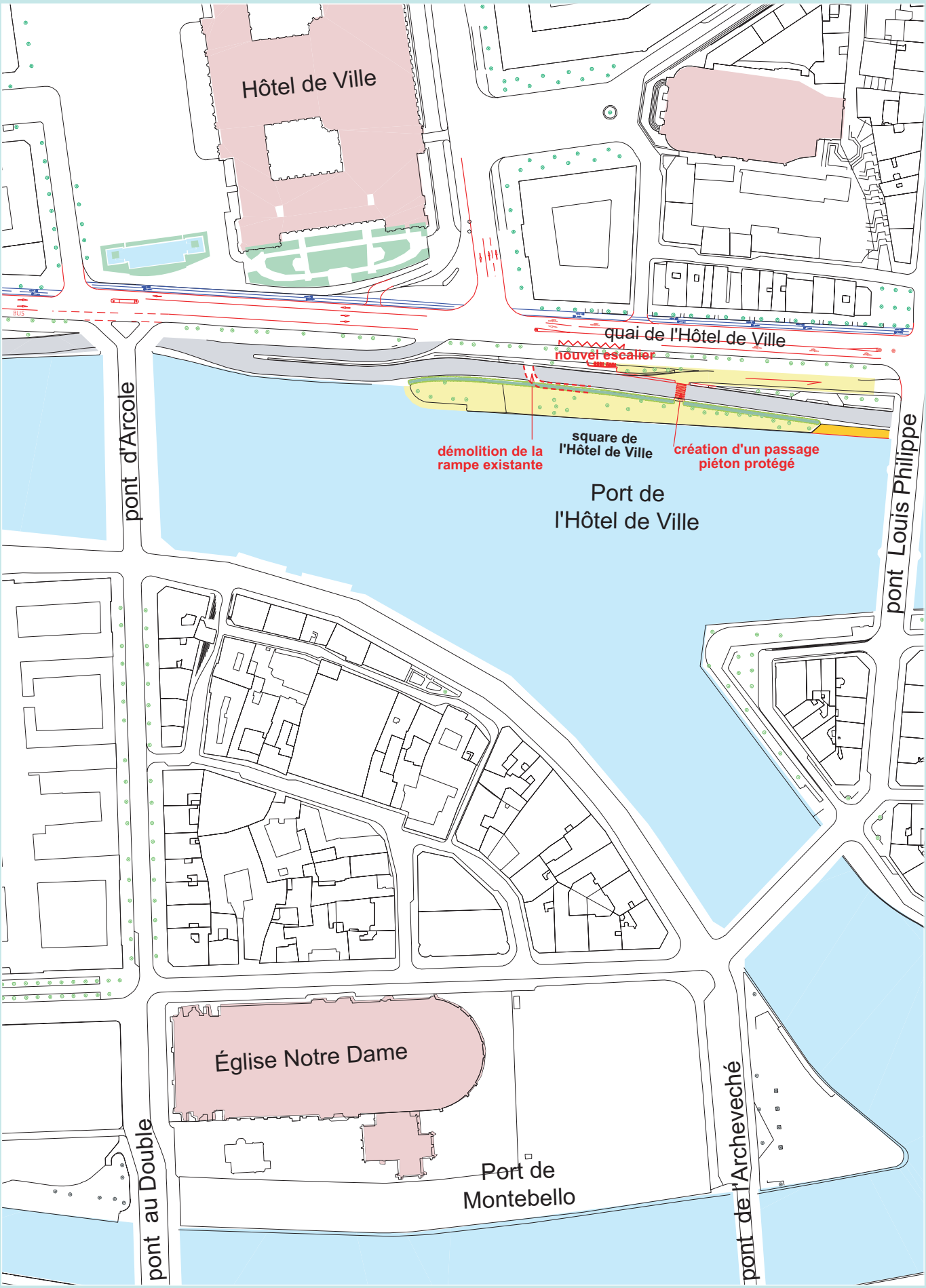
Ainsi ce projet permet de créer un chemin nouveau au bord de l'eau ouvert toute l'année entre le square de l'Hôtel de Ville et le port Henri IV, offrant des vues remarquables sur l'île Saint-Louis.
Complété par le projet d'ouverture du bassin de l'Arsenal sur le port Henri IV, cette proposition changera radicalement l'attractivité des berges du 4e arrondissement tout en permettant l'ouverture des quartiers sur le fleuve.

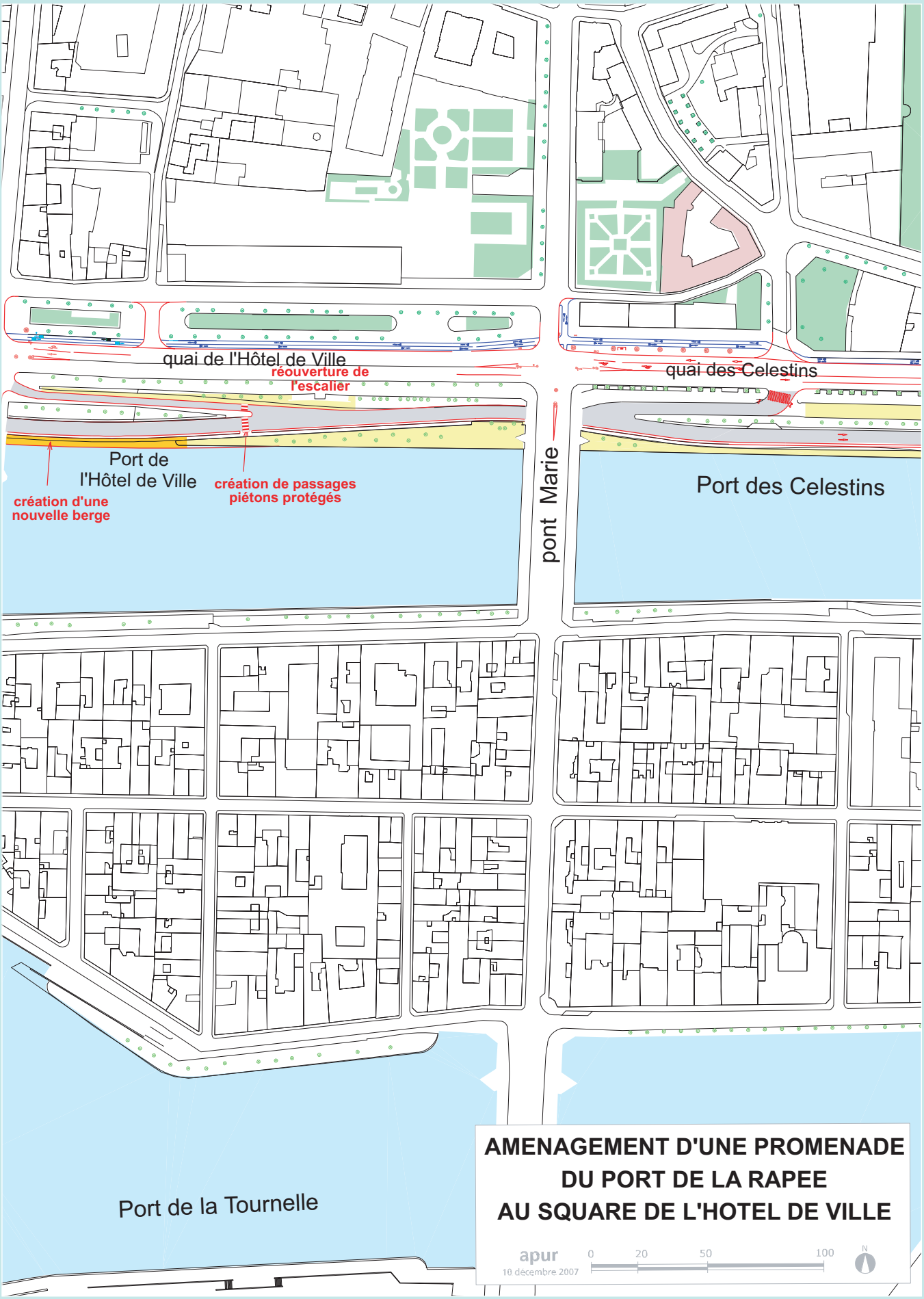

port de plaisance de Paris-Arsenal
boulevard Bourdon
boulevard de la Bastille
pont levant accessible aux P.M.R
nouvel accés
ouverture du passage existant dans la culée du port Morland
maison de l'éclusier
réaménagement des carrefours
accés à la station de métro à étudier
ouverture de la station quai de la rapée vers la seine
quai Henri IV
signal "phare" marquant l'entrée du port de plaisance Paris-Arsenal
réduction d'une file de circulation
déplacement du mur anti crue
Port Henri IV
pont d'Austerlitz
Port St Bernard
place Valhubert
quai St Bernard
JARDIN DES PLANTES


quai de la Rapée
création de passages
piétons protégés
voie Mazas
Port de la Rapée
pont Charles de Gaulle
Port d'Austerlitz
quai d'Austerlitz
AMENAGEMENT D'UNE PROMENADE
DU PORT DE LA RAPEE
AU SQUARE DE L'HOTEL DE VILLE
apur
10 décembre 2007
0
20
50
100
N


Port des Celestins
pont Marie
pont de la Tournelle
pont de Sully
pont de Sully
Quai des Celestins
création de passages
piétons protégés


bibliothèque de l'Arsenal
pavillon de l'Arsenal
Préfecture de Paris
Quai Henri IV
Henri IV
platelage en bois posé sur le perré
Port Henri IV
ai Saint Bernard
AMENAGEMENT D'UNE PROMENADE
DU PORT DE LA RAPEE
AU SQUARE DE L'HOTEL DE VILLE
apur
10 décembre 2007
0
20
50
100
N


Hôtel de Ville
quai de l'Hôtel de Ville
nouvel escalier
démolition de la rampe existante
square de l'Hôtel de Ville
création d'un passage piéton protégé
Port de l'Hôtel de Ville
pont d'Arcole
pont Louis Philippe
Église Notre Dame
Port de Montebello
pont au Double
pont de l'Archeveché


quai de l'Hôtel de Ville
réouverture de l'escalier
quai des Celestins
Port de l'Hôtel de Ville
création d'une nouvelle berge
création de passages piétons protégés
pont Marie
Port des Celestins
Port de la Tournelle
AMENAGEMENT D'UNE PROMENADE
DU PORT DE LA RAPEE
AU SQUARE DE L'HOTEL DE VILLE
apur
10 décembre 2007
0
20
50
100
N

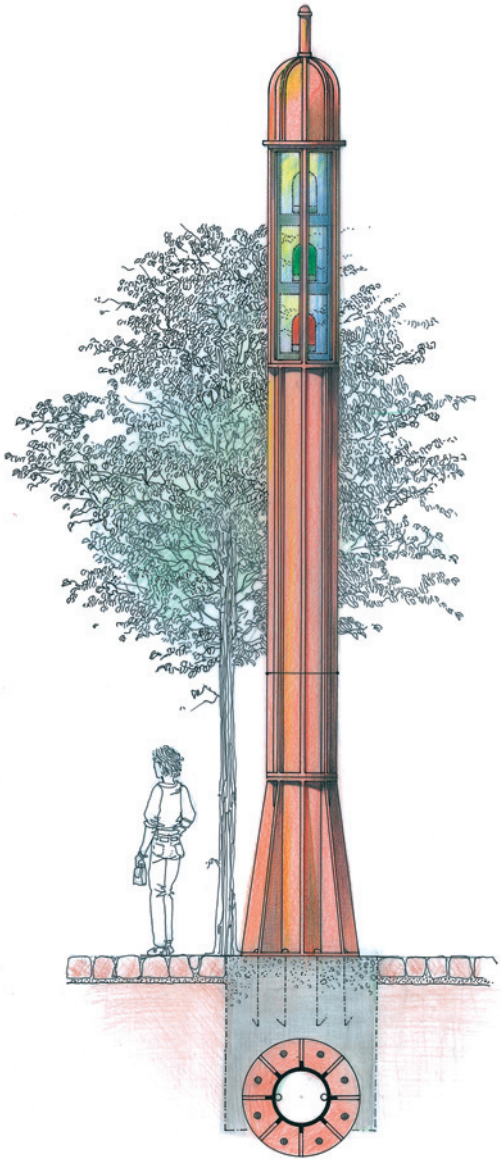
© Apur

~ Une meilleure ouverture du bassin de l'Arsenal sur le port Henri IV

Le site du port de Plaisance et du jardin de l'Arsenal est situé à proximité immédiate de la Seine. Cependant, il est très mal perçu depuis le fleuve pour les plaisanciers qui voudraient s'amarrer dans le port et quasiment inaccessible pour les piétons depuis le port Henri IV.

La continuité entre le jardin de l'Arsenal et le port Henri IV est aujourd'hui physiquement possible mais elle est interdite pour des questions de sécurité. Elle s'effectue par un passage très étroit contre l'écluse puis par un franchissement sur les passerelles des portes de l'écluse.

Mais plus largement, ce site insolite, mérite d'être révélé et mis en valeur.



© Apur

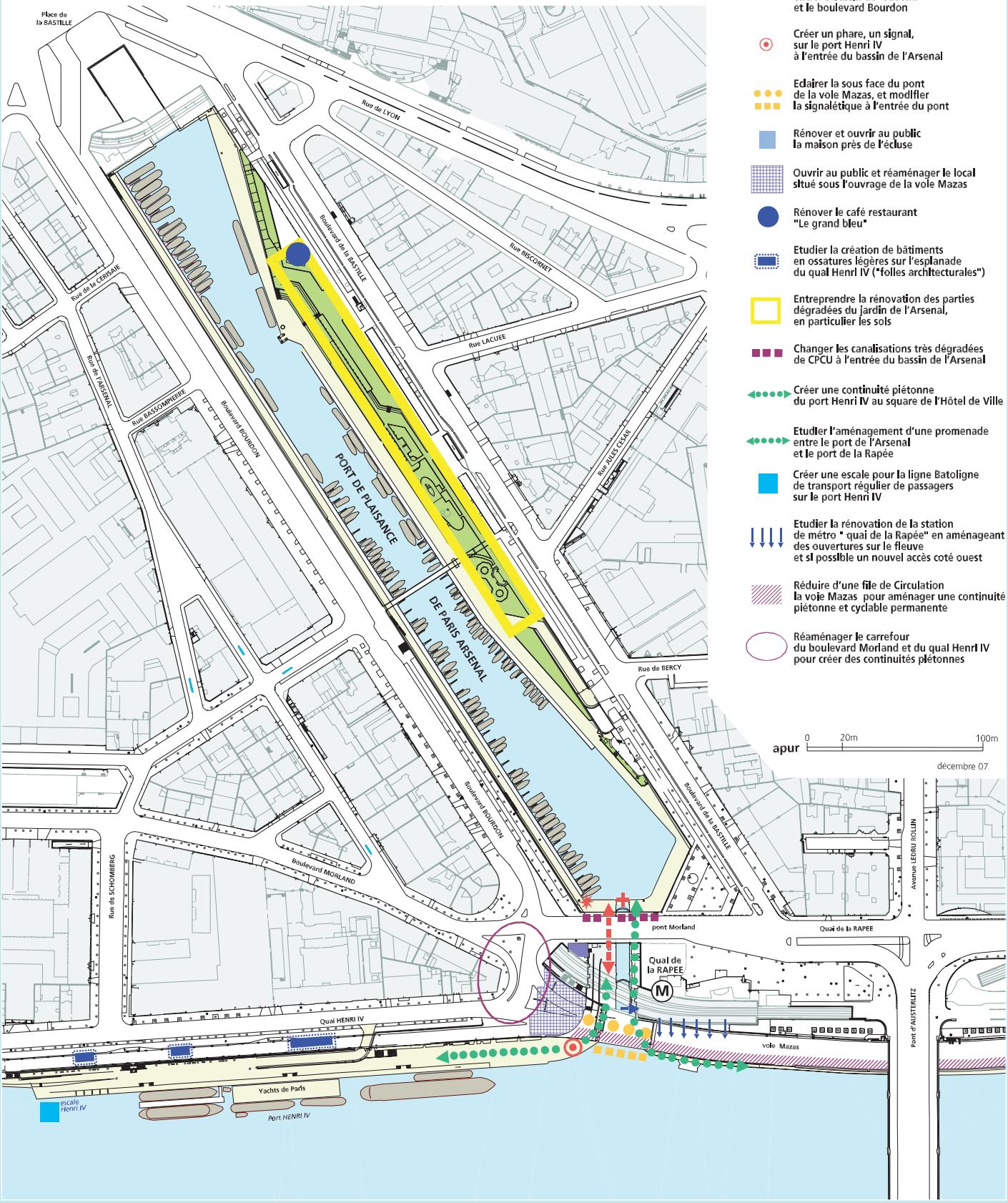
Le signal à l'entrée du port.

Un nouveau signal pour marquer l'entrée du bassin de l'Arsenal depuis la Seine

Afin de rendre visible l'entrée du port par la dernière « écluse du canal Saint-Martin », il est proposé de réaliser un signal qui serait installé à l'extrémité du port Henri IV. Ce signal aurait aussi son utilité dans la mesure où il constituerait une sorte de « phare » portant une signalisation lumineuse destinée à indiquer pour les plaisanciers la possibilité ou non de s'engager dans l'écluse. Réalisé en structure et habillage métallique, il aurait une hauteur d'environ 8 mètres pour un diamètre de soixante centimètres. En complément des lettres lumineuses de grande dimension portant la mention : port de Paris – Arsenal seraient implantées sur le garde-corps de la voie Mazas. Une mise en lumière de l'espace situé sous cette voie pourrait compléter le dispositif.

RENFORCER L'ATTRACTIVITE ET L'ACCESSIBILITE DU BASSIN DE L'ARSENAL

SCHEMA D 'OBJECTIFS



© Apur

Passage contre l'écluse.

© Apur

Passage dans la culée du pont Morland.

© Apur

Passage dans la culée du pont Morland.

Une nouvelle liaison pour les promeneurs depuis la berge ou le port de plaisance

Aujourd'hui, le cheminement entre le port Henri IV et le jardin du bassin de l'arsenal est théoriquement interdit au public dans la mesure où le passage sur les passerelles fixées sur les portes de l'écluse n'est pas autorisé. Il est par ailleurs dangereux au vu de l'étroitesse du passage entre la culée du pont Morland et l'écluse. La liaison piétonne depuis les berges de la Seine vers le bassin de l'Arsenal parait cependant particulièrement intéressante d'autant qu'elle s'inscrit aussi dans la continuité de grandes promenades parisiennes ; des berges de la Seine vers les jardins du boulevard Richard Lenoir et le canal Saint-Martin ou vers la promenade plantée Bastille Bois de Vincennes et le viaduc des Arts.

Par ailleurs, l'espace situé entre la maison de l'éclusier, l'écluse, les ponts Morland et du métro de la ligne n° 1 est tout à fait intéressant et singulier dans Paris. A l'écart de la ville, il s'en dégage une curieuse atmosphère souvent filmée ou dessinée. Le bruit assourdissant du passage des trains renforce encore la particularité du lieu.

Afin de réaliser la continuité piétonne entre le port Henri IV et le Bassin de l'Arsenal et redonner à ce lieu original toute sa poésie et son attrait, il est proposé :

• d'ouvrir au public le passage existant dans la culée du pont Morland. Cet étroit passage de 1,50 m de largeur pour environ 6 m de hauteur est parcouru en plafond et en paroi latérale par le réseau de pneumatiques qui relie la direction du patrimoine et de l'architecture du quai de la Rapée à l'hôtel de Ville, en passant par Morland. Un vitrage pourrait être posé en partie latérale afin de protéger les gaines et leur pénétration horizontale dans le réseau des égouts mise en lumière ;
• de créer un pont levant ou tournant, accessible aux PMR, côté bassin de l'Arsenal, devant les portes de l'écluse.

La création de nouveaux équipements pour renforcer l'attractivité du site et sa mise en valeur

Pour renforcer l'attrait du site, il est proposé de réfléchir sur une meilleure utilisation de locaux existants peu ou mal occupés :

• La maison de l'éclusier, accessible depuis le pont Morland, en utilisant le rez-de-chaussée aujourd'hui inoccupé, excepté un petit local réservé pour les armoires électriques nécessaires pour le fonctionnement des portes de l'écluse et le 1er étage occupé par un logement. Un logement de meilleure qualité devra être trouvé pour le fonctionnaire de la ville occupant le premier étage. Un programme du type « Maison du Polar » ou bibliothèque de science-fiction serait particulièrement adapté à ce site insolite.
• Une partie des importantes surfaces existantes situées dans la culée du pont de la voie Mazas qui sont aujourd'hui peu occupées par la Direction de la Voirie et des Déplacements et le Port Autonome de Paris. Ces locaux pourraient par ailleurs avoir des ouvertures importantes sur le port Henri IV et la Seine. Des activités du type restauration estivale pourraient être étudiées.

Ces locaux pourraient aussi accueillir des équipements de quartiers (salle de répétition, musique, danse).

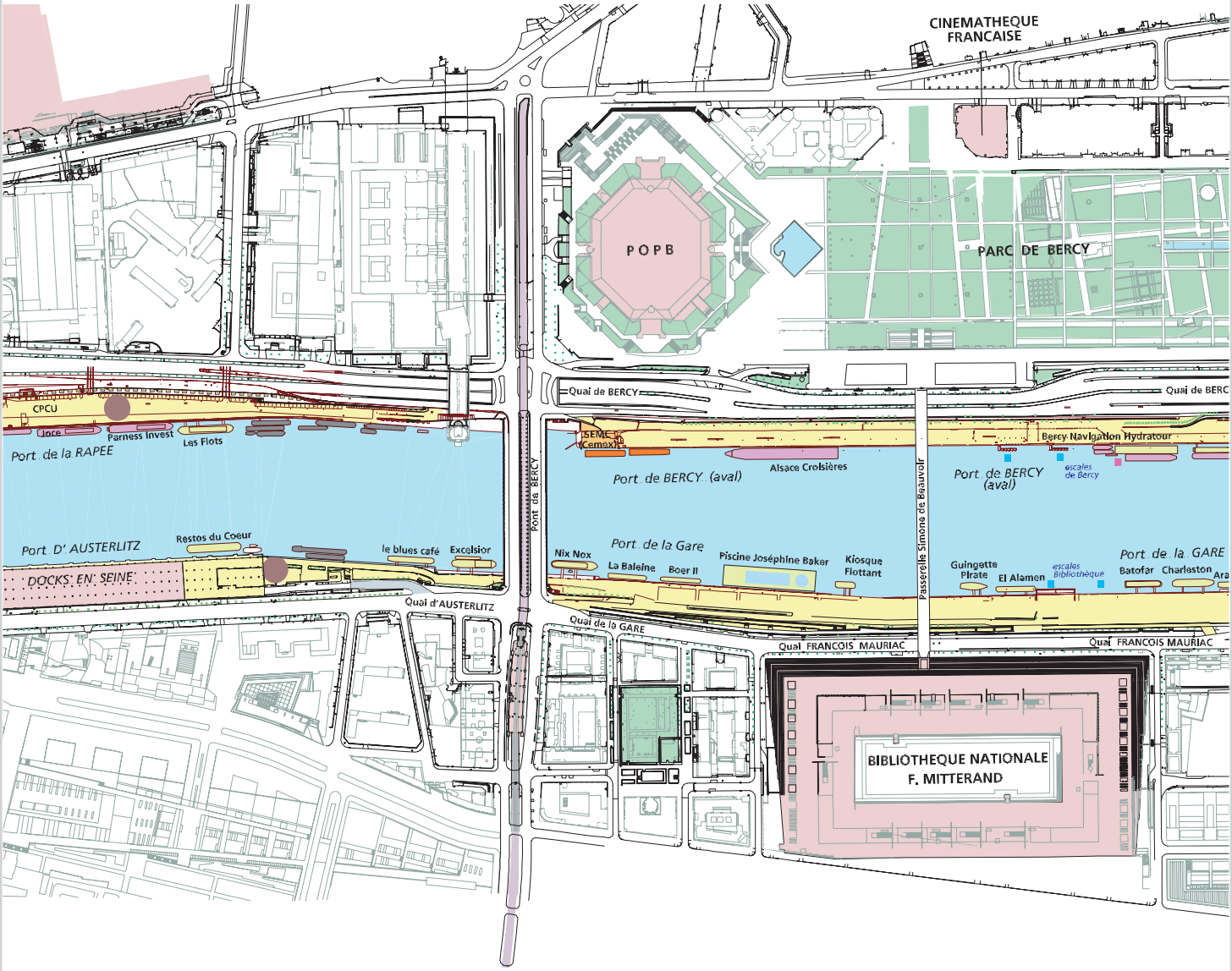
© Apur

La maison du bassin de l'Arsenal.

© Apur

Local éxistant sous la voie Mazas.

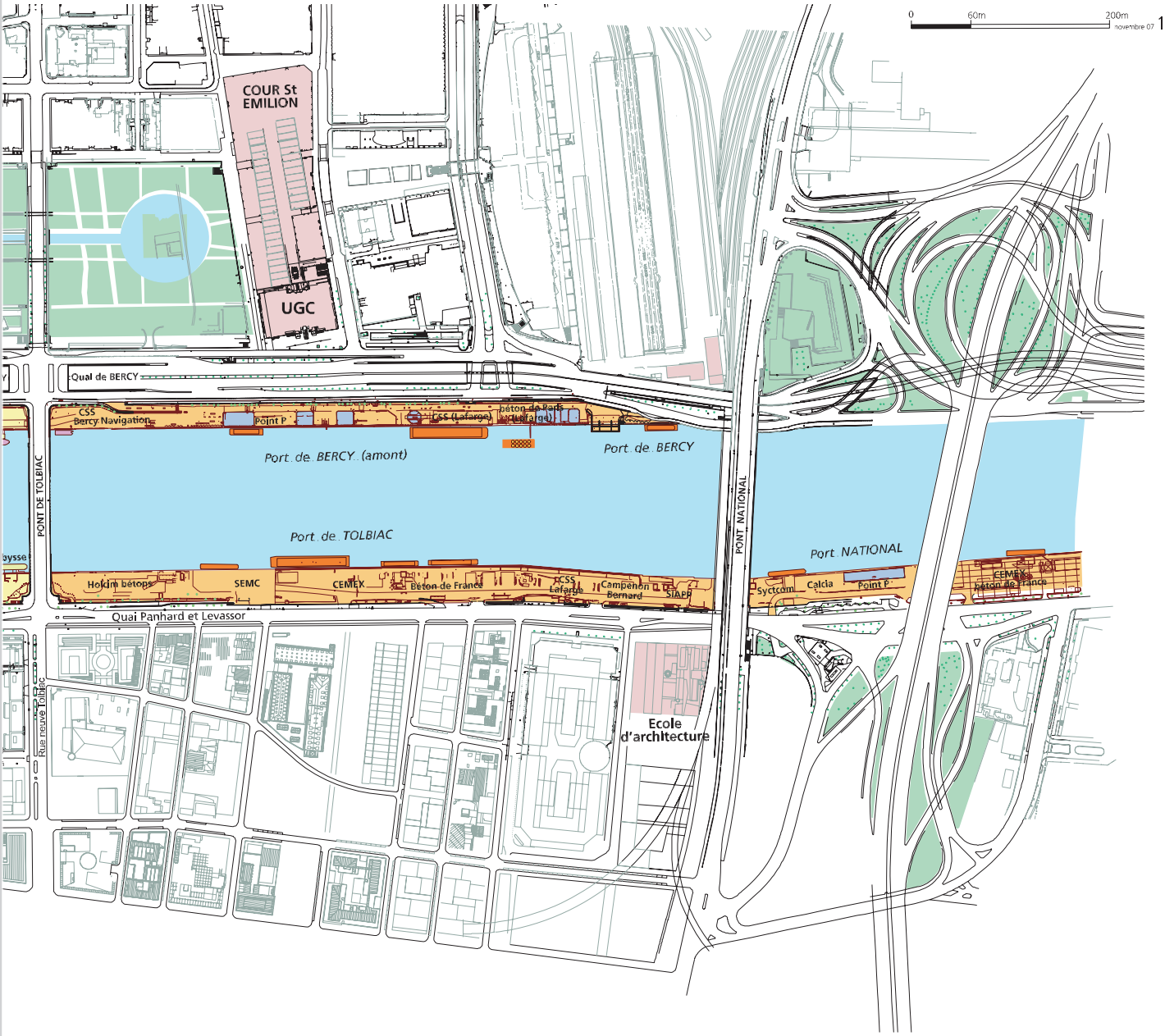
Annexe

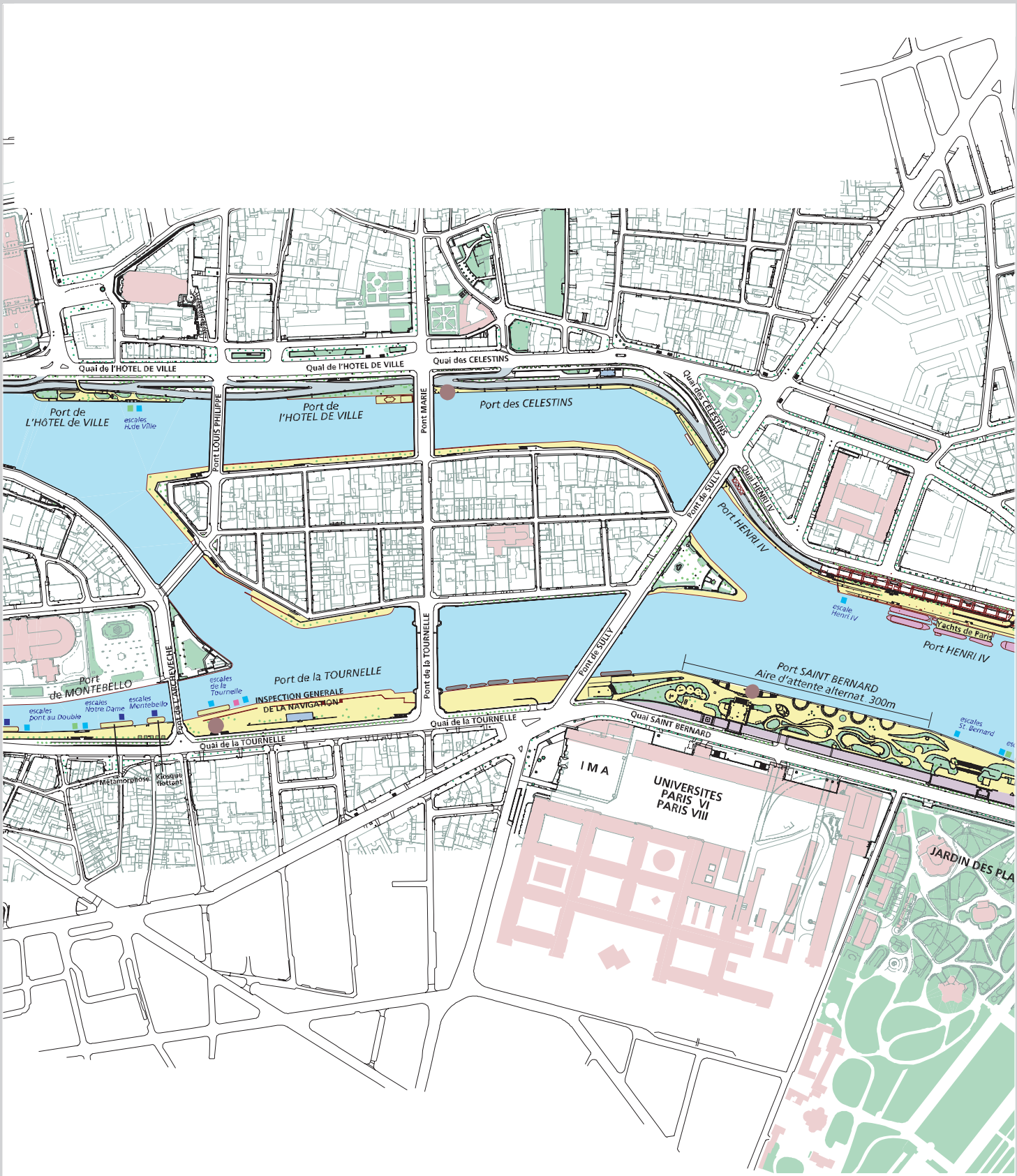

CINEMATHEQUE FRANCAISE
POPB
PARC DE BERCY
Quai de BERCY
Quai de BERC
CPCU
Jace
Parness Invest
Les Flots
Port de la RAPEE
Port D' AUSTERLITZ
DOCKS EN SEINE
Restos du Coeur
le blues café
Excelsior
Quai d'AUSTERLITZ
Pont de BERCY
SEMI (Cemex)
Alsace Croisières
Port de BERCY (aval)
Port de BERCY (aval)
Bercy Navigation Hydratour
escales de Bercy
Passerelle Simone de Beauvoir
Nix Nox
Port de la Gare
La Baleine
Boer II
Piscine Joséphine Baker
Kiosque Flottant
Guingette Pirate
El Alamen
escales bibliothèque
Port de la GARE
Batofar
Charleston
Quai de la GARE
Quai FRANCOIS MAURIAC
Quai FRANCOIS MAURIAC
BIBLIOTHEQUE NATIONALE F. MITTERAND

ETAT ACTUEL

OCCUPATION DES BERGES ET DU FLEUVE

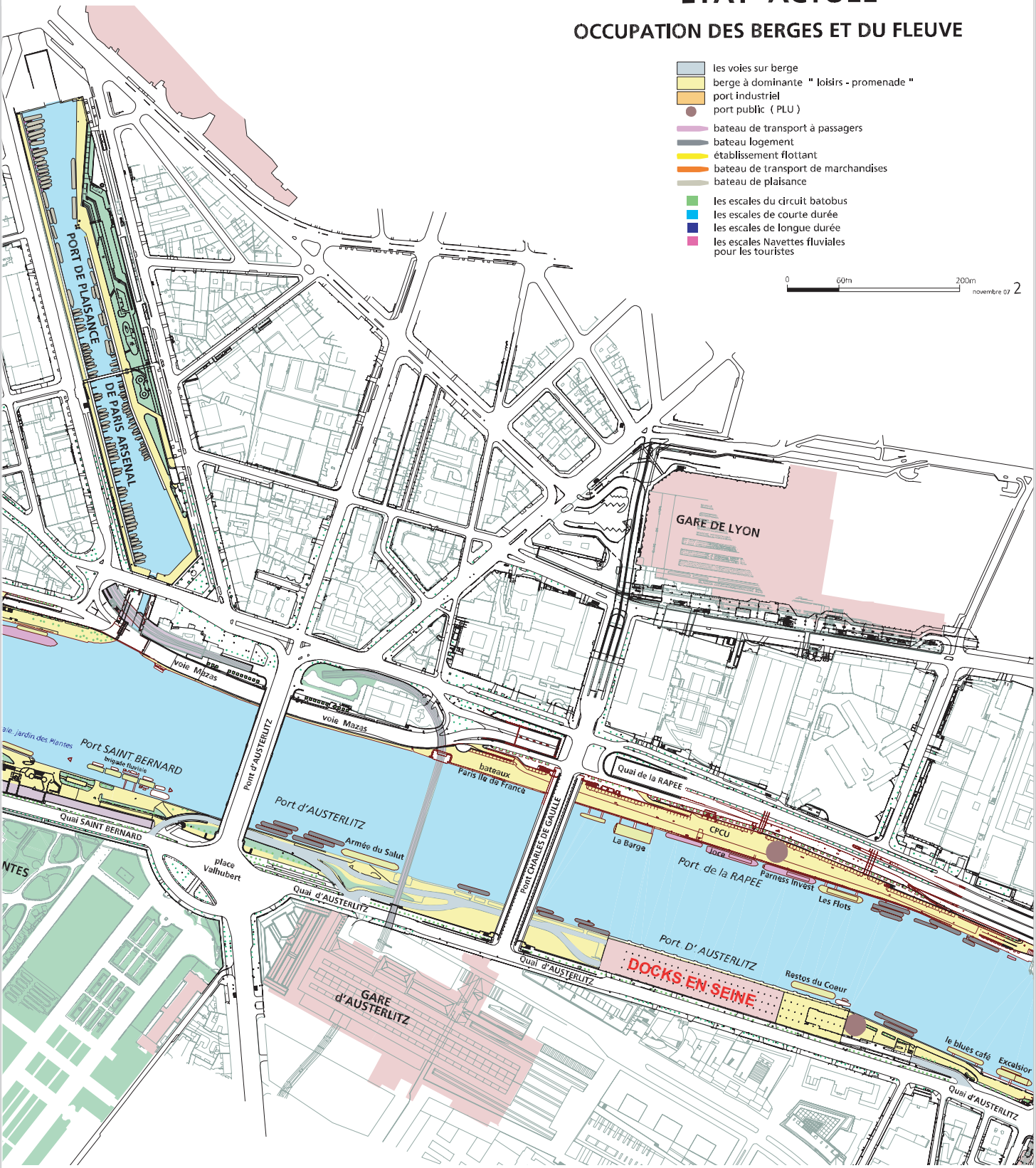
- les voies sur berge
- berge à dominante " loisirs - promenade "
- port industrlel
- port publlc (PLU)
- bateau de transport à passagers
- bateau logement
- établissement flottant
- bateau de transport de marchandises
- bateau de plaisance
- les escales du circuit batobus
- les escales de courte durée
- les escales de longue durée
- les escales Navettes fluviales pour les touristes

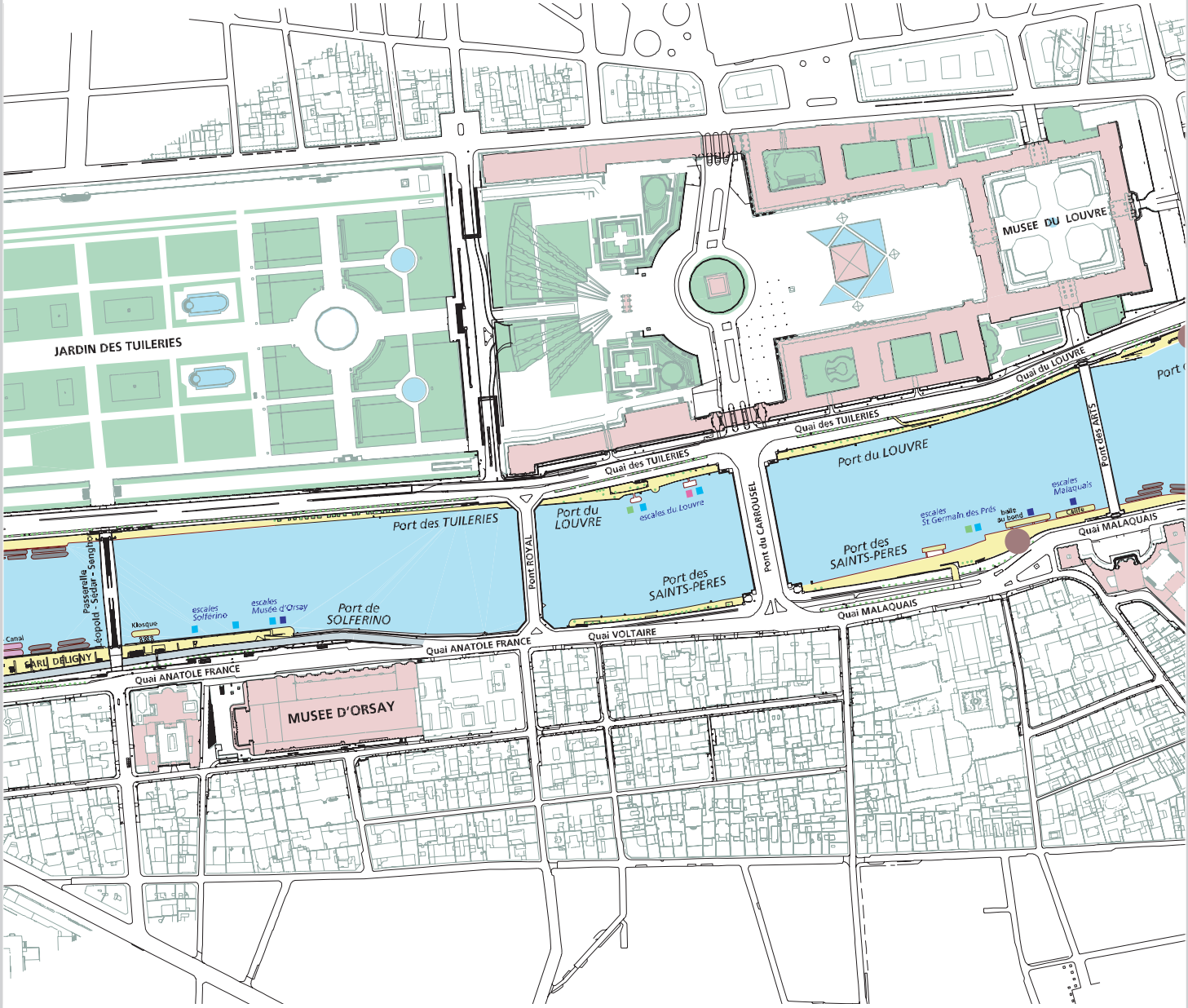



Quai de l'HOTEL DE VILLE
Quai de l'HOTEL DE VILLE
Quai des CELESTINS
Port de L'HÔTEL de VILLE
escales H.de Ville
Pont LOUIS PHILIPPE
Port de l'HOTEL DE VILLE
Pont MARIE
Port des CELESTINS
Quai des CELESTINS
Pont de SULLY
Quai HENRI IV
Port HENRI IV
escale Henri IV
Yachts de Paris
Port HENRI IV
Port de MONTEBELLO
escales pont au Double
escales Notre Dame
escales Montebello
Pont de l'ARCHEVECHE
escales de la Tournelle
Port de la TOURNELLE
INSPECTION GENERALE DE LA NAVIGATION
Pont de la TOURNELLE
Pont de SULLY
Port SAINT BERNARD
Aire d'attente alternat 300m
Quai SAINT BERNARD
escales St. Bernard
Quai de la TOURNELLE
Quai de la TOURNELLE
Métamorphose
Kiosque Nottot
IMA
UNIVERSITES PARIS VI PARIS VIII
JARDIN DES PLA

ETAT ACTUEL

OCCUPATION DES BERGES ET DU FLEUVE

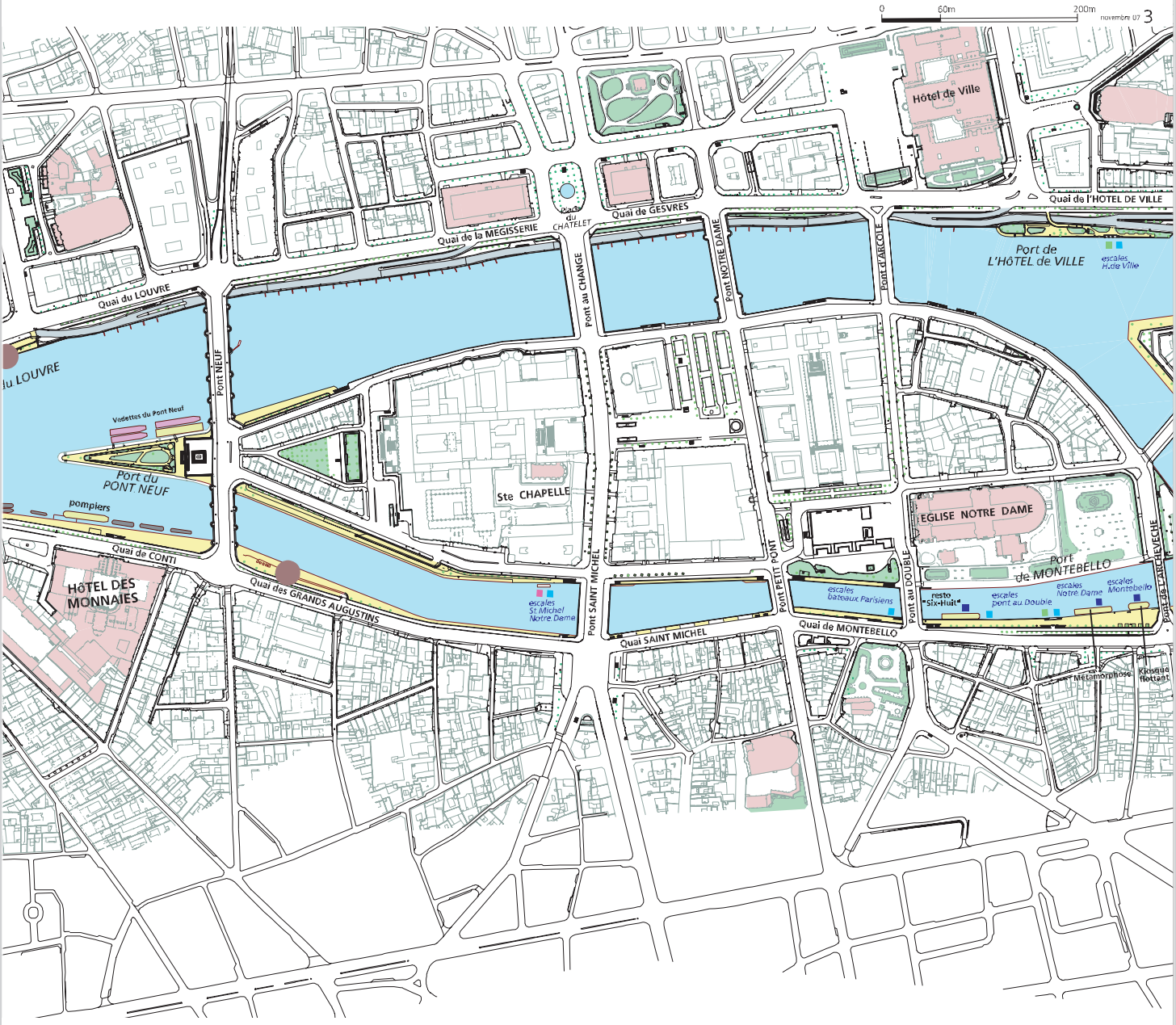


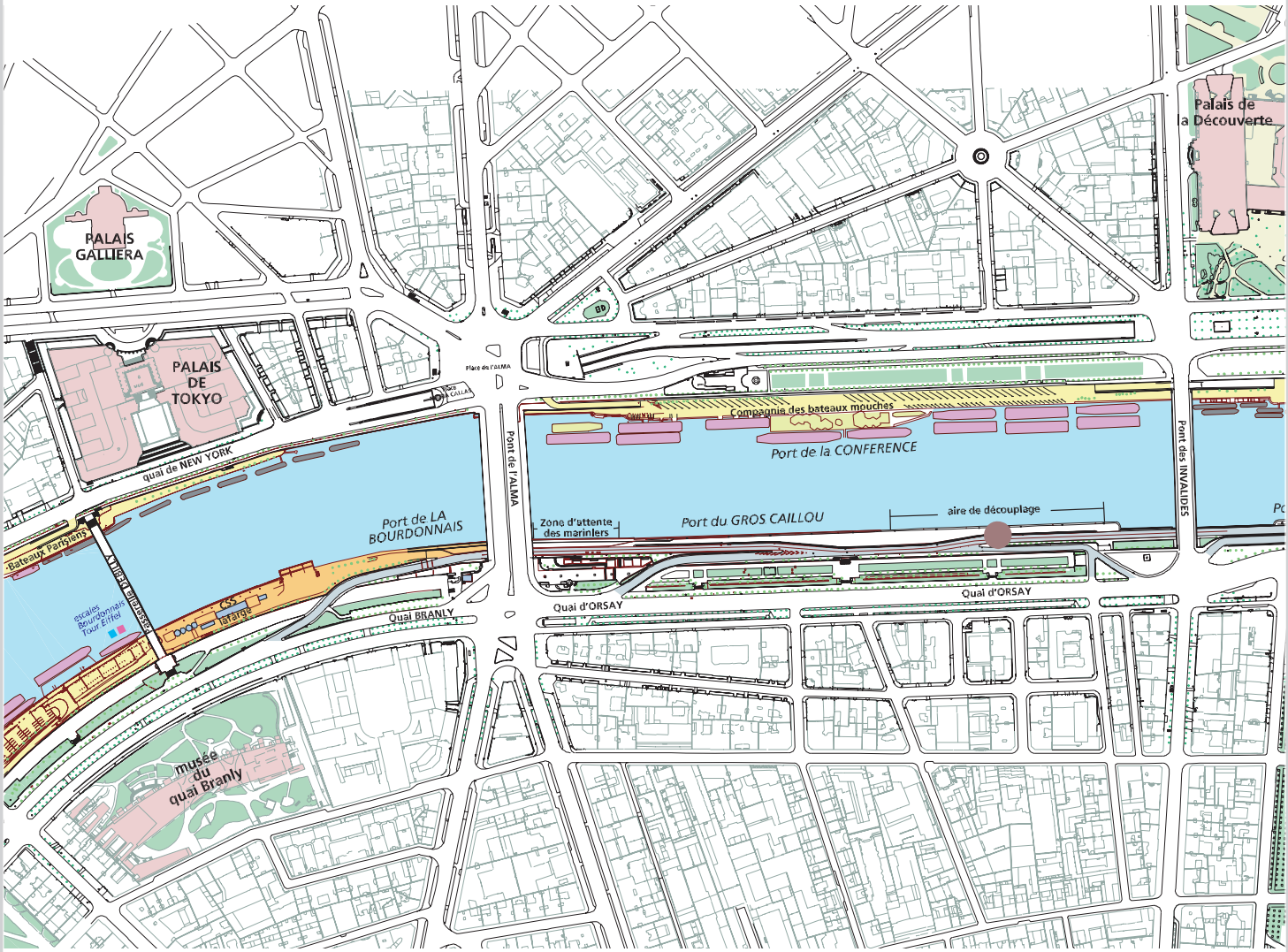

JARDIN DES TUILERIES
MUSEE DU LOUVRE
Quai du LOUVRE
Quai des TUILERIES
Quai des TUILERIES
Port des TUILERIES
Port du LOUVRE
escales du Louvre
Port du LOUVRE
Pont des ARTS
Pont ROYAL
Pont du CARROUSEL
escales Malaquais
escales St Germain des Prés
halte au bord
Quais
Port des SAINTS-PERES
Port des SAINTS-PERES
Quai MALAQUAIS
Quai MALAQUAIS
Passerelle Léopold - Sédar - Senghor
Kiosque
escales Solferino
escales Musée d'Orsay
Port de SOLFERINO
Canal
GARE D'ORSAY
Quai ANATOLE FRANCE
Quai ANATOLE FRANCE
Quai VOLTAIRE
MUSEE D'ORSAY

ETAT ACTUEL

OCCUPATION DES BERGES ET DU FLEUVE

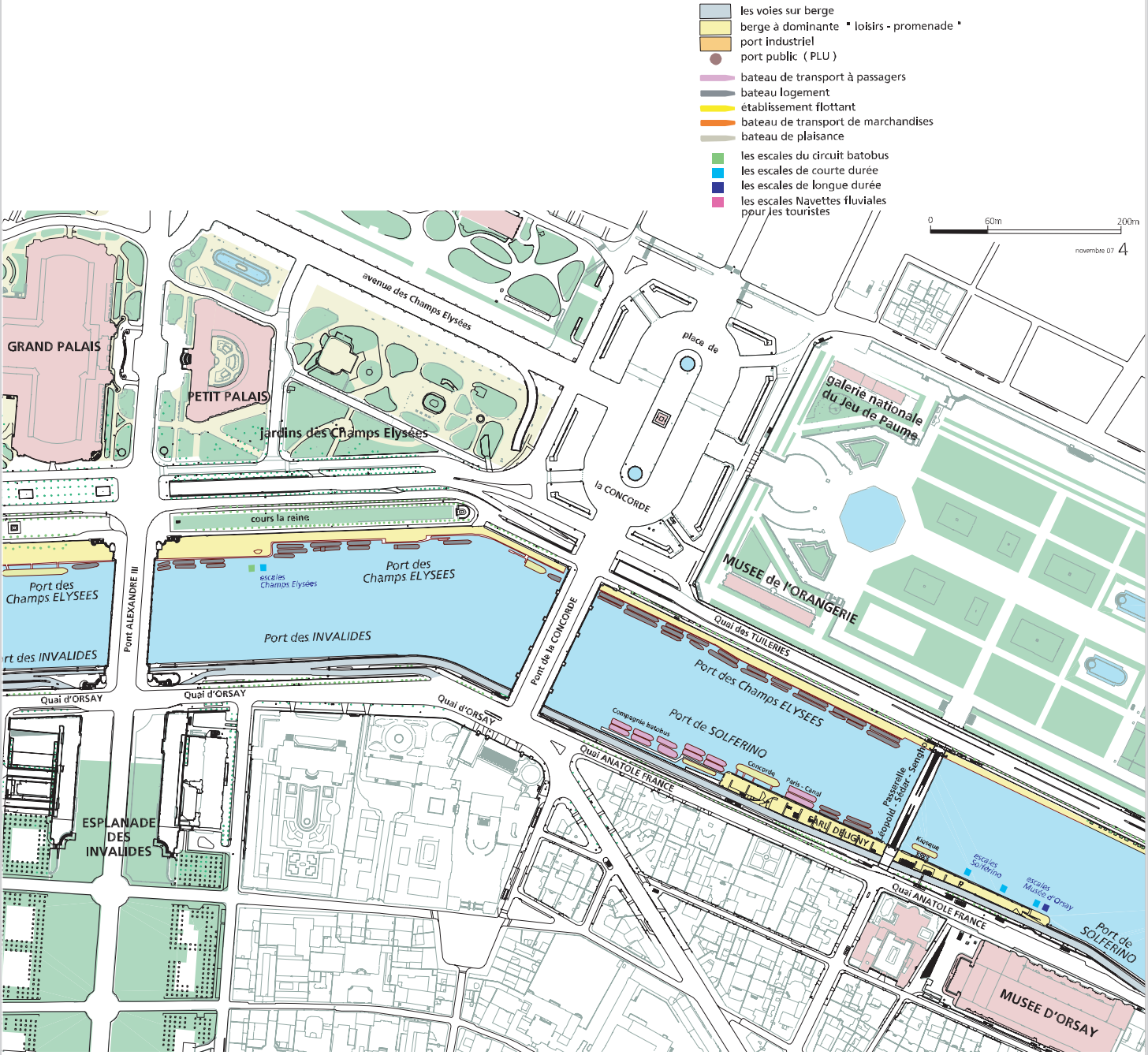
- les voies sur berge
- berge à dominante " loisirs - promenade "
- port industriel
- port public (PLU)
- bateau de transport à passagers
- bateau logement
- établissement flottant
- bateau de transport de marchandises
- bateau de plaisance
- les escales du circuit batobus
- les escales de courte durée
- les escales de longue durée
- les escales Navettes fluviales pour les touristes

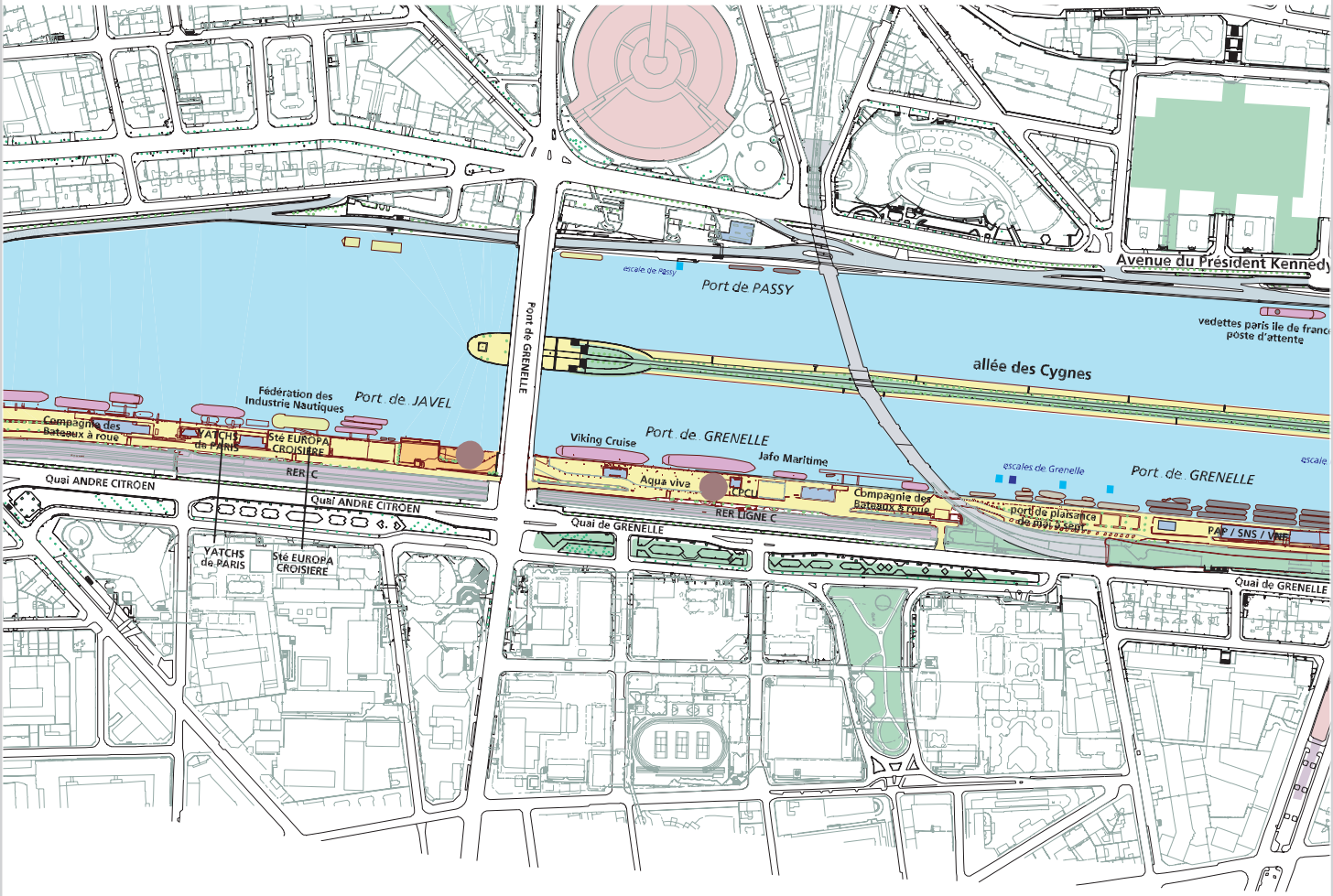



PALAIS GALLIERA
PALAIS DE TOKYO
Palais de la Découverte
Place de l'ALMA
Compagnie des bateaux mouches
Port de la CONFERENCE
quai de NEW YORK
Pont de l'ALMA
Pont des INVALIDES
Port de LA BOURDONNAIS
Zone d'attente des marinlers
Port du GROS CAILLOU
aire de découplage
Bateaux Parisiens
Quai BRANLY
Quai d'ORSAY
Quai d'ORSAY
Escales Bourdonnais Tour Eiffel
Barge
musée du quai Branly

ETAT ACTUEL

OCCUPATION DES BERGES ET DU FLEUVE

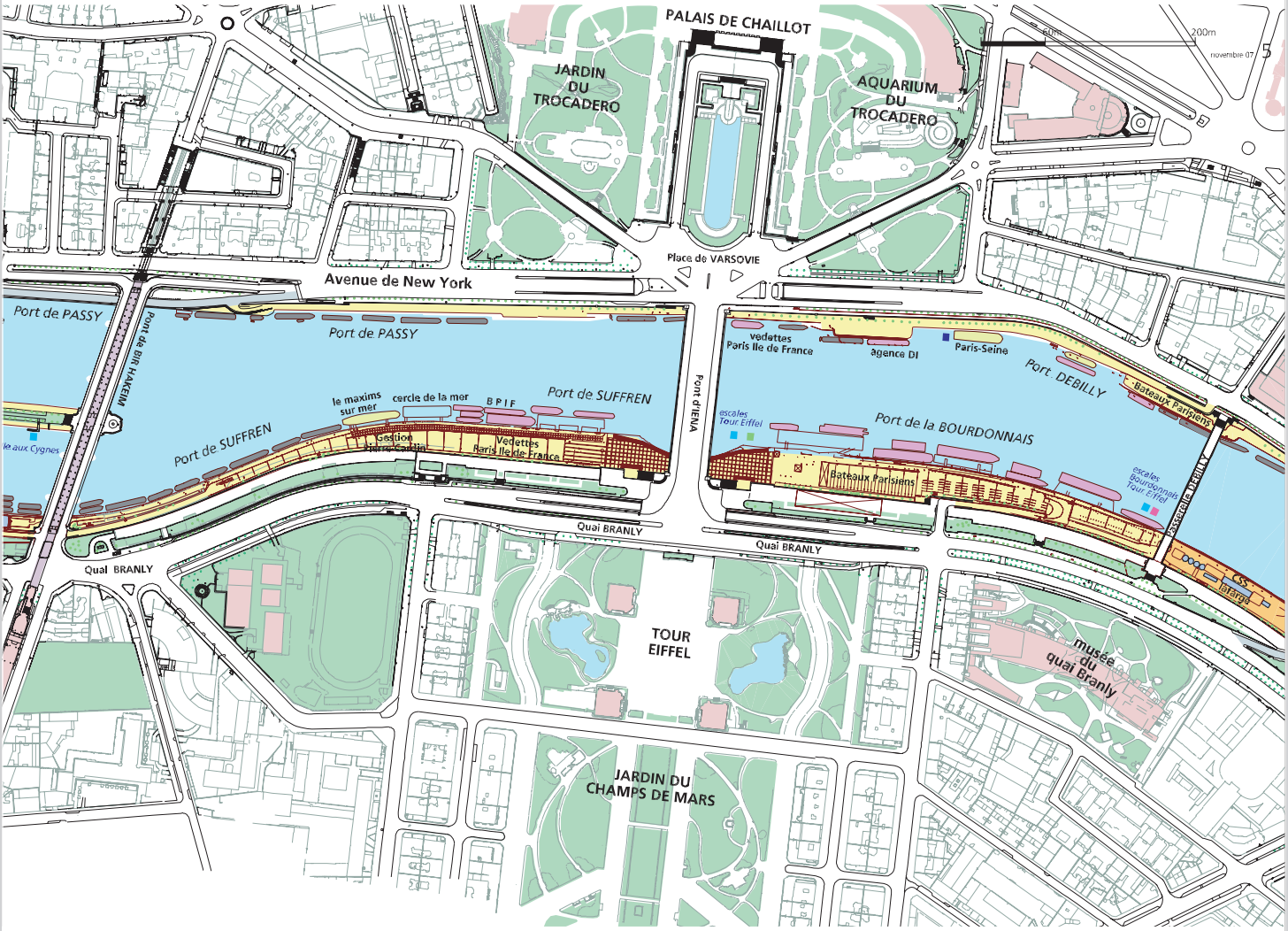


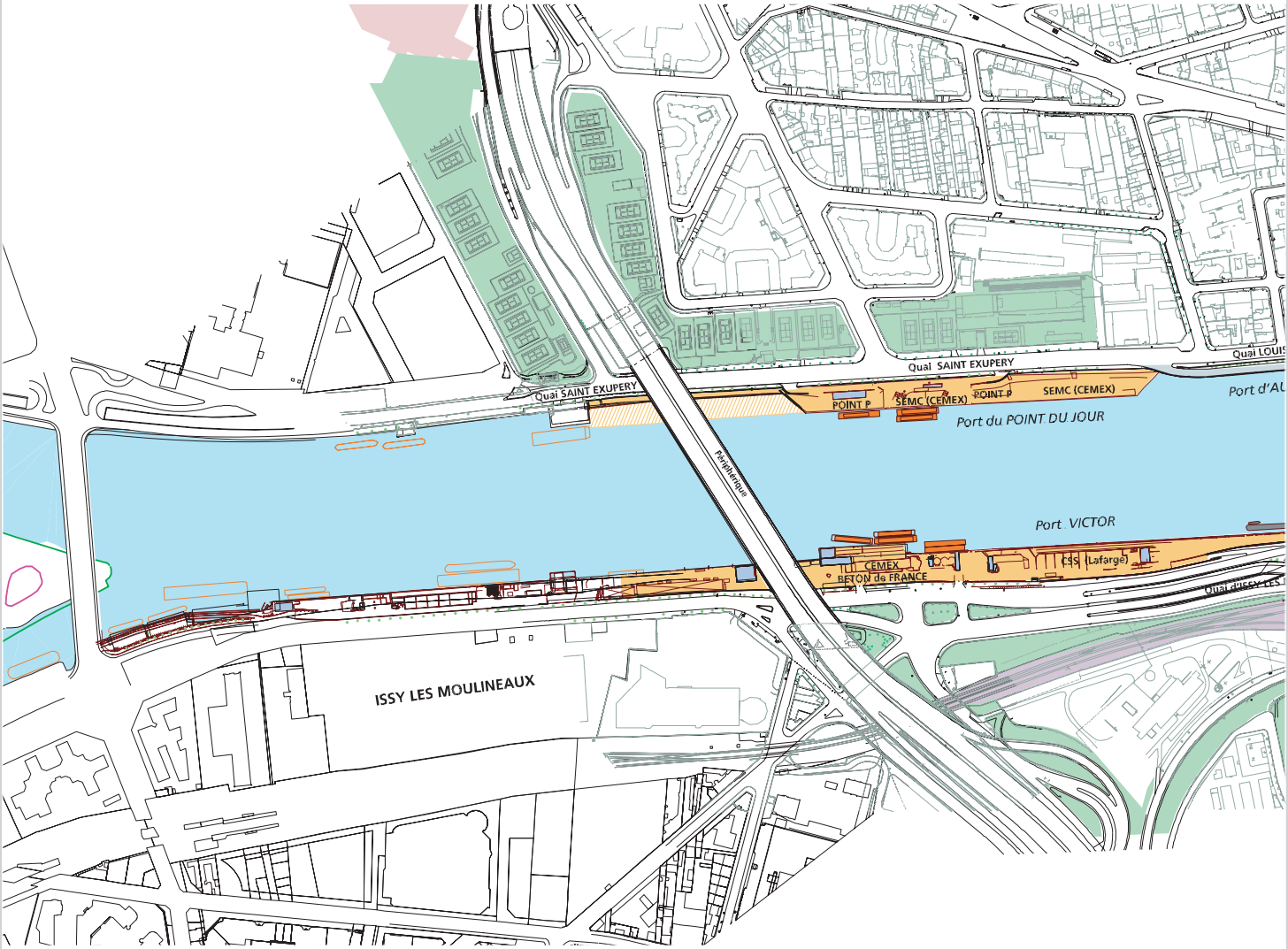

Avenue du Président Kennedy
escale de Passy
Port de PASSY
vedettes paris ile de franc
poste d'attente
allée des Cygnes
Port de GRENELLE
Fédération des
Industrie Nautiques
Port de JAVEL
Compagnie des
Bateaux à roue
YATCHS
de PARIS
Sté EUROPA
CROISIERE
RER C
Quai ANDRE CITROEN
Viking Cruise
Port de GRENELLE
Jafo Maritime
Aqua viva
escales de Grenelle
Port de GRENELLE
escale
Compagnie des
Bateaux à roue
port de plaisance
de Bercy
RER LIGNE C
Quai de GRENELLE
PAP / SNS / VNF
Quai de GRENELLE

ETAT ACTUEL

OCCUPATION DES BERGES ET DU FLEUVE

- les voies sur berge
- berge à dominante " loisirs - promenade "
- port industriel
- port public (PLU)
- bateau de transport à passagers
- bateau logement
- établissement flottant
- bateau de transport de marchandises
- bateau de plaisance
- les escales du circuit batobus
- les escales de courte durée
- les escales de longue durée
- les escales Navettes fluviales pour les touristes

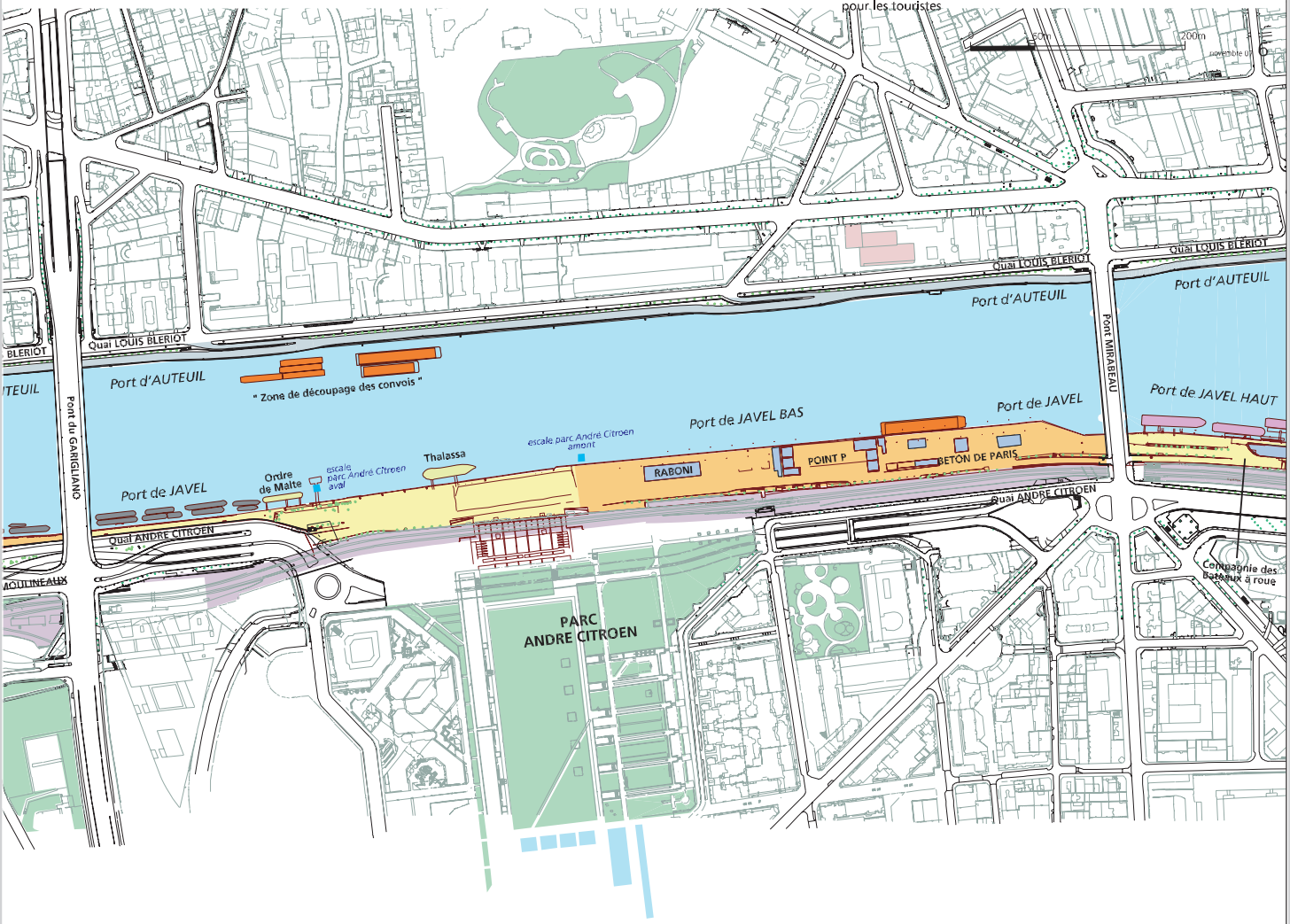



Quai SAINT EXUPERY
Quai SAINT EXUPERY
POINT P
SEMC (CEMEX)
POINT P
SEMC (CEMEX)
Port du POINT DU JOUR
Port VICTOR
CEMEX
BETON de FRANCE
CSS (Lafarge)
Périphérique
ISSY LES MOULINEAUX

LE SITE DE LA SEINE DANS PARIS
ETAT ACTUEL

OCCUPATION DES BERGES ET DU FLEUVE

- les voies sur berge
- berge à dominante " loisirs - promenade "
- port industriel
- port public (PLU)
- bateau de transport à passagers
- bateau logement
- établissement flottant
- bateau de transport de marchandises
- bateau de plaisance
- les escales du circuit batobus
- les escales de courte durée
- les escales de longue durée
- les escales Navettes fluviales pour les touristes



Contacts : Patricia Pelloux, Philippe Mathieux

UN NOUVEAU REGARD POUR LE SITE DE LA SEINE

ACCESSIBILITÉ, ATTRACTIVITÉ, BIODIVERSITÉ

Le site de la Seine représente à Paris un paysage urbain exceptionnel à partir duquel la ville s'est construite ; elle constitue un axe majeur de développement urbain en amont et en aval de Paris.

La présente étude permet de fournir les bases d'un futur schéma directeur pour le site de la Seine, mieux adapté aux nouvelles pratiques des citadins, dans le prolongement des travaux du PADD, PLU, PDP et SDRIF.

Le schéma d'aménagement proposé s'appuie sur cinq grandes orientations :

• Aller au-delà des limites, vers plus de perméabilité depuis les quartiers et vers les communes limitrophes. Il s'agit de mieux ouvrir les quartiers sur le fleuve en redéfinissant l'occupation et les usages des espaces publics en bord de Seine (quais hauts, voies sur berges, échangeurs)

• Développer la fonction économique et de transport du site de la Seine (transport de passagers régulier et touristique, transport de marchandises). Des solutions nouvelles d'intégration urbaine des installations portuaires en ville sont développées.

• Définir une localisation des bateaux adaptée

• Diversifier les usages : développer les activités de promenade et la mise en valeur du site, mais aussi créer des activités de loisirs et des équipements.

• Développer la biodiversité. Il s'agit d'améliorer la qualité de l'eau, et par conséquent la qualité de la vie piscicole en Seine. La présence du végétal doit être renforcée. Un projet important pourrait être mené sur les berges naturelles du bois de Boulogne.