

PARIS, METROPOLE SUR SEINE



Paris Projet #40
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

textuel

PARIS, METROPOLE SUR SEINE

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION / PUBLICATION DIRECTOR **Francis Rol-Tanguy**
DIRECTRICE DE LA REDACTION / MANAGING EDITOR **Dominique Alba**
COORDINATION EDITORIALE / EDITORIAL COORDINATOR **André Lortie, Christiane Blancot**
COORDINATION & COMMUNICATION / COORDINATOR & COMMUNICATION **Pascale Thomas**

ONT PARTICIPÉ À LA REDACTION DE CE NUMÉRO / CONTRIBUTED TO THE WRITING OF THIS ISSUE
Dominique Alba, Architecture studio, Paul Baroin, Yannick Beltrando, Christiane Blancot, Jean-Christophe Choblet, Michel Desvigne, Christian Dupavillon, Jean-Marie Duthilleul, Mathieu Flonneau, Bruno Fortier, Marc Landowski, Yves Lion, André Lortie, Jean Nouvel, Patricia Pelloux, François Perot, Lucie Rivault, Francis Rol-Tanguy, Pascale Thomas, Denis Valode, Anne-Marie Villot

RECHERCHES ICONOGRAPHIQUES ET DOCUMENTAIRES, BIBLIOGRAPHIE / ILLUSTRATION AND DOCUMENTATION RESEARCH, BIBLIOGRAPHY
Maud Charasson, Isabelle Querlier, Muriel Rouze, Serida Zaïd

ILLUSTRATIONS / ILLUSTRATIONS

Juliette Perez, Philippe Mathieux

CARTOGRAPHIE / CARTOGRAPHY

Martine Cléron, Edwige Dessenne, Patrick Galas

TRADUCTION ANGLAISE / ENGLISH TRANSLATION

Athéna Traductions

REMERCIEMENTS À / ACKNOWLEDGEMENTS

Patrice Bécu, directeur général adjoint, Ville de Boulogne-Billancourt, Antonella Casellato, Pavillon de l'Arsenal
Laurent Dechandon et Brigitte Serres, direction des Espaces Verts et de l'Environnement de la Ville de Paris, Stéphane Ferrier, Valode & Pistre architectes,
Marie-Laure Fleury, André Moine, SAEM Val de Seine,
Philippe Guignard, photographe,
Cécile Jean, Syctom-Paris,
Delphine Kopczynsky, direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris,
Charlotte Kruk, Atelier Jean Nouvel,
François Landais, Ports de Paris,
Jean-François Lorez, directeur de l'urbanisme Ville d'Ivry-sur-Seine,
Claude Pralraud, directeur général, SEMPARISEINE,
Sevak Sarkissian, Ateliers Lion.

© Les Éditions Textuel, 2010
48 rue Vivienne, 75002 Paris
www.editionstextuel.com

© Atelier parisien d'urbanisme
17 bd Morland, 75181 Paris Cedex 04
www.apur.org

CONCEPTION GRAPHIQUE ET RÉALISATION / GRAPHIC DESIGN

Anne-Marie Bourgeois

CORRECTION / PROOFREADING

Juliette Dutour

Dépôt légal septembre 2010
ISBN 978-2-84597-384-8

PARIS, METROPOLE SUR SEINE

Préface

Cet ouvrage est une contribution importante à un débat qui engage l'avenir de notre métropole, et dont l'objet est la place du fleuve dans la nouvelle civilisation urbaine.

Paris est né de la Seine, s'est construit à partir d'elle, et autour d'elle. C'est la ligne de vie de notre capitale. Et notre fleuve est, de surcroît, un élément fédérateur et fondamental de l'agglomération parisienne.

Repenser le lien avec la Seine, c'est imaginer la métropole de demain. Tel est l'esprit de la consultation que nous avons ouverte sur l'avenir des voies sur berges. Nous souhaitons que les citoyens y participent en toute liberté, et qu'ils y apportent l'expression de leurs attentes, de leurs espérances et de leurs inquiétudes.

L'objectif est clair et pleinement assumé : permettre aux Parisiens, aux habitants de la métropole, aux visiteurs, à tous les amoureux de notre cité, de se réapproprier ce site unique au monde. Et, pour cela, un instrument : favoriser la diversité des modes de transport. Car il n'est pas acceptable qu'un lieu d'une beauté si magique, et classé par l'Unesco au patrimoine mondial de l'humanité, demeure une autoroute.

Sur cinq hectares, au cœur de notre métropole, la vie – la culture, le sport, l’activité économique- va revenir au bord de la Seine. C’est un enjeu stimulant pour la créativité, pour l’inspiration, et le débat est ouvert...

Cet ouvrage, conçu par les équipes de l’Apur, que je remercie pour leur engagement et leur professionnalisme, constitue une étape de ce débat. Bien entendu, il associe pleinement l’apport et le regard des communes voisines car notre cité se vit, plus que jamais, dans cette relation féconde et porteuse d’avenir avec l’agglomération dont elle est le centre : Paris, métropole sur Seine.

Bertrand Delanoë,
maire de Paris

Sommaire

Avant-propos 8

1 Il était une fois la Seine 10

Avant le ^{xix}e siècle.

Paris, une capitale sur la Seine 14

^{xix}e, ^{xx}e siècles.

Paris s'éloigne de son fleuve 28

Le tournant des années 2000.

La Seine, objet d'une attention renouvelée 42

2 Paris et son fleuve au début du ^{xxi}e siècle 58

La Seine entre usages et paysages 62

Un projet pour renouer les liens entre la ville et le fleuve 75

3 La métropole au bord de l'eau 92

A la confluence de la Seine et de la Marne 96

Bercy-Charenton et Masséna-Bruneseau,
une porte fluviale 102

D'Austerlitz à la gare de Lyon,
le fleuve du chemin de fer 108

La séquence «moderne»
de la Maison de la Radio au Front-de-Seine 114

La grande boucle
du quai d'Issy-les-Moulineaux au pont de Sèvres 122

La berge «naturelle»
du bois de Boulogne 132

Epilogue 138

Version anglaise 140

Bibliographie 158

Contents

Foreword 140

1 Once upon a time the Seine 140

Before the 19th century.

Paris, a capital on the Seine 140

19th, 20th centuries

Paris distances itself from its river 142

The turning point of the 2000s

The Seine, the renewed subject of attention 145

2 Paris and its river at the beginning of 21st century 146

The Seine between uses and landscapes 146

A project for re-establishing links
between the city and the river 149

3 The metropolis by the river 151

At the confluence of the Seine and the Marne 151

Bercy Charenton and Masséna Bruneseau,
a river gateway 152

From Austerlitz to the Gare de Lyon,
the river and its railway 153

The “modern” stretch from the
Maison de la Radio to the Front de Seine 154

The large loop from the embankment of
Issy les Moulineaux to the Pont de Sèvres 155

The “natural” embankment of the Bois de Boulogne 157

Epilogue 157

Bibliography 158

Avant-propos

Entre le 21 juillet et le 18 août 2002, Paris-Plages occupait la berge de la Seine rive droite pendant quatre semaines, offrant aux Parisiens un accès quotidien à « leur » fleuve. Cette occupation dépassait, en temps et en moyens, l'autorisation précaire tolérée depuis 1995... Elle était l'aboutissement, somme toute naturel, d'une restitution jusque-là parcimonieusement consentie le dimanche, entre 9 et 17 heures, d'un espace d'ordinaire dédié à la voiture. Encore fallait-il l'assumer et avoir la conviction que les inconvénients imposés aux automobilistes seraient compensés par les avantages offerts à l'ensemble des métropolitains.

Cet intérêt renouvelé pour le fleuve, d'autres l'ont ressenti ailleurs dans la métropole, le long de la Seine certes, mais aussi en bord de canal, en rive de Marne ou de l'Oise. Certaines communes ont éprouvé ce besoin de se tourner vers ces cours d'eau pour la qualité de leur environnement et non plus uniquement pour la simple ressource économique qu'ils représentent. La consultation internationale « Le Grand Pari[s] de l'agglomération parisienne » témoigne à sa manière de la pluralité des approches et des ressources que représentent ce fleuve, ces rivières et ces canaux qui traversent l'agglomération dense.

Au-delà des débats que l'opération Paris plage a pu soulever, on peut constater qu'elle a permis de modifier de manière sensible l'image mentale que

l'on a de la ville. Dès lors, dans nos représentations, la déambulation longitudinale au fleuve n'est plus exclusivement automobile. Au centre de Paris, la proximité physique au cours d'eau est désormais possible ailleurs que sur les îles.

De là découle un constat primordial : il n'est pas nécessaire de modifier l'espace par des aménagements lourds et coûteux pour permettre de nouveaux usages, pour transformer l'affectation des domaines, pour changer durablement la perception d'un lieu, d'un milieu. En termes d'urbanisme, cette expérience ouvre à une réflexion stimulante, notamment pour une ville très constituée et complexe comme l'est Paris, que l'on a parfois tendance à considérer comme « finie » : un aménagement significatif peut prendre une forme légère, réversible, un cycle d'évolution peut bénéficier d'une période d'expérimentation, d'évaluation et d'adaptation. C'est cette approche que l'Apur a souhaité proposer dans le cadre du projet d'aménagement des bords de Seine que la Ville de Paris a mis à l'étude, s'appuyant d'abord sur une méthode dont on souhaite qu'elle instaure un dialogue au long cours entre les utilisateurs, les concepteurs, les constructeurs et les gestionnaires qui en assureront la mise en place et l'entretien.

C'est ce projet, cette méthode, et l'histoire dans laquelle ils s'inscrivent que ce numéro de la revue

Paris Projet expose en trois grands chapitres. Les deux premiers abordent la Seine en long, le troisième le fait dans la profondeur, au travers des rapports qu'entretiennent – ou pourraient entretenir – avec le fleuve les territoires en mutation qui le bordent.

Afin d'aborder les relations complexes tressées entre la capitale et son fleuve aujourd'hui, il semblait naturel d'en retracer la généalogie à travers une évocation des rôles qu'a pu jouer la Seine à travers les siècles. La technicisation progressive des berges de Seine y apparaît, alors que l'on évoque la myriade d'usages aujourd'hui disparus.

Cette rétrospection est très utile à la compréhension de la situation contemporaine, qui semble pétrifiée dans une vocation essentiellement dédiée à la mobilité des personnes et des marchandises : voies sur berges pour le déplacement des véhicules ; voies ferrées pour le transport en commun ; voie fluviale pour l'acheminement des matériaux, des matériels et des touristes... L'exposé du projet et de la méthode qui visent à rééquilibrer ce partage au profit des usagers ordinaires de l'espace public occupe le deuxième chapitre.

Les limites prises en compte pour cet exposé « en long » sont principalement celles du bief de Paris, de l'écluse du pont de Charenton à celle du port à l'Anglais, à Suresnes. C'est entre ces deux bornes qu'ont

été retenues les principales opérations présentées dans la troisième partie de l'ouvrage. Ces « agrafes » sont au nombre de six. De la confluence avec la Marne – à la rencontre d'Alfortville, Charenton-le-Pont et Ivry-sur-Seine – aux berges du bois de Boulogne, en passant par les agrafes entre Bercy – Charenton-le-Pont et Masséna-Bruneseau-Ivry, mais aussi le quartier des gares de Lyon et d'Austerlitz, Beaugrenelle et la Maison de la Radio, Issy-les-Moulineaux et Sèvres, Meudon et Boulogne-Billancourt, elles font le point sur certaines des opérations majeures de la région parisienne qui, pour le dessin de leurs aménagements ont peu ou prou pris en compte le rapport à la berge du fleuve. Ces exposés montrent, si cela est nécessaire, les difficultés persistantes qui s'opposent parfois à cette rencontre et les volontés qui s'élèvent pour les transcender.

On le constate, les usages propres aux espaces publics évoluent, de même que les désirs et les attentes des habitants. Cette évolution est en général plus rapide que celle des procédures qui n'offrent pas la souplesse permettant d'accompagner ces évolutions. Aussi devons-nous nous interroger sur les procédés à mettre au point afin d'inscrire les adaptations attendues dans des durées plus souples et mieux maîtrisées. Ce numéro de Paris projet se veut une contribution à ce débat.

1. Il était une fois



10 *Première vue intérieure de Paris, vue du Pont Neuf, Louis Nicolas de Lespinasse, aquarelle [détail].*
Vu depuis le Pont-Royal, le port Saint-Nicolas, rive droite, au pied de la Grande Galerie du Louvre, accueille les bateaux en provenance de toute la France et de l'étranger. Rive gauche, des bateaux à lessive flottants.

First view when entering Paris, view of the Pont Neuf, Louis Nicolas de Lespinasse, watercolour [detail].
View from the Pont Royal, the Port Saint-Nicolas, on the right bank, at the foot of the Grande Galerie du Louvre welcomes boats from all over France and abroad. Left bank, floating wash boats.

la Seine

Remonter le cours de la Seine au long des siècles donne à voir et à comprendre l'évolution profonde de son rôle dans Paris. Alors que l'on pourrait croire que l'équilibre actuel est immuable, pétrifié entre des usages techniques essentiellement dédiés à la mobilité des personnes et des marchandises, cette rétrospective permet d'imaginer un espace foisonnant, résonnant des activités multiples de ses occupations. Industrielles certes, commerciales et techniques évidemment, artisanales au quotidien mais aussi festives et extraordinaires au moment des expositions universelles.



12 1967, la voie Georges Pompidou alors qu'elle longe le 16^e arrondissement. 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.

The Georges Pompidou Expressway along the 16th arrondissement, in 1967. At its opening this speedway was the expression of the will to dedicate the embankment to cars. A few years latter, its double, planned on the left bank, was abandoned.



2002, la voie Georges Pompidou devenue Paris Plage. Chaque été, désormais, une installation éphémère, sur 3 km de long remplace la voie sur berge. Paris Plage est un vaste espace de loisir pour les gens qui ne partent pas en vacances, pour se réappropriier les quais de Seine.

In 2002, the Georges Pompidou Expressway became Paris Plage. Henceforth, every summer, an ephemeral installation 3 km [1,9 miles] long takes the place of the embankment speedway. Paris Plage is a large leisure space for people unable to go away during the holiday season, that makes the appropriation of the bank possible.

Avant le XIX^e siècle. Paris, une capitale sur la Seine



- 14 *L'hôtel de la Monnaie et le Louvre vus du Pont-Neuf, vers 1800, Pierre-Antoine Demachy, peinture.*
Rive droite le port Saint-Nicolas, rive gauche les chevaux s'abreuvent dans la Seine au pied du quai de Conti et de l'hôtel des Monnaies. Sur la Seine, un train de bois flotté et des bachots, que Mercier surnomme les barques à Charon, pour aller d'une rive à l'autre.

L'Hôtel de la Monnaie and the Louvre viewed from Pont-Neuf, around 1800, Pierre-Antoine Demachy, painting.
On the right bank the Port Saint-Nicolas, on the left bank horses drink from the Seine at the foot of the Quai de Conti and the Hôtel des Monnaies.
On the Seine, a floating wooden raft and small skiffs, dubbed Barques à Charon [Charon boats] to go from one bank to the other.

Avant sa progressive « régularisation », aux ^{xix}^e et ^{xx}^e siècles, la Seine et Paris sont soudés par l'économie et ses flux humains et marchands autant que par les usages qui en découlent. Le fleuve est l'artère primordiale, le lien vital qui fertilise la capitale.

La France et la Prusse sont en guerre. Le 3 septembre 1870, le chancelier Otto von Bismarck et son général en chef, Helmuth von Moltke, décident d'assiéger Paris. Il nous faut « couper les communications de la capitale avec l'extérieur et empêcher tout ravitaillement », écrit Moltke. Les armées prussiennes campent à 10 km de l'enceinte bastionnée dite de Thiers. « Pour barrer les routes principales, il suffira, le plus souvent, d'occuper les ponts de la Seine et de la Marne. » L'armée du prince de Saxe campe en amont sur la Marne à hauteur de Gournay-sur-Marne, sur la Seine à Choisy-le-Roi, la cavalerie en aval à Croissy-sur-Seine. Bismarck compte sur les privations, les émeutes et les rigueurs de l'hiver. La conséquence de 135 jours de siège est la pénurie de farines, viandes, légumes et fruits, fourrage, charbon et bois de chauffage. Il fera - 18° C et le pain aura un goût de foin, résidus d'avoine, balayures de meules et terre glaise. Les risques de l'utilisation quasiment exclusive de la Seine comme voie de ravitaillement sont un des enseignements du blocus. Le statut de la Seine changera.

Morphogénèse

Paris est né des eaux de la Seine, au droit d'une île, la Cité, peu submersible, pour permettre aux voyageurs de franchir un fleuve assez large et bordée de marais. Une île carrefour de deux voies perpendiculaires, celle nord-sud stratégique pour servir de liaison entre les

Gaules du nord et du sud, et celle est-ouest de la Seine. Le fleuve, la Sequana, jouera le rôle du decumanus jusqu'au ^{xix}^e siècle, rôle-titre autant pour la défense de la capitale que pour ses communications avec l'extérieur. En raison de sa topographie, l'axe nord-sud se retrouve moins fonctionnel que celui de la Seine. C'est une explication de cette quête permanente d'axes et de perspectives perpendiculaires au fleuve. D'autre part, les désagréments qui résultent d'une Seine embouteillée et grouillante ont plus ou moins



*Vue de la Porte de la Conférence (Porte des Tuileries) et de la perspective de la Seine sur l'île de la Cité, famille des Perelle, ^{xvii}^e siècle, estampe, détail. **Port improvisé rive droite en aval de la porte de la Conférence, sur le chantier de construction d'une route, au pied de la terrasse des Tuileries, quai des Tuileries aujourd'hui. Déchargement de bachots.***

*View from Porte de la Conférence (Porte des Tuileries) and the view of the Ile de la Cité from the Seine, Perelle family, 17th century, engraving, detail. **Improvised port on the right bank downstream from the Porte de la Conférence on the road construction site, at the foot of the Tuileries terrace the Quai des Tuileries today. Unloading the small skiffs.***

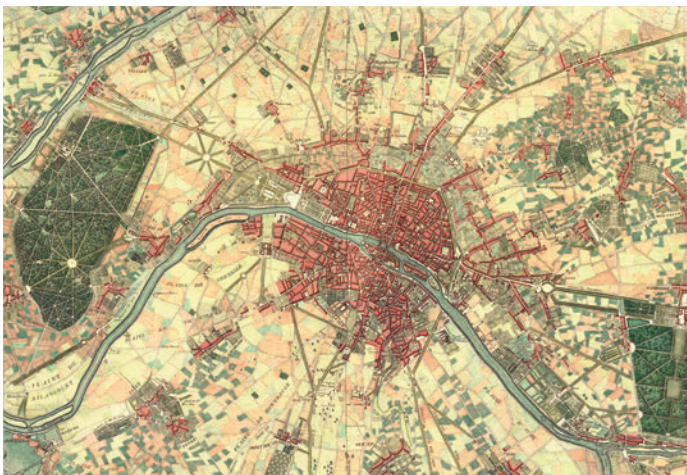
entraîné la création de voies parallèles, à l'instar du boulevard Saint-Germain.

Paris est assurément la seule capitale à avoir utilisé un fleuve pour son architecture urbaine. Londres, Vienne, Budapest ou Rome naissent à côté de la Tamise, du Danube ou du Tibre, négligeant un fleuve accaparé par ses activités portuaires. Contrairement à Londres et à Budapest, qui n'ont que leur parlement édifié sur la Tamise et le Danube, Paris a l'apanage d'avoir de nombreuses compositions architecturales qui embrassent la Seine: le Louvre et l'Institut, axés sur la passerelle des Arts, L'Assemblée nationale et la place de la Concorde, reliées par le pont éponyme, l'Hôtel des Invalides, le Grand et le Petit Palais, indissociables du pont Alexandre-III. Une des particularités architecturales de Paris est bien la présence au bord de l'eau de façades monumentales impénétrables et la plupart du temps latérales. L'Hôtel de Ville n'a qu'une façade secondaire côté Seine, Notre-Dame

un bas côté et le Palais de justice des façades de moindre importance, quais de l'Horloge et des Orfèvres. Il n'y a que l'Institut, l'Hôtel de la Monnaie et le tribunal de commerce à avoir leur entrée donnant sur la Seine.

Une voie d'eau

Paris serait ville d'eau. Du moins, elle l'a été tant que l'eau a constitué son capital. Village de pêcheurs à ses origines, elle s'est développée avec un fleuve dont elle a été tributaire pendant des siècles autant comme moyen de transport que source d'activités économiques et politiques. La Seine lui a permis d'exercer entre autres son centralisme au moyen du maillage de ses voies d'eau à travers le pays, manière d'affirmer davantage son pouvoir. La Seine, explique Maxime Du Camp en 1869, est « en communication avec la Champagne et la Normandie ; par les canaux de Loing et du Centre elle se relie à la Loire et à la



A GAUCHE *Environs de Paris levés géométriquement* par M. l'abbé Delagrive de la Société royale de Londres et géographe de la ville de Paris, 1740 [détail]. **Au XVIII^e siècle, la superficie de la Seine intramuros est de 85 ha dans un Paris de 1415 ha, délimité par l'enceinte de Louis XIII, dite des Fossés-Jaunes.** A DROITE *Plan de Paris, dit de Turgot, 1739* [détail]. **L'isle Louvier, rive droite, accessible par le pont de Grammont, îlot aujourd'hui délimité**

par le quai Henri IV et le boulevard Morland. Le bois arrivé par flottage sur la Seine est ici empilé en forme de théâtres. En aval, rive droite, le port Saint Paul.

LEFT *Paris surroundings geometrically represented* by M. Abbé Delagrive of the Royal Society in London and geographer of the city of Paris, 1740 [detail]. In the 18th century, the area of the Seine inside Paris was 85 hectares [210 acres] in a Paris of 1415 hectares

[3496 acres], delimited by Louis XIII's so-called *Fossés-Jaunes* wall. RIGHT *So-called Turgot Plan of Paris, 1739* [detail]. The Isle Louvier, right bank, accessible via the Pont de Grammont, the urban block formed by the Quai Henri IV and Boulevard Morland. The wood that arrived by raft on the Seine was piled up here in stacks. Downstream, on the right bank, the Port Saint Paul.

Saône ; par le canal de Bourgogne, l'Yonne et la Saône, elle touche au Rhône et du Rhône au Rhin ; par le canal de Saint-Quentin et et par l'Oise, elle se rattache aux départements du Nord ; par le canal Saint-Denis et le canal de l'Ourcq, elle rectifie et annule les coudes trop accusés de son propre cours, de même que, par le canal Saint-Maur, la Marne évite un détour plein de lenteur et arrive plus vite aux grands entrepôts de Paris. Comme on le voit, par les canaux, la Seine a l'est et le nord ; par la mer, le cabotage et son embouchure du Havre, elle a l'ouest, auquel le midi se rejoint par les voies canalisées. » Une façon pour le royaume de France d'être présent dans la capitale avec ses produits régionaux.

Cette souveraineté a découlé de ses usages parisiens, certes aujourd'hui obsolètes, qui élevaient la Seine au rang d'*urbaine*. Leur connaissance pourrait aider à sa réhabilitation. La Seine parisienne a servi à tout faire. Elle a donné naissance plus ou moins spontanément, le long de ses berges et de ses quais, à une multitude d'activités. Comme si ses berges étaient les départements d'un grand magasin où le consommateur trouvait en permanence le plus vaste assortiment d'articles et d'animations. Il lui suffisait d'aller de rive en rive, de marché en marché, de port en port pour se procurer ce qui lui était nécessaire. Matériaux de construction, combustibles de chauffage, denrées alimentaires, eau, établissements de bains, loisirs, laveries-blanchisseries... Cet ingénieux bazar se répartit, à la fin du XVIII^e siècle, dans près de 25 ports. En 1823, ils sont 53. Au XIX^e siècle, 85 boutiques flottantes font commerce de poissons, de légumes et de fruits. Les ports les plus nombreux se rangent, rive droite, de la Rapée au Louvre. Ils sont plus



EN HAUT *Vue du pont Notre-Dame vers le Louvre à Paris*, Georg Balthasar Probst, estampe. **Rive droite, le port de Grève, le marché aux fourrages et le déchargement des balles de foin. Plus en aval, le port aux grains et au bois de chauffage.** AU CENTRE *Troisième vue intérieure de Paris ; le port au blé*, Louis-Nicolas Lespinasse, dessin, XVIII^e siècle [détail]. **Rive droite, le port au blé. Les porteurs d'eau attendent de remplir leur tonneau sur roues, captée par une pompe installée au milieu de**

la Seine, à l'extrémité d'un ponton. Au premier plan, les chevaux s'abreuvent dans le fleuve. EN BAS *Construction de l'hôtel de Salm*, anonyme, fin XVIII^e siècle. **Le port de la Grenouillère et l'hôtel de Salm en chantier, taille des pierres à même la berge.**

TOP *View of the Louvre from the Pont Notre-Dame*, Georg Balthasar Probst, engraving. The right bank, the Port de Grève, the fodder market and the unloading of bales of hay. Further downstream, the grain and firewood

port. CENTRE *Third view inside Paris, the wheat port*, Louis-Nicolas Lespinasse, drawing, 18th century [detail]. Right bank, the wheat port. The water carriers waiting to fill their barrels on wheels, lifted by a pump installed in the middle of the Seine, at the far end of a landing stage. In the foreground, horses drink from the river. BOTTOM *Construction of the Hôtel de Salm*, anonymous, late 18th century. The Port de la Grenouillère and the Hôtel de Salm under construction, carving stones on the embankment.

rare en aval. Leur spécialisation convient autant à la clientèle à la recherche de fournitures et aux grossistes qui viennent s'approvisionner qu'aux bateaux qui y mouillent.

La superficie de la Seine, sous le règne de Louis XIII, est de 85 ha, soit 6 % des 1 415 ha de celle de la capitale [Delagrave, 1740], limitée aux actuels ponts d'Austerlitz et des Invalides. Ces 85 ha servent alors de champ de foire à toutes ces activités indispensables à la vie des parisiens. L'actuelle superficie, hors quais, de la Seine est de 174 ha, soit 1,6 % de la superficie des 10 538 ha de Paris, hors bois. Ces 174 ha sont pratiquement le domaine réservé des activités fluviales, industrielles et touristiques, les bateaux-mouches étant une spécificité liée à la singularité de ce Paris sur Seine.

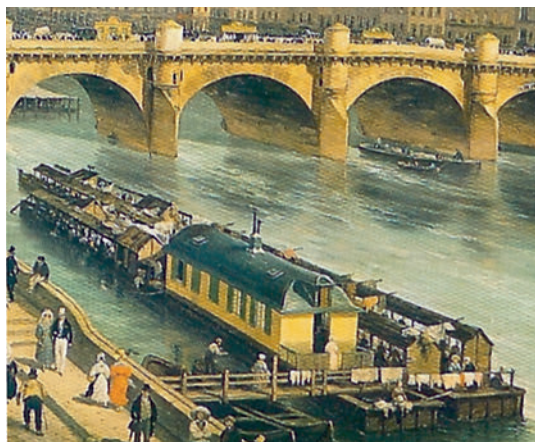
Les quais se substituent peu à peu, au ^{xix}^e siècle, aux chemins de halage ou aux voies, pavées ou non, aménagées le long des berges. Celles-ci sont faites de sable ou de gros pavés descendant en pente douce

dans le fleuve. Les marchandises sont débarquées des bateaux sur des charrettes ou haquets amenés le plus loin possible dans le lit du fleuve par l'intermédiaire de passerelles de planches. Qu'importe si ces grèves sont caillouteuses, vaseuses, incommodes et malodorantes !

Le support de multiples activités

C'est une animation permanente autant sur les rives que sur l'eau. Nombreux événements s'y déroulent, particulièrement le long de la Grande Galerie du Louvre, faisant de la Seine un bassin fermé entre le Pont-Neuf et le pont Royal pour les naumachies et feux d'artifice royaux, le courant rendant périlleuse la conduite des embarcations décorées. La Seine sert de terrain de sports. On s'y baigne, on y nage du pont Royal à celui de la Concorde pour la « pleine eau », on y pratiquera la « traversée de Paris à la nage du Petit Parisien », on y fréquente surtout les établissements de bains flottants. Ils sont une vingtaine début ^{xviii}^e, une trentaine un siècle plus tard, spécialisés en bains chauds dits médicinaux, bains froids bons pour faciliter la digestion, bains réservés aux hommes, bains réservés aux femmes, bains mixtes. Quai Saint-Bernard, les hommes se baignent dans le plus simple appareil, quitte à écoper de trois mois de prison ferme.

Malgré les risques de crues, de basses eaux et de glace qu'encourt la navigation et qui rejaillissent immédiatement sur le ravitaillement de la capitale, la rivière de Seine est alors la plus pratique, économique et rapide des voies de transport. En 1899, 294 bateaux remontent la Seine quotidiennement, 291 bateaux la descendent, y compris 210 bateaux à vapeur de voyageurs, hirondelles ou mouches, qui



PARIS PROJET #410
PARIS, MÉTROPOLE SUR SEINE

18

CI-DESSUS *La Cité et le Pont Neuf, vue du quai du Louvre*, Guiseppe Canella l'Ainé, 1832 [détail]. **Quai de la Mégisserie, en aval du Pont-Neuf, un bateau à lessive composé de plusieurs rangées de lavoirs où les femmes battent le linge dans le fleuve et d'un bâtiment clos où sèche le linge à l'aide d'une chaudière.**

PAGE DE DROITE EN HAUT À GAUCHE *Description de la fete et du feu d'artifice qui doit être tiré à Paris sur la Rivière, au sujet de la naissance de Monseigneur le Dauphin,*

par ordre de Sa Majesté Catholique Philippe V, 21 janvier 1730, Jean Dumont, Jean-Nicolas Servandoni, estampe [détail]. Feu d'artifice donné sur la Seine, face au pavillon du Salon Carré du Louvre, en l'honneur de la naissance du dauphin Louis-Ferdinand de France, né le 4 septembre 1729. EN HAUT À DROITE *Triomphe de la Seine et du Tage, 28 août 1704, Amédée-François Frézier, gravure.* **Construction servant à tirer un feu d'artifice sur la Seine, en aval du Pont-Neuf, et Jeu de l'oyson [une oie vivante**

est attachée par une patte à un fil traversant la Seine]. EN BAS *Le Louvre, le Pont-Neuf et le Collège des Quatre-Nations, vue du pont Royal, Jean-Baptiste Nicolas Raguenet, 1754 [détail]. Le port Saint-Nicolas, au pied de la Grande Galerie du Louvre, déchargement du bois à brûler pour le palais.*



LEFT HAND PAGE *La Cité and the Pont Neuf, seen from the Quai du Louvre*, Guiseppe Canella l'Ainé, 1832 [detail]. *Quai de la Mégisserie*, downstream from the Pont-Neuf, a washing boat made up of several rows of lavoirs, where women beat laundry in the river, and of an enclosed building where washing dried with the help by a furnace.

TOP LEFT *Description of the celebration and fireworks that must be held in Paris on the River, for the birth of Monseigneur le Dauphin*, By order of his Catholic

majesty Philippe V, 21 January 1730, Jean Dumont, Jean-Nicolas Servandoni, engraving [detail]. *Fireworks over the Seine, opposite the pavilion of the Salon Carré of the Louvre in the honour of the birth of the dauphin Louis-Ferdinand de France, born on 4 September 1729*. TOP RIGHT *Triumph of the Seine and the Tagus*, 28 August 1704, Amédée-François Frézier, engraving. *Construction for shooting fireworks over the Seine, downstream from the Pont-Neuf and Jeu de l'Oyson "gosling game"*

[a living goose is attached by its foot to a rope across the Seine]. BOTTOM *The Louvre, the Pont-Neuf and the Collège des Quatre-Nations, viewed from the Pont Royal*, Jean-Baptiste Nicolas Raguenet, 1754 [detail]. *The Port Saint-Nicolas, at the foot of the Grande Galerie of the Louvre, unloading of fire wood for the palace.*

transportent en moyenne 10 000 voyageurs en 12 heures ouvrables, en plus des bacs et bachots pour la traversée des piétons, des charrières pour celle des carrosses et des chars. Les marchandises sont moins chères lorsqu'elles arrivent d'amont, c'est-à-dire par bateaux se déplaçant par vent, par courant et au fil de l'eau. Lorsqu'elles viennent d'aval, elles sont plus coûteuses du fait que les bateaux se déplacent par halage.

Carrefour de France

C'est au port Saint-Nicolas, au pied de la Grande Galerie du Louvre, que mouillent les bateaux venant d'au-delà du bassin parisien, de Dieppe, du Havre, de Bordeaux, de Nantes, de Rouen, de Provence, de l'étranger, de Hollande et d'Angleterre. Les goélettes trois-mâts assurent quinze aller-retours mensuels avec Londres et des bateaux marchands en provenance de Grande-Bretagne échangent du grès anglais contre du sucre français. Ici sont débarquées les den-

rées les plus diverses, les cires de Novgorod ou de Kabylie, huiles de Méditerranée, sels de l'Atlantique, savons de Toulon et de Marseille, oranges – les plus parfumées arrivent de Saint-Domingue, les plus courantes d'Alger –, poivre indien et café turc. Une curiosité pour les Parisiens qui découvrent, avec l'origine des marchandises, un univers alors connu qu'au travers des récits d'explorateurs et de missionnaires. Ce port, qui ravitaille entre autres le Louvre, est aménagé en 1804 pour obtenir le tirant d'eau nécessaire au mouillage des nouveaux bateaux.

Des biens matériels

Le long de la Seine parisienne, sont vendus tous les matériaux de construction autant pour les grands chantiers que pour ceux plus modestes des particuliers. L'approvisionnement en bois, essentiel au fonctionnement de la capitale, nécessite toutes les attentions. Il arrive principalement des forêts du Morvan et de la Haute-Marne par trains de bois flotté sur la Seine,



Gravure, 1736. L'île Louviers vue d'amont et ses théâtres, empilements de bois pour son séchage. Au premier plan, l'estacade de protection et, en aval, des barques chargées de fourrage en attente d'un port.

Engraving, 1736. View of the Ile Louviers from upriver with its stacks, piles of wood for drying. In the foreground, the protective wall and, downstream, boats loaded with fodder awaiting a port.

l'Yonne et la Marne. Pour être séché, il est empilé en forme de « théâtres », pyramides au carré ou triangulaires qui peuvent atteindre le deuxième ou le troisième étage d'un immeuble. Ces théâtres s'alignent sur l'île Louvier, îlot délimité aujourd'hui entre le quai Henri-IV et le boulevard Morland, sur le terre-plein du port Saint-Nicolas et le long du port de la Grenouillère, à l'emplacement de l'actuel quai Anatole-France, entre les ponts Royal et de la Concorde. Le bois est ensuite vendu, rive droite sur l'île Louvier, quai de la Rapée et port Saint-Nicolas, rive gauche quais Saint-Bernard, de la Tournelle, et port de la Grenouillère. La demande est si forte, les feux si nombreux, que le bois n'a pas le temps de sécher. « Ce bois flotté, on vous le livre boueux et humide », écrit Louis-Sébastien Mercier ; « il donne beaucoup de fumée, et presque point de feu ».

Rive gauche, le port de l'Hôpital est spécialisé dans le bois de charpente et les pavés de bois. Plus en aval, le port Saint-Bernard propose, outre les vins et spiritueux, tuiles, bois et charbon de terre de l'Aube et de la Loire. Encore plus à l'ouest, le port des Miramionnes, quai de la Tournelle, offre toute une gamme de tuiles, ardoises, briques et grès du Vexin. Son marché flottant vend du charbon de bois et de terre en provenance de Belgique, du foin, des bûches et fagots des forêts d'Ile-de-France. Toujours rive gauche, on décharge port de la Grenouillère, appelé port aux pierres de Saint-Leu, du bois flotté qui séchera en théâtres sur les terrains vagues le long de la berge. A même la grève, des grues en bois transfèrent des pierres de taille, arrivées par char des carrières de Vaugirard, de Notre-Dame-des-Champs ou de celles qui

bordent l'Oise entre Creil et Saint-Leu, sur des bachots en direction des chantiers du Louvre.

Rive droite, le port de Grève, au pied de l'Hôtel de Ville, sert de débarcadère au charbon de terre et de bois, à la chaux et au sel de Franche-Comté et de Lorraine pour les salaisons. Les habitants du quartier de Saint-Germain-l'Auxerrois n'ont qu'à se rendre port de l'Ecole, au pied du Pont-Neuf, pour s'approvisionner



EN HAUT *Le marché du mail*, photo Jacques Boyer, 1908. **Le marché flottant aux pommes de Normandie, quai de l'Hôtel-de-Ville. Les pommes sont vendues sur des toues, bateaux plats couverts rangés en boyards, c'est-à-dire perpendiculairement au quai.** EN BAS *Martin, tondeur de chiens, vers 1900.* Photo Paul Géniaux. **Quai de l'Hôtel-de-Ville, près du pont Louis-Philippe.**

TOP *The Mail Market*, photo Jacques Boyer, 1908. **Floating Normandy apple market, Quai de l'Hôtel de-Ville. Apples were sold on barges, flat covered boats arranged in boyards, that is perpendicular to the bank.** BOTTOM *Martin, dog shearer, around 1900.* Photo Paul Géniaux. **Quai de l'Hôtel-de-Ville, near the Pont Louis-Philippe.**

en bûches, cotrets et fagots des forêts de Compiègne et de Villers-Cotterêts, également en charbon de bois et de terre de l'Aube et de l'Oise.

Le « plâtrin » ou pierre à plâtre, exploité dans les faubourgs de Montrouge, Montreuil, Ivry et Charonne, s'achète port au « plastre », entre l'Arsenal et la Rapée.

L'approvisionnement en fourrages est un impératif quotidien pour le fonctionnement de la capitale. En 1817, il faut nourrir 20 000 chevaux de traits officiels, 110 000 en réalité. La quantité de fourrages s'élève en 1853 à 7 152 405 bottes de foin, 12 524 159 bottes de paille, 1 083 916 hectolitres d'avoine, 65 405 hectolitres d'orge. Les céréales, blé, orge, avoine et farines et fourrages sont mis en sacs et vendus au port au Blé, quai des Célestins, en face de l'île Saint-Louis. Quant à la cavalerie royale, elle se pourvoit en fourrages port Saint-Nicolas.

Des biens de consommation

La Seine est la principale ressource en eau. Lorsqu'elle n'est pas livrée à domicile et filtrée, elle est bue à même la fontaine de la pompe élévatoire de Notre-Dame et de celle de la Samaritaine, dressée sur pilotis entre deux piles du Pont-Neuf, juste en aval des

laveurs de tripes installés sur la rive à hauteur du Châtelet. L'eau de la Seine n'a pas bonne réputation. Même le baron Haussmann ne se risque pas à la prétendre potable et les Anglais recommandent aux voyageurs d'y verser quelques gouttes de bon vinaigre blanc. Quoi de plus pratique que de s'en servir comme fosse et débarras pour toutes sortes d'immondices. Laveurs de chiens, cardeurs de matelas, rempailleurs de chaises, châteurs de chats, étameurs, ravageurs, déchireurs de bateaux, pénichiers, caboteurs, exercent leurs activités par corps de métiers le long des rives. Elle sert également d'abreuvoir aux chevaux, malgré les 21 abreuvoirs aménagés à leur intention au début du XIX^e siècle. La Bièvre, qui sert de teinturerie géante, y jette ses « boues noires » et une multitude de lavandières battent le linge dans des bateaux à lessive. Elle tient également lieu de sépulture. Les corps des noyés se retrouvent dans les filets installés pont de Saint-Cloud. Un voyageur au XVIII^e siècle, à la recherche de sa perruque et de son chapeau, inventoria « un tas de perruques de Médecins et de Procureurs, 216 calottes, 129 bonnets d'Actrices de l'Opéra, 16 petits manteaux d'Abbés, 18 redingotes, 22 capotes, 150 frocs de Moines de différents Ordres et un nombre infini de méchants livres nouveaux ».

Fruits et légumes. Les maraîchers du bassin parisien vendent eux-mêmes sur les berges et dans les marchés flottants les navets de Meaux, haricots d'Arpajon, oignons blancs de Paris, oseille de Belleville ou pêches de Montreuil. La pomme est privilégiée. On l'apprécie cuite et épicée ou fermentée pour fabriquer du cidre, boisson considérée comme luxueuse. Quai de La Rapée, un marché aux pommes – la reinette de



PARIS PROJET #410
PARIS, MÉTROPOLÉ SUR SEINE

22 *Matelassières installées sur la berge du quai du Louvre, en aval du Pont-Neuf, vers 1900. Leurs matières premières (laine, crin, plumes) arrivaient par chalands.*

Mattress makers based on the embankment of the Quai du Louvre, downstream from the Pont-Neuf, around 1900. Their raw material [wool, hair, feathers] arrived by barge.

Champagne et de l'Yonne y est très prisée – se déroule en septembre et en octobre et, quai de la Tournelle, les pommes et châtaignes font la notoriété de son marché flottant. Le plus célèbre marché aux pommes, exclusivement normandes, est le marché flottant au pied de l'Hôtel-de-Ville. Vers le mois de février, les pommes qu'on apporte à la Grève dans les toues profondes où elles sont jetées au hasard des cailloux sur une route ; il y a souvent une flottille de plus 40 bateaux chargés de pommes, symétriquement rangées devant le quai, écrit Maxime Du Camp. Les toues, des

bateaux plats, sont disposées en boyards, c'est-à-dire perpendiculairement à la rive. « Une odeur forte, presque puante, une odeur de cidre en fermentation s'exhalait avec le souffle humide de la rivière », se plaint Emile Zola en 1886.

Viandes et marée. Le quai des Grands-Augustins, aménagé en 1313 suite aux inondations fréquentes de ses berges, est le plus ancien de Paris. Des escaliers droits mènent à une étroite grève qui sert de port de la Vallée ou des Grands-Augustins. Dès 1679, se



Déchargement d'un bateau,
port Saint-Nicolas, en amont
du pont du Carroussel, vers 1900.

Unloading of a boat, Port Saint-Nicolas
upstream from the Pont du Carroussel,
around 1900.

tient le marché à la volaille. Les poulardes, perdrix, guignards, lapins, lièvres, canards et alouettes, arrivent par marnois des environs. Les embarras que créent les échoppes sur la voie publique imposent la construction d'un marché couvert à l'angle de la rue des Grands-Augustins, le marché de la Vallée ou halle à la Volaille.

Sur le port de l'Ecole, juste en aval du Pont-Neuf, on vend des huîtres très appréciées dès le ^{xvii}^e siècle, transportées par chasse-marées de Bretagne et de Normandie. Des harengs arrivent également de Rouen, de Dieppe et de Hollande, qui finissent salés, fumés ou grillés le long de la Grande Galerie du Louvre, empestant au passage les artistes qui y résident, ainsi que des maquereaux, de la morue, chère du fait qu'elle est prisée en haut lieu. Bras Notre-Dame, entre les îles de la Cité et Saint-Louis, se tient un marché flottant spécialisé en poissons d'eau douce, sandres, perches, brochets, carpes, goujons, transportés depuis les rivières du Cher, de la Nièvre et de la Marne par « bascules » ou bateaux percés.

Vins et boissons. Dans cette « grande surface parisienne », chaque vin de cru a son emplacement. Acheminé par la Marne ou la Seine, mis en bouteilles dans les entrepôts de Bercy ou à la Halle aux vins, quai Saint-Bernard, le vin rejoint par marnois son port ou son marché. Ce qui permet au consommateur de repérer son vignoble préféré, un Bourgogne ou un Pays de Loire port Saint-Paul, un Bourgogne, un Auvergne ou un Champagne quai Saint-Bernard, un Languedoc ou un Xérès port Saint-Nicolas, encore un Bourgogne port de Grève.

Le plus célèbre port aux vins est celui de Bercy, en amont de l'enceinte des Fermiers généraux, où à par-

tir de 1790, un octroi est imposé aux marchandises. C'est le lieu d'arrivage et de stockage des alcools et spiritueux, également de stationnement des bateaux et trains de flottage de bois en attente d'un port pour décharger. Passé les barrières, un port aux vins, quai Saint-Bernard, familièrement appelé quai de la Halle-aux-vins, du nom d'une halle construite en contre-haut en 1664 et, plus tard en 1808, d'un vaste entrepôt général des liquides. C'est sur cette rive que les tonneliers fabriquent des fûts en bois.

On peut imaginer que chaque marché, quel que soit son commerce, dispose à même la berge quelques tréteaux et bancs pour servir de buvette. Mieux organisées, les tavernes et guinguettes, installées en bord de Seine aux portes de Paris. Les Parisiens viennent, les soirs de semaine et les dimanches, danser, boire du Mâcon ou du Vouvray et se rassasier de matelote, fritures de poisson, vols-au-vent et tête de veau.

Le fleuve dompté

Napoléon apprécie médiocrement le désordre permanent de la Seine et de ses berges. Vu de son palais des Tuileries, la proximité du port de la Grenouillère et de ses piles de bois à sécher et de l'Hôtel du nouvel Ordre de la Légion d'honneur et du palais du Corps législatif le choque. Décidé à réguler la Seine et à développer ses commerces, il impose un plan d'aménagement, construit des ponts, deux kilomètres de quais, organise le service des voies navigables et met en place une police des ports. Des murs s'élèvent peu à peu le long des berges pour faire de la Seine un grand canal. « De tous les embellissements qui ont été faits dans Paris depuis plusieurs années, le déblaiement des ponts et des quais est sans doute l'un des

plus utiles et des plus marquants», écrit en 1816 Pierre-François Fontaine, l'architecte de l'empereur.

Au long du XIX^e siècle, la Seine va se désobstruer et se désurbaniser avec, à droite et à gauche, des rives qui s'industrialisent et s'épanouissent, desservies par une infrastructure ferroviaire subordonnant alors

toute velléité économique fluviale. Elle va se vider peu à peu, devenir une banale voie d'eau bordée de ports de déblais et de matériaux de construction, doublée de voies express en guise de paysages. En la franchissant, ne s'imaginerait-on pas traverser aujourd'hui un désert en plein Paris ?

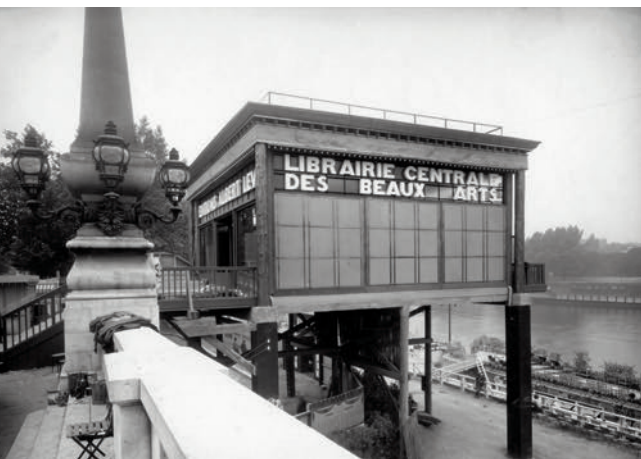


Vue sur la Seine et la Tour Eiffel, vers 1900. Carte postale. **La porte du Point-du-Jour, rive droite, quai du Point du Jour, 16^e arrondissement. Guinguettes.**

View of the Seine and the Eiffel Tower, around 1900. Postcard. **The Porte du Point du-Jour, on the right bank, Quai du Point du Jour, 16th arrondissement [district]. The Guinguettes music cafés.**

« L'EXPOSITION EN 1900 N'ÉTAIT NI UN BATIMENT DOMINANT, NI UNE MARQUETTERIE ARCHITECTURALE. C'ÉTAIT EN REALITE UNE VILLE QUI AVAIT LA SEINE POUR GRANDE RUE. »

ADOLPHE DEMY, ESSAI HISTORIQUE SUR LES EXPOSITIONS UNIVERSELLES DE PARIS.



26

A GAUCHE Pavillon de la Librairie Centrale des Beaux-Arts et des éditions Albert Levy, reconverti en pavillon de la Samaritaine, Exposition internationale des Arts Décoratifs, 1925, Auguste et Gustave Perret architectes. Ce pavillon a été construit en bois sur pilotis au-dessus du quai, cours Albert I^{er}, en amont du pont Alexandre III, 8^e arrondissement.

Vue depuis le quai [EN HAUT] et vue depuis le cours Albert I^{er} [EN BAS].
A DROITE EN HAUT Exposition internationale des arts et techniques appliqués à la vie moderne, 1937, le Centre des Colonies, pavillons de la Martinique, de la Guadeloupe, de l'Afrique-Occidentale française, de l'Afrique-Equatoriale française, de l'Algérie et du Maroc, rive Nord de l'île

des Cygnes. A DROITE EN BAS Exposition internationale des arts et techniques dans la vie moderne, 1937, pavillons de la Belgique, de la Suisse et de l'Italie, rive gauche, quai Branly.
PAGE DE DROITE Exposition internationale des Arts décoratifs, 1925, esplanade des Invalides et pavillons installés sur le pont Alexandre III.



LEFT HAND PAGE, LEFT **Wing of the Librairie Centrale des Beaux Arts et des Editions Albery Levy** (Albert Levy central bookshop for fine art and publishing), converted into the pavilion of the Samaritaine, International Exhibition for Decorative Arts, 1925, architects August and Gustave Perret. This pavilion was built out of wood on stilts above the bank at **Cours Albert 1er**, upstream

from the **Pont Alexandre III**, 8th arrondissement [district]. View from the embankment [TOP] and view from the **Cours Albert 1er** [BOTTOM].

TOP RIGHT International Exposition of Arts and Technology in Modern Life, 1937, **Centre des Colonies**, Pavilions of Martinique, Guadeloupe, French West Africa, French Equatorial Africa, Algeria and Morocco, Northern bank of the **Ile**

des Cygnes. BOTTOM RIGHT International Exposition of Arts and Technology in Modern Life, 1937, pavilions of Belgium, Switzerland and Italy, on the left bank, **Quai Branly**. TOP International Exposition of Modern Industrial and Decorative Arts, 1925, **Esplanade des Invalides** and pavilions on the **Pont Alexandre III**.

xix^e, xx^e siècles.
Paris s'éloigne de son fleuve



28 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 ».

The 1900 Universal Exposition
and the ephemeral décor of old Paris
with mise-en-scène by Albert Robida:
the Seine had become part of
the "eternal" Paris of tourists.

L'analyse sommaire de l'évolution des contextes sociaux, culturels et industriels qui ont marqué la Seine aux ^{xix}^e et ^{xx}^e siècles confirme l'éloignement progressif des Parisiens vis-à-vis d'un espace qui se technicise, avant de connaître un cycle nouveau de valorisation touristique et esthétique.

Cette plongée dans ses eaux moirées et parfois troubles est d'autant plus féconde que la Seine est, au regard de l'histoire, un miroir fidèle de la capitale qu'elle traverse. Les occupations et préoccupations de la métropole s'y donnent à voir et à déchiffrer à de multiples échelles. Il ne s'agit pas de reconstruire le récit héroïque et idyllique du rapport de la Ville Lumière à son fleuve, puisé à la source d'un âge d'or mythique inventé, mais de donner à comprendre le phénomène d'une lente mise à distance de l'espace fluvial, par sa progressive technicisation. Un phénomène à peine entrecoupé de quelques moments exceptionnels durant lesquels la Seine a été purement et simplement mise en scène, alors qu'au naturel, si l'on peut dire, son quotidien s'avérait beaucoup plus terne.

Si l'inscription de la Seine en plein cœur des espaces topographique et géographique parisiens est en effet une évidence, il n'en est pas de même de son insertion dans le paysage sensible et économique de la capitale.

Sans pousser trop avant l'esquisse, le problème pourrait être formulé de la sorte : à partir du ^{xix}^e siècle, hormis les temps exceptionnels et récurrents des expositions universelles, la Seine, aussi étrange que cela puisse nous paraître, n'était qu'à peine regardée. Tant en 1855, qu'en 1867, 1878, 1889 ou encore 1900 pour les expositions « classiques », qu'en 1925 ou 1937, la Seine et ses berges ont commencé à être pensées dans



Au cœur de la ville, les bains publics populaires et certaines activités que la morale réprovoque ont précédé de longue date les usages plus festifs du fleuve. Ici les quais aux abords du Pont-Neuf.

At the heart of the city, the more festive uses of the river were, for a long time, preceded by the popular public baths and certain activities considered to be morally reprehensible. Here is the embankment around the Pont-Neuf.

des scénographies audacieuses, et plus ou moins temporaires (Bacha, 2005). De la festivité inhabituelle de ces moments, naquit en relief un souvenir ébloui qui contrastait, en creux, avec la norme de la vie du fleuve. Loin des couleurs des réjouissances et des magnificences, le cliché révélait donc plutôt un quotidien en noir et blanc.

Belle étrangère, « cachée au milieu de la ville » comme l'écrivait Louis-Sébastien Mercier, chroniqueur du Paris de la fin de l'Ancien Régime, la Seine a été apprivoisée par ces événements flamboyants qui lui ont donné un rôle qui, de nos jours, reconstruit, semble être sa vocation éternelle. Perçues comme

dangereuses et peu saines auparavant, ses eaux pourtant suscitaient plutôt de la méfiance et la réputation de ses rives n'était pas non plus moralement reluisante...

Un fleuve longtemps accaparé par les utilités et les servitudes urbaines

Plusieurs régimes du fleuve se sont en fait succédés : plusieurs économies, imbriquées et en tension, se sont juxtaposées et parfois substituées les unes aux autres. Spécialiste du fleuve à l'époque moderne et aux débuts de la période contemporaine, de ses usages et donc de ses berges dans une perspective



d'histoire sociale, architecturale et urbaine totale, Isabelle Backouche a relevé dans sa thèse cette mutation du regard [Backouche, 2000]. La question qu'elle pose est sans ambiguïté : à quel moment la Seine a-t-elle perdu le rôle prédominant qu'elle tenait dans Paris ? Afin de bien la comprendre, il est possible de convoquer l'art pictural et les toiles, par exemple, de Nicolas-Jean-Baptiste Raguenet, *La route des marinières* [1756] ou encore de Charles Grevenbroeck, *Vue de Paris prise au-dessus du pont Royal* [1738]. La Seine et ses rives s'y livrent comme un identifiant urbain, essentiellement utilitaire. D'ailleurs, sur les concomitantes relégation et centralité de ces espaces

de servitudes, les noms des anciennes îles ne trompent pas : îles Louviers, Maquerelle, Merdeuse... Lieu tantôt « purificateur », mais surtout d'accumulation d'immondices et de rebuts, lieu de ponts habités à la densité jugée effarante par les premiers hygiénistes, « La rivière est l'espace le plus peuplé, le plus actif, le plus vivant de la France ancienne » relève avec pertinence François Beaudouin [Beaudouin, 1988].

Au fil de ses rives, la Seine est cardinale dans la structuration de l'ensemble de l'approvisionnement complexe de la capitale, tant en denrées qu'en matières premières ou produits manufacturés. Utilisées, utiles



Dans l'est parisien, avant la construction de la Très Grande Bibliothèque, les servitudes de transport apparaissent omniprésentes (gares de Lyon et de Bercy rive droite, d'Austerlitz rive gauche, métropolitain aérien, débouché de l'autoroute de l'est, etc.) : la Seine n'est qu'un pivot urbain, voire un obstacle.

To the east of Paris, before the construction of the Très Grande Bibliothèque library, the constraints of transport appeared to be omnipresent (Gare de Lyon and Gare de Bercy on the right bank, overland métro line, the start of the eastern motorway etc.): the Seine was nothing more than an urban linchpin, even an obstacle.

et vivantes, ses berges ont connu une forme de spécialisation précoce qui permit aux coulisses fluviales de la grande ville industrielle de jouer un rôle longtemps indétrônable dans le théâtre urbain.

La multiplicité des ports aux appellations si explicites dont le ^{xix}^e siècle a hérité témoigne des très nombreux besoins à satisfaire. C'est d'abord sur la rive droite, plus à même de par sa structure moins escarpée, que s'installèrent au gré des usages au total une vingtaine de ports répartis selon des spécialités admises dans les usages d'abord, puis codifiées. D'est en ouest, depuis le port de la Rapée connecté au port de l'Arsenal et au canal Saint-Martin, lui-même relié aux canaux Saint-Denis et de l'Ourcq au nord, l'on trouvait donc des lieux de déchargement du vin, et également en retour de chargement du plâtre et des pierres des carrières de Montmartre ou des Buttes-Chaumont. Cette notion d'échange est importante puisque Paris, jusqu'au dernier tiers du ^{xx}^e siècle est demeurée une zone primordiale de production de richesses industrielles – l'industrie automobile étant en la matière paradigmatique. Interface pour les importations de la grande ville, le fleuve servait aussi les exportations « d'articles de Paris ».

Au ^{xix}^e siècle, diverses activités portuaires persistent au centre, avant qu'elles ne soient reportées hors de Paris pour certaines, ou régularisées pour d'autres. Le port Saint-Paul, à l'emplacement de l'actuel quai des Célestins, accueillait les coches d'eau et les bateaux de voyageurs. Au niveau du pont Marie se trouvait le port au foin, quai de l'Orme, en amont immédiat de la place de Grève à l'emplacement du parvis de l'actuel Hôtel de Ville, se trouvait le port au Blé, enfin, au droit du Louvre, le port Saint-Nicolas

assurait la liaison avec la navigation maritime pour les denrées plus coûteuses et les matériaux précieux. Rive gauche, le port Saint-Bernard desservait la Halle aux vins – désormais Université Paris 7 – et au contre-bas du quai de la Tournelle arrivaient les vins les plus fins. Parfois un élargissement des quais s'avérait nécessaire, en ce cas ce sont les expositions universelles qui en fournirent le prétexte et l'occasion – comme sur la rive gauche pour le port du Gros-Cailou, situé en aval du quai d'Orsay, lors de l'Exposition universelle de 1878.

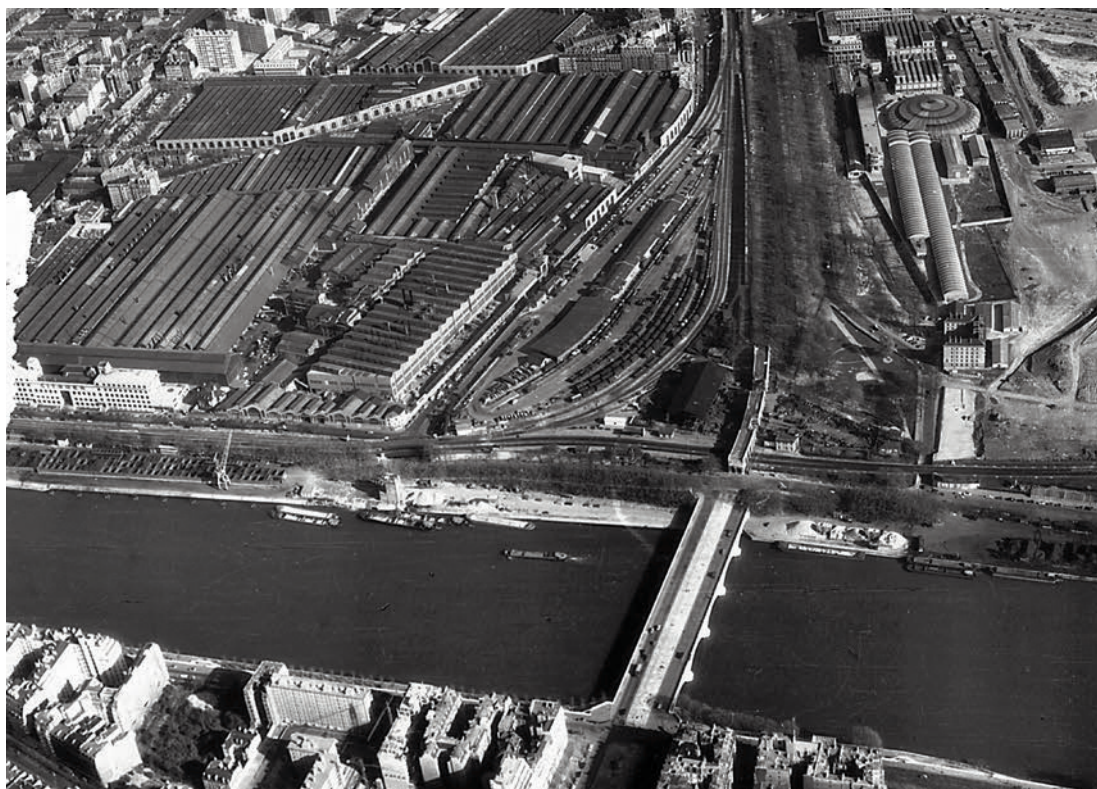
Il faut de plus imaginer tout le peuple des ouvriers du fleuve gravitant autour de ces activités essentiellement diurnes et très réglées – notamment par la brigade fluviale – de chargement et de déchargement alors que l'appareillage de transbordement et l'outillage de levage et de portage restaient sommaires. « Débardeurs » [terme générique le plus vague], « lâcheurs » [pour les trains de bois], « coltineurs » [pour le charbon], « déchireurs » [pour les bateaux en bois à déchirer], « malfrats » [pour le plâtre], « forts » [pour les fruits], « carapata » [haleurs des canaux] et autres « dérouleurs » [pour les barriques de vin] se disputaient et se répartissaient souvent bruyamment le travail [Lalandre, Roblin, 2004].

Au gré des modifications des modes d'approvisionnement, il en résulta des sites particulièrement ingrats en termes esthétiques qui rendaient à tout le moins incongrue l'idée même d'une promenade d'agrément. Entre les deux guerres, Albert Guérard relevait au sujet des magasins d'Austerlitz, construits pour partie en encorbellement sur le fleuve, que « même dans ces parages que rien ne défend, on est allé un peu trop loin dans l'utilitarisme ».

En voie de normalisation pour les besoins d'une navigation utilitaire, les quais de Seine eurent toutefois un nouveau mode de transport à absorber qui réorienta leur activité. Les chemins de fer, dont l'expansion s'accéléra après la « charte ferroviaire » de 1842 qui assurait à Paris et à son système de gares bientôt édifiées la tête d'un réseau national étoilé de grande lignes, établirent leur suprématie contre l'économie de la batellerie. Celle-ci tenta un temps de

résister et de se combiner – le port de raccordement de Saint-Ouen en fut un exemple qui périclita au cours du dernier tiers du xx^e siècle – mais elle fut définitivement distancée.

Au cœur de Paris même, une forme de transition s'opéra que la terminologie entérina par endroit presque naturellement. Ainsi, le projet d'une « Gare d'eau » est-il à l'origine du nom de l'actuel « quai de la Gare », à proximité de la gare de la compagnie...



Quand la grande industrie s'invitait encore en ville : ici le quai de Javel et la rue Balard, chez André Citroën, avant que la rénovation urbaine n'y installe, il y a 20 ans, le seul parc parisien avec un débouché direct sur la Seine.

When heavy industry was still entering the city: here, the Quai de Javel and the Rue Balard on André Citroën's premises prior to the introduction of urban renewal, 20 years ago, the only Parisian park to open up directly to the Seine.

de chemin de fer du Paris-Orléans ou d'Austerlitz inaugurée en 1843. Celle-ci, étendue à plusieurs reprises, reconstruite et agrandie côté Seine, assura désormais la mainmise de ce nouveau mode de transport sur les deux tiers du fret de cette zone d'échange de la capitale, qui accaparait désormais l'espace. Les rives de la Seine, en ces endroits d'emprises ferroviaires, méritent donc d'être vues alors comme des espaces pleins, voire saturés, y compris au sens olfactif du terme.

Au chapitre industriel toujours, le xx^e siècle a encore apporté la gestion des flux de stocks de grandes usines de masses. Les établissements des automobiles Citroën, quai de Javel dans le x^e arrondissement (abandonnés en 1972), ou Renault, à proximité de l'usine de l'île Séguin (fermée en 1992), restent emblématiques dans une mémoire collective teintée parfois d'amertume car dans ces « bagnes » de l'industrie lourde, finalement bien-aimés, travaillèrent de 15 000 à 20 000 cols bleus aujourd'hui disparus. Les aménagements de Gennevilliers, Boulogne-Billancourt,

et tout un chapelet d'autres ports d'aval se comprennent dans une logique qui est devenue, au cours des « Trente Glorieuses », celle de la désindustrialisation de l'espace dense parisien, encouragée par un Etat influencé durablement par les doctrines « graviéristes » qui opposaient Paris à un supposé « désert français ».

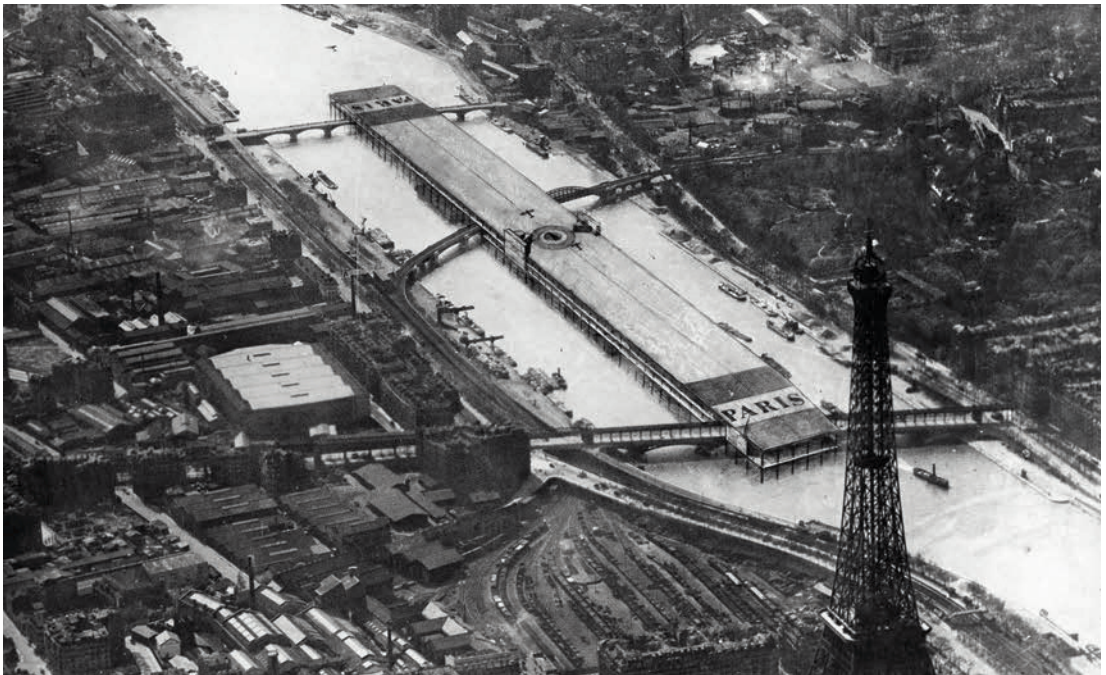
Pour autant, l'éloignement de la Seine de Paris semble pour les spécialistes avoir commencé dès les débuts du xix^e siècle [Backouche, 2000]. Les « conflits d'usages entre les acteurs sociaux » d'un fleuve « bienfaiteur et meurtrier » ont été peu à peu aplanis et régulés. En somme, de cette sortie de la réalité va découler une plus « forte présence imaginaire », alors qu'une « relative indifférence des Parisiens à l'égard de ses berges » commençait à poindre. Exception dans ce phénomène, les inondations de 1910, dont l'empreinte durable au palmarès des psychoses parisiennes est peut-être en partie le fait d'un brutal retour de réalité. Le fleuve, quoi qu'il en soit, d'amont en aval, désormais essentiellement



domestiqué et régularisé à partir de la mise en service des barrages effective vers 1850, perdit cependant sa royauté économique. Pour la régularité et la rapidité de l'approvisionnement, le chemin de fer s'avérait maintenant plus efficient. Concurrence du rail d'abord, donc, puis de la route : la perte de trafic fluvial fut vertigineuse à partir des années 1930, due au développement de services de camionnage performants. Un récent regain s'est malgré tout amorcé – prometteur avec les enjeux liés à une meilleure gestion des problèmes énergétiques –, à partir de 1970, avec la création du Port autonome.

La Seine et, au-delà, le projet de « Paris port de mer » développé au xix^e siècle, amplifié par un Albert Guérard [Guérard, 1929] et repris dans les récents projets de Grand Pari[s], ont donc des chances futures de ce point de vue également.

En définitive, de ces anciens régimes du fleuve ressort le fait que la ville et son fleuve ont été marqués et indissociablement liés par le travail avec tout un ensemble d'implications sociales, qui s'accordaient à une ville radicalement différente du Paris d'aujourd'hui, comme en témoigne Albert Guérard :



Comme apogée de ces transformations qui ont valorisé comme jamais le fleuve, signalons les aménagements liés au Pont Alexandre III ou encore, en dehors d'un contexte immédiat d'exposition, le très futuriste « Aéroparis », présenté en 1932 sur un photomontage d'André Lurçat, qui utilisait la digue artificielle de l'île aux Cygnes pour y implanter un aéroport, répondant en cela aux impératifs métropolitains de mobilité.

As the zenith of these transformations that drew attention to the river like never before, let us point to the developments around the Pont Alexandre III or, outside the immediate context of the exposition, the very futuristic "Aéroparis", presented in 1932 on a photomontage by André Lurçat, who used the artificial embankment of the Ile aux Cygnes as an airport, responding through this to metropolitan imperatives in terms of mobility.



« La Seine nourricière et propice au négoce est la raison d'être de Paris ; et Paris, à son tour, transformant le fleuve à son usage et à son image, l'a sacré "municipal et historique".

La Seine est aussi un facteur sans égal dans la beauté de Paris. Elle ouvre à travers la ville une perspective immense, plus riche en souvenirs et en splendeurs que les Champs-Élysées. Ses quais forment aux monuments un soubassement aux proportions justes.

[...] Le problème esthétique de la Seine, comme de la ville entière, c'est d'ajuster trois ordres d'intérêts : la vie traditionnelle, la majesté du décor, les besoins modernes de l'industrie. Cela demande des compromis constants et compliqués. [...] Il y a donc le Paris-usine, le Paris-musée, le Paris-salon, et la Seine les dessert tous les trois. Cela complique singulièrement les choses. Il ne faut pas rendre la vie plus difficile à la batellerie, c'est entendu : mais a-t-elle le droit de faire pleuvoir la suie sur les quartiers non industriels ?

Il n'est pas un demi-kilomètre sur la Seine qui ne présente un problème esthétique. »

Enfin, au cours du ^{xx}e siècle, deux autres métamorphoses de l'espace séquanais grand-parisien s'amorcèrent : d'une part la colonisation du fleuve et de ses berges par le système automobile, suivie d'autre part, de façon plus récente, par la « reconquête » sur cette même automobile jugée trop envahissante depuis sa massification. Une automobile qui a finalement, et pendant longtemps, peut-être autant contribué à rapprocher la Seine de Paris [Texier, 2007 ; Flonneau, 2003, 2005] qu'elle n'a concouru à l'en éloigner.

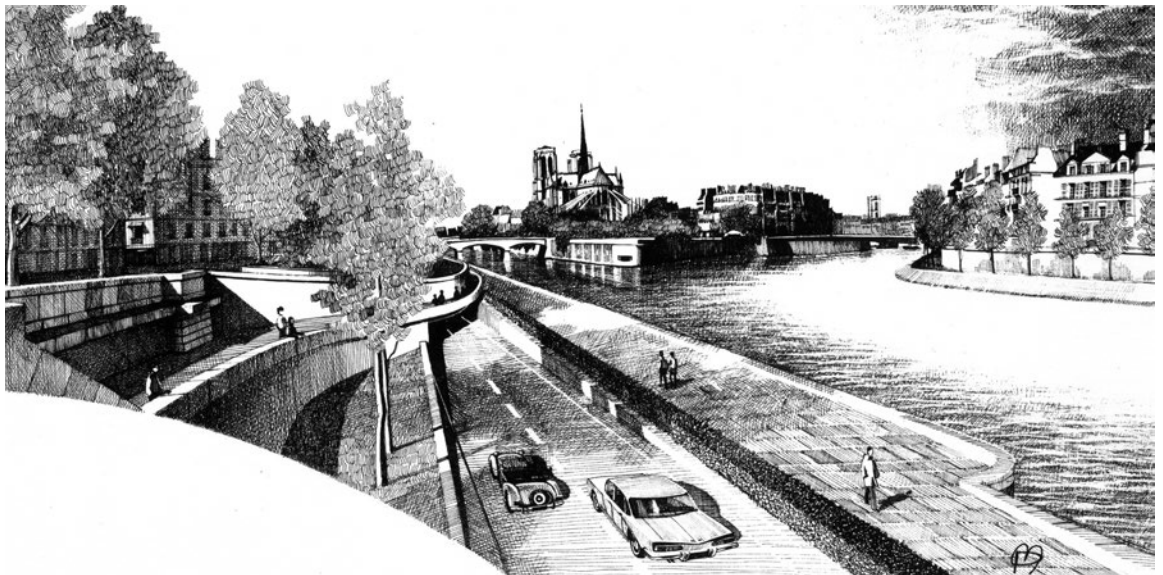
La logique d'automobilisation du fleuve des années 1930 jusqu'aux années 1970

Il est frappant de constater qu'aussi naturelle qu'elle puisse sembler, la solution que constituait l'usage des quais pour y circuler, alors que les berges étaient plutôt largement utilisées pour du stationnement sauvage, ne procéda pas d'un plan d'ensemble dogmatique, mais bien plutôt d'ajustements par troncçons décidés de façon progressive et pragmatique.

Dans l'ordre chronologique, si l'on excepte le passage souterrain de l'avenue de New-York réalisé pour l'Exposition de 1937, les premières créations d'importance concernèrent la rive gauche de la Seine, sans soulever aucune protestation d'ailleurs. Elles s'inscrivaient dans un ensemble, entamé avant-guerre, d'opérations relativement discrètes d'amé-

nagement de la totalité des quais. L'année 1942 avait ainsi vu l'achèvement de l'élargissement de la chaussée quai Saint-Michel par recours à la technique de l'encorbellement en béton armé ; l'année 1946 fut celle de la mise en circulation du passage souterrain quai Malaquais, dont le gros œuvre était prêt dès 1939 (élargi en 1959), et l'année 1947, celle de l'élargissement du quai des Grands-Augustins.

Plus à l'ouest, sur un itinéraire dont le concept se dégageait progressivement, 2,5 km d'une double voie sur berge à sens unique est-ouest furent totalement ouverts à la circulation en 1960, quai d'Orsay et quai Branly. Précédant celui de la rive droite, ces chantiers – et le consensus qui les avait accompagnés dans ces endroits sans doute jugés peu sensibles historiquement et où le voisinage de la tour Eiffel ajoutait une



**L'un des nombreux croquis
qui simulaient un trafic apaisé
pour la réalisation du chaînon
manquant de la voie express
rive gauche à proximité de Notre-Dame
dont on aperçoit le chevet.
Cet espace a depuis été libéré
des véhicules en stationnement
et offert à la promenade.**

**One of the many sketches simulating
a reduction in traffic for the
introduction of the missing link of
the express way on the left bank
near Notre-Dame, the apse of which
can be seen. This space has since been
freed of parked vehicles and given
over to walking.**

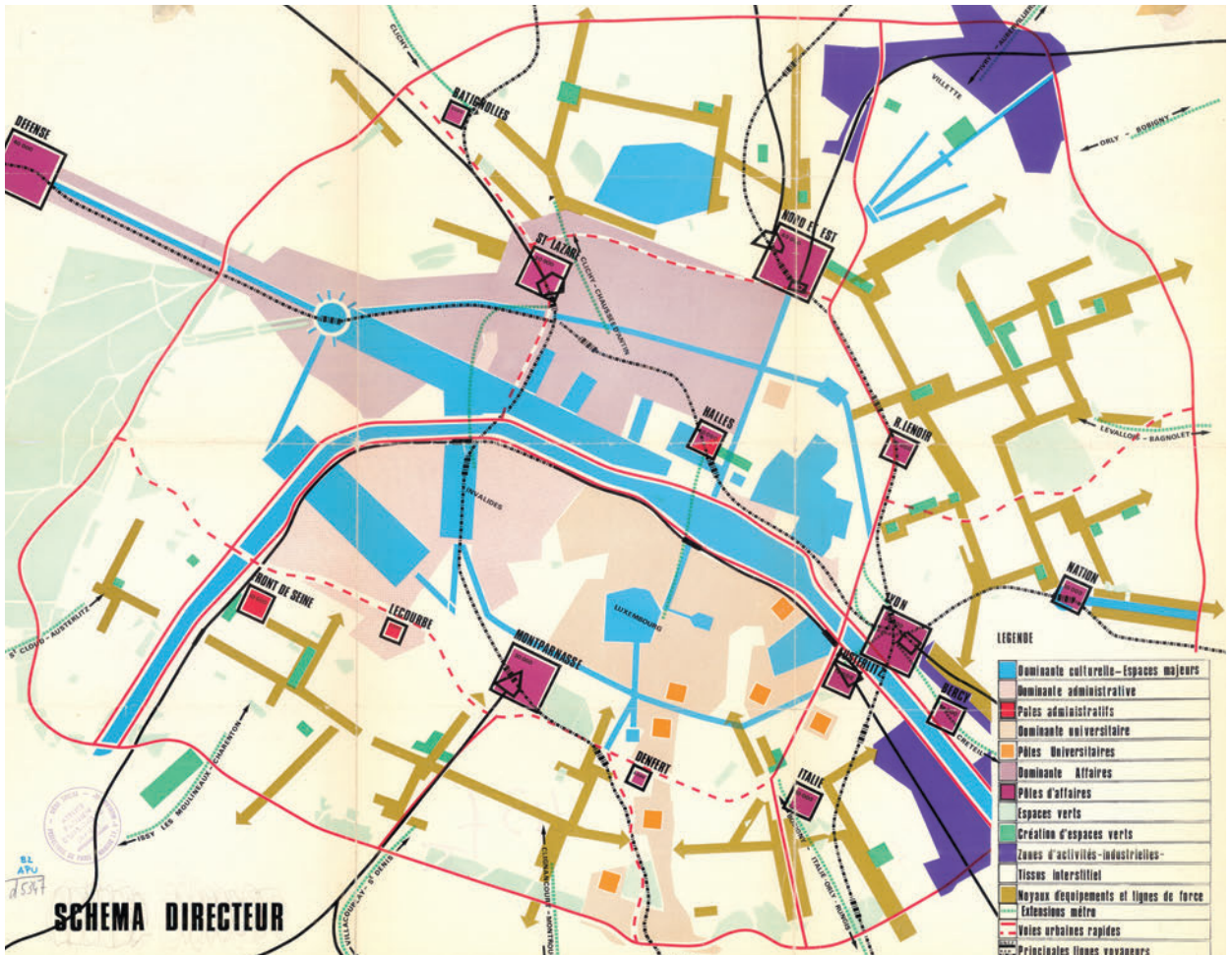
note moderniste – étaient oubliés au moment où s’engagea une réflexion sur la réalisation d’une voie express longeant de façon continue le Louvre, la place du Châtelet, l’Hôtel-de-Ville, et, surtout, qui serait visible depuis le cœur historique de Paris, à savoir l’île de la Cité.

De façon symétrique au processus qui avait conduit au réaménagement de la rive gauche, l’idée d’une voie rapide sur la rive droite n’émergea que lentement, même si des tronçons de quais isolés avaient d’ores et déjà été réalisés. Sur le fond, l’idée était ancienne puisque, dès 1927, une chaussée en encorbellement avait été proposée par l’urbaniste Louis-Georges Pineau. Le calendrier de son actualisation fut donc tout entier politique : la voie express bénéficia en la matière de la concordance extrêmement rapide de plusieurs décisions appuyées par le Premier ministre d’alors, Georges Pompidou, ce dont l’urbanisme parisien n’était pas coutumier. Paul Delouvrier et le préfet de la Seine Raymond Haas-Picard en furent les instigateurs à la suite du conseil interministériel du 20 février 1964. Plutôt que le terrain politique, sur lequel l’opposition de l’époque ne s’engagea pas prioritairement, le clivage avait gagné le terrain esthétique, tant semblaient inquiétantes les caractéristiques autoroutières de « la voie express » – appellation que niaient à toute force les techniciens qui préféraient parler de « voie sur berge ». Finalement, ce n’est que le 16 juin 1964, après l’avis favorable pour le passage en tunnel le long du Louvre, donné par la Commission nationale des sites par 24 voix contre 4, que le feu vert fut donné à sa construction. Le tout s’étendait pour 5 km sur les quais hauts, 5 km sur la berge et 2,8 km en souterrain.

Le 22 décembre 1967, en inaugurant l’intégralité de ce nouvel axe long de 13 km qui autorisait la traversée de la capitale d’ouest en est en un peu plus d’un quart d’heure, Georges Pompidou évoqua avec fierté le « cadeau de Noël fait aux Parisiens ». A ce sujet, André Herzog, alors directeur de la Voirie, conservait le souvenir du « Ah ! » des officiels admiratifs qui avait jailli spontanément dans le car d’inauguration à la sortie à l’air libre devant le Pont-Neuf après la trémie du souterrain du Louvre. La prouesse technique et même esthétique fut alors saluée dans la grande presse. Et il ne se trouva pas beaucoup de contradicteurs pour augurer qu’une trentaine d’années plus tard, ce « cadeau » pourrait se révéler empoisonné...

Revenant trois ans plus tard sur la question, dans son discours d’hommage au District du 18 novembre 1971, Georges Pompidou se félicita à nouveau, lors de l’évocation des réalisations « autoroutières » de la décennie passée, de la création de la voie express rive droite qui « sans abîmer le paysage [avait, selon lui, procuré] aux 23 millions de gens qui l’ont empruntée l’an dernier quelques-unes des plus belles satisfactions qu’un homme puisse avoir au point de vue esthétique, comme par exemple quand il sort du tunnel devant le Louvre et qu’il débouche sur le Pont-Neuf et l’île de la Cité ».

Représentative d’une époque, cette infrastructure n’eut toutefois pas de symétrie intégral sur la rive gauche de la Seine, ce que Georges Pompidou avait appelé le « complément naturel ». En effet, la voie express rive gauche ne bénéficia pas, pour son tronçon central, du même assentiment de la population parisienne et, en 1974, après le décès du président, les pouvoirs publics refusèrent finalement

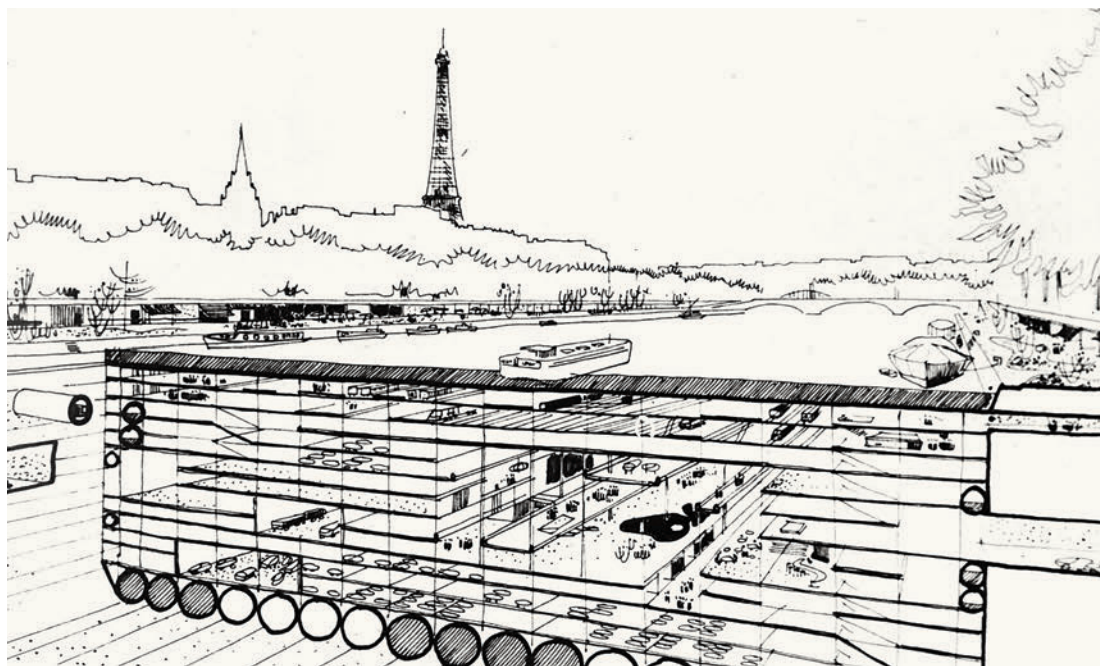


les financements nécessaires. Si la problématique du développement de la région parisienne n'avait pas changé, celle du devenir de l'espace public avait en revanche été bouleversée après 1968 et 1973, crises culturelle et économique obligent. A l'époque, des associations et certains élus avaient constaté l'impasse dans laquelle le mode de vie « parisien », pour une bonne part légendaire, s'était engouffré. Une réaction s'imposait, et un reflux de l'automobile fut dès cet instant amorcé. A terme, s'annonçaient les exigences de mixité croissante de l'espace public dont l'opération estivale « Paris Plage » est l'archétype.

L'abandon du tronçon central de la voie express rive gauche

Presque du tout au tout, le regard commença donc résolument à basculer au début des années 1970, au moment de la réalisation du tronçon central de la voie express rive gauche. Pour certains, de plus en plus nombreux au fur et à mesure de leur mobilisation, il n'était pas acceptable que des automobiles parviennent au pied de Notre-Dame de Paris.

Sans doute aucun autre combat n'a-t-il provoqué un tel investissement émotionnel et suscité un aussi grand retentissement, comme l'indiquent les origines diverses et internationales des signataires des



PARIS PROJET #410
PARIS, MÉTROPOLIS SUR SEINE

40

Une forme d'enfermement dans le système automobile rendait alors impensable la surimposition d'autres conceptions urbaines, y compris dans certaines « utopies ». Dans celle de Paul Maymont, Paris était vue comme Venise mais avec des parkings et des autoroutes sous la Seine... Cf. Michel Ragon, *Paris, hier, aujourd'hui, demain*, Paris, Hachette, 1965.

A sort of imprisonment in the system of cars then made it unthinkable to superimpose other urban ideas, even in certain "utopias". In that of Paul Maymont, Paris was seen as Venice but with car parks and motorways under the Seine...see Michel Ragon, *Paris, Yesterday, Today, Tomorrow*, Paris, Hachette, 1965.

nombreuses pétitions qui rythmèrent le temps de l'action protestataire. Ainsi est-on stupéfait de découvrir dans les archives de l'administration une enveloppe qui conserve des feuilles du saule pleureur et des peupliers envoyées par les défenseurs du site. Le suivi au plus près de cette lutte, qui est permis par les archives presque au jour le jour, permet de mettre en valeur des logiques diverses et parfois concordantes – mais pas nécessairement –, entre les diverses associations de défense. La force emblématique du site dota le combat d'une portée symbolique exceptionnelle, ce que les plus hauts responsables politiques perçurent clairement puisque, à tour de rôle, trois présidents de la République – dont deux en puissance pendant la campagne électorale de 1974 – prirent position sur le dossier.

Pour les deux qui se sont opposés à la réalisation de la section comprise entre le pont Sully et le pont Saint-Michel de la voie express – la portion Concorde – Alma datant de 1956 –, soit Valéry Giscard d'Estaing et François Mitterrand, on peut affirmer qu'ils étaient bien conscients que, par-delà ce tronçon d'autoroute urbaine, se profilait l'enjeu nouveau, plus large et universel, de la protection de l'environnement [Lascoumes, 1999; Flonneau, 2002].

La valeur du site menacé, central et représentatif du cœur de la ville et de l'âme de la cité, permit la convergence des oppositions. La mobilisation du réseau associatif, qui se fit autour de ce point d'ignition, usa successivement de tous les ressorts du combat militant. Spectaculairement stoppée, l'automobile entraînait dans une phase de stigmatisation inédite. Pour autant, son usage ne diminua pas à l'échelle grand-parisienne, pas plus qu'une certaine

forme de schizophrénie de la société française à son égard. La Seine quant à elle vit s'ouvrir de nouveaux possibles, fruits dérivés de cette dialectique finalement complexe.



On peut tenir comme révélateur de la campagne de presse provoquée par le sujet l'article d'André Fermigier, paru dans *Le Nouvel Observateur* le 15 novembre 1971, « Adieu Paris! Construire une voie express sur la rive gauche, c'est supprimer la Seine du paysage parisien » [repris dans *La bataille de Paris*, Paris, Gallimard, 1991]. L'affiche de Savignac

pour l'association de défense et de mise en valeur du site de Notre-Dame [circa 1971, cliché Mathieu Flonneau, archives privées]. The article by André Fermigier, published in *Le Nouvel Observateur* 15 November 1971, "Adieu Paris! To build an express way on the right bank is to remove the Seine from the Parisian landscape" can be seen

as telling of the press campaign caused by the subject [cited in *La bataille de Paris* [The Battle of Paris], Paris, Gallimard, 1991]. Savignac's poster for the association for the defence and enhancement of the Notre-Dame site [circa 1971, picture Mathieu Flonneau, private archives].

Le tournant des années 2000. La Seine, objet d'une attention renouvelée



42 **La passerelle Simone De Beauvoir permet d'établir de nouveaux liens d'une rive à l'autre et des vues vers les quartiers récents de Bercy et Paris Rive Gauche.**

The Passerelle Simone de Beauvoir footbridge makes it possible to establish new links from one bank to the other and views over the recent neighbourhoods of Bercy and Paris Rive Gauche.

A la suite de l'abandon du projet de voie rapide rive gauche, le regard porté sur l'espace fluvial parisien change. Cette évolution se traduit d'abord, de 1978 à 2000, par un important programme de restauration et d'embellissement, suivi d'une ouverture progressive du site aux promeneurs.

En 1974, l'abandon du projet de voie express rive gauche inaugure une approche radicalement différente qui se concrétise par la mise en place de la charte d'aménagement de 1978, qui affirme la vocation de lieu de promenade des rives de Seine. C'est ainsi que, durant les années 1980-1990, d'importants travaux de restauration sont engagés et des promenades touristiques sont aménagées dans le cœur de Paris, alors qu'en 1991 le site de la Seine est classé au patrimoine mondial de l'Unesco, du pont d'Iéna au pont de Sully.

Cette charte d'aménagement se concrétise notamment à l'occasion du programme de remise en état des ponts, commencé en 1988, date à laquelle leur gestion est transférée de l'Etat à la Ville de Paris. Ce programme s'achève en 2000 avec la restauration spectaculaire du Pont-Neuf. Le plan d'illumination de l'ensemble des ponts parisiens vient compléter la mise en scène de « Paris, Ville Lumière », tandis que, pour les festivités de l'an 2000, les murs des quais des îles de la Cité et Saint Louis sont restaurés à l'instar de nombreuses fontaines en bords de Seine : fontaines des mers et des fleuves de la place de la Concorde, fontaine Saint-Michel et fontaines de Varsovie au Trocadéro.

Afin de préserver les qualités du site, un cahier des prescriptions pour la mise en valeur des berges de la Seine est élaboré par l'Apur, Ports de Paris, le



EN HAUT Le port de l'Arsenal, à la fin des années 1970, est une « enclave » consacrée exclusivement à l'activité économique, sans lien avec la proximité de l'eau. **EN BAS** L'aménagement du port de plaisance et la réalisation d'une promenade et d'un jardin dans le bassin de l'Arsenal constitue une première étape de la reconquête des bords de l'eau au début des années 1980.

TOP The Port de l'Arsenal, at the end of the 1970s, was an "enclave" exclusively dedicated to economic activity, with no relationship to the nearby water. **BOTTOM** The development of the marina and the completion of a footpath and garden in the Bassin de l'Arsenal represented a first step towards reconquering the banks of the river at the beginning of the 1980s.



service d'architecture des Bâtiments de France et la Ville de Paris, destiné à encadrer l'évolution des berges et des occupations du cours d'eau. Quelques ports sont réaménagés pour faciliter la promenade et l'accueil du public sur les bateaux, comme le port de la Rapée réalisé par Laure Quoniam, paysagiste et le port Henri-IV par Alexandre Chemetoff, architecte-paysagiste. Les travaux sont réalisés par Ports de Paris en collaboration avec les services de la Ville.

Rendre la Seine plus accessible

Au ^{xxi}e siècle, le plan de mise en valeur de la Seine s'élargit tant dans l'épaisseur du site, en abordant la requalification des quais hauts, que dans la programmation des projets visant à diversifier les usages et à renforcer la vocation de transport du fleuve. Accroître l'accessibilité aux berges de Seine depuis les quartiers devient une préoccupation majeure.

Des quais hauts pour les piétons et les cyclistes. La suppression de l'axe rouge des quais de Seine en rive gauche dans les 5^e et 6^e arrondissements marque une

étape importante dans la manière de percevoir l'espace public des quais hauts. Si, auparavant, la fluidité était l'objectif principal, désormais la volonté est de rendre les quais attrayants aux piétons.

Ainsi, la circulation automobile est réduite à trois files et le premier passage souterrain routier est comblé en 2000, quai Malaquais, face à la rue des Saints-Pères. Le trottoir côté fleuve est amplement élargi, ce qui rend la promenade sur le quai haut beaucoup plus agréable aux côtés des bouquinistes. Par la suite, d'autres tunnels routiers seront supprimés sur les boulevards des Maréchaux, comme à la porte d'Italie, matérialisant la fin de la priorité accordée aux automobiles. Désormais, chaque quai réaménagé intègre de larges trottoirs plantés et des pistes cyclables, comme on peut le voir sur les quais de la ZAC Paris Rive Gauche ou sur le quai des Célestins. Dans le même temps, les bords de Seine sont également aménagés dans le bief de Paris à Alfortville en Seine Amont. La requalification de la RD7 longeant la Seine est amorcée à Suresnes, en aval de Paris.

Deux nouveaux escaliers au pont des Arts et à la passerelle Debilly. Afin de réaliser une promenade continue entre le parc de Bercy et le parc André-Citroën, deux nouveaux accès aux berges basses sont créés. La promenade prévoit de passer de la rive gauche à la rive droite au pont des Arts, puis de la rive droite à la gauche à la passerelle Debilly, afin d'éviter les tronçons aujourd'hui utilisés par les voies sur berges.

Le premier escalier créé au pont des Arts relie, en rive gauche, la berge basse à la passerelle. Le second, aménagé en 2000, permet de remonter depuis le port de la Bourdonnais sur la passerelle Debilly, qui était



PAGE DE GAUCHE EN HAUT Le port de la Tournelle servait de parking automobile avant son aménagement dans les années 1980. EN BAS Aujourd'hui, le port de la Tournelle offre aux promeneurs des vues sur les îles Saint-Louis et de la Cité et des possibilités d'usages temporaires [pique-nique, festivals, tournages de film...]. CI-DESSUS Les quais hauts sont peu à peu aménagés pour renforcer

leur attractivité et faciliter les accès aux berges. Sur le quai Malaquais, le passage souterrain routier a été comblé et remplacé par une promenade piétonne et des aménagements pour les vélos et les bus.

LEFT HAND PAGE, TOP The Port de la Tournelle acted as a car park before its development in the 1980s. BOTTOM Today, the Port de la Tournelle offers walkers views over the Ile Saint-Louis and

Ile de la Cité and opportunities for temporary use [picnic, festivals, film sets...]. ABOVE The upper embankment is gradually undergoing improvement to develop its appeal and facilitate access to the banks. The underground tunnel on the Quai Malaquais has been filled in and replaced with a pedestrian path and improvements for bicycles and buses.



accessible jusque-là uniquement depuis le quai haut. Cette promenade pourra devenir totalement continue lorsque les travaux du port d'Austerlitz seront achevés et la continuité des berges réalisée au pont de l'Alma.

Deux nouvelles passerelles : Léopold-Sédar-Senghor et Simone-de-Beauvoir. Pour améliorer les liaisons d'une rive à l'autre, deux nouvelles passerelles ont vu le jour dans les années 2000. La passerelle Solférino, baptisée depuis octobre 2006 passerelle Léopold-Sédar-Senghor, permet de relier le jardin des Tuileries au musée d'Orsay. Inaugurée en décembre 1999 et conçue par Marc Mimram, architecte ingénieur, avec une arche de 106 m reliée à un tablier métallique, elle a été construite à l'emplacement de l'ancienne passerelle démolie en 1992. La passerelle Bercy-Tolbiac, nommée Simone-de-Beauvoir a, de son côté, été créée en 2006, pour relier deux nouveaux quartiers des 12^e et 13^e arrondissements. D'une longueur de 304 m, elle a été dessinée par Dietmar Feichtinger, architecte et RFR-ingénieur.

La traversée fluviale de Paris, qui s'étend sur 14 km, compte désormais 37 ponts. La carte des localisations des ouvrages de franchissement met en évidence le relâchement de la distance entre les ouvrages dès que l'on s'éloigne du cœur de Paris, rendant le dialogue des quartiers d'une rive à l'autre parfois extrêmement difficile.

Des nouveaux quartiers, en amont et en aval de Paris. Les grandes opérations d'aménagement urbain réalisées en amont et en aval ont aussi conforté l'attrait des bords de Seine. Chacune à leur manière, les ZAC Citroën, Bercy et Paris Rive Gauche ont traité

EN HAUT La passerelle Léopold-Sédar-Senghor, reconstruite à l'emplacement de l'ancienne passerelle Solférino, relie deux grands sites touristiques : les Tuileries et le musée d'Orsay.
AU MILIEU Le nouveau quartier Citroën Cevennes établit le lien à la Seine à travers la grande composition du parc et son prolongement jusqu'aux berges.
EN BAS La transformation du port de la Gare s'inscrit dans la mutation urbaine du quartier Paris Rive Gauche,

tourné vers la Seine. Le quartier Bercy s'ouvre plus difficilement sur le fleuve et les berges basses, en raison de l'intensité de la circulation routière en rive droite.
TOP The Passerelle Léopold Sédar Senghor footbridge, rebuilt on the site of the former Passerelle Solferino, connects two big tourist sites: the Tuileries and the Musée d'Orsay.
CENTRE The new Citroën Cevennes neighbourhood establishes a link

with the Seine through the overall composition of the park and its extension to the banks.
BOTTOM The transformation of the Port de la Gare is part of the urban mutation of the Paris Rive Gauche, looking out on the Seine.
The Bercy neighbourhood has greater difficulty opening up to the river and its lower banks due to the intensity of road traffic on the right bank.

le rapport au fleuve et montrent ainsi certainement une évolution sensible des projets urbains.

Dans la ZAC Citroën, plus ancienne, la circulation automobile a été enfouie et le rapport au fleuve s'établit par le parc axé vers la Seine. Dans Bercy, la circulation du quai haut a été maintenue et une terrasse a été construite permettant d'isoler le parc du bruit. La passerelle Simone-de-Beauvoir a été imaginée pour franchir le fleuve et ainsi permettre aux nouveaux habitants de Paris Rive-Gauche de profiter du parc de Bercy.

Enfin, seule la ZAC Paris-Rive-Gauche, plus tardive, établit un front bâti sur le quai haut (on habite

les bords de Seine] et conçoit l'aménagement des berges basses en lien avec le quartier. Les quais deviennent attractifs par l'animation de certains rez-de-chaussée et la présence de plusieurs bateaux recevant du public. Les quais et les berges sont réaménagés pour rendre le cheminement agréable et donner urbanité et aménité en bord de Seine.

Ces projets urbains complètent également le réseau de parcs en bord de Seine, avec le parc André-Citroën, le parc de Bercy et le jardin des Grands-Moulins. Dans le bief de Paris, le parc nautique réalisé à Sèvres vient par ailleurs établir un rapport étroit entre nature et fleuve.



La passerelle Simone-de-Beauvoir est un bel ouvrage permettant de surplomber le site de la Seine « contemporain ».

The Passerelle Simone De Beauvoir is a fine structure making it possible to project over the site of the "contemporary" Seine.

Développer la vocation de transport fluvial de la Seine

Dans le souci de développer une offre de transport respectueuse de l'environnement, la Seine s'est imposée peu à peu comme une des alternatives à la fois aux camions et aux cars de tourisme.

Le renforcement du transport fluvial de passagers.

La Seine a une vocation de transport touristique ancienne et importante. Le trafic d'environ 6 millions de passagers annuels fait de Paris le premier port touristique mondial. Les quatre principales compagnies, Bateaux-Mouches (port de la Conférence), Bateaux Parisiens (port de la Bourdonnais), Vedettes du Pont Neuf (Pont-Neuf et marina de Bercy) et Vedettes de Paris Ile-de-France (port de Suffren) proposent des promenades croisières avec ou sans restauration.

Avec la compagnie Batobus, créée en 1997, le service s'élargit en créant une ligne en boucle de la

tour Eiffel au Jardin des Plantes. Huit escales sont proposées à proximité des principaux sites touristiques : tour Eiffel, musée d'Orsay, Saint-Germain-des-Prés, Notre-Dame, Jardin des Plantes, Hôtel de Ville-Marais, Louvre, Champs-Élysées. Ce service de transport s'adresse principalement aux touristes, ce qui explique son prix relativement élevé [12 euros par jour].

Parallèlement à l'offre de transport touristique, l'objectif est aussi de développer le transport régulier de voyageurs franciliens dans l'ensemble du bief de Paris. 35 escales sont proposées le long des 24 km qui séparent le barrage du port à l'Anglais, à Alfortville, du barrage de Suresnes. Pour des raisons financières, ce projet a débouché, dans un premier temps, sur la création d'une ligne expérimentale, Voguéo, qui propose cinq escales en amont de Paris, de Maisons-Alfort à la gare d'Austerlitz. Cette ligne, financée par le Syndicat des transports d'Ile-de-France, ne



sera cependant véritablement intégrée au système de transport collectif du cœur de l'agglomération, que lorsque le nombre d'escales et la fréquence auront augmenté.

Enfin, un projet de transporter les groupes de touristes par bateaux pour éviter les cars aux abords de Notre-Dame, du Louvre et de la tour Eiffel a été imaginé à la fin des années 1990. La marina de Bercy a ainsi été aménagée et une navette fluviale assure la liaison entre le parking de 80 places pour autocars de Bercy et le Louvre. Un deuxième parking pour autocars avait été envisagé à l'ouest pour éviter leur stationnement à la tour Eiffel aux ports de Suffren et de la Bourdonnais.

Par ailleurs, le transport de passagers de loisirs sur la Seine se porte bien. Les escales à la demande par des services particuliers ou des bateaux de grande croisière se développent y compris à l'extérieur de Paris, en amont et en aval de la Seine.

Transport fluvial de marchandises et insertion des ports industriels. Jusqu'aux années 2000, les projets consistaient à faire disparaître les ports de logistique fluviale au profit d'aménagements de promenades. Désormais, l'objectif de limiter la circulation des camions et de développer le transport ferré et fluvial est partagé. La question n'est donc plus de les supprimer mais de mieux les insérer.

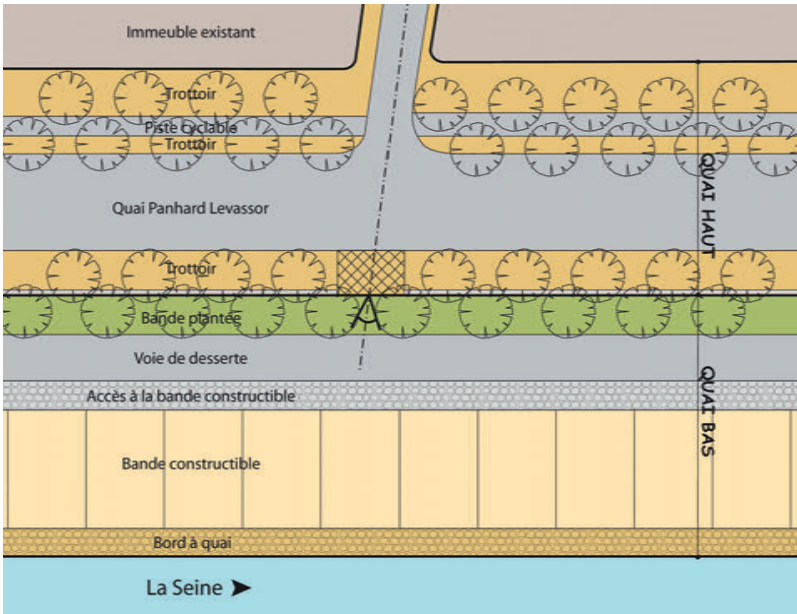
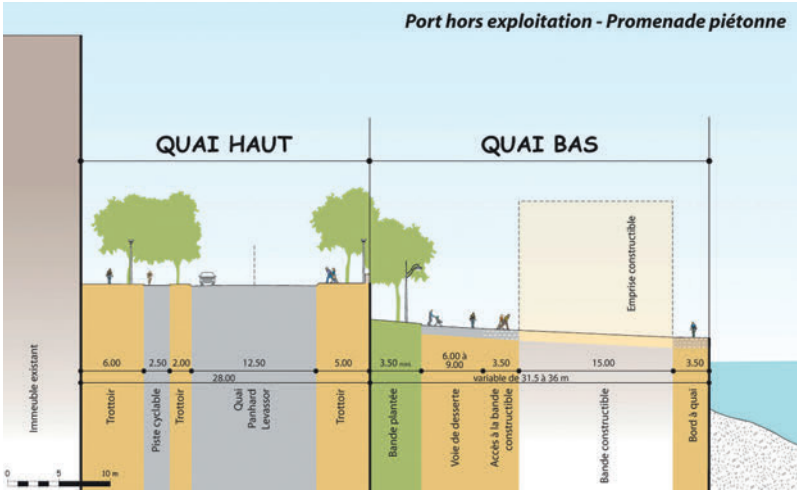
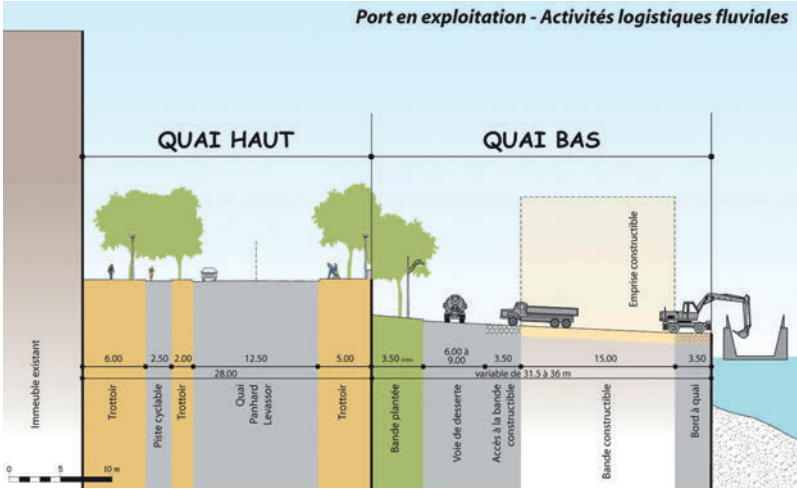
La Ville et Ports de Paris ont décidé le maintien sur les bords de Seine de ports sabliers, d'unités de fabrication de béton et de ports d'évacuation des déchets urbains, de matériaux de déconstruction, de Vélib' en réparation... Le transport de matériaux et matières premières alimente quant à lui les magasins de matériaux tel que Point P, les centrales à béton et la Compagnie parisienne de chauffage urbain [CPCU]. Les activités portuaires de transport de marchandises sont localisées en amont, à Ivry-sur-Seine et dans les 12^e et 13^e arrondissements et, en aval, dans les 15^e,



L'aménagement en cours du port de Tolbiac vise une meilleure insertion urbaine du port industriel et accompagne ainsi la mutation du quartier. La promenade au bord de l'eau y est autorisée le soir et le week-end [A DROITE].



The development of the Port de Tolbiac aims at a better urban integration of the industrial port and thus supports the mutation of the area. Walking alongside the river is permitted at evenings and weekends [RIGHT].



16^e et à Issy-les-Moulineaux, avec une exception dans le cœur de Paris au port de la Bourdonnais [7^e].

Le port de Tolbiac est le premier port à être réaménagé en soignant efficacement son insertion paysagère et en conciliant loisirs et transport fluvial. Cette réalisation, conçue par l'architecte Jérôme Treuttel et le plasticien Franck Franjou pour l'éclairage nocturne, met en scène l'activité industrielle et montre qu'elle peut être un espace partagé dans le temps. Une promenade en bord du fleuve est en effet autorisée en soirée et le week-end, aux horaires de fermeture de l'activité. D'autres rénovations sont à l'étude, comme au port Victor et au port d'Issy-les-Moulineaux.

La gestion des eaux pluviales. A Paris, la qualité des eaux de la Seine est en grande partie liée à la limitation des rejets des eaux pluviales par l'utilisation des déversoirs d'orage. Un certain nombre de mesures pour lutter contre ces déversements d'eaux polluées a ainsi été réalisé, comme la création de bassins de stockage et de dépollution des eaux pluviales (bassin Proudhon et tunnels de stockage à l'amont et à l'aval). Mais, plus largement, c'est un ensemble d'actions à mener dans le temps qui permettra d'obtenir une qualité de l'eau satisfaisante pour le développement de la biodiversité : le développement des zones perméables, la réalisation de toitures végétalisées, la récupération des eaux pluviales pour l'arrosage des nouveaux parcs, l'adoption de solutions alternatives pour réduire les rejets dans les nouveaux quartiers...

A titre d'exemple, les eaux pluviales collectées dans la ZAC Paris Rive Gauche (eaux des toitures et de voirie) sont rejetées en Seine après stockage et décantation.

Diversifier les usages sur les berges

Parallèlement au travail mené sur l'accessibilité aux berges depuis les quais hauts, les projets cherchent à rendre les bords de Seine plus attractifs et à y diversifier les usages.

Le renforcement de la vocation culturelle des bords de Seine.

Durant les années 2000, la vocation culturelle et de loisirs des bords de Seine s'est trouvée renforcée. Le théâtre du Châtelet et le Petit Palais ont tout d'abord été rénovés et un nouvel aquarium a été créé en 2006 au Trocadéro. L'ancien aquarium, agrandi pour l'Exposition universelle de 1937, était fermé depuis 1985. L'Etat, de son côté, a réalisé le musée du quai Branly en 2006, ouvert la Cité de l'architecture et du patrimoine en 2007 et rénové le Grand Palais. Ces projets ont renforcé le rôle tenu par les bords de la Seine dans la structure monumentale de la capitale, par des grandes compositions d'espaces publics et l'accueil d'équipements majeurs.

Plusieurs polarités urbaines ont également vu le jour sur les berges basses. La venue de bateaux recevant du public a été favorisée pour créer des points d'attraction vers la Seine. Ainsi, le port de la Gare accueille des bateaux concerts, faisant aujourd'hui de ce port l'un des lieux importants de la vie nocturne à Paris (Batofar, etc.). L'amarrage de la piscine Joséphine-Baker vient aussi compléter l'attrait de ce port pour les habitants. Toujours dans la ZAC Paris Rive Gauche, cette vocation est confirmée par le pôle universitaire (Ecole d'architecture, université Paris 7) installé sur les quais et par les magasins généraux d'Austerlitz rénovés par l'agence Jacob+MacFarlane pour créer Docks en Seine, Cité de la mode et du design.

PAGE DE GAUCHE Ces coupes et ce plan illustrent l'aménagement en temps partagé du port de Tolbiac, où une promenade est autorisée aux horaires de fermetures de l'exploitation industrielle portuaire.

LEFT-HAND PAGE These cross-sections and this plan illustrates turning the Port de Tolbiac into a place of shared time, where walking is permitted when the industrial port operations are closed.



En aval, la culée du pont Alexandre-III transformée, rive droite, en salle de spectacle [le Showcase] illustre la possibilité d'investir et de mettre en valeur les locaux situés dans les ouvrages et les murs des quais. Dans le bief de Paris, de nouveaux bateaux d'animation s'installent également, comme à Ivry, au pont Nelson-Mandela, ou à Boulogne et Saint-Cloud des programmes auxquels fait écho le projet de « Vallée de la culture » autour de l'île Seguin.

Enfin, la Seine accueille plusieurs événements festifs et culturels, dont le festival de l'Oh qui se déroule chaque année dans le département du Val-de-Marne et à Paris.

Les voies sur berges en temps partagé. La question des coupures générées par les voies sur berges s'est posée dès la fin des années 1990. Tout d'abord, dans un souci de réserver certains grands sites paysagers pour la découverte de la pratique des rollers et du vélo, des fermetures temporaires à la circulation automobile ont été créées à Paris le long du canal Saint-Martin et sur les berges. Dans le cadre de l'action « Paris respire », la totalité de la voie sur berge en rive gauche et une partie de celle de la rive droite ont ainsi été réservées aux piétons, aux rollers et aux cyclistes chaque dimanche.

Et, plus largement en 2002, Paris Plage a créé l'événement estival sur la voie sur berge en rive droite. La circulation automobile y est interrompue de mi-juillet à mi-août. Des aménagements balnéaires légers sont réalisés : plages de sable, parasols, buvette, concerts, activités ludiques et sportives pour les enfants, piscine... La reconquête progressive des voies sur berges est engagée.



La rive droite adaptée aux temps de la ville. EN HAUT À GAUCHE La piscine Joséphine Baker, amarrée au port de la Gare, et son solarium en période estivale. EN HAUT À DROITE La transformation des magasins Généraux d'Austerlitz en cité de la mode mêle activités économiques et culturelles, transport fluvial et promenade en bord de Seine. EN BAS Le festival de l'Oh, organisé par le département du Val-de-Marne,

permet de découvrir le paysage des bords de Seine en amont de Paris. Ici, une exposition et un lieu de détente installés au port de Bercy. The right bank adapted to the different time periods of the city. TOP LEFT The Joséphine Baker swimming pool, docked at the Port de la Gare, and its solarium in the summer period. TOP RIGHT The transformation of Austerlitz warehouses into the Cité de la Mode combines

economic and cultural activities, river transport and walking on the banks of the Seine. BOTTOM The Festival de l'Oh [Festival of Water], organised by the Val-de-Marne département makes it possible to discover the landscape of the banks of the Seine upstream from Paris. Here, an exhibition and place of relaxation set up at the Port de Bercy.

Paris Plage, l'expérience au service de l'évolutivité



Pour comprendre les mécanismes qui permettent à Paris Plage d'évoluer et de s'adapter aux usages et aux attentes, il est nécessaire de revenir sur le cadre dans lequel ses installations sont conçues. En plus de devoir répondre à des critères fonctionnels, ludiques, économiques et de sécurité, il est impératif qu'elles puissent être mises en œuvre par les services de la Ville de Paris dans un temps maîtrisé. C'est le premier critère d'évolutivité : toute difficulté de réalisation ou d'entretien entraîne révision, modification ou abandon.

Une fois mis en place, les aménagements sont passés au crible d'une évaluation qui permet de les ajuster en temps réel et d'une saison sur l'autre. Cette grille d'évaluation est simple. Par enquête auprès des usagers, elle s'intéresse aux facteurs d'appropriation du « récit balnéaire » qui leur est proposé : principalement les caractères ludique, esthétique et de dépaysement. Par observation, elle fait intervenir deux principaux critères : le niveau de réception des animations et installations par le public *versus* la facilité de gestion par les services municipaux. Parmi ceux-ci, les services de la propreté fournissent un des principaux indicateurs : l'état de saleté de l'espace public renseigne sur d'éventuels dysfonctionnements : congestion, sur-utilisation, insensibilité à l'esprit du lieu. Ce dernier point met en évidence le rôle des commanditaires et des grands événements : la trop forte présence des produits d'une marque, comme le caractère exogène de certains spectacles, altèrent l'équilibre entre la densité humaine et l'esprit plage.

54 **CI-DESSUS ET PAGE DE DROITE** Paris Plage, c'est une journée de vacances dans la ville. L'emploi du temps n'est plus réglé d'avance. Seul compte le temps présent, les activités vont au rythme de la déambulation et de la course du soleil. Le visiteur devient l'acteur d'une scène offerte aux autres visiteurs, qui découvrent des lieux enchanteurs et le plaisir des rencontres spontanées au fil de l'eau.

ABOVE AND RIGHT Paris Plage: a day at the beach in the heart of the city. All what matters is the present moment; activities are ruled by the rhythm of the stroll and the course of sun. The visitor becomes the actor on a scene offered to other visitors, discovering enchanting places and the pleasure of spontaneous encounters, drifting with the stream...





apur
Ateliers d'Urbanisme Parisien

0 500 1 000 m

56 Les usages en bord de Seine aujourd'hui.

Promenades, animations

- Promenade piétonne
- Bateaux logements
- Bateaux animations
- Port de plaisance

Transport fluvial de passagers

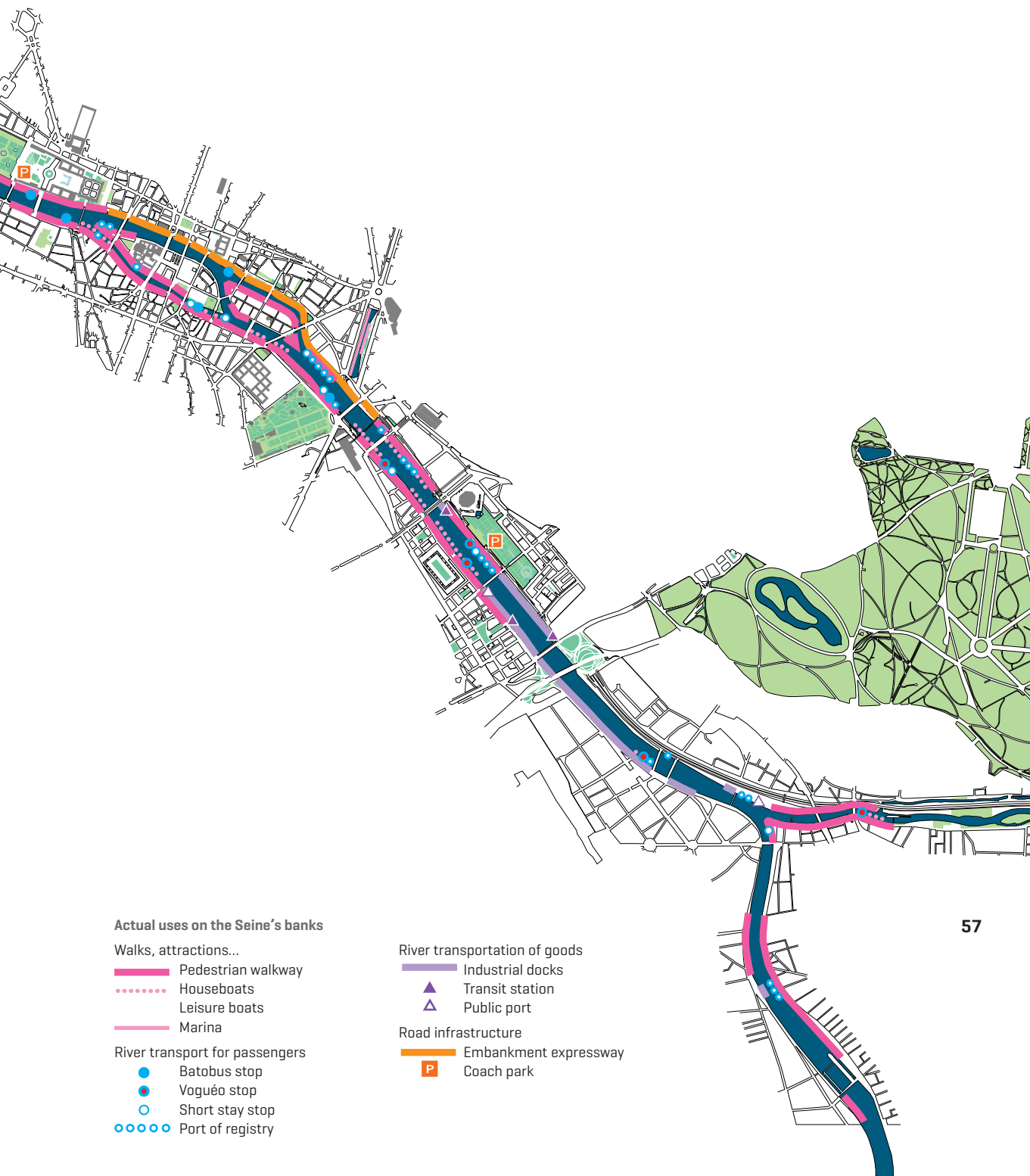
- Escale batobus
- Escale Voguéo
- Escale de courte durée
- Port d'attache

Transport fluvial de marchandises

- Activités portuaires – industrielles
- ▲ Poste de transit
- △ Port public

Infrastructures routières

- Voie sur berges
- P Parking autocars



Actual uses on the Seine's banks

Walks, attractions...

- Pedestrian walkway
- Houseboats
- Leisure boats
- Marina

River transport for passengers

- Batobus stop
- Vogüéo stop
- Short stay stop
- Port of registry

River transportation of goods

- Industrial docks
- ▲ Transit station
- ▲ Public port

Road infrastructure

- Embankment expressway
- P Coach park

2. Paris et son fleuve



58 La nature, dès qu'elle le peut, se niche
au bord du fleuve et y prospère.

Whenever it can, nature nestles on
the banks of the river and prospers there.

au début du **xxi^e** siècle

La Seine est une entité complexe, un système de systèmes dont les logiques se côtoient et se superposent dans un espace fini, tout particulièrement dans Paris où elle est bordée de puissants quais. Les occupations se déploient dans cet espace en fonction d'arbitrages qui évoluent selon les époques. Au siècle dernier ils ont été favorables aux flux, notamment ceux des véhicules. A l'aune des récentes appropriations dont la Seine est l'objet, il est nécessaire de rééquilibrer les usages et d'en concevoir de nouveaux.



60 Un terrain de jeux urbain improvisé au jardin Tino-Rossi; en arrière-plan, le pont d'Austerlitz et la « ville moderne » aux abords de la gare de Lyon.

An improvised urban playground at the Tino Rossi gardens; in the background, the Pont d'Austerlitz and the "modern city" around the Gare de Lyon.



Le port industriel du quai
d'Issy-les-Moulineaux, Paris 15^e.

The industrial port, quai
d'Issy-les-Moulineaux, Paris
15th arrondissement.

La Seine entre usages et paysages

La Seine : milieu naturel, espace public et domaine technique

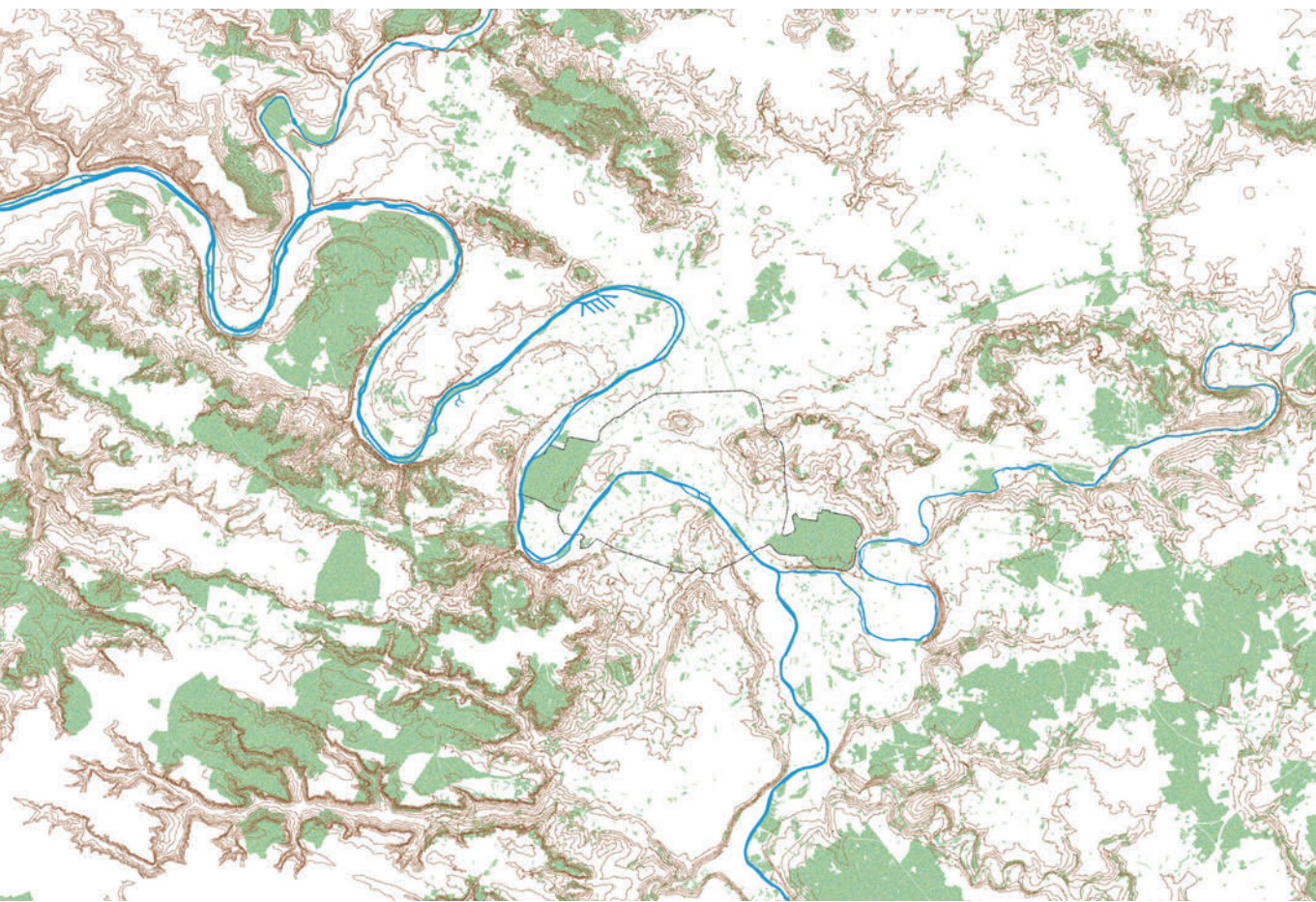
Tout au long de son parcours, du plateau de Langres en Côte-d'Or à la mer, la Seine est d'abord un milieu naturel. Dans le même temps, c'est aussi un espace d'usage public, soit sur l'eau, soit à ses abords immédiats, le long d'une berge, d'un chemin de halage ou d'un quai. Enfin, c'est un domaine technique : lieu de flux, d'abord, celui des marchandises et des personnes portées par les bateaux qui l'empruntent, celui des véhicules qui utilisent les routes qui se sont immiscées en bordure de son lit – bien que cette mitoyenneté ne soit pas permanente –, celui des trains, dont les voies trouvent dans la vallée une topographie idéale. Mais le fleuve est aussi partie d'un espace industriel, pourvoyeur d'énergie (température, mouvement) ou de matière première (l'eau) ; et si l'on considère ses ramifications profondes dans les territoires qu'il traverse, la figure se complexifie encore, en réseau hydrologique ou économique, en système de mobilité ou de tourisme, etc.

Au statut de milieu naturel sont associées les images d'un paysage changeant mais très caractéristique des grandes données géographiques, telles les falaises blanches de Basse-Normandie ou les coteaux pentus de l'ubac du Mantois. Plus proche du cours d'eau et dans le lit du fleuve, c'est peut-être moins au paysage que l'on sera attentif qu'aux éléments biologiques

constitutifs de l'écosystème : plantes aquatiques, poissons, insectes, végétation ripisylve, oiseaux, mammifères. Paris n'échappe pas à la règle, le paysage, comme le biotope, y sont singuliers.

En tant qu'espace public ses qualités évoluent selon les lieux traversés. La Seine se navigue librement en barque ou en bateau de plaisance, ses rives accueillent les randonneurs et les promeneurs, on y habite agréablement et on y pêche. Pontons, embarcadères, sentiers, chemins de halage, routes, ponts, puis quais bas et quais hauts dans les villes, au pied des immeubles, flanqués d'éclairage public et de bancs, se succèdent en des cadrages variés.

Le domaine technique est peut-être plus délicat à cerner. Il est le plus souvent invisible : la voie navigable comporte des aménagements et des règles d'usage strictes que l'œil du béotien ne voit pas. À l'opposé, certains équipements créent le paysage, comme les raffineries de Gonfreville-l'Orcher, la centrale thermoélectrique de Porcheville ou le port de Gennevilliers. Pour nombre d'usines, groupées ou isolées, le fleuve est le simple prolongement d'un *process* ; les gravières en ponctuent le cours ; les barrages hydroélectriques et les écluses aussi. Mais cet espace technique dépasse le lit du fleuve, dans la mesure où la voie ferrée et la route accompagnent généralement la berge là où le tissu industriel et l'urbanisation se resserrent. C'est le cas dans les villes,



**Le segment parisien de la Seine,
au cœur de l'Île de France. Hydrographie,
orographie, bois et forêts.**

**The Parisian segment of the Seine
in the heart of Ile de France.
Hydrography, orography, woods
and forests.**

à Paris et à Rouen notamment, où sur les quais se juxtaposent dans un feuilleté complexe les trois routes de la terre, du fer et de l'eau.

La Seine, un fleuve au cœur de l'imaginaire métropolitain

Ces divers visages du fleuve ont tour à tour inspiré peintres, écrivains, poètes. Les facettes multiples de ces paysages souvent grandioses les ont stimulés, particulièrement au cœur de la grande ville où, à n'en pas douter, l'espace de la Seine tranche. Dans Paris, au débouché d'une rue, sur un pont prolongeant une avenue ou un boulevard, la lumière y abonde, teintée du beige rosé de la pierre des monuments et des quais qui le bordent. Le ciel y envahit la perspective, ouvrant le regard sur le lointain : enfilades de ponts, émergences des dômes, scintillement des coupoles, la tour Eiffel ; la boucle de la Seine contrarie les horizons fuyants et donne la ville à voir. Les peintres l'ont saisie, tantôt comme théâtre d'activités diverses, parfois même étonnantes au cœur de Paris, tantôt comme paysage global, entité distincte et ouverte au sein d'une ville si dense. Indice d'un progressif détachement, c'est ce glissement d'un registre vers l'autre qui s'affirme lorsque l'on s'attarde à la chronologie des représentations, de François-Marius Granet [1775-1849] ou Stanislas Lépine [1835-1892] aux paysages de Paul Signac [1863-1935] ou Henri Matisse [1869-1954]. Et ce sont peut-être les photographes qui prennent le relais d'une évocation de la vie du fleuve, qui n'est pas qu'amoureuse, comme dans ces vues de péniches par Willy Ronis [1910-2009] ou chez Louis Monier [1943-]. Les écrivains et les poètes, Rilke ou Verlaine par

exemple, y ont vu, en-deçà de la surface, l'idée de la mort. Le fleuve emporte les corps et les âmes, les souvenirs et les amours aussi. C'est également cet imaginaire qui contribue à façonner cet espace public métropolitain, voire universel, tant ces descriptions littéraires, poétiques, picturales ou photographiques ont contribué au façonnage d'un référent commun. Et, quand Ousmane Sow installe ses guerriers sur le pont des Arts ou encore lorsque Christo emballe le Pont Neuf, c'est la dimension onirique et universelle du fleuve qui est convoquée.

Evoquer cette palette de représentations qui ont forgé l'image mentale que l'on a du fleuve dans la ville met en évidence la réduction des usages qui y sont aujourd'hui tolérés. Les termes de l'arbitrage issu des années 1960, qui a consacré une grande portion des quais bas à l'usage de la circulation automobile, sont encore ceux sur lesquels nous vivons actuellement, et c'est seulement par des opérations ponctuelles de réappropriation comme celle de Paris Plage que ce partage de l'espace a été jusqu'alors modestement remis en cause.

Mais durant ce demi-siècle, tout a changé : les pratiques des citoyens qui utilisent de moins en moins l'automobile pour se déplacer et veulent désormais pratiquer leurs loisirs bucoliques au cœur de la ville, les touristes urbains qui se fondent dans la vie quotidienne des lieux qu'ils découvrent, la conscience écologique qui pousse à redécouvrir la nature qui éclot entre deux pavés au pied de chez soi. Cette ressource précieuse dans une ville très dense comme Paris que sont les quais de Seine, même étroits, même coincés entre un perré trop pentu et un mur de quai trop haut, même cachés derrière des silos à

béton, recèle des possibilités de transformation insoupçonnées. De plus en plus convoités, parcourus en tous sens, utilisés partout et dès que cela est possible, il est désormais nécessaire et urgent de redéfinir leurs usages afin d'offrir aux citoyens les services qu'ils attendent.

Comment le faire ? C'est à cette réflexion que ce texte invite, en s'intéressant d'abord à la Seine comme milieu naturel, avant de l'aborder comme espace public [ouvert] et domaine technique [réservé], et d'essayer de comprendre comment la concomitance de ces trois points de vue peut être gisement d'aménités urbaines.

Cette réflexion débouche aussi sur des questions de méthode : comment continuer à adapter la ville à des usages qui évoluent et continueront d'évoluer en fonction d'horizons d'attente qui changent rapidement ? Comment les démarches de conception, les procédures qui les accompagnent et les modes de gestion peuvent-ils évoluer en même temps que les savoirs et les savoir-faire techniques ? Comment, en quelque sorte, à une époque où les valeurs partagées changent très vite, assumer le statut que le projet de SDRIF, comme les projets pour un « Grand Paris », confèrent à la Seine, de territoire stratégique métropolitain ?



Quai Saint-Bernard, devant les grilles du Jardin des Plantes, les trois routes du couloir fluvial métropolitain cohabitent dans un espace restreint : la voirie, la voie ferrée et le fleuve.

Quai Saint-Bernard, in front of the railings of the Jardin des Plantes, in a restricted space the three routes of the metropolitan river corridor cohabit: the road, the railway and the river.



Un milieu naturel singulier

La Seine dans Paris c'est 14 km singuliers d'un corridor écologique d'intérêt national de 777 km de long constitué du lit du fleuve et de ses rives, soit une infime partie d'un milieu naturel majeur qui met en relation les grandes collines de Champagne et les bocages de Normandie. L'espace de la Seine dans Paris se distingue tout à fait du reste de ce corridor écologique par ses berges consolidées, son flux canalisé, ses ouvrages d'art en très grand nombre et surtout par son environnement : le milieu urbain parisien, bâti et très minéral, où se croisent chaque jour des millions de gens, de véhicules, de marchandises... En tant que milieu naturel, sur l'ensemble de son parcours, cet espace fonctionne en long, en rapport à un élément caractéristique présent de bout en bout : l'eau. Mais il est aussi un espace libre et ouvert qui met en communication d'autres milieux naturels qui le côtoient, qui s'y superposent ou le traversent. Or, dans Paris, cette seconde caractéristique s'amoindrit, dans la mesure où les quais, les voies et les bâtiments qui les bordent font obstacle aux libres échanges entre domaines limitrophes.

Paris constitue-t-il une coupure dans la continuité écologique du fleuve ? Quel rôle naturel joue le fleuve dans la ville ? Sert-il à quelque chose dans la préservation de la biodiversité, peut-il contribuer à la circulation de la faune et de la flore si nécessaire à la bonne santé des milieux naturels et à la nôtre ?

Aborder ce couloir longitudinalement mène assez naturellement à comparer les spécificités du milieu fluvial parisien à celles de la Seine hors Paris. Il est avéré que, dans Paris, le corridor fluvial s'appauvrit. Les échanges entre milieux (entre faune et flore aqua-

tiques et terrestres par exemple) y sont faibles. Cet état est, en partie au moins, déterminé par la gestion de ce domaine urbain et la configuration des berges. En effet, les ouvrages de rive horizontaux (quais bas pavés), inclinés (perrés, rampes et berges consolidées), ou verticaux (murs maçonnés) très minéraux et dés herbés consciencieusement empêchent toute continuité des milieux naturels, même en pointillé [cette continuité que les spécialistes nomment le « pas japonais », que permet une distance entre milieux naturels isolés suffisamment faible pour que faune et flore puissent se déplacer de l'un à l'autre]. Or, lorsqu'elles sont abandonnées à un cycle de libre « naturalisation », comme sur l'île aux Cygnes, ces rives artificielles deviennent le lieu d'accueil d'une faune et d'une flore absente du reste de Paris : des espèces rares comme le martin-pêcheur et le lézard des murailles y sont désormais installées.

Les premières recherches sur la biodiversité urbaine montrent néanmoins que la Seine dans Paris constitue un milieu naturel particulier. Y sont sur-représentées les espèces floristiques des milieux humides et celles qui se reproduisent grâce au transport des pollens par le vent. Il est aussi certain que, dans les échanges entre les milieux aquatiques parisiens composés des mares, des lacs et des bassins des parcs, des jardins et des deux bois, la Seine joue un rôle central. Pour preuve, les migrations d'oiseaux, les familles de canards que l'on y trouve, les échappées de cygnes... Intégrer dans la réflexion sur la Seine la mise en relation du milieu aquatique et terrestre par des berges inondables et des rampes à faible pente et la constitution de « pas japonais » grâce à une disposition efficace de la flore des berges

PAGE DE GAUCHE EN HAUT À GAUCHE **Une rampe d'accès au fleuve, quai d'Orléans sur l'île Saint-Louis, permet la rencontre des milieux : le sol pavé de la ville rejoint l'eau du fleuve dans sa course vers la mer.** EN HAUT À DROITE **Le perré de l'île aux Cygnes et sa végétation « sauvage ».**
EN BAS **Quai Henri-Pourchasse, à Ivry-sur-**

Seine, des randonneurs métropolitains suivent la berge du fleuve, tantôt monumentale, tantôt arrière-scène de la grande ville. LEFT-HAND PAGE, TOP LEFT **Access ramp to the river, Quai d'Orléans on the Ile Saint-Louis provides a meeting place for habitats: the paved ground of the city joins the water of the river in its**

course towards the sea. TOP RIGHT **The breast wall of the Ile aux Cygnes and its wild vegetation.** BOTTOM **Quai Henri-Pourchasse in Ivry-sur-Seine, hikers from the city follow the river bank which is sometimes monumental, sometimes a backdrop to the city.**

participe des bases d'une pensée d'un projet écologique pour le fleuve au cœur de la ville dense.

Aborder ce couloir longitudinalement c'est surtout invoquer les continuités possibles entre un hypercentre urbain et les grands espaces naturels franciliens. Elles sont possibles de trois façons : par le biais de la route, celui du chemin de fer et celui de la voie d'eau et de ses berges. Oublions les routes qui, par la densité de leur circulation, constituent une coupure très forte pour la faune. Restent la voie d'eau et ses berges et le chemin de fer. Il en va ainsi des renards qui se promènent dans Paris et à propos desquels les spécialistes s'interrogent pour savoir s'ils arrivent par les voies ferrées ou par les bords de Seine.

Mais le domaine réservé au chemin de fer, bien que juxtaposé à la Seine, a été totalement cloisonné. Par exemple, de Paris Rive Gauche au boulevard Victor, la voie ferrée qui jouxte les berges est confinée à son tunnel, parfois ouvert en tranchée (quai Saint-Bernard ou de Grenelle) ou filtré derrière une colonnade haute (quai Branly). Or, ce domaine ferroviaire qui prend racine loin de la ville et trace une route qui conduit certaines espèces animales ou végétales à migrer jusqu'au cœur de la métropole parisienne pourrait échanger assez facilement avec le domaine fluvial voisin. Voilà encore une nouveauté, simple dans son principe, qui renforcerait le corridor écologique de la Seine à travers la métropole.

Enfin, si l'on aborde ce corridor transversalement, c'est d'un point de vue tout différent que l'on observe le fleuve. Le couloir fluvial apparaît alors comme un élément du réseau des parcs et des jardins qui met en relation plusieurs grands espaces libres parisiens : parc de Bercy, Jardin des Plantes, bassin de l'Arsenal,

jardin des Tuileries, esplanade des Invalides, Champ de Mars, jardins du Trocadéro, parc André-Citroën – pour ne citer que les principaux –, de même que les bois de Boulogne et de Vincennes. Une séquence qui se poursuit hors Paris vers le parc départemental de l'île Saint-Germain et le parc de Saint-Cloud à l'ouest, par exemple, ou les îles de la Marne à l'est [Charentonneau, des Corbeaux, etc.]. Chaînon très particulier du maillage métropolitain des espaces plantés et des bois, la Seine en relie de nombreux, concourant ainsi à la continuité de la couverture végétale de haute tige, qui prolonge celle des grands axes parisiens et qui sert d'habitat à une grande partie des espèces d'oiseaux et d'insectes. Et même s'il est peu probable que les espèces rampantes puissent traverser les voies circulées entre quai bas et jardins ou esplanades voisins, en revanche pollens, oiseaux et insectes le font aisément.

Le parc André-Citroën est, de ce point de vue, très intéressant, puisque, grâce à un passage dénivelé sous les voies ferrées du RER, il offre une continuité de sol de la ville à la Seine sans interruption. Le jardin Tino-Rossi, situé le long de la berge rive gauche face au Jardin des Plantes, est lui aussi digne d'intérêt ; sa topographie laisse l'eau du fleuve l'envahir en cas de crue importante, permettant des échanges entre milieux aquatique et terrestre ailleurs impossibles compte tenu de l'abrupt du quai bas. Toutefois, la continuité avec le Jardin des Plantes est moins favorisée, car celui-ci est séparé de l'eau par l'intense circulation du quai Saint-Bernard. Alors qu'aux Tuileries, grâce au passage sous la voie Georges-Pompidou, le jardin est relié au quai bas sans risque routier. Mais tout cela est peu significatif et les jardins restent bien isolés du milieu fluvial, à l'exception du square Jean-XXIII,

au chevet de Notre-Dame, dont la végétation tombe en cascade le long du mur jusqu'à la surface de l'eau.

Profiter du fleuve, au rythme des saisons

L'environnement fluvial apporte à la vie quotidienne des Parisiens une dimension unique. En période de grande chaleur, la fraîcheur du fleuve, doublée de la brise ininterrompue qui y circule, font partie de ces

« services rendus » par le fleuve à la ville. C'est ainsi que la canicule de 2003 fut l'occasion d'une attraction renouvelée des bords de Seine, tant l'air y était doux et humide alors que les soirées étaient intenablement dans des appartements surchauffés. Et, si on y prend garde, on peut y voir, en hiver, les oiseaux qui s'en rapprochent car l'eau du fleuve est alors plus chaude que l'air ambiant.



L'île Saint-Germain, vaisseau de verdure qui fend l'urbanisation dense de l'Ouest parisien, entre Issy-les-Moulineaux à gauche et Boulogne-Billancourt à droite.

The Ile Saint-Germain, a vessel of greenery which breaks up the dense urbanisation of the West of Paris, between Issy-les-Moulineaux to the left and Boulogne-Billancourt to the right.

A cette régulation des effets du climat, s'ajoutent des qualités plus immédiatement perçues, comme celle du dépaysement, des vues lointaines, du grand ciel et des couchers de soleil. Aux abords de la Seine, ce sont les sens qui s'éveillent. En été, l'évaporation parfume l'air d'une odeur qui n'a rien à voir avec celle de l'humidité hivernale. Les changements de saisons s'y respirent. Ils se lisent aussi dans le niveau des crues et dans le tumulte des eaux. Côtayer le cours d'eau c'est se rapprocher du rythme des saisons.

Depuis un siècle, les aménagements réalisés au bord du fleuve se sont évertués à atténuer ces phénomènes naturels au profit d'un lissage des usages destiné tantôt à les supprimer, tantôt à les pérenniser tout au long de l'année. Les quais ont été rehaussés et maçonnés pour être solides et hors d'eau durant la plus grande part de l'année. Toutes les grèves ont disparu. Les escaliers pour accéder directement à l'eau ont été fermés au public, sans nul doute pour des raisons de sécurité mais aussi parce qu'il est devenu impensable de monter dans un bateau privé hors des rares zones portuaires restantes. Toucher l'eau de la Seine est devenu impossible sauf à connaître les emplacements des rares rampes de mise à l'eau qui subsistent. Et, même si parfois encore la voie sur berge est fermée au public pour cause d'inondation, l'arrivée de l'automobile sur les quais bas a fourni prétexte à une politique systématique de murs anti-crues dès que l'on sort de la séquence monumentale du centre le plus ancien.

Mais, demain, l'enjeu écologique peut devenir une source de renouvellement des usages et des formes d'occupation de l'espace fluvial parisien. Répondre à des questions aussi simples que celle de l'accès à

l'eau, de la continuité entre milieux aquatique et terrestre, ou de la multiplication des frayères à poissons au pied des ponts devrait conduire à renouveler certaines méthodes et techniques d'aménagement. La spécificité de l'espace fluvial dans la ville appelle une attention renouvelée, à la fois en termes de réflexion et de moyens. Les changements climatiques annoncés et, dès maintenant, le phénomène des îlots de chaleur urbains, fruit du rayonnement solaire accumulé durant la journée par nos bâtiments de pierre et de béton et nos rues au bitume noir puis restitué dans l'air la nuit, conduisent naturellement à prévoir des usages plus intenses et nouveaux des bords du fleuve, voire du fleuve lui-même, sans nul doute plus tard encore dans la soirée, notamment aux beaux jours et plus encore en cas de période caniculaire.

Ces constats nourrissent un même désir de désenclavement du couloir fluvial, de manière à le rendre plus ouvert aux usages, plus poreux aux échanges entre milieux naturels. Imaginer une meilleure adéquation entre aménagements et milieux passe sans doute par une forme de « desserrement » des espaces techniques propre à établir des continuités et des transparences entre domaines réservés. C'est déjà le cas lorsque l'activité industrielle en bord de Seine y déverse accidentellement du sable, des graviers et des cailloux, qui créent des sortes de mini-plages, propices à la reproduction des poissons. Peut-on s'en inspirer afin de moduler l'écoulement du fleuve et créer des micro-milieux ? Les ouvrages existants pourraient-ils servir à plusieurs choses ? Par exemple, la voie sur berge rive droite en partie construite sur pilotis pourrait recevoir des frayères de même que l'étrave aval des piles de pont.

Est-il envisageable que le domaine ferroviaire se décroïssonne vers celui du fleuve ? Ce qui se ferait, après tout, au plus grand bénéfice des usagers qui pourraient ainsi profiter de son paysage... Comment traiter les berges pour accompagner les crues, donner à voir les plus modestes et inscrire Paris dans le rythme du fleuve ? Nos regards changent !

Des regards qui changent, des pratiques qui transforment l'espace

Ports, centrales à béton, dépôts de sable et de graviers, silos trouvent peu à peu un équilibre au cœur de la ville. A Tolbiac, centrales à béton et promenades cohabitent dans le temps. Les usages industriels du fleuve sont amenés à se pérenniser. Transporter des marchandises, des matériaux et, peut-être demain, des déchets par voie d'eau minimise la circulation des camions sur les voies publiques, la pollution... Le fleuve rend aussi des services écologiques parce qu'il est un espace technique efficace alternatif aux modes de déplacement routiers.

Le long du canal de l'Ourcq, entre Paris et Pantin, le port Sérurier est en cours de réaménagement et, dans deux ans, les installations de la cimenterie se seront reculées de huit mètres pour laisser filer au bord de l'eau le quai et sa piste cyclable. Les barges seront remplies grâce à des tapis roulants situés au dessus de la tête des passants. Introduire de nouveaux usages en rive de Seine ne signifie pas en exclure tous les anciens. C'est plutôt de cohabitation et d'échange qu'il s'agit. De même, si les dépôts de matériaux sont nécessaires au fonctionnement de l'espace urbain (et ils le sont), ils peuvent aussi s'accorder d'un passage pour piétons qui garantisse la continuité de la promenade sur berge.



La Seine, espace public fondamental, ouvre ses berges à des usages à nul autre comparables dès lors qu'ils ont lieu au bord de l'eau : lecture, bain de soleil, dessin en plein air, rêverie.

The Seine, an essential public space, opens its banks to uses that are unlike any other as they take place by the water: sun bathing, open-air drawing, day-dreaming.



Au centre de Paris, voies de chemin de fer et gares de la ligne du RER C longent le fleuve sur sa rive gauche derrière de hauts murs au mieux percés de fenêtres haut perchées. Imaginons un instant que le domaine ferroviaire s'ouvre ponctuellement sur le domaine fluvial ; à la station Champ de Mars-Tour Eiffel par exemple, où les quais du RER jouxtent le quai bas, il y a là une continuité d'espace qui appelle, en quelque sorte, une continuité d'usage. Or, ces dernières années, c'est l'inverse qui s'est produit, lorsque la SNCF a doublé le mur d'une grille : les continuités ne sont plus que visuelles, bien qu'elles demeurent très qualitatives quoi qu'il en soit.

Mais si l'on constate que cette proximité physique et topographique existe ailleurs le long du faisceau ferré, au pont de l'Alma ou aux Invalides (il s'y trouve une sortie qui donne sur la voie sur berge) notamment, c'est une idée de réseau d'espaces d'usage public qui émerge, avec des gares prolongées de terrasses, elles-mêmes au contact des arrêts du Batobus, bordées de kiosques, d'une station Vélib', d'un arrêt de bus, etc. Ce que la SNCF est parvenue à faire, au prix d'efforts considérables, au deuxième sous-sol de la gare du Nord, c'est au soleil et en bord de Seine que ce constat nous amène à l'imaginer.

D'autant que ce métissage des espaces techniques propres au fleuve répond à une attente de l'usager dans l'espace public : celle de pouvoir meubler les temps subis (ceux des transports, des attentes, des ruptures de charge, etc.), par des temps choisis (de loisir, de culture, de détente, etc.). En ce domaine, la Seine dans Paris nous offre au moins un exemple reconnu dans le monde entier et synonyme d'une certaine qualité de vie : celui des bouquinistes

accrochés au parapet du quai haut (parapet très technique qui protège la ville des crues du fleuve), le long d'un des axes automobiles les plus fréquentés de la capitale ; des bouquinistes qui peuvent meubler une promenade, un temps d'attente à l'arrêt de bus ou lors d'une correspondance.

Toute proposition de transformation du couloir fluvial aura un impact sur les limites des domaines et sur les prérogatives de ceux qui en ont la responsabilité et en assument la gestion et l'entretien. Il ne s'agit pas ici de les remettre en question, mais de se permettre d'imaginer ce que la ville gagnerait à ce que les différentes parties techniques de ce couloir forment un tout urbain et pensent leur avenir ensemble et non séparément. En effet, à long terme, le desserrement des espaces techniques apparaît comme un enjeu de fond. Non seulement du point de vue des milieux naturels, comme nous l'avons abordé plus haut, mais du point de vue des usages aussi.

Ces exemples peuvent paraître triviaux. Ils pointent cependant de réelles difficultés. Telle celle d'une évolution des mentalités ; ou celle d'un dialogue entre gestionnaires (ports de Paris et municipalité par exemple) ou encore celle d'une modification de la façon de gérer le PPRI (Plan de prévention des risques d'inondation) de Paris en acceptant que les sous-sols du Louvre ou ceux du musée d'Orsay s'ouvrent vers le fleuve, que les protections anti-crues soient escamotables et escamotées durant la plus grande part de l'année, que la voie ferrée soit protégée par des portes d'eau à la place de certains murs...

Concevoir ce desserrement ferroviaire en direction du fleuve, ou encore le partage des espaces portuaires, paraîtra sympathique à certains, voire vraisemblable

PAGE DE GAUCHE EN HAUT **Port de Suffren, le domaine technique de la voie ferrée flirte avec l'espace ouvert du fleuve.**
AU MILIEU ET EN BAS **Le bief de Paris, un espace technique actif : chargement de péniche au port de Bercy Amont** (MILIEU À GAUCHE) ; **une pelle mécanique charrie**

du sable (MILIEU À DROITE) ; **centrale à béton, quai du Président-Roosevelt à Issy-les-Moulineaux** (EN BAS). LEFT-HAND PAGE, TOP **Port de Suffren, the technical sphere of the railway flirts with the open space of the river.** CENTRE AND BOTTOM **The Parisian area, an active technical space:**

the loading of a barge at the Port de Bercy upriver (CENTRE-LEFT); **a mechanical digger carries sand** (CENTRE-RIGHT); **cement works, Quai du Président-Roosevelt at Issy-les-Moulineaux** (BOTTOM).

compte tenu des données techniques objectives, mais peu probable tant les contraintes de statuts, de sécurité ou de financement sembleront insurmontables. C'est pourtant le pari du projet actuel sur la Seine que de dépasser les limites de chacun pour aller vers un avenir commun.

Vers une culture technique revivifiée

Le couloir fluvial est limité, comme l'est l'espace public en général et il peut y avoir contradiction entre divers impératifs de performance et diverses habitudes de gestion dans cet espace : ceux des services de la voirie peuvent diverger de ceux des plantations (végétation sur les ouvrages) ; ceux de la propreté être incompatibles avec la qualité de l'eau (utilisation de produits de nettoyage agressifs) ; etc. Aussi est-il judicieux que les spécialistes qui y interviennent puissent se rencontrer et dépasser leurs points de vue pour être attentifs aux logiques des autres. Cet espace limité a été traditionnellement dédié à des fonctions techniques. Compte tenu du potentiel qu'il recèle pour la ville, un nouvel arbitrage peut évoluer vers plus de mixité : mixité des usages, mixité des solutions techniques, mixité des approches.

Le métissage de domaines techniques qui se jouent mais n'entretiennent pour l'heure que de très rares échanges peut se faire à condition que leurs « gardiens » se rencontrent et confrontent leurs savoirs et leurs savoir-faire. Au ^{xix}e siècle, l'enjeu et les nécessités de la révolution industrielle avaient amené les responsables politiques des grandes villes en expansion à façonner des structures administratives et techniques qui puissent mettre au point les connaissances théoriques et pratiques indispensables à la

transformation de l'espace urbain, imaginer les solutions techniques et les mettre en œuvre. Le défi d'une ville soutenable, adaptée au changement climatique et économe en énergie, appelle une action à la hauteur de ce nouvel enjeu, qui implique d'ouvrir les frontières de domaines que la rationalisation fonctionnaliste du ^{xx}e siècle a contribué à segmenter. C'est même un enjeu de fond que l'introduction de préoccupations environnementales et écologiques participe du renouveau des savoirs techniques.

Décloisonner les domaines techniques peut être l'occasion de métisser les écritures spatiales et architecturales. Par exemple, tout en étant praticable par tous les usagers, un revêtement de sol ne peut-il pas aussi jouer un rôle dans la maîtrise des eaux pluviales, ou dans la colonisation par certaines espèces végétales [grâce à sa porosité ou à son mode de pose] ? C'est le cas du pavé enherbé non jointif par exemple. La question de sa solidité et de sa résistance à l'écoulement du fleuve en cas de crue se pose toutefois de manière légitime. Aussi, peut-on imaginer une forme de revêtement poreux qui ne créerait pas d'obstacle aux fauteuils roulants, tout en permettant l'infiltration de l'eau de ruissellement et l'enracinement de végétaux nichés dans ses aspérités ?

Dans quel cadre mener cette réflexion ? Il s'agit de se donner les moyens de puiser dans le stock d'idées et d'expériences disponibles, en déplaçant les outils, les formes et les usages d'un domaine vers un autre. Une sorte d'expérimentation par déplacement.

Un projet pour renouer les liens entre la ville et le fleuve

Les attentes de chaque époque, comme aujourd'hui l'enjeu écologique, sont des sources de renouvellement des formes d'occupation de l'espace fluvial parisien. Ces formulations nouvelles sont, à leur tour, une occasion de penser différemment les rapports entre l'exceptionnel espace métropolitain du fleuve et le reste de la ville, tant en ce qui concerne l'aménagement que les usages. Ce postulat amène naturellement à poser la question de la spécialisation des quais bas en voies rapides sur berges et, en général, celle de l'étanchéité des domaines techniques. Cela pose également la question du rôle écologique de la Seine et de la capacité à répondre aux attentes des citoyens. En effet, comment percevoir les matières, les rythmes, les forces, les organismes présents dans l'espace fluvial si l'on en est tenu à distance, derrière le flux automobile ? Comment favoriser sa découverte si cela nécessite de franchir cette barrière en une série limitée de passages, trop souvent confidentiels ou peu hospitaliers ?

Le projet coordonné par l'Apur pour la transformation de l'espace fluvial dans Paris propose une série localisée d'aménagements des berges et des quais, dont certains seraient définitifs et d'autres temporaires. Certains sont de l'ordre du quotidien, d'autres ont un caractère plus exceptionnel. Leur description permet de percevoir comment cet espace public peut, à court terme, acquérir une certaine pluralité d'usages

et rapprocher les Parisiens de leur fleuve. C'est aussi l'occasion de s'interroger sur l'évolution des processus d'élaboration des espaces publics et plus largement de la façon de s'occuper de la ville déjà largement constituée.

Une méthode qui intègre expérimentation, programmation et projet

Les turbulences sociales et économiques que nous vivons à répétition depuis quelques années nous amènent sans doute à plus de modestie en ce qui concerne la prévision des possibles, sur laquelle est fondée la planification en général et la planification urbaine en particulier. Peut-on mettre au point un mode de production de la ville qui tiennent compte de ces incertitudes ? Une forme de mise au point qui



La Seine est un espace pour circuler, mais une station du réseau Batobus peut aussi permettre de bronzer.

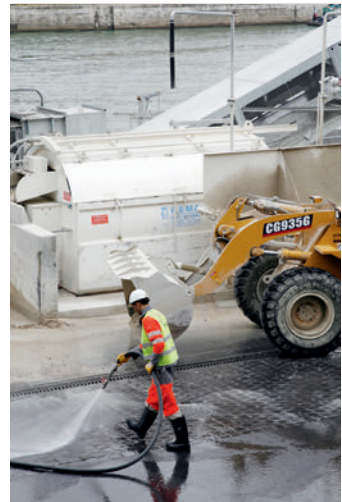
The Seine, a space for mobility, but a stop on the Batobus network can also provide a spot for sunbathing.

soit concomitante de la mise en œuvre et qui produirait une agglomération de décisions interdépendantes plutôt qu'un tout étanche. On peut imaginer une formalisation progressive par expérimentation et ajustements successifs qui permettrait non seulement une adaptation, mais serait une sorte de garantie d'inachèvement perpétuel, à l'instar de celui de la ville.

Comme le proposait François Ascher dans son ouvrage intitulé *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, cette situation « nécessite de nouvelles formes de conception et de mise en œuvre des décisions publiques, permettant de consulter et d'associer des habitants, des usagers, des riverains, des acteurs, des experts plus variés, en amont et en aval des prises de décision » [Ascher, 2004, p. 97]. Dans cet esprit, les transformations majeures de l'organisation urbaine, celles de son espace d'usage public en premier lieu, peuvent tirer profit d'une méthode de projet et de

mise en œuvre qui puisse s'appuyer sur une expérimentation des nouveaux usages et des nouvelles formes d'occupation de l'espace : mise au point progressive ; retour d'expérience à grandeur réelle ; immédiateté en même temps que réversibilité ; modification graduelle des usages sans les nuisances excessives d'un chantier long qui apporte les inconvénients sans la perception des gains ; transformation progressive de l'image mentale de la ville (usages, formes et territoires disponibles) sans mobiliser des investissements excessivement lourds.

Des approches comparables ont été expérimentées dans d'autres villes, lors de la conquête de friches plus particulièrement. Ce fut le cas à Rome, dans les années 1980, suite à l'arrêt de l'activité des abattoirs du Mont Testaccio, en 1975, qui étaient le cœur d'un quartier ouvrier que leur fermeture laissait en déshérence. La transformation du site en lieu occasionnel



Pour qui y prête attention, les quais dans Paris offrent quantité de dispositifs susceptibles de devenir les supports d'usages publics multiples [A GAUCHE]. Cela demande toutefois de penser les termes de la cohabitation avec d'autres usages spécialisés et avec les modes d'entretien de ces espaces [A DROITE].

For anyone who looks carefully, the Paris embankments offer a large quantity of installations which could become a basis for multiple public uses [LEFT]. Nevertheless, this means thinking about the terms of cohabitation with other specialised uses and with the upkeep of these spaces [RIGHT].

de spectacles et événements devait notamment contribuer à en modifier la perception et à l'inscrire dans le réseau des lieux culturels. Une amorce, en quelque sorte, à sa vocation universitaire actuelle qui a été décidée au tournant du siècle.

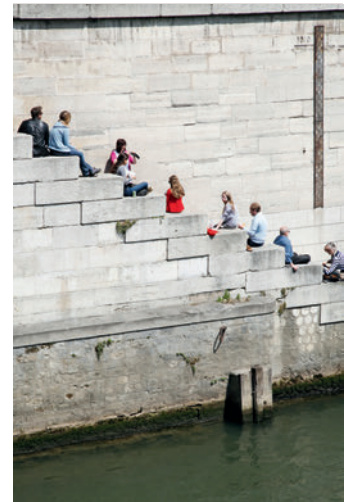
Le projet pour la Seine dans Paris n'est pas du même ordre : les quais bas ne sont pas en friche, ni les quartiers limitrophes en déshérence. Il y a pourtant une similitude, dans la mesure où c'est de conquête qu'il s'agit : celle d'un domaine réservé à la circulation motorisée, au profit de la pluralité des usages urbains. Cette transformation majeure de l'espace public dans Paris pourrait être un laboratoire de procédures à venir. Comme à Rome entre les années 1980 et 2000, cette méthode se déploie dans diverses temporalités. Les actions à court terme sont concomitantes d'une réflexion sur des transformations plus lourdes susceptibles d'advenir à plus long terme. Les secondes se

nourrissent des expériences menées dans ce temps plus court. Elles peuvent (doivent) déboucher sur des évolutions pérennes, que les premières servent à ajuster. C'est dans cet esprit que les aménagements réversibles deviennent le « cahier des charges » des projets à venir.

Un atout de l'actuel projet pour les berges de la Seine réside dans son élaboration progressive qui, sur la base d'aménagements réversibles, offre, contrairement aux transformations pérennes, la possibilité aux citoyens de vérifier et d'apporter leur point de vue sur ce qui est proposé ou pourrait l'être, et aux acteurs techniques de l'espace public parisien d'ajuster graduellement des solutions calibrées. Ces ajustements progressifs reposent sur la capacité à pouvoir penser la concomitance des actions nécessaires à ces projets, dans une vision transversale : programmer en fonction d'un lieu, transformer l'assiette du lieu pour



La Seine, un espace de flux à préserver pour les marchandises [À GAUCHE].
Les quais de Seine, un gisement d'aménités insoupçonnées [À DROITE].



The Seine, a space of flux to be kept for cargo [LEFT]. **The banks of the Seine, a bedrock of unimaginable amenities** [RIGHT].

accueillir le nouveau programme, penser les dispositifs ajoutés en rapport au support, ajuster les aménagements antérieurs pour recevoir les nouveaux dispositifs, etc., le projet modifiant l'état des lieux, il en réécrit la règle en permanence.

Un processus de projet ouvert qui lui permet d'évoluer

Chaque étape de la fabrication de la ville a donné lieu à des aménagements intimement liés aux usages et aux attentes de la société de l'époque. Le projet de « reconquête des berges » présenté par Bertrand Delanoë le 14 avril 2010 s'inscrit dans cette logique historique de relation intime entre la société urbaine, ses attentes et la façon dont celles-ci parviennent à modifier le paysage urbain. Il s'appuie entre autres sur le fait que la société urbaine contemporaine parisienne a développé depuis quelques 10 ans une pratique ouverte de la ville au travers d'usages partagés de l'espace public, mais aussi avec la participation active des habitants qui s'affirment comme des acteurs à part entière de l'évolution du paysage urbain.

Aussi le projet pour la Seine n'est pas le résultat d'un plan mais celui d'un engagement ; son élaboration, la façon dont il est conçu et mené sont partie intégrante du projet. Le projet de « reconquête des berges » est constitué autant par la méthode mise en œuvre pour le concevoir que par les actions qui se réaliseront. Il n'est ni un début ni une fin, puisque les berges ont connu d'autres usages, d'autres paysages ; il est le projet d'une époque et utilise pour sa réalisation ce que cette époque attend et apporte. L'époque attend plus de convivialité, de l'écologie, de la souplesse, de l'économie, de la rapidité et du partage. Elle

apporte des outils, des connaissances sur les milieux naturels et le rôle des corridors écologiques, sur la diffusion et la discussion sur internet, sur l'importance de la temporalité et sur l'intérêt porté à la culture et au sport.

L'époque attend aussi, avec l'évolution des berges, de retrouver une liberté d'usage de bords de Seine ouverts à tous.

L'équipe qui le produit est forcément pluridisciplinaire, composée d'un noyau qui s'appuie sur les directions techniques de la Ville et s'alimente de confrontations auprès de spécialistes qui, chacun à leur façon, inventent une façon d'être dans la ville.

Des propositions pour reconquérir le site de la Seine au cœur de Paris

Trois grands dispositifs guident le projet :

- rendre les berges aux piétons ;
- diversifier et enrichir les usages du fleuve ;
- organiser une offre autour des thèmes du sport, de la culture et de la nature.

Le projet prend appui sur des propositions réalistes, adaptées à la circulation des voies sur berges. Voulues à très court terme, elles ont été étudiées en fonction de la maîtrise de la circulation à l'horizon 2012. La philosophie de ces aménagements ne s'appuie pas sur une phobie de l'automobile mais sur la prise en compte d'un nouvel équilibre, d'une pacification de la ville où chacun retrouve sa juste place. C'est pourquoi, les aménagements diffèrent sur les deux rives : la suppression de la circulation sur la voie sur berge en rive gauche et la transformation de « la voie rapide » rive droite en boulevard parisien.

Rive droite

Il s'agit de transformer la voie sur berge, d'une autoroute urbaine en un boulevard parisien. Cela concerne la partie centrale de la voie, entre le pont d'Iéna et le bassin de l'Arsenal, puisque l'évolution de la partie située entre le pont d'Austerlitz et la porte de Bercy ne peut se concevoir sans son corollaire: la transformation de l'autoroute A4, qui nécessite un temps plus long.

Pour amorcer cette métamorphose en boulevard parisien, il est nécessaire de changer le vocabulaire



Port des Célestins. Etat actuel [EN HAUT] et projets d'aménagements [EN BAS]:

- nouvelle promenade au bord de l'eau du bassin de l'Arsenal à l'Hôtel de Ville sur 1 km;
- nouveaux feux et traversées piétonnes;
- diminution de la largeur des files de circulation [de 3,5 m à 3 m];
- élargissement du trottoir côté Seine;
- aménagement d'un café dans la « Maison rouge ».

Port des Célestins. Current state [TOP] and development projects [BOTTOM]:

- New 1 km [0.62 mile] waterside walkway from the Bassin de l'Arsenal to the Hôtel de Ville;
- New traffic lights and pedestrian crossings;
- A reduction in the width of lanes [from 3.5m [3.8 yards] to 3m [3.3 yards]];
- The broadening of the pavement by the Seine;
- Fitting out a café in the "Maison Rouge".



de l'environnement de cette voie routière, et notamment d'en rendre possible la traversée. Pour cela il est proposé d'installer des feux tricolores en premier lieu sur deux traversées symboliques :

- au droit du Palais de Tokyo, afin de rendre évidente et aisée la connexion entre la « colline des musées », le Palais de Tokyo et le musée du quai Branly ;
- face aux Tuileries, afin de rendre évidente et aisée la connexion entre le Louvre, le jardin des Tuileries et le musée d'Orsay.



Passerelle Debilly / Palais de Tokyo / musée du quai Branly. Etat actuel [EN HAUT],
projets d'aménagements et usages [EN BAS] :

- liaison entre musées rive gauche/rive droite ; nouveau feu et traversée piétonne ; suppression du passage piéton souterrain ;
- diminution de la largeur des files de circulation ;
- continuité cyclable du pont de l'Alma au pont d'Iéna ;

- kakemono en lien avec les activités des musées ;
- animations sur l'esplanade du musée d'Art moderne de la Ville de Paris et du Palais de Tokyo vers la Seine.

Passerelle Debilly footbridge / Palais de Tokyo / Musée du Quai Branly. Current state (TOP), **development projects and uses** (BOTTOM) :

- Link between the museums on the left and right banks; the new traffic lights

- and pedestrian crossing; closing the underground pedestrian walkway;
- A reduction in the width of traffic lanes;
- Continuous cycle paths from the Pont de l'Alma to the Pont d'Iéna;
- Kakemono about museum activities;
- Entertainment on the esplanade of the Musée d'Art Moderne managed by the Parisian local authority, and the Palais de Tokyo towards the Seine.

La transformation du caractère routier de l'avenue de New-York et du quai des Tuileries crée aussi l'opportunité d'améliorer les liaisons cyclables en bord de Seine sur les quais hauts. Sur cette même rive droite, il est proposé d'aménager une promenade au bord de l'eau entre l'Hôtel de Ville et le bassin de l'Arsenal. Pour y accéder, trois feux au moins seront installés sur la voie sur berges. Cette promenade pourra être agrémentée d'installations de barges offrant des



Liaison jardin des Tuileries / musée d'Orsay. Etat actuel [EN HAUT], projets d'aménagements et usages [EN BAS] :

- ouverture des Tuileries sur la Seine ;
- nouveau feu et traversée piétonne ;
- réorganisation des files de circulation en lien avec la mise en sécurité du tunnel routier des Tuileries ;
- continuité cyclable dans les deux sens ;
- expositions de plein-air.

Link between the Tuileries gardens and the Musée d'Orsay. Current state [TOP], development projects and uses [BOTTOM] :

- Opening the Tuileries to the Seine ;
- New lights and pedestrian crossing ;
- Reorganisation of the traffic lanes for road safety in the Tuileries road tunnel ;
- Continuous two-way cycle path ;
- Open-air exhibitions.



activités : initiation pour les jeunes enfants, activités sportives, lieu de détente. Au droit du quai des Célestins, celle que les bateliers appellent depuis toujours la « Maison rouge » pourra demain accueillir un café-restaurant. Enfin, des études sont engagées pour voir comment il est possible de rendre plus sûres les traversées piétonnes au droit du pont de Bir-Hakeim, là où la voie sur berge revient sur le quai haut et au pont Morland.

Naturellement, cette pacification de la circulation automobile, ce nouveau partage de l'espace public



Port de l'Hôtel de Ville. Etat actuel [EN HAUT], **projets d'aménagements et usages**

[EN BAS] :

- nouvelle promenade au bord de l'eau du bassin de l'Arsenal à l'Hôtel de Ville sur 1 km ;
- nouveaux feux et traversées piétonnes ;
- diminution de la largeur des files de circulation et élargissement du trottoir côté Seine ;
- barges d'animations sportives ;
- café flottant au pont Marie.

Port de l'Hôtel de Ville. Current state [TOP], **development projects and uses** [BOTTOM] :

- New 1 km [0.62 mile] waterside walkway from the Bassin de l'Arsenal to the Hôtel de Ville ;
- New traffic lights and pedestrian crossings ;
- A reduction in the width of traffic lanes and widening of the pavement near the Seine ;
- Barges with sporting activities ;
- Floating café at the Pont Marie.

ont des conséquences. Selon les études de la direction de la voirie et des déplacements, les modèles de trafic font ressortir que d'ouest en est (de la porte de Saint-Cloud à la porte de Bercy) à l'heure de pointe, le temps moyen de parcours passera de 31 mn aujourd'hui à 37 mn demain. À l'heure creuse, on obtiendra une réduction sensible de la vitesse qui passera de 50 km/h à 40 km/h. Cela induira des reports de trafic, car plus du quart de celui-ci concerne le transit ouest-est. C'est le périphérique qui en supportera la plus grande part, soit environ 300 véhicules par heure, dont 150 par le nord et 150 par le sud à rapporter aux 5 000 à 7 000 véhicules par heure qui l'empruntent déjà.

Rive gauche.

Le quai sera réinvesti pour établir une continuité piétonne et y développer des activités culturelles et sportives. La présence de la voie sur berge située entre Solférino (au droit du musée d'Orsay), et le pont de l'Alma (au droit du musée du quai Branly) rend les bords de Seine aujourd'hui inaccessibles. À l'heure de pointe, le trafic y est de 2 000 véhicules par heure, à comparer aux 4 000 de la rive droite, sur 2 files dans les 2 cas. Les 2 files, dans la partie la moins large des quais hauts, comme les 2 files de la voie sur berge, ne sont utilisés, à l'heure de pointe, qu'à tout juste plus de 50 % de leur capacité ; on y constate souvent des vitesses excessives.

Le projet consiste donc en la fermeture au trafic automobile de ces 2,3 km de voie sur berge. Dans ce cas, d'Austerlitz à Bir-Hakeim, à l'heure de pointe, la vitesse d'écoulement du trafic passera de 17 km/h à 13 km/h. Cela correspond à un accroissement du temps de parcours d'est en ouest de 6 mn. Cela induira

des reports de trafic, notamment sur le tronçon Louvre-Champs-Élysées, et sur le cours la Reine en rive droite, qui peuvent les supporter sans augmentation significative du temps de trajet sur ces axes.

Pour reconquérir cette partie des berges, il est proposé un processus de projet plaçant les usages et l'appropriation de l'espace public au cœur de la démarche.

Dès sa fermeture au plus tard à l'été 2012, en fonction des discussions avec les autres acteurs (Préfecture de police, Service départemental de l'architecture et du patrimoine, Ports de Paris, Voies navigables de France) il s'agira de tester des usages culturels et sportifs, afin de construire le « récit urbain » d'où naîtra une nouvelle figure des berges de la Seine. Les événements, les installations et autres aménagements pourront préfigurer, et ainsi permettre de construire l'image du projet urbain qui sera progressivement mis en place en fonction de la réception par le public.

Nature, sport, culture : trois thèmes qui ont guidé les propositions

Une démarche légère, sans travaux longs et lourds est privilégiée. Ce ne sera pas Paris Plage toute l'année, mais naturellement le projet bénéficie de l'expérience ainsi acquise. Les aménagements pourront évoluer dans le temps, au rythme de leur appropriation.

Ces installations travailleront sur le confort ergonomique (pouvoir se poser, se mettre en retrait, circuler, admirer, manger, boire...) et le confort lié à l'activité proposée. Celles ludiques et sportives favoriseront le lien social et permettront également de faire se côtoyer dans un même espace ceux qui pratiquent et ceux qui regardent, toujours porteurs de dynamique dans un espace public.



Pont de l'Alma. Etat actuel [EN HAUT], projets d'aménagements et usages [EN BAS] :

- voie sur berge rive gauche transformée au profit des piétons, rollers, cyclistes et des pratiques urbaines à inventer ;
- promenade au bord de l'eau de la tour Eiffel au musée d'Orsay ;
- création de nouveaux emplacements de bateaux ;

- escale de type Batobus/Voguéo ;
- barges à vocation spécifique : marché aux fleurs, jardin botanique...

Pont de l'Alma. Current state [TOP], development projects and uses [BOTTOM] :

- Embankment road on the left bank transformed for use by pedestrians, roller skaters, cyclists and urban

- activities to be dreamt up ;
- Riverside walkway from the Eiffel Tower to the Musée d'Orsay ;
- Creation of new moorings for boats ;
- Batobus/Voguéo type stop ;
- Barges with a specific purpose: flower markets, botanical gardens...



Port du Gros-Cailou. Etat actuel ^[EN HAUT],
projets d'aménagements et usages ^[EN BAS]:

- voie sur berge rive gauche transformée au profit des piétons, rollers, cyclistes et des pratiques urbaines de plein air ;
- promenade au bord de l'eau de la tour Eiffel au musée d'Orsay ;
- création de nouveaux emplacements de bateaux près du pont des Invalides et de l'Alma ;

- activités sportives de plein air ;
- des petites structures pour permettre de s'arrêter, contempler, travailler...

Port du Gros-Cailou. Current state ^[TOP],
development projects and uses ^[BOTTOM]:

- Embankment road on the left bank transformed for use by pedestrians, roller skaters, cyclists and urban open-air activities ;
- Riverside walkway from the Eiffel Tower

- to the Musée d'Orsay ;
- Creation of new moorings for boats near the Pont des Invalides and the Pont de l'Alma ;
- Open-air sporting activities ;
- Small installations make it possible to stop, gaze, work...

Les berges devenant accessibles, il deviendra aussi possible de faire accoster de nouveaux bateaux entre Alma et Solférino en dehors des zones réservées à la sécurité de la navigation. De nouvelles escales de type Batobus ou Voguéo peuvent s'envisager au pont de l'Alma et au pont Alexandre-III, en connexion avec le RER et desservant de nombreux équipements.

La suppression du passage sous le pont de l'Alma permettra de créer une continuité piétonne depuis la tour Eiffel jusqu'au port du Gros-Caillou, assez large et inutilisé aujourd'hui. Un parcours paysager et botanique est proposé à l'Alma. Des activités sportives de plein-air (volley, tennis, basket, skateboard, etc.) sont envisagées là où la berge est suffisamment large, au port du Gros-Caillou et au port des Invalides.

Un café peut être ouvert dans l'espace existant dans la culée du pont Alexandre-III et un lieu de nuit pourrait être installé dans l'actuel tunnel routier. Les nuisances sonores ne seront en effet pas le problème de ce lieu. Des jardins flottants compléteront aussi le dispositif au niveau de la Concorde pour établir un contact plus proche avec l'eau. Enfin, le port de Solférino, qui profite d'une situation exceptionnelle, pourra être mis en valeur. Ce port, aujourd'hui occupé par un parking, pourrait devenir un site de promenade et de loisirs témoignant du renouveau des espaces publics du centre de Paris, mêlant modernité et patrimoine.

L'embarquement qui pourra être installé au droit du parvis d'Orsay, permettra à tous de s'installer pour jouir de cette vue magnifique qui embrasse le Louvre, les Tuileries jusqu'à la Concorde, qui permet de deviner Petit et Grand Palais... L'escalier pourra servir de gradins lors des spectacles nocturnes sur barge.

Ainsi se dégagera une promenade piétonne continue sur 2,3 km pour offrir à tous les publics, parisiens, franciliens, visiteurs, des occasions de promenades, de moments festifs, de concerts, et plus simplement de redécouverte du fleuve qui a marqué la naissance de Paris et le paysage de l'Île-de-France.

Un projet dans la profondeur du site de la Seine : des quartiers jusqu'au bord de l'eau

Le projet consiste à travailler le « site Seine » dans sa longueur, mais aussi à faire mieux pénétrer le paysage du fleuve dans la ville. Ainsi, le parvis du musée d'Orsay pourra s'ouvrir vers le fleuve et donner tout son sens au rapport entre les Tuileries et la rive gauche.

L'ouverture de la ville sur le fleuve sera également réalisée devant le musée du quai Branly. Un accès direct sur les berges deviendra possible au pont de l'Alma et le port de la Bourdonnais pourra être aménagé en rendant compatible une mixité d'usage, logistique et promenade, à l'instar du port de Tolbiac réalisé par Ports de Paris.

Une programmation événementielle sur les parvis, les quais et les passerelles pourra mettre en scène occasionnellement ces nouveaux liens à travers des promenades culturelles dans la ville.

Les deux traversées, au musée d'Orsay et au musée du quai Branly, hautement symboliques pour réfléchir à ce nouveau rapport à la Seine pourraient être suivies par d'autres projets à moyen terme sur le parvis de la tour Eiffel, sur le parvis de la Maison de la Radio, et pourquoi pas sur la dalle Beaugrenelle qui, dans les projets d'origine, allait jusqu'à un promontoire face à l'île aux Cygnes.



Pont Alexandre-III. Etat actuel [EN HAUT],
projets d'aménagements et usages

[EN BAS] ;

- voie sur berge rive gauche transformée au profit des piétons, rollers, cyclistes et des pratiques urbaines de plein air ;
- promenade au bord de l'eau de la tour Eiffel au musée d'Orsay ;
- création d'un arrêt de type Batobus / Voguéo et correspondance avec le RER C ;

- ouverture d'un café dans la culée du pont Alexandre-III ;
- activités culturelles, concerts.

Pont Alexandre III. Current state [TOP],
development projects and uses [BOTTOM] :

- Embankment road on the left bank transformed for use by pedestrians, roller skaters, cyclists and urban open-air activities ;

- Riverside walkway from the Eiffel Tower to the Musée d'Orsay ;
- Creation of a Batobus/Voguéo stop and correspondence with RER C ;
- Opening of a café in the abutment of the Pont Alexandre III ;
- Cultural activities, concerts.

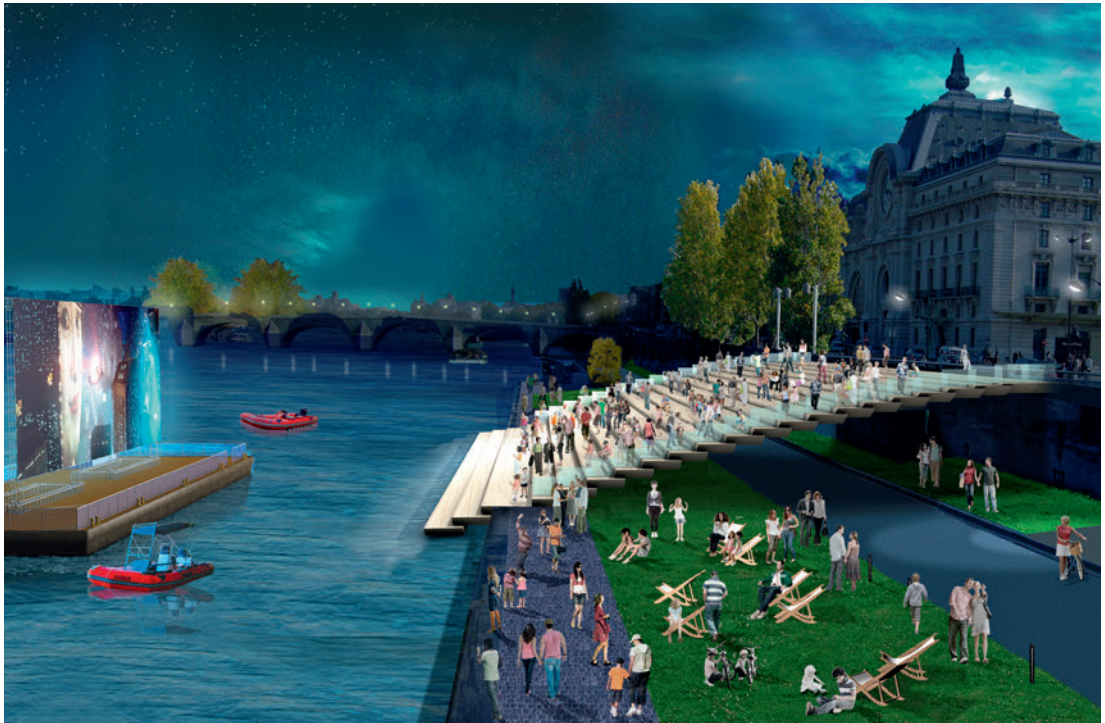


Port des Invalides-Concorde. Etat actuel
[EN HAUT], **projets d'aménagements et usages** [EN BAS] :

- voie sur berge rive gauche transformée au profit des piétons, rollers, cyclistes et des pratiques urbaines de plein air ;
- promenade au bord de l'eau de la tour Eiffel au musée d'Orsay ;
- activités de loisir et sportives là où la berge est suffisamment large, archipel de jardins flottants permettant de rendre plus proche le contact à l'eau.

Port des Invalides-Concorde. Current state [TOP], **development projects and uses** [BOTTOM] :

- Embankment road on the left bank transformed for use by pedestrians, roller skaters, cyclists and urban open-air activities ;
- Riverside walkway from the Eiffel Tower to the Musée d'Orsay ;
- Leisure activities where the embankment is wide enough, archipelago of floating gardens making it possible to get closer to the water.



Port de Solférino / musée d'Orsay. Etat actuel [EN HAUT], **projet d'aménagements et usages** [EN BAS] :

- voie sur berge rive gauche transformée au profit des piétons, rollers, cyclistes et des pratiques urbaines de plein air ;
- promenade au bord de l'eau de la tour Eiffel au musée d'Orsay ;
- démolition de la passerelle métallique provisoire ;
- réouverture des escaliers de liaison quai Anatole-France-port de Solférino ;
- un nouveau lien par des emmarchements entre le parvis

- du musée d'Orsay et la Seine ;
- un lieu pour contempler le site de la Seine (le Louvre, les Tuileries, les ponts...) ;
- des activités culturelles sur l'eau (cinéma, projections, art vivant...).

Port de Solférino/Musée d'Orsay. Current state [TOP], **development projects and uses** [BOTTOM] :

- Embankment road on the left bank transformed for use by pedestrians, roller skaters, cyclists and urban open-air activities ;

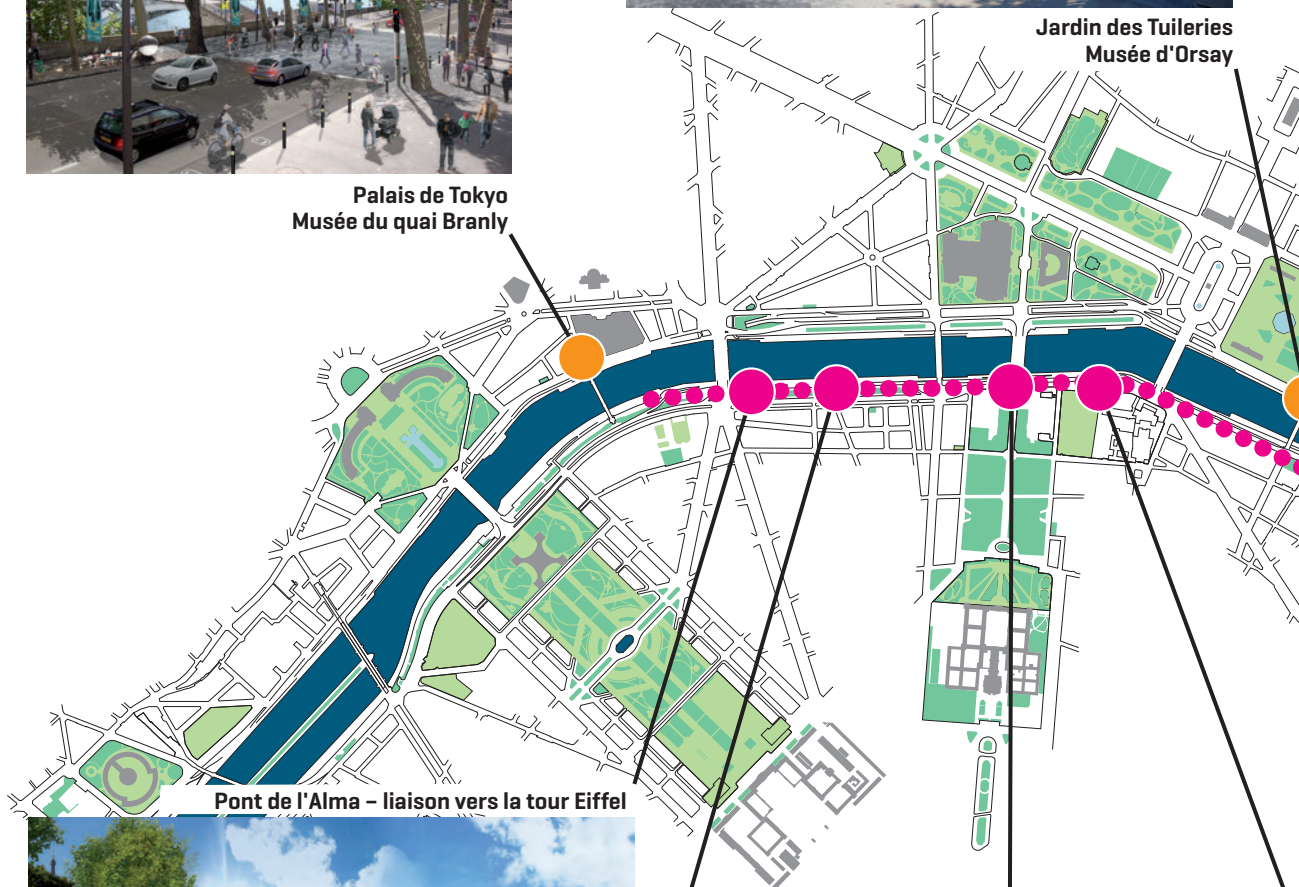
- Riverside walkway from the Eiffel Tower to the Musée d'Orsay ;
- Demolition of the temporary metal footbridge ;
- Re-opening the connection stairs Quai Anatole-France-Port de Solférino ;
- A new link via the steps between the forecourt of the Musée d'Orsay and the Seine ;
- A place for gazing at the site of the Seine (Louvre, Tuileries, bridges...) ;
- Cultural activities on the water (cinema, projections, living art...).



**Palais de Tokyo
Musée du quai Branly**



**Jardin des Tuileries
Musée d'Orsay**



Pont de l'Alma – liaison vers la tour Eiffel



Port du Gros-Cailou



Pont Alexandre-III

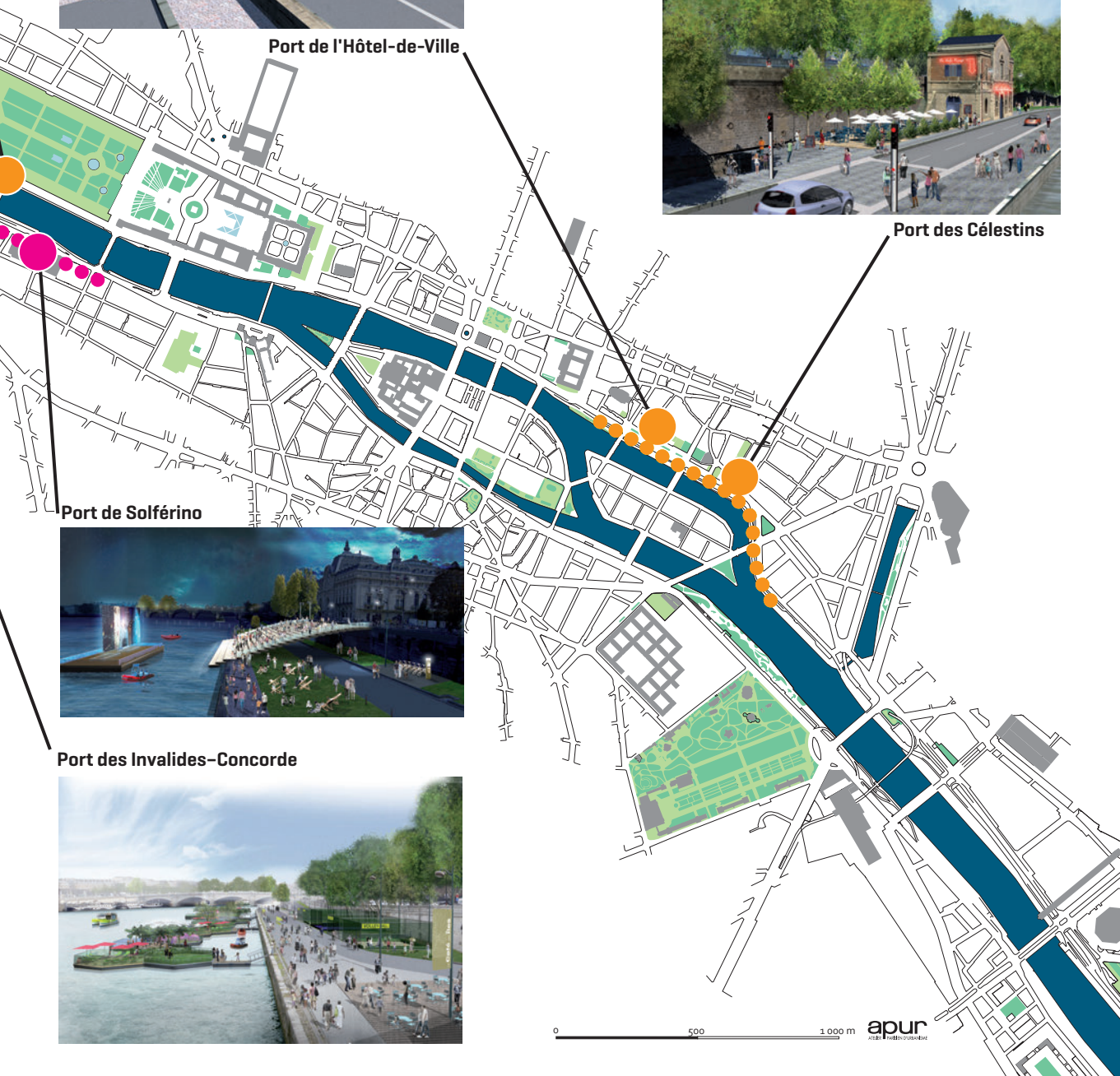




Port de l'Hôtel-de-Ville



Port des Célestins



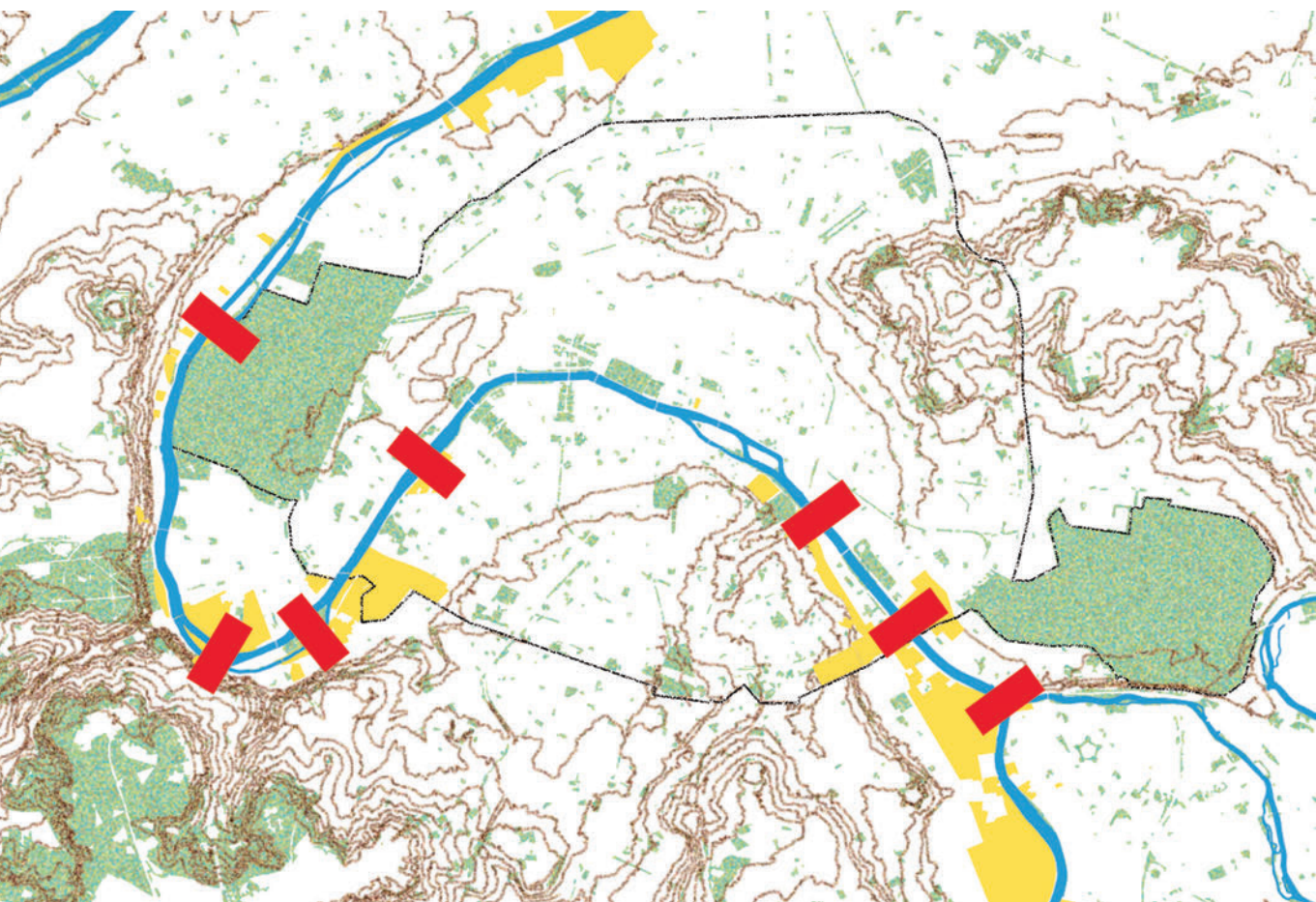
Port de Solférino



Port des Invalides-Concorde



3. La métropole au bord



92 Sur sept sites tout au long du fleuve, neuf projets d'échelle et de conception très différentes énoncent un nouveau rapport au fleuve, plus attentionné et plus respectueux de son rôle fédérateur et identitaire au cœur de la métropole.

On seven sites along the river, nine projects of different scale and conception are proposing a new relationship with the river: more respectful of and considerate towards its federative role in the earth of the metropolis.

de l'eau

La reconquête du site de la Seine est engagée bien au-delà de la réflexion menée sur les quais au cœur de Paris. En amont, vers le quartier des gares, Masséna-Bruneseau et la confluence avec la Marne, comme en aval, du port Victor au bois de Boulogne, par Issy-les-Moulineaux et Boulogne-Billancourt, les projets sont nombreux. Ils sont l'occasion de conforter la mixité d'usage des berges, de repenser l'insertion urbaine des emprises logistiques, de permettre aux quartiers nouveaux d'atteindre la Seine et de renforcer ainsi la proximité de la ville et du fleuve.



- 94 **Nouvelles architectures, de jour comme de nuit. Projet après projet, la Seine devient l'avant-scène de la ville contemporaine et les objets qui l'habitent, monuments comme bétonnières, sont désormais intégrés dans son paysage qui les donne à voir sans complexe.**
- New architectures, at day and night. Project after project, The Seine is becoming the front scene of the contemporaneous city, and its artifacts, monuments as well as cement mixers, are henceforth part of its cityscape that show them without complex.**





A la confluence de la Seine et de la Marne



96 A la rencontre d'Alfortville,
Charenton-le-Pont
et Ivry-sur-Seine,
on découvre un territoire
en pleine mutation urbaine
[déindustrialisation
et densification].

At the place where
Charenton-le-Pont
and Ivry-sur-Seine meet,
a territory where a process of
urban mutation is well under
way [de-industrialisation
and an increase in population
density] comes into view.

La confluence renvoie à un imaginaire de grand paysage, celui de la rencontre de deux fleuves, des sources à l'estuaire.

La confluence de la Seine et la Marne, à moins de 2 km de Paris, n'est pas un lieu si marquant pour les Franciliens. Il reste un territoire hors du temps, relégué à la périphérie de trois villes plutôt qu'à la rencontre d'Alfortville, Charenton-le-Pont et Ivry-sur-Seine.

A l'est, l'autoroute A4 empêche la ville de Charenton-le-Pont de s'ouvrir sur la confluence. Côté Ivry, il s'agit d'organiser la mutation de grandes plateformes industrielles de banlieues en déshérence. Et, au centre, sur la presqu'île, Alfortville a déjà largement amorcé sa mutation urbaine depuis une vingtaine d'années.

Chinagora, figure de proue de la confluence

Construit en 1992, son architecture de pastiche chinoise, mais aussi son rapport au fleuve avait suscité beaucoup de débats. Michel Corajoud, témoignant dans la revue *Urbanisme*, voyait là une offense au lieu, à cette confluence qui par essence,

devait être un lieu public ouvert, à l'instar du square du Vert-Galant.

Chinagora voulait être un centre d'affaires franco-chinois et une étape entre Paris et Disneyland où 3 000 personnes étaient attendues quotidiennement. Il reste aujourd'hui l'hôtel 3 étoiles de 200 chambres sur 7 étages, mais l'espace d'expositions et la galerie marchande ont fermé.

Chinagora, situé dans un site exceptionnel, semble donc attendre une nouvelle programmation capable de

donner un second souffle à cet ensemble représentant 46 000 m².

Ivry Confluences, régénération urbaine et mise en valeur des bords de Seine

Le projet Ivry Confluences est l'un des grands projets urbains de la métropole, le pendant, en quelque sorte, au projet de l'île Seguin. 1,3 millions de m² de SHON devraient être créés d'ici 2030 sur 145 ha.



Chinagora est l'un des signaux qui annoncent l'arrivée à Paris, tant depuis l'autoroute que depuis le train à destination de la gare de Lyon.

Chinagora is one of the signs announcing arrival in Paris, both from the motorway and from trains destined for the Gare de Lyon.

À l'origine, le projet intitulé « Avenir Gambetta » était d'échelle locale plus que métropolitaine, mais le départ des grandes entreprises comme Total et le BHV ont donné une autre dimension au projet.

Le programme, établi par la Sa-dev 94, prévoit un quartier diversifié, préservant l'activité économique et offrant une mixité sociale: 50 % d'activités économiques, 35 % de logements [50 % de logements sociaux et 50 % en accession à la propriété] et 15 % d'équipements. La densification s'accompagne d'un projet ambitieux d'espaces publics: requalification des principaux axes existants et création d'un réseau maillé d'avenues et boulevards. La réconciliation des deux quartiers d'Ivry situés de part et d'autre des voies ferrées est prévue grâce à la création d'un nouveau pont et d'une passerelle.

Les principes d'aménagement ont été définis par Bruno Fortier, architecte coordinateur, en lien avec cinq architectes d'opération répartis sur le territoire: Paul Chemetov, Pierre Guérin, François Leclercq, Bernard Reichen et Denis Valode. Une large participation au projet est proposée pour les Ivryens avec l'ouverture d'un lieu dédié, la Banque des Confluences, comprenant une grande maquette du projet et la mise en place d'ateliers thématiques de discussion. Les principaux lieux attractifs et animés du projet sont le quartier de la gare, la place Gambetta et la confluence, reliés, par l'axe Brandebourg. Des immeubles hauts sont ainsi envisagés à la confluence et près de la gare.

L'enjeu du projet est d'arriver à lier le nouveau quartier au centre-ville du côté ouest, et de créer un quartier sur Seine à l'est.

L'identité du projet: la Seine et la confluence

Dans ce projet, les berges sont destinées aux loisirs; elles deviennent un lieu de promenade de 2 km accessible depuis les quartiers. La circulation est reportée sur une nouvelle avenue paysagère nord-sud dénommée cours, à l'intérieur du futur quartier, ce qui permet de retrouver une connexion directe avec le fleuve.

Un grand parc est réalisé de la confluence à la place Gambetta. De part et d'autre du parc, un front bâti est envisagé sur les bords de Seine pour créer une polarité urbaine autour d'un ensemble tertiaire, un centre universitaire et des logements. Un équipement au rayonnement métropolitain, comme la « Cité de la ville », est envisagé pour la confluence. Quelques bâtiments témoignant



A GAUCHE Le pont aux Câbles, bien que dégradé et présentant des accès peu lisibles, assure une liaison piétonne et cyclable entre Charenton-le-Pont et Ivry-sur-Seine et offre une belle vue sur la confluence.



A DROITE Les deux grandes halles dont la Ville de Paris est propriétaire à Ivry-sur-Seine font partie des témoignages architecturaux remarquables des bords de Seine.

LEFT The Câbles bridge, although damaged, its entrance barely visible, provides a pedestrian and cycle link between Charenton-le-Pont and Ivry-sur-Seine and offers a fine view over the Confluence.

RIGHT The two large halls owned by Paris in Ivry-sur-Seine are among the remarkable examples of architectural expression on the banks of the Seine.

du patrimoine architectural industriel pourraient connaître progressivement de nouvelles affectations, comme l'entrepôt du BHV côté Seine, ou les halles de la Ville de Paris et de la Sagep... Le pont aux Câbles pourrait à terme être rénové et mieux connecté à Charenton-le-Pont, par le prolongement d'une passerelle au-dessus de l'autoroute A4, facilitant ainsi les liaisons entre les nouveaux quartiers d'Ivry et les résidences de Charenton.

La tâche demandée aux architectes coordinateurs est ambitieuse, puisqu'il s'agit de convertir les friches industrielles d'Ivry en un quartier mixte et animé préservant l'identité d'un lieu également composé d'îlots pavillonnaires. La réussite de ce projet de régénération urbaine tiendra en effet à sa capacité à produire un tissu urbain qui ne soit pas banal mais qui contribue à mettre en valeur la géographie du fleuve, la porosité et la profondeur du tissu et ce sans renier le passé industriel du site.

L'offre de transport en commun : un levier indispensable

La densification du territoire de Seine-Amont nécessite d'accroître sensiblement l'offre de mobilités. A

court terme, la fréquence du RER C devrait être renforcée à la gare d'Ivry, puis deux itinéraires de bus en site propre devraient être mis en place : l'un nord-sud entre la Bibliothèque nationale de France et la gare des Ardoines, et l'autre, est-ouest, entre la gare d'Ivry et la station de métro Maisons-Alfort, par le boulevard de Brandebourg.

Cependant, à l'échelle du projet, c'est bien le prolongement de la ligne 10 du métro qui s'impose, en passant par Masséna-Bruneseau puis par la place Gambetta au cœur du projet Ivry Confluences. Enfin, l'extension de la ligne Vogüé sur l'ensemble du bief de Paris permettrait de renforcer le rôle de la Seine comme moyen de communication.

Un projet communal en lien avec la Seine-Amont

Ce site s'inscrit dans le périmètre de l'Opération d'intérêt national Orly-Rungis-Seine-Amont, tout comme le projet des Ardoines, fortement soutenu par l'Etablissement public d'aménagement. Une complémentarité est donc à trouver pour que ces deux projets ne soient pas concurrents, mais contribuent au rayonnement de la métropole parisienne.

A cet égard, les projets menés de façon indépendante, expriment des attitudes pourtant proches sur plusieurs points : la création d'un parc en bord de Seine, la réservation des berges aux circulations douces et le report de la circulation sur un axe nord-sud plus à l'intérieur des futurs quartiers. Pour les bords de Seine, un regard commun est à construire pour rendre le grand paysage plus lisible de Paris à Choisy-le-Roi, par Ivry Confluences et les Ardoines...



**Ivry Confluences,
plan d'ensemble.
Ivry Confluences,
Master Plan.**

BRUNO FORTIER, FRANÇOIS PEROT

Ivry Confluences

”

Un site qui se libère, des activités qui s'éloignent [Total, le BHV, Nathan, Philips...]: c'est dans ce cadre, assez classique en région parisienne – mais élargi aux mutations que connaît tout le Val-de-Marne – qu'Ivry, il y a quatre ans, a voulu se doter d'un projet qui s'étend aujourd'hui des confins de Vitry au quartier de Tolbiac.

Les données en sont innombrables: elles tiennent aux voies ferrées et au long faisceau qui sépare leurs coteaux des quais que des usines tutoyaient jusqu'à; elles tiennent à la frontière que le périphérique [bientôt franchi] continue de former entre son centre ancien et le site universitaire de Tolbiac; aux mille surprises enfin de rues aussi charmantes qu'étroites... Si bien que le travail que la Sadev 94 a confié à Paul Chemetov, François Leclercq, Pierre Guérin, Carlos Gotlieb, Denis Valode et Bernard Reichen a d'abord consisté à arpenter un site dont les densités à venir devront ourler ses cours, tenter d'en préserver les halles, se combiner avec les silhouettes bigarrées des maisons ou des HBM... Opération déjà tentée à Ivry, de manière extraordinaire, par Jean Renaudie et Renée Gailhoustet, mais à laquelle s'ajoute une perspective très différente puisque les 150 ha que couvre ce projet s'ouvrent désormais sur la Seine: sur des quais encore circulés, sur des ponts que domine la silhouette de la passerelle aux Câbles; et là – à cet endroit précis – sur la rencontre de la Seine et de la Marne. Si bien que ce projet

– s'il consiste d'abord à y installer le métro [la paresseuse ligne 10 s'arrêtant pour l'instant à la gare d'Austerlitz], à souhaiter que l'on donne un autre cadencement à la ligne C du RER, s'est assez vite axé sur ce site de la confluence que devrait dominer le parc imaginé par François Leclercq, la passerelle dont Paul Chemetov pense faire un jour les propylées d'un centre de recherches, et sur des quais piétons que l'automobile évitera en passant désormais sur les sites qu'occupaient jusqu'ici la Sagep et Total: ce que Pierre Guérin et Carlos Gotlieb avaient a priori imaginé comme un *parkway*, devenant [version sage et probablement réaliste compte tenu des nombreux espaces libres qu'accepte déjà ce projet] un cours arboré dont les flux, parallèles à la rive, permettront, de se promener sur la Seine et d'en longer le parc.



Ivry Confluences.

MAÎTRE D'OUVRAGE Ville d'Ivry-sur-Seine, Sadev 94.

EQUIPE D'ARCHITECTES-URBANISTES CHARGÉE DU PROJET Bernard Reichen, Pierre Guérin - Carlos Gotlieb, François Leclercq, Denis Valode (VP Cité), Paul Chemetov; Bruno Fortier et François Perot [coordination].

CI-DESSUS Perspective de la passerelle aux Câbles et du projet Ivry Confluences.

PAGE DE DROITE EN HAUT La confluence.

ESQUISSE. EN BAS Maquette du projet. Ivry Confluences.

PUBLIC AND MIXED DEVELOPMENT STRUCTURE Ville d'Ivry-sur-Seine, Sadev 94.

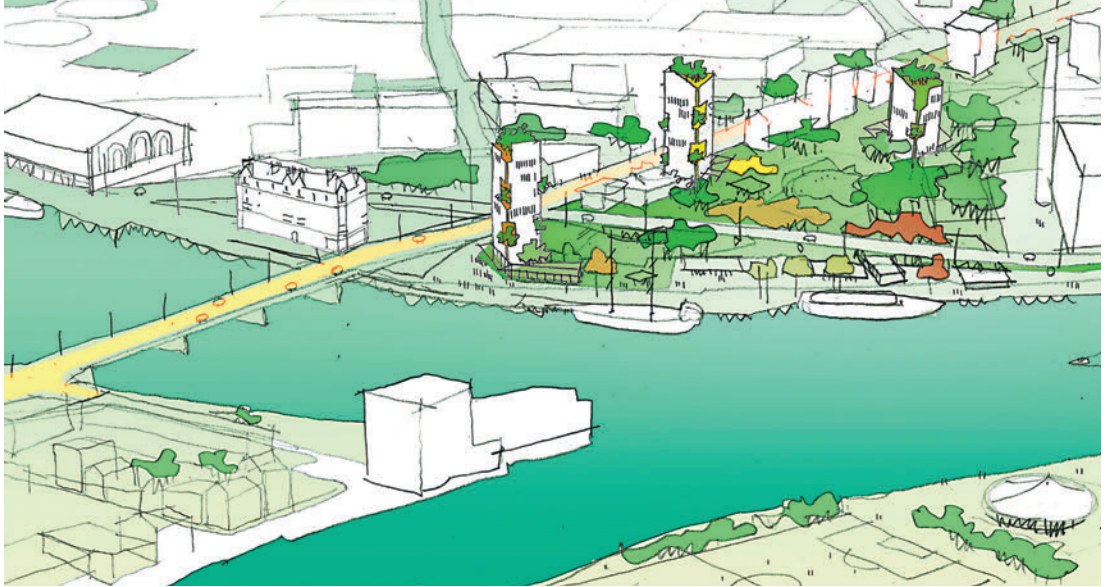
ARCHITECTS AND PLANNERS DESIGNING THE PROJECT Bernard Reichen, Pierre Guérin - Carlos Gotlieb, François Leclercq, Denis Valode

[VP Cité], Paul Chemetov; Bruno Fortier et François Perot [coordination].

ABOVE View of the Passerelle aux Câbles and the Ivry Confluences project.

RIGHT-HAND PAGE La Confluence. Sketch.

BOTTOM Model of the project.





Bercy-Charenton et Masséna-Bruneseau, une porte fluviale



102 Les activités logistiques situées au croisement de la Seine et de la ceinture : à droite, les développements récents à Ivry-sur-Seine et Charenton ; à gauche, ceux de Bercy et de Paris Rive gauche, à Paris.

Logistical activities located at the intersection of the Seine and the ring road to the right, recent developments at Ivry-sur-Seine and Charenton, to the left, those of Bercy and Paris Rive Gauche to the left.

A l'est, la Seine pénètre dans Paris entre les coteaux d'Ivry et le plateau du bois de Vincennes.

Ici, les berges ont longtemps été dédiées à l'entreposage de marchandises, avant que ne s'y ajoutent les puissantes infrastructures ferroviaires des arrière-gares d'Austerlitz et de Lyon et leur théorie d'équipements logistiques [Grands Moulins, entrepôts frigorifiques, etc.]. A ce développement radial, se superpose une logique en rocade issue du démantèlement de l'enceinte de Thiers, à l'origine des boulevards des Maréchaux et du périphérique.

C'est à la croisée de ces deux systèmes, sur un territoire commun, que se situent les sites de Bercy-Charenton et de Masséna-Bruneseau. Depuis une vingtaine d'années, en amont et aval de cette porte fluviale, les villes de Paris, de Charenton-le-Pont et d'Ivry-sur-Seine ont développé, sur les emprises d'anciennes activités, de nouveaux quartiers au travers des opérations Paris Rive Gauche et Ivry-Port pour la rive gauche, Bercy et Bercy 2 pour la rive droite. Ces quartiers, pour-

tant très voisins, restent encore séparés par la ceinture qui a connu peu de transformations. Bercy et Masséna-Bruneseau héritent de situations similaires, et les enjeux de leur mutation sont communs. Il s'agit de définir, sur ces deux sites, les liaisons nécessaires à l'établissement des continuités urbaines entre les différentes villes, tout en tenant compte, dans leur programmation à l'échelle métropolitaine, de ces sites issus de la croisée de grandes infrastructures [voies ferrées, autoroute A4, boulevard périphérique]. Il s'agit aussi de mieux les desservir par les transports en commun, comme avec le prolongement du tramway T3 qui sera mis en service fin 2012, puis, dans un second temps, par l'extension de la ligne 10 du métro sur la rive gauche, et la création d'un nouvel arrêt du RER D sur la rive droite. Enfin, il s'agit de renouer un rapport au fleuve qui soit plus apaisé, plus praticable, plus partagé.

Ces deux projets se réaliseront dans des temps différents. Masséna-

Bruneseau est d'ores et déjà dans une phase opérationnelle qui devrait aboutir dès 2015 à la création du nouveau quartier, alors que les études sur le secteur Bercy-Charenton ne font que débuter.

Masséna-Bruneseau

Dès son lancement, en 2001, ce projet a cherché à établir des relations multiples avec son environnement : continuité des voies entre Paris et Ivry, accessibilité aux quais de Seine depuis le pont du boulevard Jean-Simon. Pour atteindre ces objectifs, le projet doit recourir à une certaine sophistication compte tenu du manque de disponibilité foncière et de la prégnance des infrastructures routières.

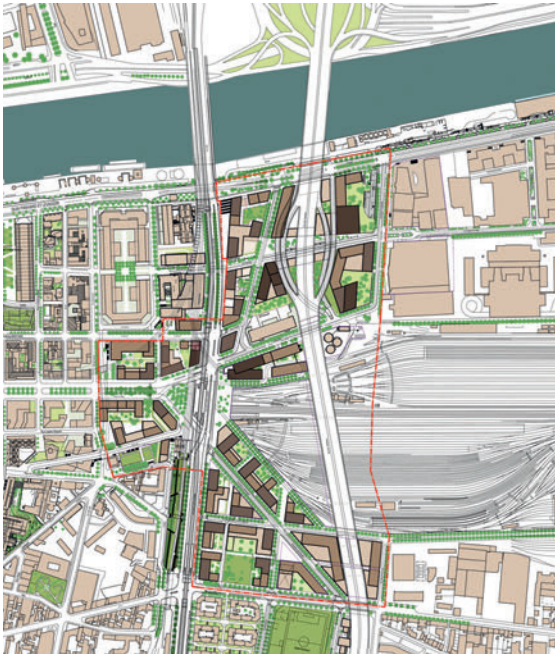
La simplification de l'échangeur autoroutier du boulevard périphérique, entre Paris et Ivry, permettra de mieux réguler la circulation routière et d'établir, sous les ouvrages d'art, des liaisons piétonnes généreuses accompagnées de commerces. Une connexion sera établie de

manière majestueuse entre le boulevard Jean-Simon, sur ouvrage, et le quai haut, par la réalisation d'un escalier monumental. Les études devraient être prochainement lancées pour la requalification du quai bas, afin de permettre une utilisation partagée des quais entre des activités logistiques et la promenade. Cette réflexion sur un meilleur partage des quais a fait aussi l'objet d'échanges avec la ville d'Ivry-

sur-Seine, qui est aussi confrontée à un port uniquement industriel en sortie de Paris, alors que les quartiers environnants se renouvellent. La question de leur ouverture vers la Seine se pose dorénavant.

Enfin, la construction de bâtiments hauts (50 m pour les logements, jusqu'à 180 m pour les activités) permettra d'apporter la densité nécessaire à la création d'une ambiance de ville dans ce lieu

particulier. Les typologies bâties développées par les Ateliers Lion et testées lors du *workshop* « Hauteur » en 2006, permettront d'accompagner, grâce à des socles commerciaux, le parcours du piéton entre Paris et Ivry, tout en offrant de grandes échappées vers le ciel, à travers des formes élancées et non mitoyennes en hauteur.



Bercy-Charenton

Le secteur Bercy-Charenton est complètement saturé par les infrastructures routières et ferroviaires. Pincé par la gare de la Rapée, puis par le pont National, l'espace des quais, entièrement occupé par des voies rapides, est en rupture avec le système parisien des quais hauts et bas. L'échangeur de Bercy, à la croisée du boulevard périphérique et de l'A4, est l'un des lieux qui connaît les plus fortes charges de circulation en France. Côté Charenton, le quartier Bercy 2 n'entretient aucun rapport au fleuve. Seule une piste cyclable, coincée entre la Seine et l'A4, permet de longer ce territoire sans toutefois le desservir.

Pour permettre une prise en compte différente du rapport à la Seine, un meilleur partage de l'es-

pace public en faveur des modes doux pourrait être envisagé. La création d'une nouvelle travée au pont National, déjà envisagée dans le projet de la ZAC de Bercy, puis réservée pour le projet du tramway T3, constituera le premier pas vers cette conquête des berges. Ainsi, le bastion n°1, l'un des derniers vestiges de la fortification de Thiers, pourra s'inscrire dans une trame verte reliant à terme la Seine au bois de Vincennes. Au niveau de la future station du tramway T3, c'est le prolongement de la rue Baron-Leroy, entre le quartier de Bercy et Charenton, qui sera le support des premières transformations du secteur. Ce sera l'amorce d'un maillage local qui fait défaut aujourd'hui, en attendant une restructuration de l'échangeur qui pourrait lui redonner un visage urbain.

Le nouveau quartier qui pourra émerger de ce site complexe devra prendre en compte sa vocation logistique pour l'intégrer dans des formes urbaines contemporaines. La gare de la Rapée devra sûrement, si elle est maintenue, tirer parti à la fois de ses connections fluviales et ferroviaires. En terme de forme urbaine, le *workshop* « Hauteur » de 2006 a démontré la pertinence de fabriquer de nouveaux repères urbains, qui dialogueront avec leurs vis-à-vis éloignés de Masséna-Bruneseau.

C'est sûrement du dialogue entre ces deux projets, formant une centralité contemporaine, que naîtra à terme un des nouveaux repères de la métropole parisienne.



Vue depuis Ivry-sur-Seine de l'insertion paysagère des immeubles de grande hauteur du secteur Masséna-Bruneseau.

View of the integration into the landscape of high-rise buildings in the Masséna-Bruneseau zone as viewed from Ivry-sur-Seine.

YVES LION

La Seine comme lieu de l'intercommunalité

”

Vantés par tous, les quais de Paris sont constitués d'immeubles assez étrangers les uns aux autres, parfois seulement ponctués par certaines belles unités.

Ainsi, dans leur façon de contenir le fleuve et dans leur dessin, les quais eux-mêmes assurent l'unité ou, en tous les cas, une certaine harmonie faite de tolérance, de divergence, d'homogénéité, de singularité et de pastiche.

Alors, d'où vient l'idée qu'à Paris Rive Gauche, il faudrait mettre des moyens exceptionnels pour tenir l'arase des bâtiments ? Sans doute d'une soumission à ce qu'on croit être l'histoire : une leçon permanente pour l'aménagement des villes. Mais cette histoire n'a pas de sens en tant que telle : en ville, elle doit rencontrer la géographie. La situation urbaine, administrative et politique de la région parisienne est sans aucun doute à l'origine de cette caricature : Paris serait censé servir l'histoire. Et on oublie ce qui pourrait nous rapprocher des autres – les banlieues – notre territoire commun, la Seine.

Au droit du quai d'Ivry, un emmarchement monumental ouvrira le boulevard du Général Jean Simon – autrefois Masséna – sur le paysage de la Seine.

Généreusement dimensionné, cet escalier s'inscrit dans une tradition parisienne de l'aménagement des espaces publics. Dans cette partie des Maréchaux, la volonté de suivre un alignement rectiligne plutôt qu'accompagner la courbure du boulevard s'explique par une forme de politesse à l'égard du site. Pour valoriser une situation rare, en balcon sur la Seine, il a été proposé d'élargir les dimensions du trottoir et celles du grand escalier qui le prolonge et le relie au fleuve.

L'escalier a été proposé au moment des études sur l'implantation du tribunal de grande instance. La décision de le conserver a été prise alors que les travaux du tramway débutaient et que les études avançaient sur le projet reliant Paris et Ivry-sur-Seine.

Cet escalier permet d'imaginer une transformation des berges de la Seine, de part et d'autre du périphérique, conciliant qualité des aménagements et activités de Ports de Paris. Les bords de Seine deviendraient une liaison évidente entre les deux villes.

Paris Rive Gauche, secteur Masséna-Bruneseau, Paris 13^e. Etudes en cours depuis le marché de définition [2001-2002] sur 45 ha. Etablissement d'un plan d'aménagement, définition des espaces publics et des conditions d'urbanisation le long du boulevard périphérique et autour de l'échangeur du quai d'Ivry.
PROGRAMME Logements, équipements publics, université, activités, bureaux.
AMENAGEUR Semapa.

MAÎTRE D'ŒUVRE Ateliers Lion architectes urbanistes, architecte coordinateur avec Transsolar Klima Engineering, bureau d'études développement durable. Casso & Associés, consultant sécurité incendie et accessibilité.
Left bank, Masséna-Bruneseau area, Paris 13th arrondissement. Surveys under way since the feasibility study [2001-2002] over 45 hectares [111 acres].

Putting in place a redevelopment plan, delimitation of public spaces and conditions for urbanisation along the ring road and around the Quai d'Ivry junction.
PROGRAMME Housing, public infrastructure, university, business, offices
DEVELOPER CONTRACTOR Semapa.
DESIGN Ateliers Lion, architecture & urban designers, coordinating architect with Transsolar Klima Engineering, sustainable development department. Casso & Associés, fire safety and accessibility consultancy.



EN HAUT ET EN BAS À DROITE **Réaménagement du quai vu depuis le pont National: mixité d'usages industriels et de loisirs. La relation généreuse entre le quai et le boulevard prend la forme d'un escalier public qui s'insère entre le pont et les socles des bâtiments de grande hauteur.**
EN BAS À GAUCHE **Etudes d'implantation du tribunal de grande instance, 2005 :**

un escalier monumental se prolongeant dans la salle des pas perdus assure la relation entre le boulevard du Général-Jean-Simon et le quai de Seine.
TOP AND BOTTOM RIGHT **Redevelopment of the embankment viewed from the National bridge: diversity of industrial and leisure use. The generous link**

between the embankment and the boulevard takes the form of a public stairway inserted between the bridge and the foundations of the high-rise buildings. BOTTOM LEFT Impact assessment for the high court, 2005: a monumental stairway extending into the concourse joining the Boulevard du Général Jean-Simon and the Quai de Seine.



D'Austerlitz à la gare de Lyon, le fleuve du chemin de fer



108 La halle de la gare d'Austerlitz [Pierre-Louis Renaud, architecte, 1867] avec, au premier plan, le secteur du quartier en voie d'être transformé par l'équipe Jean-Marie Duthilleul-AREP / Jean Nouvel-AJN / Michel Desvigne. Au fond, la gare de Lyon et le quartier de la Rapée construit dans les années 1970.

The hall of the Gare d'Austerlitz [architect Pierre-Louis Renaud, 1867] with, in the foreground, the zone of the neighbourhood that is currently undergoing transformation by Jean-Marie Duthilleul-AREP / Jean Nouvel-AJN / Michel Desvigne team. Behind, the Gare de Lyon and the Rapée quarter built in the 1970s.

Il aura fallu attendre le début du ^{xxi}e siècle pour que les quais de la Seine rive gauche, face à la gare d'Austerlitz, changent de visage.

Rive gauche, les évolutions récentes font suite à celles engagées 40 ans plus tôt autour de la gare de Lyon, avec la rénovation urbaine de l'îlot Rapée [architecte Dubuisson], l'installation des voies rapides et, enfin, la réalisation par Louis Arretche, architecte, en 1996, du pont Charles de Gaulle. Cet ouvrage d'art dédié au « tout voiture » n'a pas encore su, 15 ans plus tard, se mettre au diapason d'un espace public partagé et pacifié.

Un peu d'histoire

Ces gares, nées toutes deux dans la deuxième moitié du ^{xix}e siècle, ont été l'objet de toutes les attentions : une des plus belles halles d'Europe pour la gare d'Austerlitz et, pour la gare de Lyon, la réalisation d'un beffroi dont le seul rôle est d'indiquer l'heure, sans oublier le mythique restaurant, le Train Bleu. Pendant longtemps leurs deux quartiers peu habités ont été dédiés à l'activité économique et industrielle. Ce rapport équilibré entre

les deux rives a basculé au tournant des années 1960, qui a vu s'accélérer le développement de la rive droite, la rive gauche attendant la fin du ^{xx}e siècle : le schéma d'aménagement de 1976 ambitionne de créer là un important pôle tertiaire doté de connexions rapides et efficaces le long des quais vers le boulevard périphérique inauguré en 1973. Le pont Charles-de-Gaulle est la dernière pièce de ce programme, dernière pièce inachevée, la voie routière qui devait traverser la halle Austerlitz n'étant jamais réalisée. Aujourd'hui c'est l'avenue Pierre-Mendès-France qui, à son tour, cherche à se bien connecter.

La rive gauche connaît une histoire tout à fait différente et offre, le long de la Seine, un paysage resté longtemps immobile avec, parmi une série de bâtiments sans grand intérêt, deux bâtiments remarquables : les docks et la gare d'Austerlitz. Le « réveil » d'Austerlitz viendra à partir des études menées pour l'Exposition universelle et le

développement du projet Paris Rive Gauche.

Ce réveil est très fortement lié à la montée en puissance des TGV qui va conduire chacune de ces deux gares à multiplier son offre, avec des conséquences lourdes pour les quartiers et les voyageurs. Les projets en cours et à l'étude sont à considérer sous ce double regard, de la réponse à l'offre de transport et de la place de ces quartiers de gare dans la ville, au bord de la Seine.

La rive gauche et la gare d'Austerlitz

L'équipe AREP-AJN a remporté le concours lancé conjointement par la Semapa et la SNCF pour le réaménagement de la gare d'Austerlitz et de ses abords. Le projet dégage la halle de la gare, crée une ouverture vers le quartier Paris Rive Gauche et l'avenue Pierre-Mendès-France en supprimant le buffet de la gare, relie le pont Charles-de-Gaulle et la nef, ouvre les perspectives vers la Salpêtrière. Un îlot « parisien »

vient au sud redéfinir la cour d'arrivée et un bâtiment au nord est proposé en réponse au beffroi de la gare de Lyon. Il n'est pas prévu d'évolution notable de l'emprise du faisceau ferré.

Si le projet engage la gare d'Austerlitz dans une révolution urbaine, il néglige en l'état le rapport à la Seine et aux quais, pourtant très engagé par les aménagements des docks.

La rive droite et la gare de Lyon

Le secteur de la gare de Lyon, dont les principes d'aménagement ont été édictés il y a plus de 40 ans, doit également faire face à de nombreuses évolutions qui se révèlent

bien plus complexes : la capacité de la gare doit doubler rapidement et des extensions des quais sont à l'étude sur le secteur gare de Bercy et Charolais. Les ensembles de bureaux de l'îlot Rapée doivent évoluer pour répondre à la demande en matière d'immobilier d'entreprise. Enfin, la rue de Bercy, et plus largement tous les espaces de voirie situés entre la gare et la Seine, sont à redéfinir.

Ces travaux importants nécessiteront, pour être engagés, de disposer de sources de financement au travers de capacités de charges foncières à commercialiser qui n'exis-

tent pas aujourd'hui. Il faudra donc, au delà des réponses à apporter à la capacité ferroviaire, trouver des réponses aux questions de rénovation du tissu urbain. Là aussi, comme dans le cas de la gare d'Austerlitz, la relation à la Seine n'apparaît pas parmi les priorités du moment.

Ces deux gares sont à l'aube d'une révolution, les liaisons avec la ville environnante, leur relation au travers de la Seine par le pont Charles de Gaulle, ne demandant qu'à être plus affirmées. Les évolutions des voies sur berges dans Paris, désormais considérées comme des boulevards urbains le



110

A GAUCHE Les quais de Seine rive gauche en 1988 entre le viaduc d'Austerlitz (Maurice Koechlin, ingénieur, Jean-Camille Formigé, architecte, 1905) et le pont de Bercy avant la transformation des magasins généraux (Georges Morin-Goustiaux, architecte, 1907) un des premiers bâtiments en béton de Paris. **A DROITE** La Cité

du design, Docks en Seine, a été réaménagée entre 2005 et 2010 par le groupement Tertian, Icade, G3A, architectes Jakob+MacFarlane. La structure béton est conservée et la partie verte « pluggée » sur le bâtiment permet de desservir tous les espaces avec vue sur la Seine. Le toit aura un accès public.

LEFT The Seine embankment on the left bank in 1988 between the Viaduc d'Austerlitz (Maurice Koechlin, engineer, Jean-Camille Formigé, architect, 1905) and the Pont de Bercy prior to the transformation of the warehouses (Georges Morin-Goustiaux architect, 1907) one of Paris's first concrete buildings. **RIGHT** La Cité du Design, "Docks en Seine",

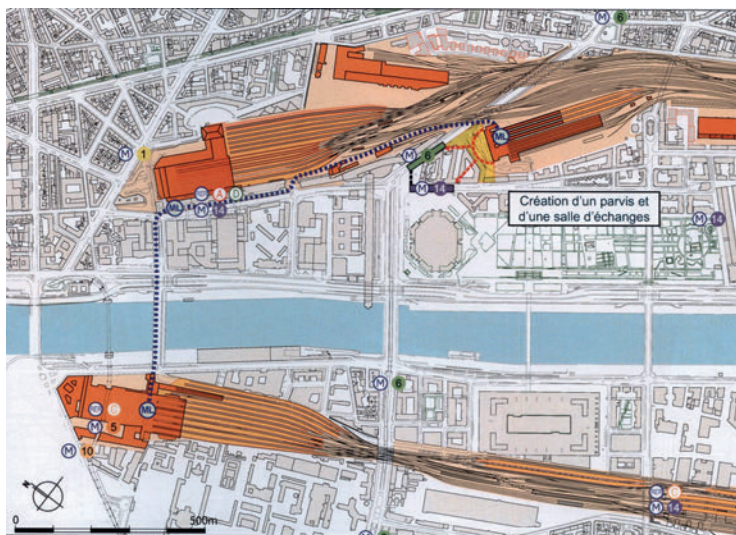
was redeveloped between 2005 and 2010 by the grouping Tertian, Icade, G3A, architects Jakob+MacFarlane. The concrete structure is kept and the "pluge-patterned" green part of the building makes it possible to access all spaces with views of the Seine. The roof will have a public entrance.

long desquels il est possible de se promener, vont conduire à un autre regard sur le secteur Austerlitz-gare de Lyon, regard au service de relations douces d'une rive à l'autre et, pourquoi pas, avec une transformation du pont Charles-de-Gaulle. Ne

doit-on pas regarder ces infrastructures comme les deux satellites d'un même « aéroport » ?

Cette situation urbaine et ses architectures sont les témoins encore très vivaces de ce rapport complexe que la ville entretient avec le rail, aimant les gares et leurs quais, leur donnant toute l'attention, et n'appréciant pas les voies ferrées. Cette situation est encore celle qui perdure aujourd'hui, la gare pouvant faire l'objet de concours d'architecture, de développement urbain, alors que les rails restent une coupure qu'il convient de cacher ou de couvrir. La compréhension récente des

enjeux écologiques et les progrès des constructions en matière de protection phonique changent ce regard, offrant aux faisceaux ferrés une nouvelle place dans l'organisation de la ville dense : ils deviennent des espaces de continuité écologique, offrent des vues lointaines sur des paysages dégagés et, pourquoi pas, autour des gares de Lyon et d'Austerlitz, l'opportunité d'un nouveau paysage au bord de la Seine.



A GAUCHE EN HAUT Maquette de l'îlot Rapée, extrait de *Paris Projet* n°12, 1974.

AU MILIEU Projet de liaison entre les gares de Lyon et d'Austerlitz. A GAUCHE EN BAS Le pont Charles-de-Gaulle, 1996, par Louis Arretche, Grand prix de Rome, et Roman Karasinsky, architecte, Setec Bâtiment, bureau d'études. Au fond le beffroi de la gare de Lyon (Marius Toudoire, architecte, 1899, horloge

monumentale de Paul Garnier] et les tours de bureaux Bercy-La Rapée, du quartier de la Rapée (Jean Dubuisson, architecte, 1970-1975). A DROITE Extrait de l'étude Apur : *Paris Sud-Est : le système ferroviaire Lyon - Austerlitz : une gare à Bercy ?*, août 2009.

TOP LEFT Model of the Ilot Rapée, extract from *Paris Projet* n°12, 1974. IN THE CENTRE Plans for connecting the Gare de Lyon and Gare d'Austerlitz. BOTTOM LEFT The Pont Charles-de-Gaulle, 1996, by Louis Arretche, the Rome prize, and Roman Karasinsky, architect, Setec Bâtiment design office. In the background, the Gare de Lyon clock tower [Marius Toudoire architecte, 1899, Paul

Garnier's monumental clock] and the towers of the Bercy-La Rapée offices, from the Râpée neighbourhood [Jean Dubuisson architecte, 1970-1975]. RIGHT Extract from the Apur survey: *Paris Sud-Est : le système ferroviaire Lyon - Austerlitz : une gare à Bercy ?* [Paris South West : the Lyon-Austerlitz railway system: a station at Bercy?], August 2009.

JEAN-MARIE DUTHILLEUL

La gare d'Austerlitz et la Seine

”

Au bord de la Seine, il y a aussi une gare, une grande gare, installée là depuis 1864.

C'est là qu'arrivent les trains qui, venant du Sud-Ouest, voire de l'Espagne longent le fleuve en amont avant de s'arrêter tout au bord de celui-ci, introduisant leurs passagers en douceur vers le cœur de la capitale.

Lorsqu'en 1995 le pont Charles-de-Gaulle a été construit, les quais ont été réhaussés et, si la gare a été coupée du contact direct avec le fleuve tout proche, elle a trouvé au travers de la liaison créée par le nouveau pont un lien d'une autre échelle avec la gare de Lyon. Ce nouveau parcours, enjambant la Seine, donne à voir le grand paysage et les silhouettes parisiennes.

Mais cela n'était pas suffisant ! Au bord de la halle heureusement préservée dont le volume intérieur sera bientôt restitué dans sa splendeur d'origine, il fallait, entre gare et Seine accompagner autrement tous ces mouvements possibles.

Le projet d'aménagement du quartier « Austerlitz gare » nous donne l'opportunité de mettre en œuvre la suite de ce qui a été engagé avec les promenades par le nouveau pont, et sur les quais l'aménagement des Docks en Seine.

Le projet s'appuie à la fois sur des éléments remarquables de composition liés à la Salpêtrière, au métro aérien, à l'axialité de la grande halle et sur la

création de séquences qui accompagnent le voyageur du sud au nord depuis le square Marie-Curie jusqu'à la Seine. Le projet permet aussi au voyageur qui arrive sur un quai de la gare, d'apercevoir, but de son parcours, le grand ciel de la Seine, de continuer tout droit pour retrouver les berges, ou, sensible à l'appel du grand escalier, de l'emprunter pour enjamber le fleuve.

La cour dite « cour Seine » de la gare d'Austerlitz devient ainsi une sorte de vestibule de la capitale, cour jardin, cour promenade, offrant comme un concentré des charmes de la vie en bord de Seine.



112 Paris-Austerlitz - quartier Gare, Paris 13^e.

Mission d'architecte coordonnateur
120 000 m² de plancher.

CO-MAÎTRISE D'OUVRAGE SNCF - Semapa.

AMÉNAGEUR Semapa.

MAÎTRISE D'ŒUVRE AREP-Jean-Marie Duthilleul
- Etienne Tricaud / AJN-Jean Nouvel /
Michel Desvigne, paysagiste / cabinet
Bérénice.

CI-DESSUS Plan masse de l'opération. PAGE

DE DROITE EN HAUT Coupe sur la cour Seine.

EN BAS Vue de la cour Seine.

Paris Austerlitz - Quartier Gare, Paris
13th arrondissement, coordinating
architect's assignment, 120 000 m² of
floorspace.

CO-PROJECT MANAGEMENT SNCF (French national
railway company) - Semapa.

DEVELOPER Semapa.

DESIGN AREP-Jean-Marie Duthilleul -
Etienne Tricaud / AJN-Jean Nouvel
architect/Michel Desvigne, landscape
designer / Bérénice firm.

ABOVE Master plan of the project. TOP
RIGHT-HAND PAGE Cross section on the Seine
Courtyard. BOTTOM View of the Seine
Courtyard.





La séquence « moderne » de la Maison de la Radio au Front-de-Seine



114 Entre les ponts de Bir Hakeim et Mirabeau, le paysage des bords de Seine est marqué par la présence des tours du Front-de-Seine et la Maison de la Radio. Au milieu du pont de Grenelle s'intercale l'allée des Cygnes, à l'extrémité de laquelle se dresse la statue de la Liberté.

Between the Pont de Bir Hakeim and the Pont Mirabeau, the landscape of the banks of the Seine is marked by the presence of the Front de Seine towers and the Maison de la Radio. In the middle of the Pont de Grenelle is sandwiched on the Allée des Cygnes, at the end of which stands the Statue de la Liberté.

De part et d'autre du pont de Grenelle, là où le fleuve se redresse, ouvrant la perspective vers la limite de la capitale, le paysage urbain constitué de volumétries variées contraste avec les bords de Seine du Paris historique.

Tant sur la rive gauche que sur la rive droite, les formes d'occupation ont établi des rapports au fleuve qui privilégient les vues lointaines, le grand paysage d'une Seine qui s'élargit, réservant des affectations utilitaires sur les berges basses : voies express, zone portuaire.

Un étrange rapport au quai

La dénomination « Front-de-Seine » témoigne de la volonté des concepteurs de constituer une façade à l'échelle du fleuve. Pour Henri Pottier, en charge de l'opération du Front-de-Seine dès 1959, le projet avait pour mission « d'équilibrer par rapport au fleuve la masse de la colline de Chaillot, sans pour autant créer en bordure de Seine une muraille continue de constructions qui aurait constitué une barrière massive masquant tout le quartier de Beaugrenelle ».

Ce quartier illustre de façon radicalement la pensée urbaine de cette période. Il sépare clairement les fonctions : circuler au niveau du sol de la

ville [accès aux parkings], travailler au niveau de la dalle à plus de 6 m et enfin, habiter au-dessus. L'inondabilité des terrains de la plaine de Grenelle constituaient un argument en faveur de la création d'une dalle. Les tours d'habitations sont de même hauteur, fixée à 98 m, et les bâtiments bas accueillent au niveau de la dalle les bureaux, les commerces et les équipements. Les plans des appartements sont conçus pour que les habitants des tours bénéficient au maximum des vues sur la Seine.

Dans le projet initial, le rapport de proximité au fleuve était conçu tout autrement. Le projet élaboré par Henri Pottier, Raymond Lopez et Michel Holley prévoyait le prolongement de la dalle en belvédère sur la Seine, passant au-dessus d'une voie express longeant les quais et au-dessus des voies ferrées. Dans la première maquette, le belvédère est continu sur la Seine, puis s'ajoute au-dessus de la voie express. Ces ouvrages ont été abandonnés au milieu des années 1970.

Ces propositions montrent combien le projet du Front-de-Seine devait s'intégrer dans les infrastructures qui étaient prévues en limites. Comme le soulignent Henri Bresler et Isabelle Genyk, « dès sa réalisation, le Front-de-Seine apparaît comme un porte-avions amarré au quai, un objet plus posé que relié à son environnement. » Le Front-de-



EN HAUT Le port de Grenelle apparaît comme déconnecté du quartier du Front-de-Seine, situation liée en partie à la coupure créée par le RER C et par l'aménagement routier du quai de Grenelle. **EN BAS** Du fait des infrastructures et des espaces dédiés à l'automobile [parkings, stations-services, voie sur berge], le rapport

de proximité au fleuve est aujourd'hui inexistant depuis la Maison de la Radio et l'avenue du Président-Kennedy.

TOP The Port de Grenelle appears to be disconnected from the Front de Seine area, a location in part linked to the separation created by the RER C and the layout of

the road on the Quai de Grenelle. **BOTTOM** Due to the fact that the infrastructures and spaces dedicated to cars [car parks, petrol stations, embankment road], the relationship with the nearby river is non-existent today from the Maison de la Radio and the Avenue du Président-Kennedy.

Seine n'est d'ailleurs pas perçu par les riverains comme un quartier intense ou un lieu de centralité urbaine, contrairement aux Olympiades, selon l'étude *Habiter la hauteur à Paris* du laboratoire Architecture Anthropologie. Il est perçu comme le lieu d'un entre-soi.

Le pont de Grenelle et le projet Beaugrenelle

Les travaux de réaménagement du quartier du Front-de-Seine menés par la SemPariSeine portent, en premier lieu, sur la rénovation de la dalle et des parkings, la réhabilitation de certaines tours, l'amélioration des accès et la clarification des cheminements sur la dalle. Les réalisations du projet conçu par l'agence LLTR, architecte coordinateur associé à Hyl Paysagistes,

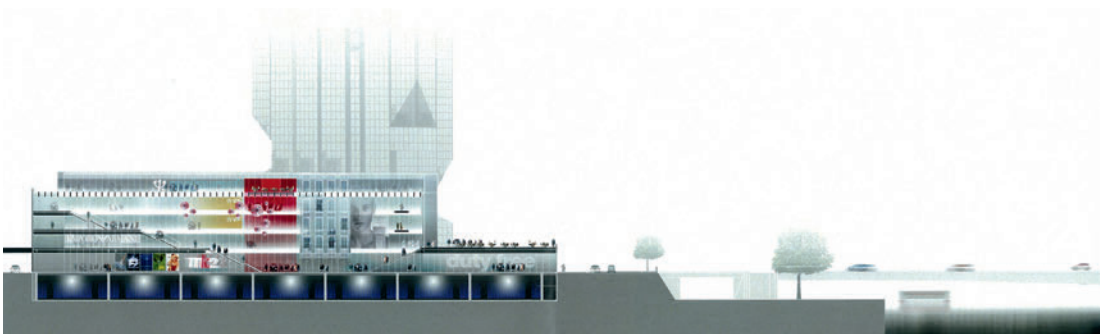
s'étalent de 2006 à 2014. Des esplanades minérales devraient donner à voir la Seine depuis la dalle. En revanche, le rapport de proximité au fleuve n'est pas encore traité.

De son côté, la reconstruction du centre commercial Beaugrenelle, conçu par l'agence Valode et Pistre pour Gecina et Apsys, marque un premier rapprochement vers la Seine. Près de 75 000 m² SHON de commerces et un cinéma Pathé ouvriront leurs portes en 2012, offrant ainsi des services aux quartiers alentour. Les façades du centre commercial devraient animer la rue Linois, perpendiculaire à la Seine et en prolongement du pont de Grenelle, et donner l'occasion de retisser du lien, de créer de l'attractivité vers le fleuve.

La Maison de la Radio et l'accroche au pont de Grenelle

Le bâtiment de la Maison de la Radio, conçu par Henry Bernard en 1959, est célèbre par sa forme circulaire centrée autour d'une tour de 68 m de haut. Le grand chantier actuellement mené par Architecture Studio et le paysagiste Michel Desvignes consiste à la mise aux normes incendie, au désamiantage de la tour ainsi qu'à la construction d'une salle de concert symphonique de 1 400 places. Le projet prévoit d'ouvrir davantage les studios sur la ville et d'aménager les espaces extérieurs. La construction d'un grand parking en souterrain permettra en effet de supprimer les parkings extérieurs pour les transformer en jardins. Ces travaux devraient s'achever en 2013.

PARIS PROJET #410
PARIS, MÉTROPOLÉ SUR SEINE



116 La coupe sur le projet de centre commercial Beaugrenelle, réalisée par l'agence Valode et Pistre perpendiculairement à la Seine, illustre

les différences de niveau des espaces publics et l'obstacle des infrastructures de transport entre le quartier Beaugrenelle et le fleuve.

Cross-section of the planned Beaugrenelle shopping centre, designed by the Valode et Pistre agency, which is perpendicular to the Seine, illustrates

the varying levels of public spaces and the obstacle of the transport infrastructures between the Beaugrenelle quarter and the river.

50 ans plus tard, l'ouverture des quartiers sur le fleuve ?

Aménager les limites de ces pièces urbaines, traiter le rapport à la rue, à la Seine, sont les enjeux urbains d'aujourd'hui. Les projets menés actuellement ne suffiront pas à véritablement établir un lien évident jusqu'au fleuve, mais ils focalisent l'attention par leur changement d'accroche aux quais, et offrent ainsi l'opportunité de réfléchir au lien avec le fleuve.

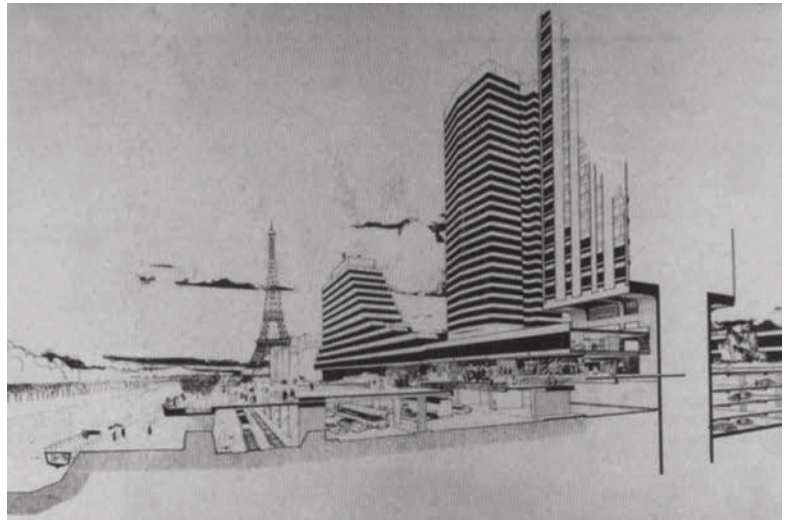
Pour le Front-de-Seine comme pour la Maison de la Radio, l'espace public des quais est très dilaté, surdimensionné, laissant trop de place aux infrastructures et aux délaissés. Pourtant, contrairement aux autres grands projets urbains en amont et en aval de Paris, nous avons là un paysage constitué, très marquant, sur lequel les bords de Seine ouvrent le champ des mutations possibles avec des emprises très larges, des quais hauts, des voies ferrées, des parkings...

Faut-il couvrir en continu ou partiellement la voie du RER C, ancienne ligne ferrée Orsay-Versailles, pour retrouver les berges ? Le paysage doit-il être complètement ouvert, ou intégrer des nouvelles architectures ponctuelles le long du quai ? Un

front bâti continu sur Seine serait l'inverse du projet souhaité à l'origine. Dans la revue *Architecture Aujourd'hui* de 1965, Lopez précisait : « dès le début, nous avons senti qu'il fallait éviter à tout prix une bordure d'immeubles le long du fleuve qui risquerait de transformer l'atmosphère et l'échelle de la Seine, c'est-à-dire, inventer une notion toute nouvelle du Front-de-Seine ». Du côté de la Maison de la Radio, la réflexion pourrait porter sur le réaménagement des quais et notamment du parking et des stations-services situées en haut et en bas sur la voie sur berge. Les accès aux bateaux,

qui sont aujourd'hui gérés par un passage piétonnier souterrain pourraient, à terme, évoluer en fonction de la transformation de la voie Georges Pompidou en boulevard, ce qui offrirait de nouvelles possibilités pour l'évolution de l'emprise du parking.

Enfin, il serait envisageable que le pont de Grenelle, construit durant la période du tout automobile, puisse mieux intégrer la traversée des piétons et des cyclistes, et, surtout, faciliter l'accès à l'allée des Cygnes aux promeneurs et joggers, vers l'une des séquences les plus riches pour la biodiversité en bord de Seine.



Le projet du Front-de-Seine prévoyait de couvrir les grandes infrastructures routière et ferrée pour établir des liaisons jusqu'à la Seine.

The Front de Seine project included plans to cover the great road and rail infrastructures to establish connections with the Seine.

DENIS VALODE

Beaugrenelle face à la Seine

”

Profitant de sa situation privilégiée en bord de Seine à quelques encablures de la tour Eiffel, la restructuration et l'agrandissement du centre commercial Beaugrenelle en font le représentant d'une nouvelle génération de centres de commerces et de loisirs de centre ville.

La suppression des portions de dalles franchissant les rues, vestiges des utopies fonctionnalistes des années 1960, et la création de façades continues et alignées le long des mêmes rues, donnent au centre une nouvelle dimension urbaine.

La réhabilitation de la mixité piétons-voitures, l'implantation des entrées aux angles et en vis-à-vis ainsi que l'installation des vitrines au rez-de-chaussée, restaurent le rôle de la rue, tissent un lien avec les quartiers voisins et s'adressent à ceux qui sont de passage.

Version ultra contemporaine des grands magasins qui firent la notoriété du commerce parisien, le centre

commercial Beaugrenelle est constitué par deux îlots entiers organisés autour d'atriums et reliés par des passerelles.

De part et d'autre de l'axe du pont de Grenelle, la façade circulaire des îlots définit une porte d'entrée pour le 15^e arrondissement de Paris – à la fois célébration du franchissement du fleuve et apport symbolique du commerce à la fabrication de la ville.

Les façades du centre, dont la résille métallique évoque un ruban tissé, s'enroulent autour des îlots – les remplissages alternent panneaux de verre et végétation.

Deuxième peau des façades en verre, une fresque métallisée d'Elisabeth Ballet s'inspire des reflets du ciel sur la surface mouvementée de la Seine. Elle affirme la relation étroite que le centre commercial entretient avec le fleuve au bord duquel il est implanté.

Centre Commercial Beaugrenelle.
RÉALISATION 75 000 m² de commerces.
LIVRAISON 2012.

MAÎTRISE D'ŒUVRE SCI Beaugrenelle – APSYS / GECINA.

AMÉNAGEUR SemPariSeine.
MAÎTRISE D'ŒUVRE Valode et Pistre, architectes.

PAGE DE DROITE EN HAUT Le futur centre commercial et sa façade animée sur le quai de Grenelle. EN BAS À GAUCHE Plan de la

réorganisation du centre commercial quai de Grenelle et rue Linois. EN BAS À DROITE Détail de la façade du centre commercial avec sa fresque métallisée d'Elisabeth Ballet.

Beaugrenelle Shopping Centre.
PROJECT 75 000 m² (82 000 yards) of shops.

COMPLETION 2012.
PROJECT MANAGERS SCI Beaugrenelle – APSYS / GECINA

DEVELOPER SemPariSeine.

DESIGN Valode et Pistre architects.

TOP RIGHT HAND PAGE The future shopping centre and its animated façade on the Quai de Grenelle. BOTTOM LEFT Plan of the new layout of the shopping centre Quai de Grenelle and Rue Linois. BOTTOM RIGHT Detail of the shopping centre façade with its metallic fresco of Elisabeth Ballet.



AS.ARCHITECTURE-STUDIO

Ouvrir la Maison ronde vers le public, vers les auditeurs et vers la ville...

”

Inaugurée en 1963 par le général de Gaulle, la Maison de la Radio reste dans l'imaginaire collectif le symbole de la radio. L'enjeu de la réhabilitation, imposée au départ par la mise en sécurité du bâtiment, consiste à préserver ce symbole tout en proposant les transformations rendues nécessaires par l'évolution des technologies et des usages.

Depuis l'extérieur, la « Maison ronde » conserve sa forme unitaire et circulaire, qui affirme sa modernité et son image urbaine dans ce quartier de Paris. De même, la tour centrale, emblématique dans le ciel de Paris, conserve son image et son rôle de signal, révélant la présence de Radio France dans la ville.

Seuls les abords sont transformés : la parcelle est entièrement réaménagée, grâce à la création d'un parking souterrain favorisant la mise en scène du bâtiment au milieu d'un grand parvis paysager qui pourrait, à l'issue d'une concertation avec la ville, se prolonger jusqu'à la Seine.

Cette mise en valeur du bâtiment à proximité des bords de Seine et par le jeu du nouvel espace vert totalement accessible au public, favorisera encore davantage son ouverture sur la ville.

À l'intérieur, les transformations sont importantes du fait de la réorganisation complète des espaces d'accueil et de distribution à partir de nouveaux espaces majeurs. L'agora centrale notamment, située au pied de la tour, deviendra le nouveau cœur du bâtiment.

Mais la transformation la plus marquante reste la création, en lieu et place des studios 102 et 103, d'une salle symphonique de 1 428 places dont les vastes foyers, en continuité avec le grand hall d'honneur, abriteront des lieux d'exposition temporaires, un restaurant, une cafétéria, ainsi que des boutiques... Cette importante restructuration de Radio France préserve l'esprit du lieu en le redynamisant et symbolise sa volonté d'ouverture aux auditeurs et vers la ville.

**Maison de la Radio, Paris 16^e.
Rénovation de la Maison de la Radio,
création d'une salle de concert
symphonique.**

LIVRAISON 2014.

MAÎTRISE D'OUVRAGE Radio France.

MAÎTRISE D'ŒUVRE AS.Architecture-Studio.

PAGE DE DROITE EN HAUT **Plan masse général
du projet.** EN BAS **Vue perspective réalisée
pour le concours en 2005, suggérant**

**une ouverture potentielle de la Maison
de la Radio vers la Seine, dont l'idée
ne sera pas retenue.**

Maison de la Radio, Paris 16^e
arrondissement.

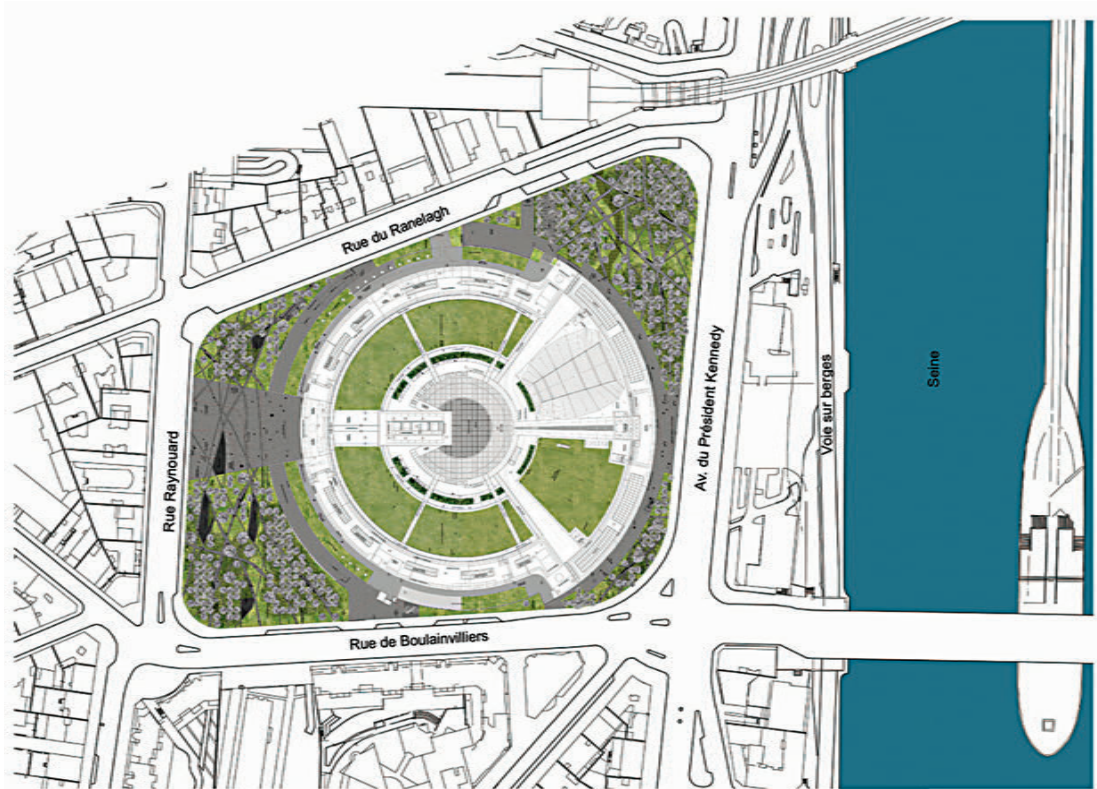
Rénovation de la Maison de la Radio,
création d'une salle de concert.

COMPLÉTION 2014.

PROJECT MANAGEMENT Radio France.

DESIGN AS Architecture-Studio.

TOP RIGHT-HAND PAGE **Overall site plan.** BOTTOM
**Perspective view drawn up for the 2005
competition, suggesting a potential
opening up of the Maison de la Radio
towards the Seine, an idea which was not
retained.**





La grande boucle du quai d'Issy-les-Moulineaux au pont de Sèvres



122 L'île Seguin vue depuis
les coteaux de Meudon :
à droite, la boucle
vers Issy-les-Moulineaux
et Paris ; devant, le site
du Trapèze des anciennes
usines Renault, réaménagé ;
à gauche, l'ensemble
du pont de Sèvres.

The Ile Seguin view from
the Meudon hillside: to
the right, the loop towards
Issy-les-Moulineaux and
Paris; ahead, the redeveloped
"trapèze" site of the old
Renault factories, to the left,
the whole of the Pont
de Sèvres.

A partir du pont du Garigliano, le fleuve s'engage dans la courbe du Val-de-Seine.

La succession de paysages que l'on y aperçoit participe d'une stratification historique ancienne, de « l'île de Monsieur » au parc de l'île Saint-Germain, en passant par les vestiges industriels des usines Renault, dont l'emblématique « socle » de l'île Seguin.

Aujourd'hui, ces rives du fleuve forment un livre ouvert des formes architecturales les plus caractéristiques des trente dernières années, alternant avec de rares séquences de paysages de « banlieue pavillonnaire ».

Les transformations des années 1970 autour du pont de Sèvres et du pont du Garigliano ont été suivies par plus de 20 opérations d'aménagement qui, depuis 25 ans, ont transformé 4,5 km de rives de Seine industrielles en quartiers qui alignent, comme au défilé, bureaux, logements et équipements. Ce sont plus de 2 millions de m², 40 000 emplois, 20 000 habitants qui forment le nouveau territoire de ces bords de Seine.

Ile Saint-Germain

Dès le pont du Garigliano, la ZAC Portes de Seine ouvre le bal, avec l'ancienne tour EDF dessinée par Pierre Riboulet et Gérard Thurnauer, transformée par Architectonica, et la construction d'immeubles de bureaux inspirés par une vue imprenable sur la Seine. C'est ensuite Isséane, prouesse technique au service de la transformation des déchets (architectes Dubosc & Landowski), puis la future tête de pont d'Issy-les-Moulineaux qui attend son point d'orgue : une tour de bureaux et de logements « durables » conçu par l'agence d'architecture Loci Anima associée à l'architecte japonaise Itsuko Hasegawa. Vient après les opérations « Bords de Seine » et quai des Chartreux, Meudon Campus et Meudon-en-l'île, dont les logements et bureaux jouent des coudes pour bénéficier de la vue sur le fleuve. Au bord de ces quartiers, les rives de Seine tentent de conserver une vocation hybride, entre activités portuaires, ba-

teaux logements et berges en devenir.

Ile Seguin

Après l'île Saint-Germain, le paysage s'ouvre devant l'ancien territoire des usines Renault : l'île Seguin, le Trapèze et la tête du pont de



EN HAUT Le port Victor en cours de réaménagement, où l'activité industrielle sera préservée et une berge accessible au public aménagée. **EN BAS** Le projet lauréat du concours pour l'aménagement de la tête du pont d'Issy à Issy-les-

Moulineaux (retenu en juillet 2008) : deux tours, l'une de 150 m, l'autre de 200 m. Maître d'œuvre : Loci Anima-Françoise Raynaud, IHA-Itsuko Hasegawa, architectes. Ingénieurs : Iosis, Sidf Elioth, Arcora. Maîtrise d'ouvrage : Sefri Cime.

TOP The Port Victor undergoing redevelopment, where industrial activity will be preserved and an embankment accessible to the public developed.

BOTTOM The winning project of the competition to develop the hub from Issy to Issy-les-Moulineaux (retained in July

2008) : two towers, one of 150 m [164 yards], the other of 200 m [218 metres]. Project Manager: Loci Anima-Françoise Raynaud, IHA-Itsuko Hasegawa, architects. Engineers: Iosis, Sidf Elioth, Arcora. Project Manager: Sefri Cime.

Sèvres. Jusqu'en 2002, 5 000 personnes travaillaient encore sur le site. En 2010, deux tiers des nouveaux programmes ont été réalisés et la longue histoire de l'île Seguin semble avoir trouvé une conclusion provisoire avec le futur schéma directeur coordonné par Jean Nouvel. Premier acte : le parc dessiné par Michel Desvignes ouvre à l'été 2010.

La ZAC Seguin-Rives de Seine, approuvée en 2004, réalise sur 74 ha 842 000 m² de logements, bureaux et équipements, 40 ha d'espaces publics – dont 23 nouveaux et 17 réhabilités –, et réaménage 4 km de berges de Seine. Au-delà de l'importance de ces programmes, cette ZAC souhaite être exemplaire au travers de 3 sujets particuliers :

— un comité de concertation mis en

place avec plus de 16 associations, co-présidé par l'adjoint à l'urbanisme et le directeur de la SAEM, autour de thématiques très larges : déplacement, environnement mais aussi mémoire ;

— des prescriptions environnementales imposées et régulièrement mises à jour en fonction des évolutions réglementaires (une attention particulière a été portée à l'eau et un système topographique ingénieux récupère les eaux de pluies et les stocke en cas de crue) ;

— et enfin, une procédure par « macro lots » instaurée pour assurer à la fois diversité et qualité architecturales. Chaque îlot est l'objet d'un concours d'architecture qui définit : la morphologie du macro lot ; un plan paysager d'ensemble ;

la constructibilité ; le tout au regard des prescriptions de l'opération d'ensemble. Le lauréat est désigné coordinateur du macro lot, les autres architectes étant ensuite choisis sans mise en concurrence. Une ambition architecturale qui souhaite renouer avec la tradition de Boulogne-Billancourt, ville éclairée qui a su accueillir de nombreux architectes résolument modernes, Mallet Stevens, Tony Garnier, Le Corbusier.

Pont de Sèvres

Mitoyenne du Trapèze et dernière opération en cours du Val-de-Seine, la rénovation de la tête du pont de Sèvres est inscrite dans une opération ANRU [Agence nationale pour la rénovation urbaine] coordonnée par Christian Devillers. Cet ensemble



À GAUCHE L'île de Monsieur, friche anciennement occupée par Renault et transformée en parc nautique : un exemple d'aménagement de berge inondable. **À DROITE** Le nouveau pont qui relie l'île Seguin à Boulogne-Billancourt,

réalisé par Marc Barani, architecte - Setec bureau d'études, en 2009. Ce pont promenade propose un espace en creux le long de la partie circulée où le piéton peut s'asseoir et regarder la Seine.

LEFT The Ile de Monsieur, wasteland formerly occupied by Renault and transformed into a water park: an example of a floodable bank development. **RIGHT** The new bridge connecting Ile Seguin at Boulogne-Billancourt,

designed by Marc Barani architect - Setec design office, in 2009. This bridge footpath offers a hollowed out space along the part with traffic where the pedestrian may sit down and watch the Seine.

des architectes Badani, Roux-Dorlut et Vigneron, assistés de Beaudrier, qui regroupe 2 240 logements et 65 000 m² de bureaux, fait figure de monument historique dans ce paysage dont toutes les traces du passé ont été effacées. C'est aussi l'endroit où, tout à coup, le paysage s'ouvre et donne à lire la profondeur du territoire, de la percée de la nationale N118 vers l'avenue du pont de Sèvres.

Au-delà de ces nombreuses opérations et pour poursuivre cette transformation sans égale, l'année 2010 a vu le début de réalisation du projet « Vallée rive gauche », dont l'enquête publique vient de se terminer. Ce projet, engagé par le Conseil général des Hauts-de-Seine, concerne les 4,5 km de rives

des 3 communes de Sèvres, Issy-les-Moulineaux et Meudon. Il s'agit de transformer la RD7 en boulevard urbain, de « préserver la fluidité de la circulation, de retrouver des continuités piétonnes, paysagères ». La « Vallée rive gauche » renoue avec les objectifs qui ont fondé la communauté du Val-de-Seine, qui avait posé au travers de la charte paysagère, le cadre du développement de ce territoire, site exceptionnel où la Seine et le coteau sont côte à côte, donnant à lire une géographie rare dans le centre de l'agglomération.

La force de la géographie a préservé ce grand paysage et, si la Seine des trois îles a perdu une partie de son âme dans l'effacement de son histoire industrielle au profit

d'un paysage de ville contemporaine plus commun, s'y développent aujourd'hui des quartiers plus doux à vivre, dans lesquels les « repères historiques » sont des architectures des années 1970, telles que l'ensemble du pont de Sèvres et le « 57 Métal » des usines Renault (Claude Vasconi).

Bientôt, la tour Horizons et l'île Seguin, confiés à l'équipe pilotée par Jean Nouvel, renverseront le regard sur ces architectures. Ici plus qu'ailleurs, le fleuve permet de relier des différences qui sont la richesse de la métropole.



La tête du pont de Sèvres côté Boulogne, un ensemble immobilier symbolique des années 1970, construit en 1975 par Daniel Badani et Pierre Roux-Dorlut architectes, en cours de rénovation par Dominique Perrault-Vinci Immobilier

pour les tours de bureaux Vendôme, Chenonceau et Amboise, construites de 1975 à 1978, et par Christian Devillers pour les bâtiments de logements sociaux construits à partir de 1971.



The Sèvres hub, near Boulogne, a property complex that symbolises the 1970s, built in 1975 by architects Daniel Badani and Pierre Roux-Dorlut, undergoing renovation by Dominique Perrault - Vinci Immobilier for the office towers

Vendôme, Chenonceau and Amboise, built between 1975 and 1978, and by Christian Devillers for the social housing built since 1971.

MARC LANDOWSKI

Isséane, une usine sur Seine

”

L'usine d'incinération du Syctom était obsolète, elle avait plus de cinquante ans et devait être remplacée par « un nouveau centre de tri et de valorisation des déchets ménagers ».

La philosophie qui a sous-tendu la démarche conceptuelle de l'équipe est réunie dans trois thèmes majeurs : culture, nature et technologie.

Le projet situé en bord de Seine s'inscrit dans la continuité des grands espaces paysagés en amont depuis l'esplanade des Invalides, le Champ-de-Mars, le parc André-Citroën et en aval avec l'île Saint-Germain, les nouveaux aménagements de Boulogne et de Sèvres. Le POPB, grand tumulus vert imaginé par Jean Prouvé et réalisé par les architectes Andraut et Para ponctue l'entrée est de Paris. À l'ouest, cette réalisation « verte » contemporaine prend également toute sa part dans l'écriture d'une nouvelle page d'architecture.

Malgré la proximité immédiate du fleuve et les difficultés techniques qu'il représente, la halle centrale du *process* de 50 m de haut est enfouie de 30 m – pour en adoucir l'impact.

Le bâtiment émergeant de 22 m et de 190 m de long est inspiré de la biosphère, de ses textures, de ses graphismes et de ses teintes environnantes.

La façade sur la Seine est rythmée par 14 poteaux en acier carénés par des fuselages en bois qui portent des poutres bacs plantées de chênes fastigiés de 8 m. Les plantations d'arbres dans les façades sont conçues

comme des matériaux d'architecture composés avec le rythme des structures et des alignements de plantations qui bordent les rives de la Seine.

La végétalisation présente à plusieurs niveaux des façades, sur la couverture et à l'intérieur du bâtiment dans les trois hauts patios vitrés qui séquent le projet et en distribuent les différentes fonctions, permet de réaliser cette « architecture paysage » originale et créative vivant avec les saisons en harmonie avec le fleuve et la vie de ses berges.

Le choix de l'acier mis en valeur en structure intégralement articulée en premier plan des façades permet de conférer une grande légèreté à un projet qui aurait pu être massif. Les différents composants de l'ossature se comportent en ramures à l'image des arbres qui longent les quais. En vêtue, le bois mis en œuvre est du pin du Nord thermo-huilé de teinte naturelle. Il est alterné avec une peau en acier prélaqué de teinte cuivrée à ondes dissymétriques en résonnance avec les plis de l'eau de la Seine qui se forment quand passent les bateaux. La composition au quartz du laquage fait varier la couleur du bâtiment ainsi que ses reflets dans l'eau en fonction de l'orientation du soleil.

Cette vitrine technologique et environnementale a cherché ses racines dans son contexte immédiat de l'eau, de la végétation des berges des îles toutes proches et des grands arbres qui accompagnent le lit du fleuve.

Centre de tri et de valorisation des déchets ménagers. Projet reconnu d'intérêt général en 2000.

MAITRISE D'OUVRAGE Syctom.

MAITRISE D'ŒUVRE Eric Dubosc et Marc Landowski, architectes, Serge Eyzat, paysagiste. AAE environnement, BET Séchaud et Metz.

PAGE DE DROITE EN HAUT Grâce à un accès fluvial direct par un tunnel le reliant à la Seine,

Isséane évacue par péniche 104 000 t/an de mâchefers évitant ainsi 5 200 camions sur les routes. EN BAS Isséane côté boulevard urbain, ex RD7.

Centre for sorting and reusing household waste.

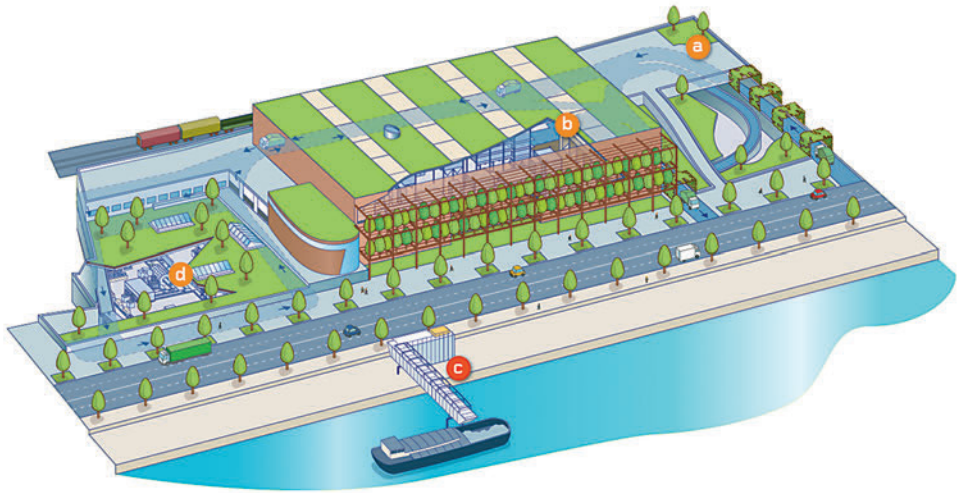
Project recognised as being in the public interest in 2000.

PROJECT MANAGER Syctom.

DESIGN Eric Dubosc and Marc Landowski architects, Serge Eyzat, landscape

designer. AAE Environnement, BET Séchaud and Metz design office.

TOP RIGHT-HAND PAGE Through a direct river access, via a tunnel connecting it to the Seine, Isséane evacuates 104 000 tonnes of slag each year, hence avoiding 5 200 trucks on the roads. BOTTOM Isséane on the urban boulevard side, former RD7 B-road.



JEAN NOUVEL / MICHEL DESVIGNE

De l'île industrielle à l'île industrielle

“

Le progrès social... l'évolution des conditions de vie... la prise en compte des loisirs pour un meilleur travail. L'île Seguin a été, au siècle précédent, le lieu symbole du changement des conditions de vie pour la majorité des Français. Cette vocation pourrait être prolongée au XXI^e siècle si l'île Seguin devenait le premier lieu urbain parisien à mettre en œuvre les conditions responsables et durables qui doivent logiquement, politiquement s'imposer pour développer une métropole qui associe les plaisirs de la nature et ceux de l'urbanité, en respectant les accords de Kyoto et donc en protégeant les jeunes et futures générations...

Nous sommes conscients de la situation d'aujourd'hui et de l'absolue nécessité de prolonger de nombreux points établis lors de l'étude de faisabilité de 2001 :

- la mémoire de l'île bâtie sur son socle, une façade réinterprétée, rythmée par des cadrages sur l'eau, sur les rives ou d'une rive à l'autre ;
- la mise en évidence du rapport à l'eau avec la promenade des rives ;
- l'intériorité et le mystère, la surprise qui lui est attachée avec le grand jardin de l'île ;
- l'importance de l'inscription de l'île dans le paysage, sa silhouette, le paysage de l'île dans le paysage de Boulogne, Meudon, Saint-Cloud...

J. N.

“

Ce jardin est une fondation, première strate qui évoluera au fur et à mesure des aménagements. La végétation est temporaire et le processus de reconquête naturelle des friches est accéléré par l'installation des plantes pionnières, les mêmes que l'on trouve sur les chantiers voisins : buddleias, bouleaux, peupliers.

La composition géométrique du jardin joue avec la mémoire du lieu. L'île Seguin est presque artificielle, elle a été en partie construite pour servir de socle à l'usine Renault. Socle massif en béton perforé par les fosses de presses. Les surfaces minérales du jardin s'inscrivent dans ces traces : simples rectangles de béton et de sable stabilisé organisant la succession des espaces, sur des niveaux différents où se développent les pelouses et les plantations pionnières.

Mais surtout, le jardin est l'observatoire privilégié du chantier de l'île et plus largement du territoire boulognais en pleine mutation. Ce jardin met en scène de façon joyeuse et ludique ce chantier qui l'entoure : immenses bacs à sable pour les enfants, jardins expérimentaux associatifs, prairies pour les pique-niques. C'est aussi un lieu susceptible d'accueillir des manifestations en plein-air et un restaurant. Mais c'est avant tout un accès offert au public au cœur de la vallée de la Seine.

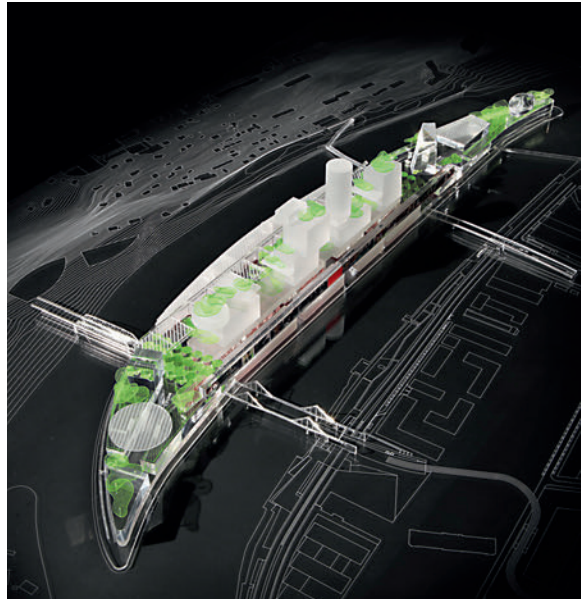
M. D.

Ile Seguin, Boulogne-Billancourt.
Plan directeur de l'île Seguin, 11 ha,
assistance à la maîtrise d'ouvrage.
PROGRAMME Equipements, commerces,
bureaux, hôtels.
MAÎTRISE D'OUVRAGE SEAM Val-de-Seine
Aménagement / Boulogne-Billancourt.
LAUREATS Ateliers Jean Nouvel, architectes
urbanistes. Michel Desvigne, paysagiste.
Elioth, ingénieurs développement
durable.

PAGE DE DROITE EN HAUT À GAUCHE **Vue aérienne de**

l'île Seguin avec le nouveau jardin. EN HAUT
À DROITE **Maquette du projet vue côté**
Boulogne. AU MILIEU **La promenade sur les**
berges. EN BAS **Les terrasses hautes**
plantées.
Ile Seguin, Boulogne Billancourt.
Master plan for the Ile Seguin, 11 ha [27
acres], assisting project management.
PROGRAMME Infrastructure, shops,
offices, hotels.
PROJECT MANAGEMENT SEAM Val de Seine
Aménagement/Boulogne-Billancourt.

WINNERS Ateliers Jean Nouvel, architecture
& urban designers. Michel Desvigne,
landscape designer. Elioth, sustainable
development engineers.
RIGHT PAGE, TOP LEFT **Aerial view of the Seguin**
Island, whit the new public garden.
TOP RIGHT **Model of the project**
as seen from Boulogne-Billancourt.
MIDDLE **The promenade on the bank.**
BOTTOM **The tree-lined upper terrace.**



2AD ARCHITECTURE

L'aménagement de l'île de Monsieur



L'île de Monsieur est un site majeur dans la continuité paysagère et écologique du Val-de-Seine. Le projet concerne la création d'un parc écologique de 7,6 ha, d'une base nautique et de locaux d'accompagnement.

Prolongement naturel du parc de Saint-Cloud vers les berges, l'enjeu de l'aménagement de cette ancienne île rattachée à la terre, qui tint lieu de gare routière pour Renault, est la reconquête de sa relation avec le fleuve.

Un des fondements de cette relation est le dévoiement du tramway qui longeait la Seine, et dont le nouveau tracé prend sa place le long de la départementale D7, en bas du parc de Saint-Cloud. Les courbes du parc épousent ce tracé, lui procurant une façade dédiée. Deux nouvelles liaisons sont créées avec le bas du parc de Saint-Cloud lui offrant ainsi l'accès qui lui faisait défaut, vers le fleuve.

Le nouveau parc est un écrin pour les bâtiments. Leur architecture est imbriquée dans le paysage par le jeu des teintes et textures, l'alliance des masses et des transparences, les liaisons visuelles tissées entre intérieur et extérieur.

L'inondabilité totale du site, avec une cote de crue centennale entre 1 et 2 m au-dessus du terrain naturel, a conditionné le parti général du projet : l'implantation des constructions en retrait de 30 m par rapport aux berges, l'orientation des structures sur pilotis pour

permettre l'écoulement des eaux de crue et la ventilation naturelle des sols préconisés par l'EDR ; le décapage total du site et l'optimisation des modelés de terrain et pour une évacuation d'un minimum de terres vers l'extérieur, le fractionnement des bâtiments pour donner l'échelle juste et offrir des césures paysagées, les contraintes d'accessibilité PMR, ont conduit à concevoir un projet hors-sol, composé d'espaces artificiels en suspension au-dessus du terrain naturel.

Les constructions sont ainsi reliées entre elles par une vaste plateforme de bois, appelée « deck ». Des promenades apportent au site une structuration minimum favorisant l'expression d'une nature spontanée.

Au sein de ce parc, le deck de la base nautique délimite clairement un territoire dédié non seulement à la vie des clubs d'aviron, de canoës-kayaks et de voile, mais également une place ouverte au public. Les contraintes de manœuvre des avirons de 18 m ont permis de légitimer une ouverture complète du parc vers le domaine public du chemin de hallage, permettant ainsi une fusion permanente du parc et du fleuve.

Parc : 7,6 ha.
Base nautique : 9 050 m².

MAÎTRISES D'OUVRAGES

PARC NAUTIQUE Syndicat mixte pour les activités nautiques, sportives et de loisirs du Val-de-Seine [CG 92 et Communauté de communes Boulogne-Billancourt et Sèvres, Saint-Cloud, Chaville et Ville-d'Avray].

TRAMWAY RATP.

ENTRÉE DU PARC DE SAINT-CLOUD Domaine de Saint-Cloud.

AMÉNAGEMENT DES BERGES CG 92.

CONDUITE D'OPÉRATION **Icade Foncier Développement.**

MAÎTRISE D'ŒUVRE **Mandataire 2AD Architecture, Alain Desgroux, Lucie Rivault. Ingénierie : Isabelle Pougheon. Paysagiste : Architecture du Paysage.**

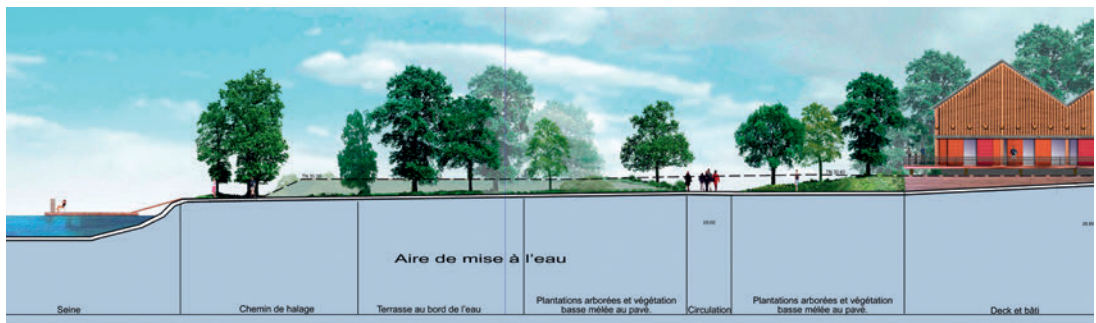
Park 7.6 hectares (18.78 acres).
Water sports centre: 9050 m² (328 square feet)
PUBLIC AND MIXED DEVELOPMENT STRUCTURE
WATER PARK Joint initiative for water sports, sport and leisure of the Val de Seine [CG92 local authority for the Hauts-

de-Seine and community of the cities Boulogne-Billancourt and Sèvres, Saint-Cloud, Chaville and Ville d'Avray].
TRAMWAY RATP.

ENTRANCE TO THE PARC DE SAINT-CLOUD Domaine de Saint-Cloud.

DEVELOPMENT OF THE BANKS CG 92.

DEVELOPER **Icade Foncier Développement**
DESIGN **Representative 2AD Architecture, Alain Desgroux, Lucie Rivault. Engineering: Isabelle Pougheon. Landscape designer: Architecture du Paysage.**



EN HAUT Le chemin de halage aménagé au bénéfice des promeneurs AU MILIEU Coupe sur le site montrant le dénivelé entre la partie constructible en haut et la partie au bord de l'eau, inondable en cas de crue du fleuve. EN BAS À GAUCHE Vue aérienne du site montrant le passage du tramway T2 à l'arrière de la base nautique. EN BAS À DROITE A travers

la base nautique, la Seine et le parc de Saint-Cloud se rejoignent dans un même paysage.

TOP The tow path developed for the benefit of walkers. CENTRE Cross-section of the site showing the difference in height between the constructible part above and the part on the waterside which is floodable in

the event of a rise in river levels. BOTTOM LEFT Aerial view of the site showing the path of the T2 tramway behind the water sports centre. BOTTOM RIGHT Through the water sports centre, the Seine and the Parc de Saint-Cloud come together as a single landscape.



La berge « naturelle » du bois de Boulogne



132 **Au cœur de la métropole dense, le bois de Boulogne rencontre la Seine, mettant en contact des milieux riches et variés.**

At the heart of the dense metropolis, the Bois de Boulogne.

Au pied des coteaux du Val-de-Seine et au détour d'un méandre, la Seine a de nouveau rendez-vous avec Paris.

Grâce au préfet Haussmann, le bois de Boulogne s'étend jusqu'au fleuve, qu'il longe en rive droite sur près de 3 km. Le milieu aquatique du fleuve, seul corridor écologique d'intérêt national qui traverse l'agglomération parisienne, rencontre ici le bois, ses massifs forestiers, ses prairies, ses lacs. A ce titre, cette berge mérite une attention particulière car, grâce au fleuve, des continuités peuvent s'établir entre les espaces plantés parisiens et les grandes forêts régionales comme celle, à l'ouest, de Saint-Germain-en-Laye.

Une nouvelle approche de ces lieux permettrait de concilier enjeux écologiques et usages de la nature.

La berge du bois de Boulogne constitue la frange ouest de la plaine alluviale et de la zone d'expansion des crues. Elle est la rive arborée d'une ample vallée fluviale en amont, et la rive forestière du petit bras de l'île de Puteaux en aval. Bien reliée aux coteaux de la rive gauche de la Seine par la passerelle piétonne de l'Avre, la continuité de la berge

s'avère médiocre au sud du bois et absente au nord. Longée par une route à grande circulation, elle est isolée des massifs arborés et des grandes clairières du bois.

Des usages multiples, parfois contradictoires

Malgré le travail accompli, cette berge, partie du site classé de l'ensemble du bois, demeure morcelée et tiraillée entre des usages contradictoires, parfois sans rapport avec le lieu.

De la passerelle de l'Avre au pont de Suresnes, une promenade au bord de l'eau a été réalisée au début des années 2000, sur 1,5 km. Elle a affirmé le statut public de la berge, a permis de mieux insérer bateaux logements ou restaurant qui rythment le paysage fluvial, à quelques mètres d'un perré de faible hauteur, et de discipliner les réseaux de distribution d'eau et d'électricité. Ainsi ont pu être créées, entre le perré et la route, des prairies arborées où le



EN HAUT **Au droit du camping, la promenade se faufile entre deux clôtures.** EN BAS **Au sud, un chemin étroit longe la berge entre ombre des arbres et lumière du fleuve.**

TOP **Next to the camp site, the footpath snakes in and out of the two fences.**
BOTTOM **To the south, a narrow path runs along the bank between the shade of trees and the light of the river.**



Les séquences de la berge du bois de Boulogne.

- Seine
- Plaine de Longchamp
- Massif forestier
- Bateaux
- Promenade de la berge
- Axe routier

- Enclos et équipements
- Parc
- Concessions
- Parkings
- Réservés [VNF, Ville, Police]

Bois de Boulogne bank.

- Seine
- Longchamp Plain
- Timberland
- Boats
- Bank's footpath
- Transit road

- Paddocks and equipments
- Park
- Concessions
- Car parks
- Réservés [VNF, Ville, Police]

promeneur peut s'arrêter, le stationnement automobile ayant été cantonné dans des enclos. La mise en œuvre de cette promenade a requis un travail commun entre Voies navigables de France (VNF), qui gère le cours d'eau et les perrés, et la Mairie de Paris, en charge du reste de la berge et du bois. Pour autant, l'ambiance de bord de l'eau pourrait encore être renforcée.

Entre le pont et le barrage de Suresnes, sur 500 m, la berge se dilate. La promenade devient alors la route d'accès au barrage et longe la grille du seul camping parisien. Compte tenu de la proximité de l'écluse et du barrage, interdisant le stationnement des bateaux, une vue dégagée sur le fleuve et ses ouvrages hydrauliques s'offre au passant. De l'autre côté, le camping, avec ses mobile homes, ses emplacements de camping-cars, ses voitures alignées en été et sa grille sans qualité fait triste figure. Il est le seul camping de Paris. Situé en bord de Seine, il lui tourne le dos. La forte érosion de la berge sur cette séquence pourrait être l'occasion de créer une réelle berge naturelle, qui permette d'accéder à l'eau, de la toucher, d'y faire des ricochets.

Du barrage de Suresnes à la Pompe à feu de Bagatelle, sur 500 m, le sentier devient romantique : bruit du barrage, emmarchements plongeant dans l'eau, arbres immenses, bâtiment de la Pompe à feu qui alimentait en eau le parc de Bagatelle. Le chemin y est étriqué, avec ses 3 m à peine jusqu'à la grille du camping. Le promeneur ne peut que longer cet enclos, coincé, sur un kilomètre, sans alternative.

De la Pompe à feu au pont de Puteaux, sur moins de 500 mètres, le sentier devient forestier et la végétation sauvage. La berge naturelle mesure enfin une trentaine de mètres et s'interrompt avant le pont. Les bateaux logements, stationnés là, ont pris possession de l'espace naturel pour en faire leur devant de porte : amarrages improvisés, piquages sur les réseaux, sentiers d'accès se succèdent. S'ils protègent la berge de l'érosion, ils respectent peu l'espace boisé classé qui s'étend normalement jusqu'à la rive. En contrepartie de leur régularisation, Paris, VNF et ses habitants-bateliers devront trouver des solutions afin de préserver le site et en limiter l'usage, faute de quoi la berge naturelle disparaîtra.

Rendre la berge plus naturelle

Les projets visent tous à améliorer la gestion de la berge et son paysage, à la faire respecter. Un cahier des prescriptions pour améliorer l'insertion des bateaux est en préparation. Il sera annexé aux conventions d'occupation temporaire du cours d'eau. Le prochain renouvellement de la délégation de service public du camping devrait intégrer des closes pour une gestion durable de cet espace. Pour affirmer cette volonté de préservation, la berge du bois a été retenue par la Mairie de Paris comme site pilote dans le cadre des études de renforcement de la biodiversité, et un schéma d'aménagement et de mise en valeur des berges est en phase de diagnostic.

Dans un contexte où les questions écologiques sont plus prégnantes, il paraît opportun de reconnaître la valeur de cette berge naturelle, d'intégrer sa protection et sa remise en état dans les projets afin de favoriser des usages qui répondent au besoin de nature des Franciliens. Or, cela requiert de réaménager la berge pour offrir des conditions d'accueil plus favorables pour la biodiversité.



A deux pas de la Défense, le bois de Boulogne en bord de Seine est désormais un lieu unique au centre de l'agglomération dense.

Two steps away from La Défense, the Bois de Boulogne on the banks of the Seine is now a unique site in the centre of a dense agglomeration.



Bien sûr, les réponses peuvent différer selon les séquences. Entre la passerelle de l'Avre et le pont de Suresnes, la berge peut devenir moins morcelée et assurer la présence des différentes strates végétales. Entre le pont et le barrage, les travaux de consolidation de la berge peuvent être l'occasion d'expérimenter un aménagement plus naturel et une végétation de rive, résistante aux crues, tout en garantissant par endroit un accès à l'eau. À terme, une localisation plus cohérente du camping permettrait un aménagement plus ambitieux. En aval du barrage, seul un recul ou un traitement différent de la grille du camping serait à même d'améliorer l'ambiance de la promenade jusqu'à la Pompe à feu. Au nord, préserver le milieu fragile et établir des continuités écologiques constituent les principaux enjeux.

Ainsi, du bois de Boulogne à l'île aux Cygnes, en laissant faire la nature, plusieurs sites pourraient réconcilier, au cœur de la ville dense, le fleuve et ses berges, les libellules et les oiseaux, les plantes et les promeneurs.

136

CI-DESSUS EN HAUT **La promenade actuelle de la passerelle de l'Avre au pont de Suresnes.**

PAGE DE DROITE EN HAUT **Evolution possible favorisant la biodiversité par la mise en place de différentes strates de végétation,**

amenant à une nouvelle ambiance. CI-DESSUS AU MILIEU **Une séquence en mauvais état entre le pont de Suresnes et le barrage, le long du camping.** PAGE DE DROITE AU MILIEU **Une prairie « humide » rend cet espace plus**

accueillant pour les promeneurs, mais aussi pour la flore et la faune au contact du fleuve. CI-DESSUS EN BAS **À l'aval du barrage de Suresnes, le long de l'île de Puteaux, la promenade devient pittoresque.** PAGE

DE DROITE EN BAS **Un recul de la grille du camping peut la rendre moins étriquée et inviter à s'approcher de l'eau.**



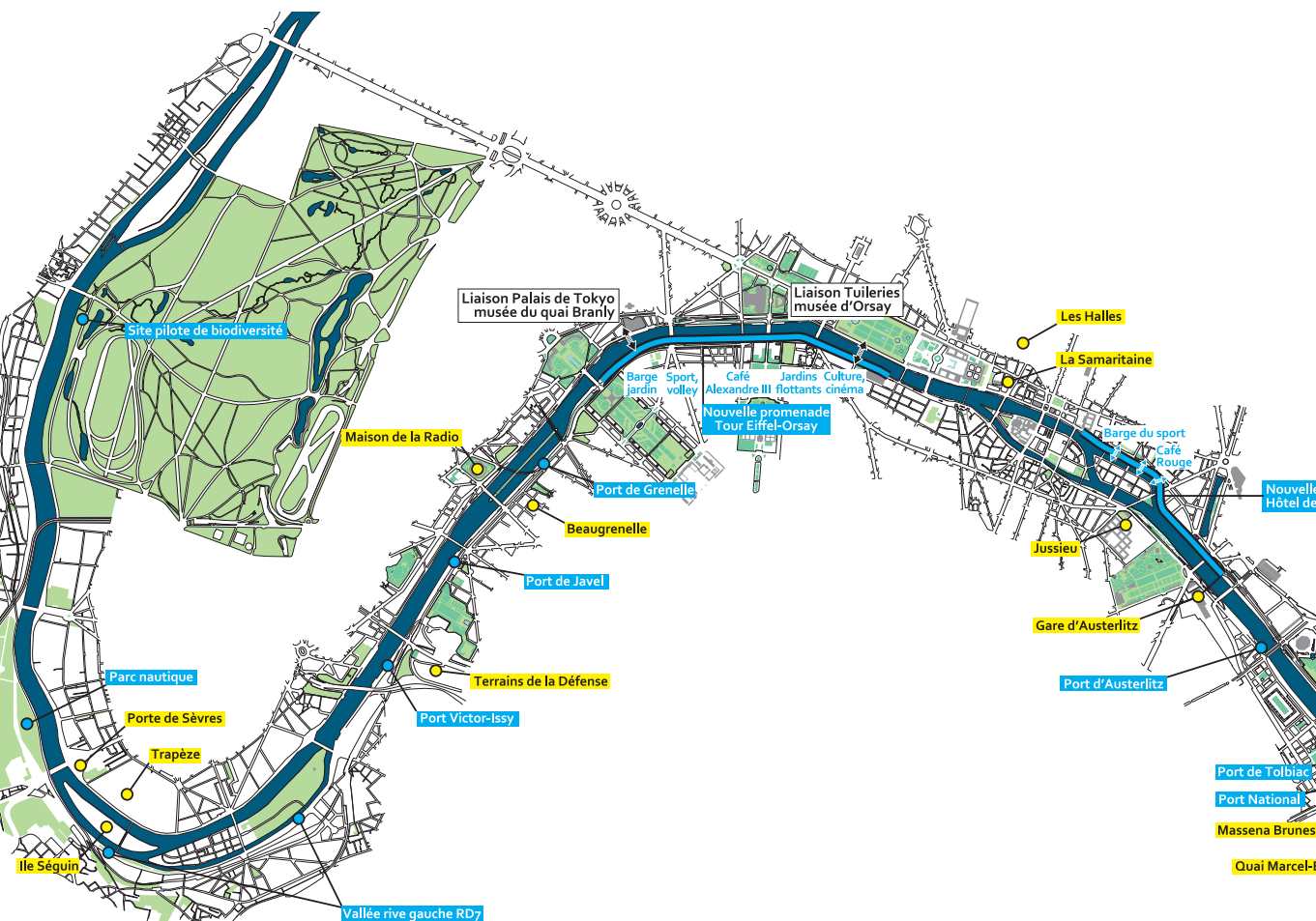
TOP LEFT-HAND PAGE **The walkway between the Passerelle de l'Avre and the Pont de Suresnes.** TOP RIGHT-HAND PAGE **Possible change encouraging biodiversity through the introduction of different strata of vegetation, leading to a more natural vision of**

the banks (new atmosphere). LEFT-HAND PAGE CENTRE **A stretch that has been subject to very little enhancement and is in a bad state between the Pont de Suresnes and the weir alongside the camp site (current state).** RIGHT-HAND PAGE CENTRE **Formerly part of**

the major bed of the Seine, a damp grassland makes this space more welcoming to walkers, as does the flora and fauna in contact with the river (new atmosphere). BOTTOM LEFT-HAND PAGE **Downriver from the Suresnes weir, parallel to the Ile de Puteaux,**

the walk becomes picturesque (current state). BOTTOM RIGHT-HAND PAGE **Only by moving the railings of the camp site back can make it less restrictive and invite people to get closer to the water (new atmosphere).**

Epilogue

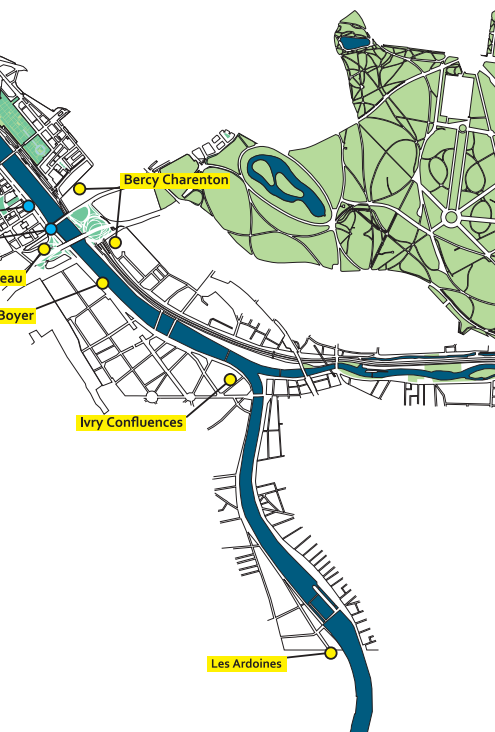


Principales mutations en bord de Seine.

- Grands projets urbains en rives.
- Réaménagement des berges.

Main mutations on the banks of the Seine.

- Great urban projects on the banks.
- Redevelopment of the banks.



L'annonce faite par Bertrand Delanoë le 14 avril 2010 de la « reconquête des berges de la Seine au cœur de Paris », s'inscrit dans la lignée de l'histoire urbaine parisienne. Que ce soit la construction des quais aux ^{xvii}^e et ^{xviii}^e siècles, les ponts du ^{xix}^e, la cohabitation avec l'automobile du ^{xx}^e, les aménagements du fleuve ont toujours accompagné les changements d'usages et traduit les évolutions des techniques et des méthodes.

Aujourd'hui, la Seine est un grand fleuve actif. C'est la façade maritime de la métropole parisienne prolongée jusqu'à Rouen, jusqu'au Havre, qui fait de l'Ile-de-France le deuxième port fluvial d'Europe. C'est encore une vallée industrielle apte à reprendre son développement à l'heure des possibles relocalisations à l'échelle mondiale.

C'est un lieu de liberté : les berges du fleuve sont partout le théâtre d'événements éphémères, festivals culturels ou sportifs, marchés, moments de partage, projets communs.

Elle offre un grand paysage au cœur de la ville dense et crée des liens entre les territoires ; le lien entre le fleuve et les quartiers est devenu une priorité. Jamais autant de projets ne se sont développés au bord de ses rives, jamais on a autant investi un territoire en tant de lieux.

Enfin, la Seine est un corridor écologique remarquable et cette dimension est centrale dans toutes les actions.

Rendre la Seine accessible à tous et prolonger le long des berges les « promenades de Paris » c'est enrichir celles-ci d'une valeur symbolique à nulle autre égale : la Seine dans Paris c'est une invitation au voyage, jusqu'à la mer...

Preface

8th July 2010

This work is an important contribution to a debate which commits the future of our metropolis, and whose purpose is to define the role of the river in our new urban civilisation.

Paris sprang up from the Seine, was built from the Seine and developed around it. It is the life-line of our capital. And what is more, our river is a fundamental, unifying element of Paris and its suburbs.

Rethinking our relationship with the Seine, means imagining the metropolis of tomorrow. Such is the essence of the consultation that we have begun concerning the future of the embankment roads. We hope that our citizens partake with complete freedom, and that they express their expectations, their ambitions and their concerns.

The objective is clear and fully assumed: to make it possible for Parisians, for the inhabitants of the metropolis, for visitors and for all lovers of Paris to win back this site that is unique in the world. And to this end, an instrument is being put in place to encourage diverse means of transport. It is not acceptable that a place of such magical beauty, listed as a world heritage site by UNESCO, remains an expressway.

At the heart of our metropolis over an area of five hectares, life – culture, sport and economic activity – is going to return to the banks of the Seine. It is a stimulating issue inviting creativity and inspiration, and it is open for debate... This work, produced by the APUR teams, who I would like to thank for their commitment and professionalism, constitutes one phase of this debate. Naturally, it brings the contribution and view from neighbouring communities entirely together, since our city sees itself, more than ever, in a productive, growing relationship with the suburbs of which it is the centre: Paris, the metropolis on the Seine.

Bertrand Delanoë, Mayor of Paris

Foreword

Paris-Plages occupied the right bank of the Seine for four weeks, between the 21st July and 18th August 2002, providing Parisians with quotidian access to "their" river. This occupancy exceeded the ambiguous authorisation in terms of time and measure that had been tolerated since 1995... It was the natural outcome of the restitution of a space normally intended for cars, up until then sparingly consented to on Sundays, between 9am and 5pm. It was another matter however to assume and have the conviction that the disadvantages imposed upon the motorists would be compensated by the advantages given to the city dwellers.

This renewed interest in the river was felt by others elsewhere in the metropolis: along the Seine of course, but also alongside the canal and on the banks of the Marne and the Oise rivers. Some communities felt the need to turn to these watercourses to enhance the quality of their environment but not only for the sole economic resource they represented. The international competition entitled Grand Pari(s)

de l'agglomération parisienne pays witness in its own way to the diverse approaches and resources that are represented by the river, waterways and canals passing through this dense urban area of Paris.

Over and above the debates that were brought up relating to the Paris-Plage operation, we can notice that the latter also made it possible to change the mental image people have of the city. From this point on, the lengthwise promenade by the river was no longer seen as exclusively for car traffic. It is now possible to be physically close to the waterway in the centre of Paris, and not just to the islands.

An essential statement of fact ensues from this: demanding, costly developments are not necessary to modify areas for new purposes, to transform the allocation of a building or to change the perception of a space or an environment in a sustainable manner. In terms of urban planning, this experience gives way to stimulating reflection, particularly for an extremely built-up, complex city such as Paris, which is sometimes thought of as being "finished": a significant development can take on an undemanding, reversible form and a development cycle can benefit from a period of experimentation, evaluation and adaptation. It is this approach that APUR chose to put forward within the framework of the development project of the Seine riverbanks that the City of Paris has investigated, emphasising firstly a method by which it establishes long-term exchange of ideas between the users, designers, builders and the administrators who will be in charge of the installation and maintenance.

It is this project, this method and background that are presented in three sizeable chapters in the current issue of Paris Projet. The first two chapters deal with the Seine at length, the third tackles the subject in depth, through reports that relate to – or could relate to – the areas bordering the river that are undergoing change.

It seemed only natural to retrace the Seine's history by recalling the roles that the Seine has played throughout the centuries, to be able to deal with the complex relationships woven between the capital and its river today. Progressive technicalities to the Seine's riverbanks have emerged, even though we are constantly reminded of the numerous usages that have disappeared today.

This hindsight is very useful in understanding the current situation, which seems to be set in a vocation essentially focused on the mobility of people and goods: roads on the riverbanks for vehicle traffic; railway lines for public transport; waterways for transporting material, equipment and tourists... The second chapter presents the project and the method, which aim to balance the sharing of this public space to everyday users' advantage.

The limits taken into account in this extensive presentation are mainly those of the Paris reach, from the lock at the Pont de Charenton to that of the Port à l'Anglais and to Suresnes. The main operations presented in the third part of this work were drawn from the area within these two markers. There are 6 of these "hooks": from the confluence of the Marne – to the meeting of the waters at Alfortville, Charenton-le-Pont and Ivry-sur-

Seine – to the banks of the Bois de Boulogne, Bercy – Charenton-le-Pont and Masséna-Bruneseau – Ivry, as well as the district of the Gare de Lyon and Gare d'Austerlitz, Beaugrenelle and the Maison de la Radio, Issy-les-Moulineaux and Sèvres, Meudon and Boulogne-Billancourt. They assess the situation of some of the key operations in the Paris region, which in terms of the development plans, took the link to the riverbank into account to a certain extent. These presentations show, if this is indeed necessary, the persistent difficulties, which are sometimes encountered in this situation and the determination to rise up to overcome them.

It can be seen that usage characteristic to public spaces is changing, as are the desires and expectations of the inhabitants. This change generally takes place more quickly than that of procedures, which do not offer flexible support to these changes. Also, is it not our duty to examine the processes so that the expected alterations can be better controlled and carried out within more flexible timeframes? This issue of Paris Projet is intended to contribute to this debate.

1. Once upon a time the Seine

>PAGE 10

Before the 19th century Paris, a capital on the Seine

>PAGE 14

Prior to its gradual "regularization" in the 19th and 20th centuries, the Seine and Paris were bound together by the economy and its human and commercial circulation as well as by the resulting customs. The river was the main artery, the life line that fed the capital.

France and Prussia were at war. On the 8th of September 1870, the Chancellor Otto von Bismarck and his head general, Helmuth von Moltke, decided to lay siege to Paris. "We have to cut communication and supply lines to the outside world", wrote Moltke. The Prussian armies camped 10 kilometres from the so-called Thiers stronghold. "To block the main routes, in most cases all that is necessary is to occupy the bridges of the Seine and the Marne". The Prince of Saxony's army was camping upriver on the Marne at Gournay-sur-Marne, on the Seine at Choisy-le-Roi, the cavalry downriver at Croissy-sur-Seine. Bismarck was counting on deprivation, riots and the hardship of winter. The consequence of one hundred and thirty five days of siege was a shortage of flour, meat, vegetables and fruit, fodder, coal and firewood. The temperature was to be -18° C and the bread was to have the taste of hay, residues of oats, haystack sweepings and loamy clay. The almost exclusive use of the Seine as a supply route is one of the lessons learnt from the blockade. The status of the Seine would change.

Morphogenesis

Paris was born of the waters of the Seine, around an island, La Cité, which was at little risk from flooding, to allow travellers to cross the fairly wide river lined with swamps. An island

at the intersection of two perpendicular routes: the strategic North-South road, which acted as a link between the Gauls of the North and South, and the East-West course of the Seine. The river, the Sequana, performed the role of the decumanus up to the 19th century, the lead role both in the defence of the capital and its communications with the outside world. Due to its topography, the North-South axis became less practicable than that of the Seine. This explains the permanent quest for axes and perspectives that are perpendicular to the river. Further, the unpleasantness resulting from a congested and teeming Seine more or less brought about the creation of parallel layouts like Boulevard Saint-Germain.

Paris is most certainly the only capital to have used a river for its urban architecture. London, Vienna, Budapest or Rome were born next to the Thames, Danube or the Tiber, neglecting a river that was monopolised by its activities as a port. Unlike London and Budapest, which have only their parliament built on the Thames and the Danube, Paris has the privilege of having many architectural compositions embracing the Seine: the Louvre and the Institut, on either side of the Passerelle des Arts, the National Assembly and the Place de la Concorde linked by the eponymous bridge, the Hôtel des Invalides, the Grand Palais and the Petit Palais, inseparable from the Pont Alexandre III. Part of Paris's architectural uniqueness is indeed the presence of monumental, impenetrable and mostly lateral façades on the waterfront. L'Hôtel de Ville has only a secondary façade overlooking the Seine, Notre Dame one aisle, and the law courts (Palais de Justice) only lesser façades on the Quai de l'Horloge and the Quai des Orfèvres. The Institut, the l'Hôtel de la Monnaie and the bankruptcy court (Tribunal de Commerce) are the only ones with an entrance facing the Seine.

A water route

Paris was to be a city of water. At least for as long as water made up its capital. Originally a fishing village, it developed with a river on which it depended for centuries, both as a means of transport and as a source of economic and political activity. The Seine allowed it to, among other things, centralise through a network of waterways throughout the country, a way of further asserting its power. The Seine, explained Maxime du Camp in 1869, is "*in communication with the Champagne region and Normandy; via the canals of the Loing and the Centre region it connects to the Loire and Saône; via the Canal de Bourgogne, the Yonne and the Saône, it reaches the Rhône and from the Rhône to the Rhine; via the Canal de Saint-Quentin and the Oise, it is linked to the North; via the Canal Saint-Denis and the Canal de l'Ourcq, it corrects and cancels out the sharpest bends of her own course, in the same way through the Canal Saint-Maur, the Marne avoids a slow detour and arrives at the large warehouses of Paris more quickly. As can be seen, through the canals the Seine has the East and the West; via the sea, coastal shipping and her mouth at the Havre it has the West, to which the South is reached by canals.*" A means for the French kingdom to have a presence in the capital with its regional produce.

This sovereignty resulted from Parisian customs, albeit obsolete today, that gave the Seine *urban* status. Knowledge of them could help to rehabilitate it. The Parisian Seine has been used for everything. It gave birth, more or less spontaneously, along its banks and its quays to a multitude of activities. Almost as if the banks were the departments of a department store where the consumer found a vast array of products and entertainment around the clock. He only needed to go from bank to bank, from market to market, port to port to get what he needed. Construction materials, fuel, foodstuffs, water, baths, leisure, laundries... At the end of the 18th century this ingenious bazaar was spread over nearly twenty-five ports. By 1823 there were fifty-three of them. In the 19th century, eighty-five floating shops traded in fish, vegetables and fruit. The most numerous ports were tucked away on the right bank between Quai de la Rapée and the Louvre. There were fewer of them downriver. Their specialisation enabled clients to find supplies, wholesalers to stock up and boats to drop anchor.

Under Louis XIII, the area of the Seine was 85 ha, that is 6% of the 1415 ha of the capital [*New map of Paris and its surroundings*, by Abbott Jean Delagrave, 1740], its limits where the Pont d'Austerlitz and the Pont des Invalides stand today. These 85 ha acted as a trade fair for all these activities that were essential to the life of Parisians. The current area of the Seine, not including the embankment, is 174 ha, that is 1.6% of the Paris area of 10 538 ha not including woodland. These 174 ha are practically the reserve of navigation, industrial and tourist activities, the bateaux-mouche pleasure boats being unique to this city of Paris on Seine.

In the 19th century, little by little, quays replaced the tow-paths or paved or unpaved roads, laid along the banks. These were made of sand or large paving slabs gently sloping down into the river. Goods were unloaded from the boats onto carts or drays taken as far as possible into the river using gangways made of planks of wood. No matter if these shores were stony, muddy, uncomfortable and smelly!

A base for a multitude of activities

There was permanent animation both on the banks and on the water. Many events took place there, particularly alongside the Grande Galerie of the Louvre, making the Seine a closed basin between the Pont Neuf and Pont Royal for royal shows and fireworks, with the current making steering the decorated boats perilous. The Seine was used as a sports field. There was bathing, open-water swimming from the Pont Royal to the Pont de la Concorde, a *Cross-Paris Swim* organised by the *Petit Parisien*, but most of all people attended floating baths. There were some twenty of them at the beginning of the 18th century, thirty a century later, specialised in hot baths that were said to be medicinal, cold baths that aided digestion, men-only baths, women-only baths, mixed baths. On the Quai Saint-Bernard, men bathed in the simplest of attire, even if it meant landing a three month prison sentence.

Despite the risk of flooding, low-water and ice faced by navigation which had an immediate impact on provisioning the capital, the Seine

was the most practical, most economical and fastest method of transport at the time. In 1899, 294 boats went up the Seine daily, 291 boats went down it, including 210 passenger steam boats, hirondelles or mouches, which carried on average 10 000 passengers in 12 working hours, in addition to the ferries and skiffs for the crossing of pedestrians, the haulers for coaches and carts. The goods were cheaper when they arrived upriver, that is to say by boats that were carried along by the wind as well as the current and the course of the river. When they came from downstream they were more costly because the boats had to be moved by haulage.

Crossroads of France

It is at the Port Saint-Nicolas at the foot of the Grande Galerie of the Louvre that moored the boats coming from beyond the Parisian basin, from Dieppe, Le Havre, Bordeaux, Nantes, Rouen, Provence, overseas, from Holland and from England, the three-masted schooners that completed three monthly return journeys to London or the merchant boats from Great-Britain trading English sandstone with French sugar. Here the most diverse commodities were unloaded, wax from Novgorod or the Kabylie region, oils from the Mediterranean, salts from the Atlantic, soap from Toulon and Marseilles, oranges – the most flavoursome arriving from Saint-Domingo, the standard ones from Algiers –, Indian pepper and Turkish coffee. A curiosity for Parisians who discovered with the origins of goods, a universe hitherto known only through the tales of explorers and missionaries. This port, which supplied, among others, the Louvre was built in 1804 to obtain sufficient draught for mooring new boats.

Material goods

Along the Parisian Seine, all construction materials were sold, for both big projects and more modest personal ones. The supply of wood, essential for running the capital, required a lot of attention. It arrived mainly from the forests of the Morvan and from the Haute-Marne by wood convoys on the Seine, the Yonne and the Marne. It was piled up to dry in the shape of square or triangular pyramid stacks, which could reach the second or third storey of a building. These stacks were lined up on the Ile Louvier, the small island which today marks the boundary between the Quai Henri IV and the Boulevard Morland, on the central reservation of the Port Saint-Nicolas along the Port de la Grenouillère, at the current site of the Quai Anatole-France, between the Pont Royal and the Pont de la Concorde. The wood was then sold, on the right bank at the Ile Louvier, Quai de la Rapée and Port Saint-Nicolas, on the left bank Quai Saint-Bernard, Quai de la Tournelle and Port de la Grenouillère. The demand was so great and fires so numerous that the wood had no time to dry. "*This float of wood is delivered to you muddy and damp*", wrote Louis Sébastien Mercier; *it gives off a lot of smoke and almost no fire.*"

Left bank. On the left bank the Port de l'Hôpital was specialised in timber and blocks of wood. Further downriver, the Port Saint-Bernard offered, aside from wines and spirits, tiles,

wood, coal from the Aube and the Loire regions. Further to the West, the Port des Miramionnes, at the Quai de la Tournelle offered a whole range of tiles, slate, bricks and sandstone from the Vexin. Its floating market sold carbon and mineral coal from Belgium, hay, logs and firewood from the forests of Ile-de-France. Also on the left bank, at the Port de la Grenouillère, called the Port aux Pierres de Saint-Leu, driftwood was unloaded and dried in stacks on wasteland along the bank. On the riverside, wooden cranes transferred cut stone that arrived by cart from the quarries of Vaugirard, from Notre-Dame-des-Champs or from those along the Oise between Creil and Saint-Leu, onto small skiffs headed for the construction sites of the Louvre.

Right bank. On the right bank, the Port de Grève, at the foot of the Hôtel de Ville, acted as an unloading platform for earth and wood, for lime and salt from Franche-Comté and from Lorraine for curing. The inhabitants of Saint-Germain-l'Auxerrois only had to go to the Port de l'Ecole, on foot from the Pont Neuf, to get supplies of logs, sticks and firewood from the forests of Compiègne and Villers-Cotterêts, or charcoal and mineral coal from the Aube and the Oise.

Plâtrier or gypsum, mined in the suburbs of Montrouge, Montreuil, Ivry and Charonne, could be bought at the Port au Plastre, between l'Arsenal and Quai de la Rapée.

The provisioning of fodder was a daily necessity for the running of the capital. In 1817, officially 20 000 workhorses had to be fed, 110 000 in reality. In 1853 the quantity of fodder reached 7 152 405 bales of hay, 12 524 159 bales of straw, 1 083 916 hectolitres of oats, 65 405 hectolitres of barley. Cereals, wheat, barley, oats and flour and fodder were bagged up and sold at the Port au Blé, Quai des Célestins, opposite the Ile Saint-Louis. As for the royal cavalry, it stocked up on fodder at the Port Saint-Nicolas.

Consumer goods

The Seine was the main water resource. When it was not delivered to houses and filtered, it was drunk straight from the raised water fountain of Notre-Dame and that of Samaritaine on stilts between the two pillars of the Pont Neuf just downriver from the tripe washers set up on the banks at Châtelet. Water from the Seine did not have a good reputation. Even Baron Haussmann did not dare to suggest that it was drinkable and the English recommended that travellers pour a few drops of good white vinegar into it. What could be more practical than using it as a pit and tip for all sorts of rubbish? Dog washers, mattress carders, chair stuffers, cat neuterers, canners, pests, boat dismantlers, bargemen, coastal boatmen, exercised their trade in guilds along the banks. It also acted as a trough for horses, despite the twenty-one purpose-built ones that were provided in the early 19th century. The Bièvre, which acted as a giant dyeing, spewed its black mud into it and a multitude of washer women beat laundry in wash boats. It was also a grave. The bodies of people who drowned ended up in nets at the Pont Saint-Cloud. An 18th century traveller, looking for his wig and hat, listed a heap of doctors' and

lawyers' wigs, 216 skull caps, 129 hats of actresses from Opéra, 16 small Abbott robes, 18 frock coats, 22 capote coats, 150 monk frocks of different orders and an infinite number of new naughty books.

Fruit and vegetables. On the banks and at the floating markets, Farmers from the Parisian basin sold their own turnips from Meaux, beans from Arpajon, onions from Paris, sorrel from Belleville or peaches from Montreuil. Apples were the fruit of choice. They were enjoyed cooked and spiced, or fermented to make cider, a drink that was considered to be a luxury. At the Quai de la Rapée, an apple market – the reinette variety from Champagne and the Yonne was held in high esteem there – took place in September and October and sweet chestnuts made the floating market of the Quai de la Tournelle famous. The most famous apple market, selling only apples from Normandy, was the floating market at the foot of the Hôtel-de-Ville. *"Towards the month of February, apples that are brought from la Grève in deep barges where they are thrown about like stones on a road; there is often a float of more than forty boats laden with apples, symmetrically arranged in front of the quay",* wrote Maxime du Camp. The boues, a type of flat boat, were arranged in boyards, that is perpendicular to the bank. An *"almost sickeningly strong smell, a smell of fermenting cider exhaled with the damp breath of the river",* complained Emile Zola in 1886.

Meat and seafood. The oldest quay in Paris is the Quai des Grands-Augustins, built in 1313 following frequent flooding of its banks. Steep stairs led to a narrow shore used as Port de la Vallée or Port des Grands-Augustins. The poultry market was held from 1679. Chickens, partridge, plovers, rabbit, hares, ducks and larks arrived by marnois boats from the surrounding areas. The nuisance caused by street stalls led to a covered market being built at the corner of the Rue des Grands-Augustins, the Marché de la Vallée or "poultry hall".

At the Port de l'Ecole, just downriver from the Pont-Neuf, oysters were sold and held in high esteem from the 17th century, transported by chasse-marées [luggers] from Brittany and Normandy. Herrings also arrived from Rouen, from Dieppe and Holland and ended up being cured, smoked or grilled alongside the Grande Galerie of the Louvre, stinking out the artists that lived there, as well as mackerel and cod which was expensive because it was sought after in high society. At the side of Notre-Dame, between the Ile de la Cité and the Ile Saint-Louis, a floating market specialising in freshwater fish, pikeperch, perch, pike, carp and gudgeon, were transported from the Cher, Nievre and Marne rivers by hatch boat or "Bascules".

Wine and Drinks. In this "large Parisian superstore" each wine region had its own site. Brought by the Marne or the Seine, bottled in the warehouses at Bercy or the wine hall on Quai Saint-Bernard, wine reached its port or market by Marnois boat. This allowed the consumer to spot his favourite wine, a Burgundy or Pays de Loire at Port Saint-Paul, a Burgundy, an Auvergnat or Champagne at Quai Saint-Bernard, a Languedoc or Sherry at Port Saint-Nicolas or a Burgundy at Port de Grève.

From 1790 the most famous wine port was that of Bercy upriver from the compound of the Fermiers Généraux, a franchised customs and excise operation which levied a toll on goods. It was the arrival point and storage place of alcohol and spirits, also the mooring place of boats and wood rafts awaiting a port to unload at. Beyond the barriers, a wine port at Quai Saint-Bernard, familiarly called the Quai de la Halle-au-Vin after a hall built above it in 1664 and, later, in 1808 a vast general warehouse of liquids. It is on this embankment that coopers made wooden barrels.

We can imagine that each market, whatever its trade, had a few boards and stands to use as a bar. The taverns and Guingettes set up on the banks of the Seine at the gates of Paris were better organised. Parisians came weekday evenings and Sundays to dance, drink Macon or Vouvray and fill up on fish chowder, fried fish, Vols au vents and calf's head.

The Tamed River

Napoleon did not appreciate the permanent untidiness of the Seine and its banks. From his palace at the Tuileries, he looked on in shock at the piles of drying wood near the premises of the new Order of the Legion of Honour and the Legislative Palace. Determined to regulate the Seine and promote its trade, he introduced a regeneration plan, built bridges, two kilometres of embankment, organised the service of navigable routes and introduced a river police. Walls were gradually built along the banks to turn the Seine into a great canal. *"Of all these improvements that have been made to Paris over the last few years, the clearing of bridges and banks is no doubt one of the most striking",* wrote in 1816 Pierre-François Fontaine, the Emperor's architect.

Throughout the 19th century, the Seine was to become less congested and more urban with, on the right and left, banks that were becoming increasingly industrialised and booming, served by a rail infrastructure which put a stop to the river's economic pretensions. It would gradually clear out, become an ordinary river bordered with ports of building debris or construction materials, doubled with express ways on the landscape. When crossing it today, do we not feel like we are crossing a desert in the middle of Paris?

19th, 20th centuries Paris distances itself from its river >PAGE 28

A cursory analysis of the development of social, cultural and industrial contexts within which the Seine flowed in the 19th and 20th centuries bears out the gradual estrangement of Parisians from a space overshadowed by technology, before entering a phase of tourist and aesthetic revival.

This plunge into its, at times murky, watery depths is all the more fruitful as the Seine is, from a historical perspective, a faithful reflection of the capital through which it flows. The occupations and preoccupations of the city are to be seen and decoded on many levels. Our purpose is not to reconstruct the heroic and idyllic tale of the relationship between the City

of Light and its river, drawn from an invented mythical golden age, but to gain an understanding of the phenomenon of a slow estrangement of river space through a gradual technological take-over. A phenomenon that was barely interrupted by rare moments when the Seine was quite simply put on show, its natural day to day state, so to speak, proving much more drab.

Whilst the carving of the Seine into the heart of Parisian topographical and geographical space is self-evident, the same is not true of its place in the emotional and economic landscape of the capital.

Without pushing too far back before this outline, the issue could be expressed in these terms: As strange as it may seem, from the 19th century, aside from the exceptional and recurring periods of the world fairs, the Expositions universelles, the Seine was hardly looked at. For the "original" expositions in 1855, 1867, 1878, 1889 or 1900 as well as for those of 1925 or 1937, increasingly daring stage-management – more or less temporary in nature – began to be imagined for the Seine and its banks [BACHA, 2005]. From the unusual festivity of these moments a dazzling memory was born and stood in relief against the backdrop of the normal life of the river. So, the snapshot reveals a rather black and white existence, a far cry from the colours of rejoicing and splendour.

A beautiful stranger, "*hidden in the middle of the city*", wrote Louis-Sébastien Mercier, Parisian chronicler of the end of the Ancien Régime, "*the Seine has been tamed by these dazzling events that gave it a role which, now rebuilt, seems to be its eternal calling*". Previously seen as dangerous and unhealthy, these waters nevertheless continued to inspire mistrust, nor was the moral reputation of the banks flawless...

A river that has long been monopolised by urban utility and servitude

Several different regimes followed one another: several interlocking and competing economies were juxtaposed and sometimes replaced each other. In her thesis, Isabelle Backouche, specialist of the uses of the river and, by extension, its banks, from an overall historical, architectural and urban perspective in the modern and early contemporary periods, notes this shift in emphasis [BACKOUCHE, 2000]. She raises an unambiguous question: when did the Seine lose the predominant role that it enjoyed in Paris? To gain some insight into it, it is possible to refer to artworks and paintings, for example those of Nicolas-Jean-Baptiste Raguenet, *La Joute des Mariniers*, 1756, or of Charles Grevenbroeck, *Vue de Paris prise au-dessus du pont Royal*, 1738. In them, the Seine and its banks are shown as an, essentially utilitarian, urban identifier. Further, the names of old islands (Île Louviers, Île Maquerelle, Île Merdeuse...) reflect the simultaneous banishment and centrality of this space of servitude. Sometimes a place of "purification" but mostly a dumping ground for filth and rubbish, the number of dwellers on its bridges was seen as alarming by the first hygienists, "*The river was the most populated, the most active and the most lively space in old France*" claims François Beaudouin with justification [BEAUDOUIN, 1988].

Along its banks, the Seine was crucial to organising the whole of the capital's complex supply lines, be it in foodstuffs, raw materials or manufactured goods. Used, useful and lively, these banks were subject to early specialisation which allowed the watery backstage of the large industrial town to play a central role in the urban theatre, from which, for a long time, it would not be dethroned.

The multitude of ports bequeathed to the 19th century, with such telling names, is evidence of the many needs to be accommodated. It was first on the right bank, more suitable due to its less craggy structure, that a total of about twenty ports were set up according to use, allocated according to speciality, accepted first by custom, then given official status. From East to West, from the Port de la Rapée connected to the Port de l'Arsenal and the Canal Saint-Martin itself linked to the Canal de Saint-Denis and Canal de l'Ourcq in the North, there were places for unloading wine as well as for loading plaster and stone from the quarries of Montmartre or Buttes-Chaumont. This concept of trade is significant as, until the last third of the 20th century, Paris remained a vital zone for the production of industrial wealth – the car industry being a paradigmatic example. An interface for the city's imports, the river was also used to export "*articles from Paris*".

In the 19th century, various port activities continued in the centre before being moved outside of Paris or regulated. The Port Saint-Paul, on the site of today's Quai des Célestins, welcomed passage and passenger boats. Near the Pont Marie at the Quai de l'Orme was the hay port, immediately upriver from the Place de la Grève on the current site of the Hôtel de Ville, was the corn market, finally, next to the Louvre, the Port Saint-Nicolas provided a link with coastal shipping for the more costly commodities and precious materials. On the left bank, the Port Saint-Bernard supplied the wine market – now the Université Paris VI – and finer wines came in below the Quai de la Tournelle. Sometimes it proved necessary to widen the embankment, in which case the "Expositions Universelles" provided the pretext and the opportunity – as in the case of the Port Gros Caillou on the left bank, upriver from the Quai d'Orsay, for the Exposition Universelle of 1878.

It is also necessary to imagine the entire population of river workers in orbit around these essentially diurnal and highly regulated activities – the river police being one example – of loading and unloading, whilst transshipment equipment and lifting and carrying tools remained basic. Dockers or *débardeurs* (the vaguest generic term), raftmen or *lâcheurs*, coal-bearers or *coltineurs*, dismantlers or *déchireurs* (for dismantling the wooden boats), unloaders of plaster or *malfrats*, unloaders of fruit or *forts*, canal winchmen or *carapata* and unloaders or *dérauleurs* of wine casks argued and often noisily shared out the work [LALANDRE, ROBLIN, 2004].

Changing supply methods resulted in particularly unattractive sites which made the very idea of a pleasant stroll incongruous to say the least. In the inter-war period, Albert Guérard said of the Austerlitz warehouses, built in partially corbelled construction above the river, that

"*even in these parts where nothing is forbidden, utilitarianism has gone a bit too far*".

In the process of standardisation to meet the needs of utilitarian navigation, the banks of the Seine had nevertheless a new mode of transport to integrate which recast their activity. The railways, the expansion of which accelerated after the 1842 railway charter which put Paris and its soon to be built stations at the head of a national railway network, established their supremacy over the inland water shipping economy. For a while, it tried to resist and adapt – the transition port of Saint-Ouen being an example of one that collapsed in the last third of the 20th century – but was ultimately overcome.

In the very heart of Paris a sort of transition occurred that in places was confirmed by terminology almost naturally. So the name Quai de la Gare originated from plans for a "Water station" near the Paris-Orleans or Austerlitz stations inaugurated in 1843. Extended several times, rebuilt and enlarged on the Seine side, it was behind the stranglehold of this new mode of transportation over two thirds of the freight in this trading area of the capital, henceforth enjoying a corner on the market. The banks of the Seine, in these places where the railways took hold, should be seen as full, or even saturated spaces, including in the olfactory sense of the term.

As a continuation of the industrial chapter, the 20th century also brought management of the flow of stocks from mass manufacturing. The establishment of Citroën cars at Quai de Javel in the 15th arrondissement [closed in 1972], or Renault, near the factory on l'Île Séguin [closed in 1992], remain emblematic in a collective memory sometimes tainted with bitterness as these ultimately well-loved "labour camps" of heavy industry, employed 15 to 20 000 blue-collar workers that have now disappeared. The development of Gennevilliers, Boulogne-Billancourt, and a whole string of other downriver ports are to be understood, during the post-war boom years, in the context of de-industrialisation of the dense Parisian space, encouraged by a State under the lasting influence of the doctrine of Jean-François Gravier who contrasted Paris with an imagined "French desert".

Yet, according to specialists, the estrangement of the Seine from Paris, seems to have begun in the early 19th century [BACKOUCHE, 2000]. "*Conflicting uses by social actors*" of a "*deadly benefactor*" river were gradually smoothed out and regulated. In short, a "*strong imaginary presence*" replaced reality as a "*relative indifference of Parisians towards the banks*" set in. The floods of 1910 were an exception to this phenomena and their long-standing inclusion in the list of Parisian psychoses is perhaps due to the fact that they were a brutal return to reality. Whatever the case, from the introduction of weirs in around 1850, the river, essentially domesticated and regulated along its length, lost its economic supremacy. The railway was proving more efficient in bringing in supplies regularly and quickly. So, first the competition of the railways, then of the road: from the 1930s the loss of river traffic, due to the development of highly efficient haulage services, was staggering. Despite all of this there has been a

recent revival – a promising one from the point of view of better environmental management – with the creation from 1970 of the river authority, Ports de Paris. The Seine and, later, plans for Paris as a “sea port”, devised in the 19th century, developed by Albert Guérard and revived under recent plans for a Greater Paris, also have potential from this perspective.

Ultimately, what is clear from the old regimes of the river is the fact that the city and its river have been marked by, and are indissociable from, labour with a host of social implications that were attached to a city which was radically different from the Paris of today, as attested in Albert Guérard writings:

“The Seine as a source of food and a facilitator of trade is Paris’s raison d’être and Paris, in turn, by adapting the river to its use and image, crowned it ‘municipal and historical’.

The Seine is also an unequalled factor in Paris’s beauty. It carves an immense perspective through the city that is richer in memories and splendours than the Champs-Élysées. Its banks provide the monuments with well-proportioned foundations.

[...] The aesthetic challenge of the Seine, as with the city as a whole, is to calibrate three types of interest: traditional life, the majesty of the décor, the modern needs of industry. This requires constant and complicated compromise. [...] So there is Paris the factory, Paris the museum and Paris the showcase and the Seine serves all three. This complicates things significantly. I agree that the life of inland shipping should not be made more difficult: but does it have the right to make soot rain down on non-industrial areas?

There is barely a 500 metre stretch on the Seine that does not present an aesthetic problem”.

Finally, during the 20th century, two other transformations took place in the Hauts-de-Seine to the west of Paris: on the one hand the colonisation of the river and its banks by the car system, followed more recently by, on the other, the “victory” over such cars seen as too invasive since their adoption by the masses. Cars which, ultimately, and for a long time, were just as responsible for bringing the Seine closer to Paris [TEXIER, 2007; FLONNEAU, 2003, 2005] as they were for driving the two apart.

The rationale for the introduction of cars to the river from the 1930s to the 1970s

It is striking to note that, whilst the banks were, on the whole, largely used for ad-hoc parking, as natural as it may seem, the solution of using the embankment for traffic, was not the result of an overall dogmatic plan but rather of incremental adjustments decided upon gradually and pragmatically.

Aside from the underground tunnel on the Avenue de New York, created for the Exposition of 1937, the first important creations of any significance were on the left bank of the Seine and provoked no objections. They were part of a relatively low-key set of operations to redevelop the whole embankment in the pre-war period. Hence, 1942 saw the completion of the widening of the street at Quai Saint-Michel using reinforced concrete overhangs; 1946 was the year that the underground tunnel at Quai Malaquais was opened, most of

which was ready by 1939 [widened in 1959], and 1947 saw the widening of the Quai des Grands-Augustins.

Further west, over a route whose design emerged over time, two and a half kilometres of a one-way dual carriageway from East to West was opened to traffic in 1960 at the Quai d’Orsay and Quai Branly. Pre-dating those of the right bank, these works – and the consensus that went with them in these places seen as devoid of historical interest and where the nearby Eiffel Tower added a modernist note – were forgotten with discussion about the creation of an expressway running continuously alongside the Louvre, Place du Châtelet, Hôtel-de-Ville and which, most importantly, would be visible from the historic heart of Paris, the Ile de la Cité.

In symmetry with the process that had led to the redevelopment of the left bank, the idea of an expressway on the right bank emerged only slowly, even though isolated stretches of embankment had already been completed. At the core, the idea was an old one as, as early as 1927, the town-planner Louis-Georges Pineau had suggested an overhanging roadway. The timetable for updating it was, therefore, entirely political: the expressway benefited from the extremely quick concordance of several decisions pushed through by then Prime Minister, Georges Pompidou, to which Parisian town-planning was unaccustomed. Paul Delouvrier and the Préfet de la Seine Raymond Haas-Picard were its instigators following the interdepartmental meeting of 20 February 1964. Rather than opposition being focused on the political sphere, division had won aesthetic ground, so disturbing were the motorway characteristics of the “Expressway” – a term that was refuted by technicians who preferred to speak of an “embankment road”. Ultimately, construction was only given the green light on 16 June 1964, after the Site Protection Agency, the Commission Nationale des Sites gave the go ahead, by 24 votes to 4, for a tunnel alongside the Louvre. The whole thing stretched over 5km along the upper quays, 5km on the embankment and 2.8km underground.

Inaugurating the whole of this new thirteen kilometre-long axis that allowed the capital to be crossed from West to East in a little over a quarter of an hour, Georges Pompidou spoke with pride of the “Christmas present given to Parisians”. The technical and even aesthetic feat was hailed by the mainstream press. On this topic, the then Director of Roads, André Herzog, remembers the “Ahs” spontaneously gushed by admiring officials in the inauguration coach upon emerging from the underpass into the open air in front of the Pont-Neuf. Few opponents were to be found to predict that this “gift” would, thirty years later, be exposed as a poisoned chalice...

Returning to the question three years later in his speech paying tribute to the Paris District, Georges Pompidou once again expressed pride at the mention of the motorway works of the last decade, at the creation of the right-bank expressway which “without damaging the landscape [had, he thought, given] the 23 million people who used it last year some of the greatest sources of satisfaction that a man can have from an aesthetic perspective, for

example when he leaves the tunnel in front of the Louvre and he comes out at the Pont Neuf and the Ile de la Cité”.

Although a sign of the times, this infrastructure did not have full symmetry on the left bank of the Seine which Georges Pompidou called the “natural counterpart”. Indeed, a central stretch of expressway on the left bank did not gain the same support from the Parisian population and, in 1974, following the death of the president, the public authorities ultimately refused the necessary funding. Although the issue of developing the Parisian region had not changed, the future of public spaces had been dramatically altered as a result of the cultural and economic crises of 1968 and 1973. At the time, associations and some elected officials observed the impasse in which the somewhat legendary Parisian way of life had become stuck. A reaction was called for and from this moment a revival of the car began. In time, the demands of increased diversity of the public space were brewing, the summer project “Paris Plage” being the archetypal example.

The abandonment of the central stretch of the left-bank expressway

So, at the beginning of the 1970s, when the central stretch of the left-bank expressway was due, opinion began to change radically and decisively. For an increasing number of people as mobilisation grew, it was not acceptable for cars to reach the foot of Notre-Dame de Paris.

Undoubtedly, no other campaign has provoked such emotional involvement and had such a large impact, as attested to by the diverse and international origins of the signatories of the many petitions that punctuated the time of protest, and as shown by an envelope, now stored in the official archives, containing weeping willow and poplar leaves sent by defenders of the site. Examining the campaign close up, a possibility afforded by the archives that exist for almost each day, exposes the diverse and sometimes – but not always – converging rationales of the various preservation associations. The emblematic power of the site gave the campaign exceptional symbolic impact, which was clearly perceived by the highest political representatives as, in turn, three presidents – including two who were in power during the election campaign of 1974 – took a position on the issue.

The two who opposed the completion of the Concorde-Alma section dating from 1956, the section of the expressway between the Pont Sully and the Pont Saint-Michel, that is Valéry Giscard d’Estaing and François Mitterrand, were, no doubt, well aware that, beyond this stretch of urban motorway, loomed the new, larger and more universal issue of environmental protection [LASCOURMES, 1999, FLONNEAU, 2002].

The value of the threatened site, central and representative of the heart and soul of the city, allowed the convergence of different strands of opposition. The mobilisation of the network of associations around this rallying point used all the means at the activists’ disposal. Spectacularly brought to a halt, the car entered a phase of unprecedented stigmatisation. Its use was not, however, reduced at the level of the

Greater Parisian region, nor was the contradictory attitude of French society towards it. New possibilities opened up to the Seine, the fruits of this ultimately complex dialectic.

As the zenith of these transformations that drew attention to the river like never before, let us point to the developments around the Pont Alexandre III or, outside the immediate context of the exposition, the very futuristic "Aéro-paris", presented in 1932 on a photomontage of André Lurçat, who used the artificial embankment of the Ile aux Cygnes as an airport, responding through this to metropolitan imperatives in terms of mobility.

The turning point of the 2000s The Seine, the renewed subject of attention

>PAGE 42

The perception of Parisian river space changed when the left bank expressway project was shelved. The first manifestation of this change, between 1978 and 2000, was an extensive programme of restoration and improvements, followed by the gradual opening of the site to pedestrians.

In 1974, the withdrawal of plans for the left bank speedway marked the beginning of a radically different approach set out in the 1978 planning charter that declared the banks of the Seine to be a public footpath. Consequently, throughout the 1980s and 1990s, substantial restoration works were carried out and tourist footpaths were developed in the heart of Paris, whilst, in 1991, the area adjacent to the Seine, between the Pont d'Iéna and the Pont de Sully, became a Unesco World Heritage site.

This planning charter was implemented with the programme of bridge restoration, which began in 1988, when responsibility for bridge management was transferred from the State to the Paris local authority. This programme was completed in 2000 with the spectacular restoration of the Pont Neuf. The illuminations plan for all Parisian bridges contributed to the décor of "Paris, ville lumière" [Paris, City of Light], whilst, for the millennium festivities, the embankment walls of the Île de la Cité and the Île Saint Louis were restored in the fashion of many fountains on the banks of the Seine: Fontaines des mers et des fleuves on Place de la Concorde, Fontaine Saint-Michel and Fontaines de Varsovie at Trocadéro.

In order to preserve the characteristics of the site, a set of guidelines for exploiting the banks of the Seine was drawn up by Apur, Ports de Paris [the Paris Port Authority], the Service d'Architecture des Bâtiments de France [National Architecture and Building Department] and the Ville de Paris [the City of Paris] in order to oversee the mutation and activities of the river. Some ports were redeveloped to facilitate walking or public access to the boats, such as the Port de la Rapée by Laure Quoniam and the Port Henri IV by Alexandre Chementoff. Work was carried out by the Paris Port Authority in partnership with the local authority.

Making the Seine more accessible

In the 21st century, plans to exploit the Seine are being extended both in the scope of the site, by tackling the re-designation of the upper

embankment, and plans to diversify use and develop the river's transport capacity. Improving accessibility to the banks of the Seine from the different parts of Paris is becoming a major priority.

Upper embankment for pedestrians and cyclists. The closing of the clearway on the left bank of the Seine in the 5th and 6th arrondissements marks an important shift in the perception of the public space of the upper embankment. Where the main objective was once fluidity, now the purpose is to make the embankment more attractive to pedestrians.

As such, car traffic has been reduced to three lanes and the first underground tunnel, Quai Malaquais, opposite Rue des Saint-Pères was blocked up in 2000. The pavement on the riverside has been substantially widened making walking on the upper embankment, alongside the Bouquinistes, much more pleasant. Subsequently, other underground tunnels will be closed on the Boulevards des Maréchaux, at the Porte d'Italie heralding an end to the priority given to cars. Each redeveloped embankment will now have wide pavements planted out and cycle routes, as can be seen on the embankment of the designated development zone [ZAC] of the left bank or on the Quai des Célestins. In parallel, the banks of the Seine are also being regenerated upriver in the stretch from Paris to Alfortville. Work has begun on the RD7 road along the Seine in Suresne, downriver from Paris.

Two new stairwells at the Pont des Arts and the Passerelle Debilly. Two new access points to the lower banks have been created in order to form a continuous footpath between the Parc de Bercy and the Parc André-Citroën. The footpath will go from the left bank to the right bank via the Pont des Arts then from the right bank to the left bank via the Passerelle Debilly in order to avoid the stretches of the bank that are currently occupied by roads.

The first stairwell built at the Pont des Arts connects the lower bank to the footbridge on the left bank. The second, introduced in 2000, has made it possible to go from the Port de la Bourdonnais up to the Passerelle Debilly, which was hitherto only accessible from the upper embankment. This footpath will be completely unbroken when work on the Port d'Austerlitz is completed and the banks continued at the Pont de l'Alma.

Two new footbridges: Passerelle Léopold Sédar Senghor and Passerelle Simone de Beauvoir. In order to improve the connections from one bank to the other, two new footbridges were opened in the 2000s. The Passerelle Soferino, which was renamed in October 2006 Passerelle Léopold Sédar Senghor connects the Tuileries with the Musée d'Orsay. Opened in December 1999 and designed by Marc Mimram with a 106m arch connected to a metallic deck, it was built on the site of the old footbridge which was demolished in 1992. The Passerelle Bercy-Tolbiac, renamed the Passerelle Simone de Beauvoir was opened in 2006 to connect the 12th and 13th arrondissements. 304m long, it was designed by Dietmar Feichtinger.

The river through Paris covers 14km and now has 37 bridges and footbridges. The map of crossings brings to light distance that there is

between bridges away from the centre of Paris, sometimes making communication between communities on either side of the river extremely difficult.

New neighbourhoods, upriver and downriver from Paris

Large urban regeneration projects up and downriver have also added to the appeal of the banks of the Seine. The ZAC Citroën [designated development zone], Bercy and Paris Rive Gauche [Paris Left Bank] have each, in their own way, negotiated their relationship with the river and as such have undoubtedly demonstrated a significant shift in urban regeneration plans.

In the older ZAC Citroën, car traffic has been taken underground and the connection to the river has been established with a park overlooking the Seine. In Bercy, traffic has continued on the upper embankment and a sound barrier has been built to protect the park from noise pollution. The Passerelle Simone de Beauvoir was designed to cross the river and thus allow the new inhabitants of the left bank to take advantage of the Parc de Bercy.

Finally, only the later ZAC Paris Rive Gauche established a built-up façade on the upper embankment [the banks of the Seine are thus inhabited] and designed the lower banks so that they were closely connected to the community. The appeal of the embankment has been increased in some places by occupancy in ground-floor premises and the presence of boats that are open to the public. The embankment and the banks have been redeveloped to make travelling along them pleasant and to inject the banks of the Seine with community spirit and amenities.

These urban plans also add to the network of riverside parks, with the Parc André-Citroën, Parc de Bercy and Jardin des Grands-Moulins. The water park built in Sèvres on the outskirts of Paris establishes another close connection between nature and the river.

Developing transport links on the Seine. As part of plans to develop more environmentally-friendly transport, the Seine has gradually emerged as one of the alternatives to both lorries and tourist coaches.

Developing river transport capacity for passengers. The Seine has a long-standing and important role transporting tourists. Its 6 million foot passengers annually make Paris the world's biggest tourist port. The four main companies, Bateaux Mouches [Port de la Conférence], Bateaux Parisiens [Port de la Bourdonnais], Vedettes du Pont Neuf [Pont Neuf and Marina de Bercy] and Vedettes de Paris Ile de France [Port de Suffren] offer cruises with or without catering.

With the creation of the Batobus company in 1997 the service was extended with a circular route from the Eiffel Tower to the Jardin des Plantes. There are eight stops near the main tourist sites: The Eiffel Tower, Musée d'Orsay, Saint-Germain-des-Près, Notre-Dame, Jardin des Plantes, Hôtel de Ville-Marais, Louvre, Champs-Élysées. This transport service is aimed mainly at tourists which explains its relatively high price [12 euros per day].

In parallel to tourist transport provision, the purpose is also to develop normal transport

for commuters throughout the Parisian area. There are 35 stops along the 24km between the weir of the Port à l'Anglais, in Alfortville and the weir in Suresnes. For financial reasons this project began with the creation of an experimental route, Vogüé, with five stops up-river from Paris, between Maisons Alfort and Austerlitz train station. This line, funded by the Ile-de-France regional transport authority, Syndicat des transports d'Ile-de-France, will, however, only become fully integrated into the public transport system when the number of stops and the frequency increases.

Finally, a project for transporting groups of tourists in boats from the Louvre and the Eiffel Tower in order to reduce the number of coaches around Notre Dame was conceived at the end of the 1990s. Consequently, the Bercy pier was developed and a river shuttle connects the Bercy car park, and its 80 spaces, to the Louvre. A second coach park to the west was on the drawing board in order to put an end to parking at the Eiffel Tower at the Port de Suffren and the Port de la Bourdonnais.

What is more, the transportation of leisure passengers on the Seine is in good shape. Private companies and large cruise boats operating with an on request port of call system are on the increase including outside of Paris, up and downriver.

River transportation of goods and the introduction of industrial docks

Until the 2000s, plans centred on phasing out river logistics wharves in favour of developing footpaths. Today, there is a consensus about the objective of limiting lorry traffic and developing rail and river transport. Hence, the issue is no longer about getting rid of them but integrating them more effectively.

The Paris Local Authority and the Paris Port Authority decided to keep the sand suppliers, concrete manufacturers and household and construction waste disposal ports, Vélis' public bicycles undergoing repair... on the banks of the Seine. Building materials and raw materials are transported to supplies shops such as Point P, concrete mixing plants and district heating. Cargo transportation activities are located upriver in Ivry-sur-Seine and in the 12th and 13th arrondissements and, downstream, in the 15th and 16th and in Issy-les-Moulineaux, with one exception in the heart of Paris at the Port de la Bourdonnais (7th).

The Port de Tolbiac is the first to be redeveloped by carefully and effectively overseeing its place in the landscape and reconciling leisure and river transport. This project, designed by the architect Jérôme Treuttel and, for the nocturnal lighting, by the artist Franck Franjou, presents the industrial activity in a positive way and shows that it can be a space that is shared over time. Walking along the banks of the river is indeed permitted in the evenings and at weekends, out of business hours. Other redevelopments are on the drawing board, for example at Port Victor and Port d'Issy-les-Moulineaux.

Water management

In Paris the water quality of the Seine is largely linked to the use of storm overflows to limit rainwater disposal. As such, a number of

measures have been introduced to tackle the overflow of polluted water such as the creation of storage basins and pollution control of rainwater (Proudhon basin and storage tunnels up and downriver). But, more generally, a raft of longterm measures are necessary in order to obtain the water quality required for the development of biodiversity: the development of pervious zones, the creation of green roofs, collecting rain to water the new parks, adopting alternative solutions for reducing waste in the new neighbourhoods... For example, the rainwater collected in the ZAC Paris Rive Gauche (gutter and road water from roofs and roads) is disposed of in the Seine after storage and purification.

Diversifying the uses of the banks

In parallel to the work carried out on the accessibility to the banks from the upper embankment, the projects are intended to make banks of the Seine more attractive by diversifying their use.

Developing the banks of the Seine as a place of culture. In the 2000s, the capacity of the banks of the Seine for cultural and leisure was developed. First of all the Théâtre du Châtelet and the Petit Palais were renovated and a new aquarium was opened in 2006 at Trocadéro. The old aquarium, which had been extended for the universal exhibition of 1937, had been closed since 1985. The State opened the Musée du quai Branly in 2006, the Cité de l'Architecture et du Patrimoine in 2007 and renovated the Grand Palais. These projects strengthened the part played by the banks of the Seine in the monumental structure of the capital through the large-scale composition of public spaces and hosting major facilities.

Several urban polarities have also appeared on the lower banks. The arrival of tourist boats has been encouraged to attract people to the Seine. So the Port de la Gare hosts boat concerts, making this port one of Paris's most important nightspots [the Batofar etc.]. The docking of the Joséphine Baker swimming pool also adds this port's appeal for inhabitants. Again in the ZAC Paris Rive Gauche, this aspect has been borne out by the university complex (Ecole d'Architecture, Université Paris VII) established on the embankment and by the warehouses renovated by the Jacob Mac Farlane agency to create the Fashion and Design Centre, la Cité de la Mode et du Design.

Downstream, the abutment of the Pont Alexandre III on the right bank, which has been transformed into an auditorium (Showcase), demonstrates the scope for investing and developing the premises in the stonework of the walls of the embankment. In the outskirts of Paris, new entertainment boats have also opened, for example in Ivry, at the Pont Nelson Mandela, or in Boulogne and Saint-Cloud, the programmes of which reflect the Vallée de la culture project around the Ile Seguin.

Finally, the Seine hosts many festive and cultural events, including the Festival de l'Oh which takes place every year in the Val-de-Marne Département and in Paris.

The shared roads of the embankment. The issue of the interruptions caused by the roads on the banks of the Seine was raised from the end of the 1990s. Temporary closures to car

traffic in Paris along the Canal Saint Martin and the banks of the Seine were first initiated to set aside certain important sites for roller blades and bicycles. In the context of the Paris Respire (Paris Breathes) campaign, every Sunday the entire road on the left bank and part of the right bank were set aside for pedestrians, roller-bladers and cyclists.

And, more generally in 2002, Paris Plage has created a summer event on the road of the right bank. Car traffic comes to a halt there between mid-July and mid-August. It is turned into a small-scale seafront with beaches, beach umbrellas, refreshments, concerts, games and sports for children, swimming pool... the gradual reconquest of the embankment roads has begun.

2. Paris and its river at the beginning of the 21st Century

>PAGE 58

The Seine between uses and landscapes

>PAGE 62

The Seine: a natural habitat, public space and technical domain

The Seine is primarily a natural habitat the length of its course, from the Langres plateau in Côte d'Or to the sea. It is simultaneously also a public space, be it on the river, or in its immediate surroundings, along the embankment, the tow path or quay. Finally, it is a technical domain: primarily a place of movement, the movement of goods and of people carried by the boats that travel along it, of the vehicles that use the roads that creep along its edges - although this adjacency is not permanent - of trains, the valley's topography being ideal for the tracks. But the river is also part of an industrial space, a supplier of energy [temperature, movement] or raw material [water]; and if we explore its branching deep into the land through which it passes, the picture becomes even more complex: a hydraulic or economic network, a system of mobility or of tourism etc.

The status of natural habitat is combined with the images of a changing landscape that remains very characteristic of great geographical features such as the white cliffs of Lower Normandy or the north-facing hillside of the Mantois. Closer to the watercourse and inside it, it is perhaps less the landscape that will catch our attention but the biological components that make up the ecosystem: aquatic plants, fish, insects, riparian vegetation, birds, mammals. Paris is no exception to the rule: both the landscape and the biotope there are unusual.

As a public space its qualities evolve with the places it passes. The Seine can be navigated freely in a row boat or a pleasure boat, its banks welcome hikers and strollers, people live there in comfort and people fish there. Through a variety of settings there is a succession of landing stages, piers, footpaths, tow paths, roads, bridges, then lower and upper embankments

in the towns, at the foot of buildings, flanked with public lighting and benches.

The technical domain is perhaps the most difficult to grasp. More often than not it is invisible: the navigable course includes landscaping and strict rules of use that the untrained eye does not see. In contrast, certain facilities form the landscape, such as the refineries of Gonfreville-l'Orcher, the thermo-electric power plant of Porcheville or the Port de Gennevilliers. For many factories and groups of factories, the river is merely the extension of a process; gravel pits punctuating its course; hydroelectric dams and locks too. But this technical space goes beyond the river itself, in that the rail track and the road generally follow the bank in the places right where the industrial fabric and urbanisation draw closer. This is the case in the towns, of Paris or Rouen in particular, where the three routes of earth, rail and water meet in a complex foliage at the embankment.

The Seine, a river at the heart of the metropolitan consciousness

These diverse faces of the river have inspired a succession of painters, writers, poets. The, often grandiose, multifaceted landscapes that stimulated them, particularly in the heart of the large city that is undoubtedly defined by the space of the Seine.

In Paris, at the end of a street, on a bridge that is the continuation of an avenue or boulevard, the light is in abundance, tinted with the pink beige of the stone of the monuments and banks that line it. Here the sky invades the perspective, drawing the gaze into the distance: a succession of bridges, emergence of domes, sparkling of cupolas, the Eiffel Tower, the loop of the Seine contrasts the fleeting horizons and puts the town on show. Painters captured it sometimes as a stage for diverse activities – even surprising ones for the heart of Paris, sometimes as a global landscape, a distinct and open entity in the heart of a town of such density. One indicator of a gradual detachment is the shift from one register to the other that becomes apparent when we linger on the chronology of representations, from François-Marius Granet (1775-1849) or Stanislas Lépine (1835-1892) to the landscapes of Paul Signac (1863-1935) or Henri Matisse (1869-1954). And it is perhaps the photographers that took the lead in depicting the life of the river, and not merely its love life, as in the views of barges by Willy Ronis (1910-2009) or the work of Louis Monier (1943-). Writers and poets, for example Rilke or Verlaine, saw in it, under its surface, the idea of death. The river carries away bodies and souls, memories and loves too. It is also this consciousness that helped to mould this metropolitan public – even universal – space, such an impact did the literary, poetic, pictorial or photographic have on the creation of a single point of reference. And when Ousmane Sow lines up his warriors on the Pont des Arts or when Christo wraps up the Pont Neuf, it is the dream-like and universal aspect of the river that is brought to bear.

Describing this palette of representations that forged the mental image we have of the river within the city brings to light the curtailment of uses that are tolerated there today. We are still

living with the terms of the choices made in the 1960s that gave a large proportion of the lower embankment over to car traffic and, until now, it has only been through occasional reapropriation exercises like Paris Plage that this distribution of space has been modestly called into question.

But over the last half-century everything has changed: the practices of city-dwellers who use cars less and less to get around and now want to practice their recreational leisure activities in the heart of the city, urban tourists who fade into the daily life of the places that they explore, the ecological conscience that pushes people to rediscover the nature that is in bloom between two paving slabs outside the front door. The banks of the Seine, this precious resource in a city as dense as Paris, even where narrow, even when trapped between a breast wall that is too steep and an embankment wall that is too high, even when hidden behind concrete silos, reveal unimagined possibilities for transformation. Increasingly coveted, roamed in all directions, used everywhere and as soon as it is possible, from now on it is necessary and urgent to redefine their use in order to provide city-dwellers with the services that they expect.

How can this be achieved? This is the question raised by this presentation, firstly by approaching the Seine as a natural habitat, before tackling it as an [open] public space and [closed] technical domain, and trying to understand how the cohabitation of these three points of view can be the bedrock of urban amenities.

This discussion also raises questions of methodology: how can we keep adapting the city to uses that are evolving, and will continue to do so, according to rapidly changing expectations. How can the design process, the procedures that go along with it and the management methods evolve alongside the technical knowledge and know-how? How, in an era of rapidly changing shared values, can we somehow live up to the status of strategic and metropolitan territory that the SDRIF project like plans for a "Greater Paris" bestows on the Seine?

An unusual natural habitat

The Seine in Paris is fourteen unusual kilometres of an ecological corridor of national interest that is seven hundred and seventy seven kilometres long and made up of the river and its banks, i.e. a minute part of a major natural habitat that connects the great hills of Champagne to the farmland of Normandy. The space of the Seine within Paris distinguishes itself from the rest of this ecological corridor by its consolidated embankments, its canalised flow, its high number of artworks above all by its environment: the Parisian urban surroundings, built up and very mineral where each day millions of people, vehicles and goods cross paths... As a natural habitat, the length of its course, this space acts in relation to a characteristic element that is present from one end to the other: water. But it is also a free and open space that connects other natural habitats that touch it, are superimposed on it, or pass through it. Yet within Paris this second characteristic is in decline in that the em-

bankment, the roads and the buildings that line them are an obstacle to free movement between neighbouring areas.

Does Paris represent a break in the ecological continuity of the river? What natural role does the river play in the city? Does it serve a purpose in the conservation of biodiversity, can it contribute to the circulation of animal and plant life if necessary, to the good health of natural habitats and our habitat?

Tackling this corridor longitudinally leads us quite naturally to compare the specificities of the Parisian river environment with those of the Seine outside Paris. It has been shown that, within Paris, the river corridor is becoming impoverished. Exchanges between habitats [between aquatic and terrestrial animal and plant life, for example] are limited there. This state of affairs is, in part at least, determined by the management of this urban area and the configuration of the banks. Indeed, the structures on the horizontal bank [lower paved embankment], slanted banks [breast wall, ramps and consolidated embankments] or vertical [built walls], in stone and consciously weeded, prevent any continuity of natural habitats, even sporadically [this continuity, referred to as "stepping stones" by specialists, that allows a small enough distance between isolated natural habitats so that animal and plant life can move from one to the other]. Yet, when they are abandoned to a cycle of unfettered "naturalisation" like on the Ile aux Cygnes, these artificial banks become home to animal and plant life that is absent from the rest of Paris: rare species like the kingfisher and the common wall lizard have now settled here.

Initial research into urban biodiversity nevertheless shows that the Seine in Paris forms a particular type of urban habitat. Here floral species from humid habitats are overrepresented, as are those that reproduce through wind pollination. It is also undoubtedly true that the Seine plays a central role in the exchanges between Parisian aquatic habitats made up of ponds, lakes and the water features of the parks, gardens and two wooded parks. Evidence of this are bird migrations, the families of ducks that are to be found there, the formations of swans... Integrating into the discussion on the Seine the connection of the aquatic and terrestrial habitats via unfloodable banks and gently sloping ramps and the introduction of stepping stones thanks to an efficient arrangement of the banks' plant life are part of the conceptual basis for an ecological project for the river in the heart of the dense city.

Tackling this corridor longitudinally requires a particular emphasis on continuities between this urban hyper centre and the large natural spaces of the Ile-de-France region. They are possible in three ways: via the road, rail and river and its banks. Let us forget the roads which, due to the density of their circulation, form a very strong barrier to animal life. All that remains is the river and its banks and the railway. Like the foxes that wander around Paris and about which specialists wonder whether they arrive via the rail tracks or the banks of the Seine.

But the area reserved for the railway, although, adjoining the Seine, has been totally partitioned. For example, from the Paris left bank to the Boulevard Victor, the railway that

adjoins the banks is confined to its tunnel, slices of which are open (Quai Saint-Bernard or Quai de Grenelle) or filtered behind a high colonnade (Quai Branly). But this domain of the railway which takes root far from the city and plots a path that drives certain animal or plant species to migrate to the heart of the Parisian metropolis could quite easily exchange with the area of the neighbouring river. This is another innovation that would be easy to introduce and would strengthen the ecological corridor of the Seine throughout the metropolis.

Finally, if we approach this corridor transversally, the perspective on the river is very different. Thus the river corridor appears like part of the network of parks and gardens that connect several large Parisian open spaces: Parc de Bercy, Jardin des Plantes, Bassin de l' Arsenal, Jardin des Tuileries, Esplanade des Invalides, Champ de Mars, Jardins du Trocadéro, Parc André-Citroën – to name only the main ones, as well as the Bois de Boulogne and the Bois de Vincennes. A sequence that continues outside of Paris towards the Parc Départemental de l'île Saint-Germain and the Parc de Saint-Cloud to the west, for example, or the islands of the Marne river to the east (Île de Charentonneau, Île des Corbeaux, etc.). The Seine is a very particular link in the metropolitan chain of planted spaces and woodland and connects many of them, thus contributing to the continuity of tall tree coverage which extends the continuity of the major Parisian roads and which acts as a habitat for a large proportion of bird and insect species. And although trailing plant species are unlikely to be able to cross the roads that are in use by traffic between the lower embankment and the neighbouring gardens or esplanades, pollen, birds and insects do so with ease.

The Parc André-Citroën is, from this perspective, very interesting as, thanks to a sloping passage under the tracks of the RER (Rapid Transit System), it offers uninterrupted ground continuity from the city to the Seine. The Jardin Tino-Rossi, located along the left bank fronting the Jardin des Plantes, is also of interest. Its topography lets the river water invade it in the event of important rise in the water level, allowing exchanges between aquatic and terrestrial habitats that are impossible elsewhere due to the steepness of the lower embankment. However, there is less opportunity for continuity with the Jardin des Plantes, separated as it is by the intense traffic of the Quai Saint-Bernard. Whilst at the Tuileries, the garden is connected to a lower embankment without risk from the road thanks to an underground passage under the Voie Georges-Pompidou. But these are limited cases and the gardens remain very cut off from the river habitat, with the exception of the Square Jean-XXIII, at the foot of Notre-Dame, the vegetation of which cascades down the wall, touching the water surface below.

Making the most of the river, throughout the seasons

The river environment injects uniqueness into the daily life of Parisians. During heat waves, the coolness of the river, coupled with the uninterrupted breeze that circulates there,

are part of these "favours" that the river does the city. Hence the heat wave of 2003 was a time of renewed attraction to the banks of the Seine, so mild and humid was the air there, whilst the evenings in overheated apartments were unbearable. And, similarly, if you watch out, you will see that the birds move closer to it in winter as the water of the river is warmer than the ambient air.

To this regulation of the effects of the climate are added more immediately noticeable benefits like that of a change of scene, distant views of the skyline and sunsets. On the banks of the Seine it is the senses that awaken. In the summer, evaporation perfumes the air with a scent that is nothing like that of the wintry dampness. The changing seasons can be inhaled here. They can also be seen in the water levels and the turmoil of the water. To walk alongside the river is to get closer to the rhythm of the seasons. For a century the improvements made to the banks of the river have struggled to mitigate these natural phenomena, rather there has been a polishing of uses aimed either at abolishing them or at making them last all year round. The embankments have been raised and built to be solid and out of the water for the largest part of the year. All the shores have disappeared. The access stairs to the water have been closed to the public, presumably for safety reasons, but also because it has become unthinkable to get in a private boat away from the small number of remaining port zones. Touching the water of the Seine has become impossible unless you know the location of the small number of launching ramps that remain. And although the embankment road is sometimes closed to the public due to flooding, the arrival of the car on the lower embankment has provided a pretext for a systematic policy of anti-flood walls as soon as the monumental sequence of the oldest part of the centre is left behind.

But tomorrow, the ecological issue can become a source of new uses and forms of occupation of the Parisian river space. Responding to such simple questions as access to water, the continuity between freshwater and terrestrial habitats, or the multiplication of spawning grounds for fish at the foot of bridges, should lead to reinventing certain development methods and techniques. The specificity of the river space within the city calls for renewed attention both in terms of thought and resources. The climate change that is forecast and, already, the phenomenon of urban heat islands, the consequence of solar rays accumulated throughout the day by our stone and concrete buildings and our tarmac streets then given off into the night air, naturally lead to considering more intense, new uses for the river banks, even the river itself, no doubt even later into the evening, particularly when the weather is fine and even more so during heat waves.

Similarly, these assessments feed a desire to free the river corridor in order to open it up to different uses that are more porous for exchanges between natural habitats. Coming up with more appropriate developments for the habitats undoubtedly requires some kind of "relaxation" of technical spaces in order to establish continuities and transparency between

reserved areas. This is already the case when the industry on the banks of the Seine accidentally discharges sand, gravel and stones into it, thus creating sorts of mini-beaches that are conducive to the reproduction of fish. Can we take inspiration from this in order to adjust the flow of the river and create micro-habitats? Could the existing structures serve several purposes? For example, the embankment on the right bank, in part built on piling, could host fish spawning areas as could the cut-waters downriver from the bridge pillars.

Is it conceivable for the railway domain to become opened up to the river domain? This would, after all, be of the greatest benefit to users who could take advantage of the river scape... What should the approach to the banks be in order to manage water levels, put the most modest ones on show and make Paris part of the river's rhythm? Our perspectives are changing!

Changing perspectives, practices that are transforming the space

Little by little a balance is being struck between ports, concrete mixing plants, sand and gravel depots, silos in the heart of the city. In Tolbiac concrete mixing plants and footpaths coexist. The industrial uses of the river are being made more durable. Transporting goods, materials and, maybe in the future, waste by river minimises lorry traffic on public roads, pollution... The river also provides an ecological service as it is an efficient technical space, an alternative to the modes of road transport.

Along the Canal de l'Ourcq, between Paris and Pantin, the Port Sérurier is currently being redeveloped and, in two years, the cement work installations will be moved back by eight metres to allow the quay and its cycle path to cut along the river bank. Boats will be filled by treadmills located above the heads of passers-by. Introducing new uses to the banks of the Seine does not mean excluding all the old ones. Rather, it is a question of cohabitation and exchange. Further, whilst the Ports de Paris' depots are indeed necessary for the working of the urban space, they can also grant access to pedestrians to guarantee the continuity of the embankment walkway.

In the centre of Paris, railways and stations of the RER C line run alongside its left bank behind high walls that are, at best, pierced with high windows. Let us imagine momentarily that, from time to time, the railway opens up to the river, at the Champ de Mars Tour Eiffel station, for example, where the RER platforms adjoin the lower embankment, there is a continuity of space which somehow calls for a continuity of uses. Yet, in the last few years, it is the opposite that has happened, when the SNCF (French National Railway Network) lined the wall with railings: the continuities have become merely visual although, be that as it may, they have remained very qualitative.

But if we note that this physical and topographical proximity exists elsewhere along the railway, for example at the Pont d'Alma or the Invalides (it has an exit there that emerges on the embankment road), it is an idea of a network of spaces for public use that emerges, with stations extended with esplanades, themselves in contact with the Batobus stops,

bordered with kiosks, a Vélib public bicycle station, a bus stop etc. This conclusion leads us to imagine something similar to what, at the cost of considerable effort, the SNCF has managed to achieve on level -2 of the Gare du Nord but in the sunshine and on the banks of the Seine.

Particularly as this mixing of technical spaces that are specific to the river responds to an expectation of the user in the public space: to be able to fill in time that is imposed [transport, waiting, restocking etc.] with time that is chosen [leisure, culture, relaxation etc.]. In this area, the Seine within Paris offers us at least one example that is recognised all over the world and is synonymous with a certain quality of life: that of the bouquinistes [book stalls] attached to the parapet of the upper embankment [a very technical parapet that protects the city from river flooding], along one of the major roads of the capital that is most used by cars, bouquinistes that can add to a walk, to time spent waiting at a bus stop or a correspondence.

Any proposal for transforming the river corridor will have an impact on the limits of the domains and on the prerogatives of those who have the responsibility for their management and upkeep.

It is not about calling them into question but allowing ourselves to imagine what the town would gain from the different technical parts of this corridor forming an urban whole and thinking up their future together instead of separately. Indeed, in the long term, the relaxation of technical spaces appears as a key issue. Not only from the point of view of natural habitats, as discussed above, but from the point of view of uses too.

These examples may seem trivial. They do, however, underscore real difficulties. Such as the evolution of mentalities, or a dialogue between administrators [Ports de Paris and the Paris local authority for example] or a change to the management of Paris's flood prevention plan by accepting that the basements of the Louvre or those of the Musée d'Orsay open up to the river, for the anti flood protections to be collapsible and collapsed for the greater part of the year, for the railway to be protected by river gates in the place of certain walls...

Conceptualising this relaxation of the railways towards the river, or the sharing of port space, will seem pleasant to some, even doable given the objective technical data, yet unlikely, so insurmountable do the constraints relating to status, safety or funding seem. And yet, the ambition of the current project on the Seine is to go beyond all of these limitations towards a shared future.

Towards a revived technical culture

The river corridor, like public space in general, is limited and there can be a contradiction between the various necessities for performance and various management requirements in this space: those of the Directorate for streets and travel can diverge from those for parks and gardens [climbing plants on structures]; those of the Directorate for sanitary can be incompatible with water quality [use of abrasive cleaning products] etc. So it is wise for the specialists who intervene here to be able

to meet each other and move beyond their own point of view in order to be attentive to the rationale of others. This limited space has traditionally been restricted to technical functions. Given the potential that it reveals for the city, a new trade-off can evolve towards greater diversity: diversity of use, diversity of technical solutions, diversity of approaches.

The mixing of technical spheres that adjoin each other can only happen through the meeting and confrontation of the knowledge and know-how of their "guards". In the 19th century, the stakes and necessities of the industrial revolution had brought the politicians of large expanding cities to mould administrative and technical structures that could develop theoretical and practical knowledge that was indispensable for transforming the urban space, thinking up technical solutions and implementing them. The challenge of a sustainable city, adapted to climate change and energy-saving, calls for actions that measure up to this new issue which implies opening up the frontiers of spheres that functionalist rationalism of the 20th century contributed to compartmentalise. Indeed it is key that the introduction of environmental and ecological concerns play a part in the renewal of technical knowledge.

De-compartmentalising technical spheres can be an opportunity to mix up spatial and architectural compositions. For example, whilst being usable by all users, can a ground covering not also perform a function of controlling rain water or colonising certain plant species [thanks to its porosity or way it is laid]? This is the case of the spaced grass-paving for example. The question of its solidity or resistance to the flow of a river in the case of flooding is a legitimate one. As such, can we imagine a type of porous covering that would not be an obstacle to wheelchairs whilst allowing the infiltration of surface water and the rooting of plants nestled in its asperities?

What should be the framework of this discussion? It is a matter of allowing oneself to draw on the range of available ideas and experiences whilst transferring tools, forms and uses from one sphere to another. A sort of experimentation through transfer.

A project for re-establishing links between the city and the river >PAGE 77

The demands of each age, such as the ecological issue today, are the sources of renewed forms of occupation of the Parisian river space. These new formulations are, in turn, an opportunity for thinking differently about the relationship between the exceptional metropolitan space of the river and the rest of the city, both in terms of development and uses. This premise naturally leads to raising the issue of the specialisation of the lower embankment as riverbank express ways and, more generally, that of the impermeability of the technical domains. This also raises the question of the ecological role of the Seine and the capacity to meet the needs of citizens. Indeed, how can the matter, rhythms, forces and organisms that are present in the river space

be seen if we are kept at a distance behind the flow of car traffic? How can the discovery of it be encouraged if it means crossing this barrier using a limited series of passages that are all too often secret or uninviting?

The project coordinated by Apur for transforming the river space in Paris suggests a localised series of laying-outs of banks and quays, some of which would be definitive and others temporary. Some are routine, others are more exceptional in nature. A description of them makes it possible to see how this public space can, in the short term, take on a plurality of uses and bring Parisians closer to their river. It is also an opportunity to examine the evolution of the process of developing public spaces and more broadly the way of taking care of the city which is already broadly formed.

A method that integrates experimentation, planning and projects

The social and economic turbulences through which we have repeatedly lived over the last few years have undoubtedly led us to greater modesty in terms of forecasting the potential on which planning in general, and urban planning in particular is based. Can we develop a means of production for the city that takes into account these uncertainties? A form of adjusting that is concurrent with implementation and which would produce a cluster of interdependent decisions rather than a single airtight one. We can imagine a gradual organisation through experimentation and successive adjustments which would allow not only adaptation but which would also be a sort of guarantee of a perpetual incompleteness following the example of the city.

As suggested by François Ascher in his book on *New Principles of Town Planning* [Les Nouveaux principes de l'urbanisme] this situation "requires new forms of public decision-making and implementation making it possible to consult and involve users, residents, stakeholders, a wider range of experts, before and after decisions are made" [p. 97]. With this in mind, major transformations of urban organisation, firstly those relating to the use of public space, can benefit from a project and implementation methodology based on experimenting with uses and forms of occupation of the new spaces: gradual improvement; real-time feedback; immediacy at the same time as reversibility; gradual modification of uses without the excessive disturbances of a long construction project which gives inconveniences without a perception of gains; progressive transformation of the mental image of the city [uses, forms and available land] without requiring excessively onerous investment.

Comparable approaches have been experimented in other cities, particularly in bringing wasteland under control. This was the case in Rome in the 1980s following the closure of the Monte Testaccio abattoirs in 1975 which were the heart of a working class area that was devastated by their closure. Turning the site into an occasional venue for shows and events, for example, was supposed to help to change the perception and make it part of the network of cultural sites. A sort of initiation into its cur-

rent role as a university which was decided upon at the turn of the century.

The project for the Seine in Paris is not of the same order: the lower embankments are not wasteland, nor are the neighbouring areas abandoned. There is, however, a similarity, in that it is about regaining control: of an area restricted to car traffic, favouring a plurality of urban uses. This major transformation of public space in Paris could be a laboratory for procedures to come. Like in Rome in the 1980s and 2000s, this method is being rolled out according to various time-scales. Short-term actions are concurrent with discussions on more in-depth transformations likely to happen in the longer term. Experiments carried out in this shorter time scale feed into the latter. They can (must) lead to lasting change that the former serves to adjust. It is with this in mind that the reversible developments become the "specifications" for future projects.

One benefit of the current project for the banks of the Seine lies in the fact it is being drawn up gradually which, on the basis of reversible developments as opposed to lasting transformations, offers citizens the opportunity to test and give their point of view on what is proposed or could be, and gives technical agents of the Parisian public space the opportunity to gradually adjust finely-tuned solutions. These progressive adjustments are based on the ability to plan the simultaneity of actions that are required for these projects, in a transversal vision: to plan site-specific timings, to transform the base of the site to host a new programme, to come up with additional measures in relation to the core, to adjust preceding development to take on board new measures etc., the project modifying the assessment, permanently rewriting the rules.

An open project process that allows it to evolve

Each stage of the formation of the town gave rise to developments that were intimately linked to the uses and expectations of the society of the time. The "project" for reconquering the embankment presented by Mayor of Paris Bertrand Delanoë on 14 April 2010 is part of this historic rationale of an intimate relationship between urban society, its expectations and the way in which these manage to modify the urban landscape. Among other things it is based on the fact that, over the last ten years, contemporary Parisian urban society has developed an open approach to the city through shared uses of public space, but also with the active involvement of residents who declare themselves to be full stakeholders in the evolution of the urban landscape.

As such, the project for the Seine is not the result of a plan but of a commitment, its development, the way in which it was conceived and led are an integral part of the project. The "project" for winning back the banks is made up as much of the methods used to conceive it as by the actions that will be carried out. It is not a beginning, nor an end, as the banks have known other uses, other landscapes, it is the project of a time and, it uses the expectations and contributions of that time for its implementation. The expectations of the

time are greater conviviality, ecology, flexibility, thrift, speed and sharing. It provides tools and knowledge of the natural habitats and the role of ecological corridors, of distribution and discussion on the internet, of the importance of timing and of interest in culture and sport.

The age also expects, with the evolution of the embankment, to regain unfettered use of the banks of the Seine that is open to all.

The team that produces it is necessarily multidisciplinary, made up of a core that is supported by the technical directorates of the local authority, drawing on discussions with specialists who, in their different ways, invent a new behaviour in the city.

Proposals for reconquering the site of the Seine in the heart of Paris

The project is guided by three main principles:

- giving the embankment back to the pedestrians;
- diversifying and enriching the uses of the river;
- offering activities relating to sport, culture and nature.

The project is based on realistic proposals, adapted to the traffic on the embankment roads. Intended to be short term, they have been studied with a view to bringing traffic under control by 2012. The philosophy of these developments is not based on a carphobia but on taking into account a new balance, a pacification of the city where each individual has his or her place. This is why the developments differ on the two banks: the suppression of traffic on the left bank road and the transformation of the "express way" of the right bank into a Parisian boulevard.

Right bank, it is a case of transforming the embankment road, an urban motorway, into a Parisian boulevard. This involves the central part of the road, between the Pont d'Iéna and the Bassin de l'Arsenal, because the evolution of the part between the Pont d'Austerlitz and the Porte de Bercy cannot be conceived without its corollary: the transformation of the A4 motorway which requires more time.

To begin this metamorphosis into a Parisian boulevard, it is necessary to change the vocabulary of the environment of this road, and in particular to make crossing it possible. For that there is a proposal to install tricolour lights initially on two symbolic crossings:

- in front of the Palais de Tokyo, in order to make the connection between the "hill of museums", the Palais de Tokyo and the Musée du Quai Branly more obvious and smoother;
- opposite the Tuileries, in order to make the connection between the Louvre, the Jardin des Tuileries and the Musée d'Orsay more obvious and smoother.

The transformation of the road-like quality of the Avenue de New York and the Quai des Tuileries also creates the opportunity to improve cycle links on the upper embankment. On this right bank, there is a proposal to create a footpath by the water between Hôtel de Ville and the Bassin de l'Arsenal. To get to it, at least three sets of lights will be installed on the embankment roads. This footpath can be embellished with boats offering beginners ac-

tivities for young children, sporting activities, places of relaxation.

In front of the Quai des Célestins, the one that boatmen have always called the "Maison Rouge" could host a café-restaurant in the future.

Finally, studies have been launched to see how safety might be improved for pedestrians crossing in front of the Pont de Bir Hakeim where the embankment road rejoins the upper embankment and at the Pont Morland.

Naturally, this pacification of car traffic, this new sharing of public space has consequences. According to the studies by the Directorate for streets and travel, traffic patterns show that the average journey time from West to East (from Porte de Saint-Cloud to Porte de Bercy) in rush hour would go from 31 minutes today to 37 minutes in the future. Outside of rush hour, we would gain a significant reduction in speed which would go from 50 km/h [31 mph] to 40 km/h [25 mph]. This would lead to traffic being diverted, as more than a quarter of it concerns the West-East transit. The Périphérique (ring road) will bear the greatest load, that is 300 vehicles per hour, of which 150 from the north and 150 from the South added to the 5 000 to 7 000 vehicles per hour that take it already.

Left bank, there will be a reinvestment in the embankment to establish a pedestrian continuity and develop cultural and sporting activities there. The presence of the embankment road between Solferino (in front of the Musée d'Orsay), and the Pont de l'Alma (in front of the Musée du Quai Branly) currently makes the banks of the Seine inaccessible. In rush hour, the volume of traffic is 2 000 vehicles per hour there, compared with 4 000 on the right bank, over two lanes in both cases. The two lanes, in the narrowest part of the upper embankment and the two lanes of the lower embankment road, are only used to 50% of their capacity in rush hour. Excessive speeds are often to be witnessed there.

The project involves closing these 2-3 km [1-2 miles] of the lower embankment roads to traffic. In this case, at rush hour the speed of traffic between Austerlitz and Bir-Hakeim, will go from 17 km/h [11 mph] to 13 km/h [8 mph]. This is equivalent to a 6 minute increase in the travel time from East to West. This will divert traffic in particular onto the Louvre-Champs Élysées stretch and onto the Cours de la Reine on the right bank which can bear it without a significant increase in the travel time on these major roads.

A project management process that places usage and the appropriation of public space at its heart is on the table in order to reconquer this part of the embankment.

As soon as it comes to an end, in summer 2012 at the latest, depending on discussions with other stakeholders [Préfecture de Police [Metropolitan Police], Service Départementale de l'Architecture et du Patrimoine [Architecture and Heritage Department], Ports de Paris, Voies Navigables de France] cultural and sporting usage will be tested in order to rebuild the "urban story" from which the new face of the banks of the Seine will be born. The events, facilities and other developments could prefigure, and as such contribute to building, the image of the urban project which

will be gradually implemented depending on the reception by the public.

Nature, Sport, Culture: three themes that guided the proposals

A light touch without long and onerous works is favoured. It won't be the Paris Plage river-side beach all year, but naturally the project draws on this experience. The developments will be able to evolve through time as they are appropriated.

These installations will work on ergonomic comfort (being able to stop, take a step back, move around, admire, eat, drink...) and the comfort aspect of the proposed activity. Games and sports will favour social ties and will also allow the interaction of players and spectators in a given space, always the carriers of a dynamic in a public space.

With the banks becoming accessible, it will be possible to dock boats between Alma and Solferino outside zones which are restricted to river security. New Batobus or Vogüé type ports can be envisaged at the Pont de l'Alma and Pont Alexandre III in connection with the RER and providing access to many facilities.

The closure of the passage under the Pont de l'Alma will allow the creation of a pedestrian continuity from the Eiffel Tower to the Port du Gros Caillou, which is quite wide and currently unused. A landscaped and botanical walkway is proposed at Alma. Open air sports (volleyball, tennis, mini-football, basketball, skateboarding etc.) are planned for places where the embankment is wide enough at the Port du Gros Caillou and the Port des Invalides.

A café could be opened in the existing space in the abutment of the Pont Alexandre III and a night spot could be introduced in the existing road tunnel. Noise nuisance will not be a problem in this spot. The plan will be completed with hanging gardens at Concorde with a view to establishing closer contact with the water. Finally, the Port de Solferino, which benefits from an exceptional location, can be regenerated. This port, currently taken up by a car park, could become a site for walking and leisure evidence of the renewal of public spaces in the centre of Paris, mixing modernity and heritage.

The platform which could be built in front of the Orsay esplanade will allow all to position themselves there to enjoy this magnificent view which embraces the Louvre, the Tuileries to Concorde, which will allow a glimpse of the Petit Palais and the Grand Palais... The steps may act as terraces during nocturnal shows on the barge.

Thus a continuous pedestrian walkway over 2.3 km [1.4 miles] will be freed up to offer all groups – inhabitants of Paris and the Ile-de-France region or visitors, opportunities for strolling, festive moments, concerts and, quite simply, the rediscovery of the river that marked the birth of Paris and the Ile-de-France landscape.

An in-depth project for the site of the Seine: from the neighbourhoods to the river edge

The project involves working on the "Seine site" across its length, but also making the river scape penetrate more fully into the City. Thus, the esplanade of the Musée d'Orsay can

be opened up to the river and give meaning to the relationship between the Tuileries and the left bank.

The city will also be opened up to the river in front of the Musée du Quai Branly. A direct access to the embankment will become possible at the Pont de l'Alma and the Port de la Bourdonnais can be developed to ensure the compatibility of a diversity of uses, logistics and walkways, following the example of the Port de Tolbiac carried out by the Ports de Paris.

A programme of events on the esplanades, the embankments and the footbridges will occasionally promote these new links through cultural city walks.

The two crossings, at the Musée d'Orsay and the Musée du Quai Branly, which are highly symbolic in thinking of this new relationship to the Seine, could be followed by other medium-term projects on the esplanade of the Eiffel Tower, the esplanade of the Maison de la Radio, and perhaps the Beaugrenelle esplanade which, in the original projects, extended to a headland opposite the Ile aux Cygnes.

3. The metropolis by the river

>PAGE 92

At the confluence of the Seine and the Marne

>PAGE 96

The Confluence reflects a vision of a great riverscape, of the meeting of two rivers, from the sources to the estuary.

The confluence of the Seine and the Marne, less than 2 km from Paris, isn't a particularly memorable place for inhabitants of Ile-de-France, the Franciliens. It remains a timeless place, relegated to the periphery of three cities rather than the meeting place of Alfortville, Charenton-le-Pont and Ivry-sur-Seine. To the East, the A4 motorway prevents Charenton-le-Pont from looking out over the Confluence. On the Ivry side, it is a matter of organising the mutation of large abandoned suburban industrial platforms. And, in the centre, on the peninsula, Alfortville's urban regeneration has been well underway for twenty years or so.

Chinagora, figurehead of the Confluence

Built in 1992, its pastiche Chinese architecture as well as its relationship with the river provoked much debate. Writing in the magazine *Urbanisme*, Michel Corajoud saw in it an insult to the site, to this confluence which, in its very essence, should have been an open public place like the Square du Vert Galant. Chinagora was supposed to be a Franco-Chinese business centre and a stop-off between Paris and Disneyland that expected 3000 visitors a day. Today, the 3 star hotel with 200 bedrooms on 7 floors is still there but the exhibition space and the shopping arcade have closed. So Chinagora, which is located on an exceptional site, seems to be awaiting new plans that are able to give new lease of life to this 46 000m² [150 918 square feet] complex.

Ivry Confluences, urban regeneration and renewal of the banks of the Seine

The Ivry Confluence project is one of the city's great urban plans, in some ways, the mirror image of the Ile Seguin project. 1,3 million m² [4.3 million square feet] of net surface area over 145 ha. [358 acres] should be created by 2030. Originally, the project entitled "Avenir Gambetta" was on more of a local than a metropolitan scale, but the departure of big businesses like Total and BHV gave the project another dimension. The programme, developed by SADEV 94, plans a diversified neighbourhood, maintaining economic activity and offering social diversity: 50% economic activity, 35% housing [50% social housing and 50% first-time buyers] and 15% facilities. High population density is accompanied by ambitious plans for public space: redevelopment of existing major roads and creation of a network of avenues and boulevards. The harmonisation of two districts of Ivry on either side of the railway track is planned thanks to the creation of a new bridge and footbridge. The development principles were set out by Bruno Fortier, coordinating architect, in collaboration with five operational architects spread out over the area: Paul Chemetov, Pierre Guérin, François Leclercq, Bernard Reichen and Denis Valode. There is a broad consultation process for Ivry residents with the opening of a site for the purpose, the Banque des Confluences, including a large scale-model of the plan and the setting up of thematic discussion workshops. The main hubs of attraction and animation of the project are the station district, the Place Gambetta and the Confluence, connected by the Boulevard de Brandebourg axis. High-rise buildings are also planned at the Confluence and near the station. The challenge for the project is to manage to connect the new district with the west of the town centre and to create a new district on the banks of the Seine to the east.

The identity of the project: the Seine and the Confluence

Under these plans, the banks are meant for leisure; they will become 2km [1.24 mile] walkway that will be accessible from local neighbourhoods. Traffic is to be moved to a new landscaped north-south avenue called Cours, within the future district, which will provide a direct link to the river. A large park is to be created between the Confluence and Place Gambetta. On either side of the park, an embankment front is under consideration in order to create urban clusters around a tertiary complex, a university campus and housing. Metropolitan-influenced facilities, like the "Cité de la Ville", centre is planned for the Confluence. Some buildings that are evidence of industrial architectural heritage could gradually be given new life, such as the BHV warehouse towards the Seine, or the City of Paris's covered market or the Parisian waterworks... The Pont aux Câbles could eventually be renovated and better connected to Charenton-le-Pont, through the extension of a footbridge over the A4 motorway, thus facilitating links between the new districts of Ivry and the apartment blocks of Charenton. The coordinating architects' assignment is an ambitious one as it

involves converting the industrial wasteland of Ivry into a diverse, lively neighbourhood, whilst maintaining the identity of a place that is also made up of residential clusters. The success of this urban regeneration plan will indeed come down to its ability to produce an urban tissue that is not mundane and that helps to emphasise the geography of the river, the porosity and depth of the tissue, whilst not breaking with the site's industrial past.

Public transport provision: an essential lever

An increase in population density in the areas along the Seine upriver makes a significant increase in transport provision necessary. In the short term, there should be an increase in the number of rapid transit trains, RER on the C line arriving at Ivry station. Further, two bus routes on the site itself should be put in place: one from north to south between the national library, the Bibliothèque Nationale de France and the Gare des Ardoines and the other from east to west between Ivry Station and the Metro station Maisons-Alfort along the Boulevard Brandebourg. However, ultimately the project calls for the extension of line 10 of the underground, into the heart of the Ivry Confluence project via Masséna Bruneseau and the Place Gambetta. Finally, the extension of the Vogüé line on all of Paris's waterways allowing the Seine's role as a means of communication to be strengthened.

A local project connected to Seine Amont (Upriver Seine)

This site is within the perimeters of the "Opération d'Intérêt National" OrlyRunGIS-Seine Amont, as well as the Ardoines project strongly supported by the l'Etablissement Public d'Aménagement (Public Urban Development Agency). It is therefore necessary to find a complementarity to ensure that these two projects are not in competition but that they contribute to helping the Parisian metropolitan area to shine forth. In this respect, the independently-run projects do express similar attitudes on a number of points: the creation of a park on the banks of the Seine, restricting the banks to soft mobility and moving traffic to a north-south road that is further inside the future districts. A shared vision of the banks of the Seine remains to be developed in order to make the broad landscape more coherent from Paris to Choisy-le-Roi, via Ivry Confluence and the Ardoines...

BRUNO FORTIER, FRANÇOIS PEROT Ivry Confluences

"A site that is becoming freed up, activities that are moving away (Total, BHV, Nathan, Philips...). It is against this backdrop, quite standard for the Parisian region - but with the wider mutations experienced by the whole of the Val-de-Marne département - that four years ago Ivry decided to equip itself with a project which today extends from the boundaries of Vitry to the Tolbiac district. There is a vast quantity of data: it relates to the rail track; that bundle which separate its hills from the embankment with which its factories rubbed shoulders until now; it relates to the boundary that the [soon to be transgressed] ring-road continues to

form between its old centre and the university campus of Tolbiac; it relates to the thousands of surprises that the streets have to offer, streets that are as charming as they are narrow... the result of which was that the first assignment given by SADEV to Paul Chemetov, François Leclercq, Pierre Guérin, Carlos Gotlieb, Denis Valode and Bernard Reichen was to survey the site which was soon to be hemmed in by the coming density, with a view to preserving the markets, blending in with the multicoloured silhouettes of the houses or low-cost housing... An operation already attempted in an extraordinary way at Ivry by Jean Renaudie and Renée Gailhoustet but to which is added a very different perspective as the one hundred and fifty hectares [three hundred and seventy acres] covered by this project are to overlook the Seine: overlook embankments where there is still traffic, overlook bridges that are dominated by the silhouette of the Passerelle aux Câbles; and here - in this very spot - overlook the meeting place of the Seine and the Marne rivers. As a result although this project originally involved introducing the Métro [with the lazy line 10 currently going only as far as the Gare d'Austerlitz] and the desire to give the line C of the RER [Rapid Transit System] a new pace, it quite quickly focussed on the site of the Confluence which should overlook the park conceived by François Leclercq, the footbridge which Paul Chemetov is thinking of one day turning into the monumental entrance to a research centre, and the pedestrian embankment that the car will avoid by, in future, travelling through the sites which were hitherto occupied by Sagep and Total: what Pierre Guérin and Carlos Gotlieb had conceived as a Parkway, becoming [a sensible and probably realistic project given the numerous free spaces that already accept this project] a tree-lined courtyard, the flow of which, parallel to the bank, will make it possible to walk along the Seine and the park."

Bercy Charenton and Masséna Bruneseau, a river gateway

>PAGE 102

To the East, the Seine enters Paris between the hills of Ivry and the plateau of the Bois de Vincennes.

Here, for a long time the banks were dedicated to the storage of cargo prior to the addition of powerful rail infrastructures of the post-arrival terminals of Austerlitz and Gare de Lyon and their procession of logistical infrastructure [Grands Moulins flour mills, refrigerated warehouses etc.]. This radical development was overlapped by a beltway resulting from the dismantling of the 19th century Enceinte de Thiers city walls from which originated the Boulevards des Maréchaux and the Boulevard Périphérique. The Bercy Charenton and Masséna Bruneseau sites are located on common land at the intersection of these two systems. For the last twenty years, up and downriver from the river gateway, the towns of Paris, Charenton-le-Pont and Ivry-sur-Seine have developed new districts on the sites of old industry through the projects Paris Rive Gauche and Ivry Port on the left bank,

Bercy and Bercy 2 on the right bank. These quarters, although neighbouring each other, remain separated by the belt that has been subject to few transformations. Bercy and Masséna Bruneseau have inherited similar situations and they share the same issues in their mutation. It is necessary to set out, on these two sites, the connections that are needed for establishing urban continuity between different towns, whilst taking into account, in their planning on a metropolitan level, the sites that have emerged at the interconnection of large infrastructures [railways, A4 motorway, Boulevard Périphérique ring road]. It is also a matter of making them more accessible by public transport, for example by the extension of the T3 tramway that will begin to run from 2012, then in a second phase, by the extension of line 10 of the Métro [underground] on the left bank and the creation of a new RER D [rapid transit system, line D] station on the right bank. Finally, it is a matter of recreating a connection with the river that is more peaceful, more practicable, with greater community spirit. The timescales for the completion of these two projects will be different. Masséna Bruneseau is already in the operational phase which should end in the creation of a new district in 2015, whilst the surveys of the Bercy Charenton sector have only just begun.

Masséna Bruneseau

Since its launch in 2001, this project has sought to establish multiple relationships with its environment: continuity of routes between Paris and Ivry, accessibility of the banks of the Seine from the bridge on Boulevard Jean Simon. To meet these objectives, the project must have a somewhat sophisticated approach given the lack of available land and the size of road infrastructures. The simplification of the motorway interchange of the Boulevard Périphérique between Paris and Ivry, will allow car traffic to be better regulated and allow, beneath the structures, generous pedestrian thoroughfares lined with shops. A thoroughfare will be majestically established between the Boulevard Jean Simon, on the esplanade, and the upper embankment through the building of a monumental stairway. Surveys for the redevelopment of the lower embankment should soon be launched with a view to allowing a use of the embankment that is shared between logistical activity and walking. This reflection on better shared use of the embankment has also been the subject of discussion with the town of Ivry-sur-Seine, which is also faced with an exclusively industrial port on the outskirts of Paris whilst the surrounding areas are being regenerated. Henceforth, the question of opening them up to the Seine is raised. Finally, the construction of high rise buildings [50 metres - 164 feet - for residential buildings, up to 180 metres - 590 feet - for business] will give the necessary density to create a city feel in this special place. The building typologies developed by the Ateliers Lion workshops and tested during the Workshop Hauteur [High-rise Workshop] in 2006 will, with the help of commercial zones, line the pedestrian walkway between Paris and Ivry, whilst offering great vistas towards the sky, through upward thrusting and non-attached shapes.

Bercy Charenton

The Bercy Charenton sector is completely saturated by road and rail infrastructures. Caught between the Gare de la Rapée and the Pont National, the embankment space, completely taken up with expressways, breaks with the Parisian system of upper and lower embankments. The Bercy junction, where the Boulevard Périphérique and the A4 motorway meet, is one of the most heavily congested places in France. In Charenton, the Bercy 2 district has no link with the river. The only other way of travelling through this area is via a cycle path which is trapped between the Seine and the A4 and is not even accessible from here. In order to allow a different relationship with the Seine to be taken into account, a better sharing of the public space in favour of soft mobility could be considered. The creation of a new bay span at the Pont National, already considered as part of the ZAC de Bercy project, then reserved for the T3 tram project, would be a first step towards this conquest of the banks. Hence, Bastion N°1, one of the last remnants of the Thiers fortification could be part of a green pathway eventually connecting the Seine to the Bois de Vincennes. At the location of the future T3 tramway station, the foundation of the first transformations of the sector will be the extension of the Rue Baron Leroy between the districts of Bercy and Charenton. It will lead the way towards a local network that is currently lacking, in anticipation of a restructuring of the junction which could give an urban face back to the area. The new district that could emerge from this complex site must take into account its logistical vocation in order to integrate it into contemporary urban forms. If the Gare de la Rapée is kept, it will no doubt benefit from both the river and rail connections. In terms of urban form, the 2006 Workshop Hauteur demonstrated the pertinence of creating new urban markers, which will conduct a dialogue with their distant opposite numbers in Masséna Bruneseau. It is no doubt out of the dialogue between these two projects, constituting a contemporary centrality, that one of the new markers of the Parisian metropolitan area will eventually be born.

YVES LIÖN

The Seine as a place of
“intercommunalité”:
inter municipal cooperation

Boasted by all, the Paris embankments are made up of buildings that are quite foreign to each other, sometimes only punctuated by one or two fine buildings. Hence, in the way they contain the river and through their design, the embankments themselves ensure the unity, or at least, a certain harmony made up of tolerance, divergence, homogeneity, singularity and pastiche. So, where does the idea come from that exceptional resources should be put into maintaining buildings at the same level in the Paris Rive Gauche area? No doubt from submission to what we believe history to be: an ongoing lesson in urban planning. But this history is meaningless on its own: in a town it must meet geography. This caricature no doubt comes from the urban, administrative and political situation of the Parisian region. According to this view Paris should be at the service

of history. And that which could bring us closer to others – the suburbs – our shared space, the Seine, these are forgotten. In front of the Quai d'Ivry a monumental staircase will open onto the Boulevard Jean Simon – formerly Boulevard Masséna – onto the riverscape of the Seine. Of a generous size, this stairway is part of a Parisian tradition of developing public spaces. In this part of the Boulevards Maréchaux, the explanation behind the desire to follow a rectangular alignment rather than to follow the curve of the boulevard is one of politeness towards the site. To add value to a rare situation, a balcony overlooking the Seine, it was proposed that the pavement and the large stairway that extends from it and connects it to the river should be widened. A proposal put forward during the survey for the building of the Tribunal de Grande Instance law court. The decision was made when the tramway works began and the plans to connect Paris and Ivry-sur-Seine were moving forward. This stairway makes it possible to conceive of a transformation of the banks of the Seine, on either side of the Boulevard Périphérique, balancing the quality of the developments with the activities of the Ports de Paris river authority. Once again, the banks of the Seine would become an obvious connection between the two towns.”

From Austerlitz to the Gare de Lyon, the river and its railway

>PAGE 108

It was not until the beginning of the 21st century that the left bank of the Seine, opposite the Gare d'Austerlitz, had a face-lift.

On the left bank, recent developments follow on from those that were begun 40 years earlier around the Gare de Lyon, with the urban renewal of the Ilot Rapée [architect Dubuisson], the introduction of express ways and, finally, the completion in 1996 of the Pont Charles de Gaulle by architect Louis Arretche. 15 years on, this structure dedicated to the “age of cars” was unable to tune into a shared and pacified public space.

Some history

These stations, both built in the second half of the 19th century benefited from a lot of care: one of the finest halls in Europe in the Gare d'Austerlitz and, in the Gare de Lyon the building of a clocktower, not to mention the mythical restaurant, Le Train Bleu. The two areas around the stations were, for a long time, inhabited and dedicated to economic and industrial activity. This balanced relationship between the two banks was overturned in the 1960s, a decade which saw an acceleration in the development of the right bank, the left bank awaiting the end of the 20th-century: the ambition of the 1976 Development Plan was to create a substantial tertiary cluster here equipped with fast and efficient connections along the embankment towards the Boulevard Périphérique completed in 1973. The Pont Charles de Gaulle was to be the last component of this programme, the last unfinished component, as the road way that should have crossed the hall of

Austerlitz station was completed. Today it is the Avenue Pierre Mendés France which, in turn, is looking to become joined up. The left bank has experienced a completely different history and offers, along the Seine, a landscape that was, for a long time, unchanging with, among a series of uninteresting buildings, two remarkable ones: the docks and the Gare d'Austerlitz. The “awakening” of Austerlitz came out of studies carried out for the Exposition Universelle [World Fair] and the development of the Paris Rive Gauche [Paris Left Bank] project. This awakening was very strongly linked to the growth of the TGV high speed railways which would bring each of these two stations to multiply its services, with significant consequences for the local areas and passengers. The projects that are under way and under consideration should be seen from this dual perspective, of responding to the transport supply and the role of these station districts in the town, on the banks of the Seine.

The left bank and the Gare d'Austerlitz

The AREP – Ateliers Jean Nouvel team won the competition launched by Semapa [Public Private Partnership for the Development of Paris] and the SNCF [French State Rail Network] to redevelop the Gare d'Austerlitz and around. The project opens up the hall of the station, creates an opening towards the Paris Rive Gauche district and the Avenue Pierre Mendés France by abolishing the station café, connects the Pont Charles de Gaulle to the main body, opens up perspectives towards the Salpêtrière hospital. A “Parisian” island in the south redefines the forecourt and a building to the north is proposed as a response to the clock tower of the Gare de Lyon. No significant change in the ground coverage of the rail track is planned. Although the project commits the Gare d'Austerlitz to an urban revolution, it leaves the relationship with the Seine and the embankment unchanged, despite a major start on this having been made by the development of the docks.

The left bank and the Gare de Lyon

The sector of the Gare de Lyon, the planning principles of which were decreed more than 40 years ago, also must face many changes that are proving much more complex: the capacity of the station must quickly double and platform extensions are under consideration at the sector of Gare de Bercy and Charolais. The office complexes at the Ilot Rapée must evolve to respond to the demand in terms of office space. Finally, the Rue de Bercy and more broadly, all the public space located between the station and the Seine, need to be redefined. In order to be set in motion, these substantial works will require funding sources. So, in addition to responding to the railway capacity, responses to the issues of renewing the urban fabric need to be found. Here too, as in the case of the Gare d'Austerlitz, the relationship to the Seine does not appear to be a top priority at the moment. These two stations are at the dawn of a revolution, the links with the surrounding town, their relationship with each other across the Seine via the Pont Charles de Gaulle is crying out to be more clearly stated.

The evolution of the embankment roads in Paris, hereafter seen as urban boulevards along which it is possible to stroll, will lead to another perspective on the Austerlitz-Gare de Lyon sector, a perspective that serves the interests of soft mobility from one bank to the other and, why not, a transformation of the Pont Charles de Gaulle. Should we not see these infrastructures as two terminals of the same "airport"? This urban location and its architecture are enduring evidence of this complex relationship that the town has with railways, loving stations and their platforms and caring for them, and not appreciating rail tracks. This situation is the one which endures today: the station can be opened to architecture competitions and urban regeneration, whilst the tracks remain a ditch that is to be hidden or covered. The recent understanding of ecological issues and progress of construction in terms of noise insulation are changing this point of view, offering rail networks a new position in the layout of dense towns: they are becoming spaces of ecological continuity, offering long-distance views over open landscapes and, why not, around the Gare de Lyon and the Gare d'Austerlitz, the opportunity for a new landscape on the banks of the Seine. ■

JEAN MARIE DUTHILLEUL

The Gare d'Austerlitz and the Seine

"On the banks of the Seine there is also a station, a large station, located here since 1864. This is here that trains, arriving from the South-West, even from Spain, come in after running along the water upriver before stopping on the banks of it and gently introducing the passengers into the heart of the capital. When the Pont Charles de Gaulle was built in 1995, the embankment was raised and, although the station was cut off from any direct contact with the nearby river, it found, through the connection created via the new bridge, a link on another scale with the Gare de Lyon. This new pathway, straddling the Seine, exposes the great landscape and silhouettes of Paris. But it wasn't enough! Around the hall which has thankfully been preserved and the inside volume of which will soon be restored to its original splendour, it was necessary to find another way of supporting all of these possible types of mobility between the station and the Seine. The regeneration project for the Austerlitz Station area gives us the opportunity to follow up on what was begun with walkways along the new bridge and the development of the Docks on the banks of the Seine. The project is based both on remarkable elements of composition related to the Salpêtrière, the overground, the centrality of the great hall and the creation of stretches that go with the traveller from the South to the North, from the Square Marie Curie to the Seine. Hence the project also enables the traveller who arrives at a train platform to see, and this is the aim of his route, the great sky of the Seine, or to continue straight ahead to come regain the banks, or, to be drawn to the great staircase, to take it to cross the river. The so-called "Cour Seine" (Seine Courtyard) of the Gare d'Austerlitz hence becomes a sort of vestibule for the capital, garden courtyard, promenade, offering a sort of concentrate of the charms of life on the banks of the Seine." ■

The "modern" stretch from the Maison de la Radio to the river Front de Seine

>PAGE 114

On either side of the Pont de Grenelle, where the river straightens out thus opening up the perspective towards the edges of the capital, the urban landscape made up of varied voluminous forms is in contrast with the banks of the Seine of historic Paris.

Both on the left bank and the right bank, the forms of occupation have created connections with the river that favour distant views, the great landscape of a Seine that is getting wider, keeping utilitarian uses to the lower banks: express roads, port areas.

A strange relationship with the embankment

The name "Front de Seine" is evidence of the designers' desire to build a façade on the same scale as the river. For Henri Pottier, in charge of the Front de Seine project from 1959, its mission was to "balance the mass of the Chaillot hill in relation to the river, without creating a continuous wall of buildings on the banks of the Seine which would have constituted a massive barrier concealing the whole Beaugrenelle area." This district radically illustrates urban thought in this period. It clearly separates functions: driving at ground level in the city (car park access), working at the level of the raised esplanade more than 6 metres up and, finally, living above. The un floodability of the land on the Plaine de Grenelle constituted an argument in favour of creating an esplanade. The blocks of flats are of equal height, fixed at 98 m (322 feet), and the lower buildings house offices, shops and facilities at the level of the esplanade. The apartments were designed so that residents of the towers could derive maximum benefit from the views of the Seine. The relationship with the nearby Seine was conceived completely differently in the initial project. The project developed by Henri Pottier, Raymond Lopez and Michel Holley contained plans to extend the esplanade towards a panoramic viewing point looking out over the Seine, running above the express way running along the embankment and above the rail tracks. In the first model the viewing point was continued over the Seine then opened out over the express way. These plans were abandoned in the mid-1970s. These proposals show to what extent the "Front de Seine" project was supposed to fit into the infrastructures that were planned on the outskirts. As emphasised by Henri Bresler and Isabelle Genyk, "as soon as it was completed the Front de Seine looked like an aircraft carrier docked on the quayside, an object that was more placed there than connected to its environment." Indeed, the residents did not see the Front de Seine as an intense area or a place of urban centrality, unlike the Olympiades, according to the study *Habiter la hauteur à Paris* (Living Up high) by the Laboratoire Architecture Anthropologie. It is seen as a place of togetherness.

The Pont de Grenelle and the Beaugrenelle Project

The redevelopment of the Front de Seine area led by Sem Perle involved first renovating

the esplanade and car parks, modernising certain towers, improving entrances and clarifying the thoroughfares on the esplanade. The outputs of the project designed by the LLTR firm, architect-coordinator associated with Hyl Paysagistes, are staggered between 2006 and 2014. Mineral forecrops should give a view of the Seine from the esplanade. However, the relationship with the nearby river has yet to be tackled. For its part, the reconstruction of the Beaugrenelle shopping centre, designed by the firm Valode et Pistre for Gecina et Apsys marks an initial bridging of the gap with the Seine. Almost 75000 m² (246 062 feet) of net surface area in shops and a Pathé cinema will open their doors in 2012 thereby offering services to the surrounding areas. The façades of the shopping centre should provide animation for the Rue Linois, which is perpendicular to the Seine and an extension of the Pont de Grenelle, and provide the opportunity for re-establishing links, and drawing people to the river.

The Maison de la Radio and the hook at the Pont de Grenelle

The building of the Maison de la Radio, designed by Henry Bernard in 1959, is famed for its circular shape centred around a 68m (223 ft) tall tower. The extensive works that are currently being directed by Architecture Studio and the landscape architect Michel Desvignes involve bringing the building into line with fire safety regulations, removing asbestos from the tower and building a symphonic concert hall with a capacity of 1400. The project includes plans to further open the studios up to the city and to improve outside spaces. The construction of a large underground car park will allow the outside car parks to be abolished and turned into gardens. This work should be completed in 2013.

50 years on: opening districts to the river?

Adjusting the boundaries of these urban components, tackling the relationship with the street and the Seine are the main urban challenges of today. The projects that are currently underway will not be enough to establish a true connection with the river, but they shift and focus attention towards the quays and as such offer the opportunity to reflect on the connection with the river. In the case of the Front de Seine and that of the Maison de la Radio, the public space of the quayside is very swollen and oversized leaving too much space for infrastructure and the disused space. However, contrary to the other large urban projects up and downriver from Paris, here there is a very striking built-up landscape, upon which the banks of the Seine widen the scope for possible mutation with extensive ground coverage, an upper embankment, rail tracks, car parks... Should the track of the RER C, the former train line that connected Orsay and Versailles, be fully or partially covered in order to regain the banks? Should the landscape be completely open or bring in new architectures dotted along the quayside? A continuous built-up front along the Seine would be contrary to the project as it was originally intended. In the *Architecture Aujourd'hui* review of 1965 Lopez explained that "From the beginning we felt that we had to avoid at all costs

a border of buildings along the river which would risk transforming the atmosphere and scale of the Seine, that is, inventing a completely new concept of the Front de Seine." From the point of view of the Maison de la Radio discussion could focus on the redevelopment of the embankment and in particular the car park and petrol stations located above and below on the riverside road. Access to the boats, which today is via an underground pedestrian passage, could eventually evolve with the transformation of the Voie Georges Pompidou into a boulevard, which would offer new opportunities to develop the ground coverage of the car park. It is conceivable that the Pont de Grenelle, built during the age of cars, might better accommodate the crossing of pedestrians and cyclists and, most of all, facilitate access of walkers and joggers to the Allée des Cygnes, towards one of the richest stretches of the Seine in terms of biodiversity.

DENIS VALODE

Beaugrenelle – facing the Seine

"Making the most of its privileged position by the Seine, a stone's throw from the Eiffel Tower, the reconstruction and enlargement of the Beaugrenelle shopping centre make it the embodiment of a new generation of town centre shopping and leisure centres. The removal of the portion of paving slabs across the streets, remnants of the functionalist utopia of the 1960s, and the creation of continuous rows of façades along the same streets, give the centre a new urban feel. The updating of the pedestrian-car ratio, the introduction of angled and front-facing entrances as well as the introduction of windows on the ground floor, restore the role of the street, create a connection with the neighbouring areas and appeal to passers-by. An ultra-contemporary version of the large department stores for which Parisian shopping was famed, the Beaugrenelle shopping centre is made up of two whole islands organised around courtyards and connected by footbridges. On either side of the Pont de Grenelle's axis, the circular façades of the islands define a gateway to the 15th arrondissement of Paris – both a celebration of crossing the river and a symbolic contribution of commerce to the city's fabric. The centre's façades, the metallic netting of which evokes a woven ribbon, wrap around the islands – the infill alternating glass panelling and vegetation. The second skin of the glass façades, a metallic fresco by Elisabeth Ballet, is inspired by the reflection of the sky on the choppy surface of the Seine. It asserts the close relationship between the shopping centre and the river on the banks of which it is located."

AS ARCHITECTURE-STUDIO

Opening the "Round House" up to the public, listeners and the town...

"Inaugurated in 1963 by General de Gaulle, the Maison de la Radio remains the symbol of radio in the collective imagination. The challenge of modernisation, originally imposed by the introduction of security measures, is to maintain this symbol whilst offering the transformations made necessary by the changes in technology and usage. From the outside, the Maison Ronde [Round House] keeps its unitary

and circular form which is a statement on its modernity and its urban image in this district of Paris. Similarly, the emblematic central tower against the Parisian sky maintains its image and role as a signal revealing the presence of Radio France in the town. Only the surroundings are transformed: the plot is completely redeveloped, thanks to the creation of an underground car park facilitating the presentation of the building in the middle of a large landscaped square which could, after consultation with the town, be extended to the Seine. This renewal of the building near the banks of the Seine and through the new green space, which will be fully accessible to the public, will further help to open it up to the town. Inside, there are extensive transformations due to the complete reorganisation of entrance halls and layout based on new major spaces. The central plaza in particular, located at the foot of the tower, will become the new heart of the building. But the most striking transformation remains the creation where studios 102 and 103 now stand, of a symphonic hall with a capacity of 1428, the vast foyers of which, as a continuation of the Grand Hall d'Honneur, will house temporary exhibition space, a restaurant, a cafeteria, as well as shops... This extensive restructuring of Radio France symbolises the desire to open up to listeners and the town."

The large loop from the embankment of Issy les Moulineaux to the Pont de Sèvres >Page 122

From the Pont de Garigliano, the river enters the curve of the Val de Seine valley.

The succession of scenery that can be glimpsed here is part of the old historic stratification, from the Ile Monsieur to the Ile Saint Germain park via the industrial remnants of the Renault factories, including the emblematic "base" of the Ile Seguin. Today, these banks constitute an open book of the architectural forms that are the most characteristic of the last thirty years alternating with rare stretches of residential suburban landscape.

The transformations of the 1970s around the Pont de Sèvres and the Pont du Garigliano were followed by more than twenty development projects which, for the last 25 years, have transformed 4.5km [3.5 miles] of the Seine's industrial banks into areas where offices, housing and facilities are lined up as if on parade. Two million square metres [more than six and a half million square feet], 4000 jobs and 20000 inhabitants make up this new district on this bank of the Seine.

Ile Saint Germain

From the Pont du Garigliano, the ZAC [mixed development zone] opens the way with the old EDF tower designed by Pierre Riboulet and Gérard Thurnauer and transformed by Architectonica, as well as the construction of office buildings inspired by an unobstructed view of the Seine. It is then Isséane a technical exploit for processing waste [architects Dubosc & Landowski], then the future hub of Issy-les-Moulineaux which is awaiting its pièce de résistance: a tower of sustainable offices and

homes designed by the architecture firm Loci Anima in collaboration with the Japanese architect Itsuko Hasegawa. Meudon Campus and Meudon en l'île are next, with their housing and offices joining to enjoy the river view. Alongside these neighbourhoods, the banks of the Seine endeavour to maintain a hybrid function between the activity of the port, house boats and embankments to be.

Ile Seguin

After Ile Saint-Germain, the landscape opens out onto the old land of the Renault factories: Ile Seguin, le Trapèze and the hub of Pont de Sèvres. Up until 2002, 5000 people still worked on the site. In 2010, two thirds of the new programmes have been completed and the long history of the Ile Seguin seems to have come to a provisional conclusion with the upcoming land use plan coordinated by Jean Nouvel. Act one: the park designed by Michel Desvignes is to open in Summer 2010. The Zac Seguin Rives de Seine mixed development zone, given the go ahead in 2004, is creating 74 hectares 842000 m² [2761760 feet] of housing, office and facilities, 40 hectares [98 acres] of public spaces – including 23 new and 17 regenerated ones –, and redeveloping 4 km [2.5 miles] of Seine embankment. Beyond the scale of these programmes, the ZAC also aims to be a model in 3 specific areas: – a consultation committee put in place with 16 associations, co-chaired by the town planning deputy and the director of SAEM on wide-ranging themes: mobility, environment but also memory; – environmental bans imposed and regularly updated in keeping with legal developments [particular attention was paid to water and an ingenious topographical system that gathers rain water and stores it in the event of flooding]; – and finally, a procedure of "macro lots" introduced to ensure both architectural diversity and quality. Each sector is the subject of an architecture competition which sets out: the morphology of the macro lot; an overall landscape plan; the constructibility; all of which is in keeping with the overall specifications of the project. The winner is designated coordinator of the macro lot, with other architects then being chosen without further competition. An architectural ambition which aims to reconnect with the tradition of Boulogne-Billancourt, an enlightened town which welcomed many resolutely modern architects such as Mallet Stevens, Tony Garnier, le Corbusier.

Pont de Sèvres

Bordering Le Trapèze and the last project along the Val de Seine, the renovation of the Pont de Sèvres hub is part of an ANRU [National Agency for Urban Renewal] project coordinated by Christian Devillers. This complex by architects Badani, Roux-Dorlut and Vigneron, assisted by Beaudrier, which brings together 2 240 homes and 65 000 m² [213 255 feet] of office space, appears as a historic monument in this landscape where all traces of the past have been erased. It is also the place where, suddenly, the landscape opens up and exposes its depth, from the beginning of the N118 motorway towards the Avenue du Pont

de Sèvres. In addition to these many projects and in order to carry this unequalled transformation forward, 2010 saw the beginning of the project "Vallée Rive Gauche" [the Left Bank Valley], for which the public consultation has just ended. This project, set in motion by the Hauts-de-Seine Local Authority [Conseil Général des Hauts-de-Seine] relates to 4.5 km [2.8 miles] of embankment of the three towns of Sèvres, Issy-les-Moulineaux and Meudon. It involves transforming the RD7 highway into an urban boulevard in order to "maintain the fluidity of traffic, to recreate a pedestrian thoroughfare and continuity of landscape". The Vallée Rive Gauche reconnects with the objectives that founded the "Val-de-Seine" community, which had been set out in the landscape charter, the development framework for this land, an exceptional site where the Seine and the hillside are side by side, exposing a rare view of the earth's physical features in the centre of the agglomeration. Geographical force preserved this great landscape and, although the Seine of three islands has lost part of its soul through the extinguishing of its industrial history in favour of a landscape with a more standard contemporary city feel, today more livable districts are developing, in which the "historical landmarks" are the architectural features of the 1970s, the whole of the Pont de Sèvres, the "57 métal" of the Renault factories [Claude Vasconi architect]. Soon the Tour Horizon and the Ile Seguin, entrusted to the team led by Jean Nouvel will overturn the way in which these architectural accomplishments are viewed. Here more than anywhere, the river allows the bridging of differences that are the source of the metropolis's prosperity.

MARC LANDOWSKI

Isseane, a sewage plant on the Seine "The SYCTOM incineration factory was obsolete, it was over fifty years old and had to be replaced with a 'new centre for sorting and reusing household waste'. The philosophy behind the team's conceptual approach brings together three main themes: culture, nature and technology. The project, located on the banks of the Seine, is anchored in the continuity of the large landscaped spaces upstream from the Invalides esplanade, the Champs de Mars, the Parc André Citroën and, downstream, with the Ile Saint Germain, the new developments in Boulogne and Sèvres. The Paris Omnisport de Paris Bercy sports arena, a large grassy mound designed and built by the architects Andrault and Para, punctuates the Eastern entrance into Paris. To the West, this "green" contemporary build is part of the writing of a new chapter in architecture. Despite the immediate proximity of the river and the technical difficulties that it represents, 30 metres of the 50 metre-high central hall of the plant is underground to soften its impact. The emergent building of 22 metres and 190 metres long is inspired by the biosphere, by its textures, its patterns and its surrounding shades. The façade overlooking the Seine is broken up by 14 steel posts streamlined by wooden fuselages which carry container-beams planted

with 8 metre upright oak trees. The planting of trees in the façade was designed as a composite architectural material with the rhythm of the structures and the alignments of the plane trees along the banks of the Seine. The re-vegetation on several levels of the façades, on the covering and inside the building in the three upper glazed patios which sequence the project, and through the distribution of different functions, makes it possible to carry out original and creative "landscaping" which lives with the seasons, in harmony with the river and the life of its banks. The choice of putting steel on show in a structure which is fully articulated in the forefront of the façades allows a great lightness to be bestowed on a project which could have been monolithic. The different components of the skeleton act as branches, like those of the trees along the embankment. The wood used to clothe it is thermally treated Scandinavian pine, with a natural finish. It is alternated with a steel skin, pre-varnished with copper, asymmetrical waves reflecting the folds formed by passing boats in the water of the Seine. The quartz composition of the varnish makes the colour of the building, and its reflection in the water, change with the position of the sun. This technological and environmental showcase originated from its immediate context of water, vegetation of the banks of the nearby islands and the great trees that accompany the river."

JEAN NOUVEL/MICHEL DESVIGNES

From industrial island to industrious island "Social progress...changes in living conditions...taking into account leisure for better working practises. Last century the Ile Seguin was the site that symbolised the change in living conditions for most French people. This role could be extended into the 21st century if the Ile Seguin was to become the first Parisian urban site to put in place the responsible and lasting conditions which logically and politically must be imposed to develop a metropolis that combines the pleasures of nature with that of urban living whilst respecting the Kyoto agreement, thus protecting young people and future generations... We are aware of the situation today and the absolute necessity of rolling out many points which were established during the feasibility study of 2001:

- the memory of the island built on its foundations, a new interpretation of the façade, broken up with compositions looking over the water, the banks or from one bank to another;
- the display of the relationship between the water and the embankment walkways;
- inner self and mystery, the surprise that is attached to it with the island's big gardens;
- the importance of anchoring the island in the landscape, its silhouette, the landscape of the island in the landscape of Boulogne, Meudon, Saint Cloud..."

JEAN NOUVEL

"This garden is a foundation, a first strata which will evolve at the same time as the improvements. The vegetation is temporary and the process of natural conquest over the

wasteland is accelerated by the planting of pioneering plants, the same ones that are to be found at the neighbouring sites: buddleias, birch trees, poplars.

The geometric composition of the garden plays on the memory of the site. The Ile Seguin is almost artificial, it was built in part to serve as a base for the Renault factory. A concrete massive base perforated by compressor ditches. The mineral surfaces of the garden are integrated into this layout: simple rectangles of concrete and stabilised sand organising the succession of spaces, on different levels where lawns and pioneering plants are being developed. But mostly the garden is the privileged viewing point of the development site of the island and, more generally, the area of Boulogne which is currently undergoing transformation. This garden displays the site around it in a joyous and playful way: huge sand pits for children, experimental gardens for community groups, green spaces for picnics.

It is also a site that is likely to host outdoor events and a restaurant. But most of all it is a public gateway to the heart of the Seine Valley".

MICHEL DESVIGNE

2AD ARCHITECTURE

Ile de Monsieur development project

"Ile de Monsieur is a key site in the environmental, ecological continuity of Val de Seine. The project concerns the creation of a 7.6 ha. ecological park, a water-sports centre and complementary premises.

The main stake of the development of this former island connected to the land, which used to house a Renault vehicle station, is the renewal of its links with the river, through a natural extension to the Parc de Saint-Cloud towards the riverbanks.

One of the foundations of this link is the diversion of the tramway, which bordered the Seine, and whose route now runs along subsidiary road 7, at the bottom of the Parc de Saint-Cloud. The route follows the contours of the park giving it a defined frontage. Two new links are being created at the bottom of the Parc de Saint-Cloud offering access to the river, which was indeed lacking.

The buildings are a showcase in this new park. Their architecture is interwoven into the landscape through a play on colours and textures, connecting massive and transparent shapes, weaving visible links between the inside and the outside.

The risk of complete flooding of the site influenced the general part of the project, with a high water-mark of 1 to 2 m above the natural ground level: location of buildings set back 30 m from the riverbanks, buildings positioned on piles to allow for the flow of high water and natural ventilation of the ground as advocated by EDR [Entreprises et développement régional]; complete clearing of the site, optimal shaping of the terrain and a minimum amount of land removed towards the exterior; buildings divided up to give the right scale and to provide breaks in the landscape; restricted access for people with limited mobility made it necessary to design a project above the ground, composed of artificial, suspended spaces over the natural terrain.

The buildings are linked together by a huge, wooden platform called the "deck". The walkways bring minimal structure to the site, contributing to the appearance of a natural environment.

At the heart of this park, the deck of the water-sports centre clearly limits the area dedicated, not only to the activities of the rowing, canoeing – kayaking and sailing clubs, but also to an area open to the public. The restrictions involved with manoeuvring 18 m long rowing boats made it possible to justify opening the park up completely towards the public tow-path area, thus allowing the park and the river to be linked on a permanent basis."

The "natural" embankment of the Bois de Boulogne

>PAGE 132

At the foot of the Val-de-Seine hills around a river bend, the Seine meets Paris once again.

Thanks to prefect Haussmann, the Bois de Boulogne extends to the river, and runs alongside its right bank for over three kilometres (over two and a half miles). Here, the aquatic environment of the river, the only national ecological corridor to cross the Parisian agglomeration, meets the park, with its woodland, its lawns, its lakes. In this regard, this bank is worthy of particular attention as, thanks to the river, a sense of unity can be established between Parisian green spaces and large regional forests like that of Saint-Germain en Laye to the west. A new approach to these sites would allow a balancing of ecological issues and the use of nature. The Bois de Boulogne banks make up the western fringe of the flood plain and the drainage retention area. It is the wooded bank of a sizeable river valley upriver and the forested bank of the small channel formed by the Ile de Puteaux downriver. Although the bank is well connected to the hillside of the left bank of the Seine by a pedestrian footbridge, the Passerelle Piétonne de l'Avre, continuity of the bank proves mediocre to the south of the wood and absent to the north of it. It is sealed off from the woods and clearings by a trunk road running parallel to it.

Multiple, sometimes contradictory uses

Despite the work that has been carried out, this bank, the part of the woods that is a conservation area, remains divided and torn between different uses, uses which sometimes have no relation to the site.

From the Passerelle de l'Avre to the Pont de Suresnes, a riverside walkway of 1.5 km (almost 1 mile) was completed at the beginning of the 2000s. It asserted the public nature of the bank, allowed the houseboats and restaurants that are dotted along the river landscape, a few metres from a low breast wall, to be better integrated and the water pipes and electricity lines to be brought under control. Hence, it has been possible to create wooded lawns between the breast wall and the road, where walkers can pause as car parks have been sectioned off. The opening of this walkway required joined-up work between Voies Navigables de France, the organisation that manages rivers and breast walls, and the Mairie de Paris, the Paris Authority, in charge of the embankment

and the park. However, the feel of the bank could be improved yet further.

Between the bridge and the Suresnes Weir, the embankment widens over 500 metres (540 yards). The walkway turns into the access road to the weir and runs parallel to the railings of Paris's only camp-site. Due to the proximity to the lock and the weir, which prevents the mooring of boats, the passer-by is greeted by an open view of the river and its hydraulic structures. On the other side, the camp site, with its mobile homes, its camper van pitches, its rows of cars in summer and its low quality railings, is a sorry sight. It is the only camp-site in Paris. Although, located on the banks of the Seine, it has its back turned to it. The substantial erosion of the embankment along this stretch could be an opportunity to create a real natural embankment, which would allow people to gain access to the water, to touch it, to skim stones on it.

From the Suresnes Weir to the Bagatelle Pumping Station, the path becomes romantic for 500 metres (546 yards): the noise of the weir, the steps immersed in the water, huge trees, the Pumping Station which used to water the Parc de Bagatelle. The path is narrow, just about three metres from the camp site railings. For a kilometre (0.62 miles) the walker is trapped and has no alternative but to continue alongside this enclosure.

From the Pumping Station to the Pont de Puteaux the trail turns into a forest path with wild growth over less than 500 metres (546 yards). Finally, the natural embankment is thirty metres long (32 yards) and comes to a stop before the bridge. The house boats moored there have taken possession of the natural space, making it their front yard: improvised docking, connecting up to utilities, row upon row of front paths. Although they protect the embankment from erosion, they show little respect for the wooded conservation area that is supposed to stretch as far as the riverbank. In return for giving them a permit, Paris, Voies Navigables de France and the inhabitants of its boats, must find solutions in order to conserve the site and restrict its use, or the natural embankment will disappear.

Making the embankment more natural

All the projects aim to improve the management of the embankment and its landscape and to ensure it is respected. A list of specifications for improving the integration of boats is in the process of being drafted. It will be appended to the temporary mooring licence. The future renewal of the public contract for the camp-site should include clauses for sustainable management of this space. To assert its commitment to conservation, the Paris Authority has selected the wooded embankment as a pilot site for the study on strengthening biodiversity and an outline for the development and renewal of the embankment is currently in the diagnosis phase. In a context of increased awareness of ecological issues, it seems appropriate to recognise the value of this natural embankment, to integrate its preservation and conservation in the projects in order to encourage uses that meet the need of Franciliens (inhabitants of Ile-de-France) to have access to nature. Yet, this requires

developing the embankment to offer conditions that are more favourable for biodiversity. Of course, the response can differ according to the stretch. Between the Passerelle de l'Avre and the Pont de Suresnes, the embankment could become less divided and be home to different layers of vegetation. Between the bridge and the weir, the consolidation work on the embankment can provide the opportunity to experiment with a more natural layout and riverside vegetation that is flood-resistant whilst allowing access to the water in some places. Eventually a more ambitious layout could be achieved by giving the camp-site a more logical position. Downriver from the weir, it is only by moving the camp site railing back or handling it differently that the feel of the walkway up to the Pumping Station could be improved. The main challenges to the north are the conservation of the fragile habitat and establishing river continuity. Hence, from the Bois de Boulogne to the Ile aux Cignes, by leaving nature to do its work, several sites in the heart of the city could bring together river and banks, dragonflies and birds, plants and walkers.

Epilogue

The announcement made by Bertrand Delanoë on the 14th April 2010 about the "*recovery of the banks of the Seine in the heart of Paris*" fall in line with the history of Parisian urban planning. Whether it concerns the building of the embankments in the 17th and 18th centuries, the bridges in the 19th century or the reconciliation with cars in the 20th century, the river's development has always accompanied changes in usage and passed on technical developments and methods.

Today, the Seine is a great river of activity. It is the maritime front of the Parisian metropolis extending as far as Rouen and Le Havre, making Ile-de-France the second largest river port in Europe. It is still an industrial valley capable of recuperating development at a time of possible relocalisations on a global scale.

It is a place of freedom: everywhere, the banks of the river stage fleeting events, cultural or sports festivals, markets, shared moments and common plans.

It offers a great landscape in the heart of the dense city and creates links between areas; linking the river and the districts has become a priority. Never before have so many projects been developed on its river banks, never before has there been so much investment in as many locations.

Finally, the Seine is a remarkable ecological corridor and this dimension is central to all the decisions and actions.

Making the Seine accessible to all and extending the length of the banks, the "*promenades de Paris*", is to enrich them with a symbolic splendour equal to nothing else: the Seine in Paris is an invitation to embark on a voyage, as far as the sea...

Bibliographie

ASCHER François,
*Les nouveaux principes
de l'urbanisme*. La Tour d'Aigues,
Editions de l'Aube, 2001.

BACHA Myriam [dir.],
*Les expositions universelles à Paris
de 1855 à 1937*. Paris, Action
artistique de la Ville de Paris, 2005.

BACKOUCHE Isabelle,
*La trace du fleuve : la Seine et Paris,
1750-1850*. Paris, Editions
de l'Ecole des hautes-études
en sciences sociales, 2000.

BEAUDOIN François,
*Paris/Seine, ville fluviale. Son histoire
des origines à nos jours*. Paris,
La Martinière, 1988

BONIN Sophie,
« Fleuves en ville : enjeux écologiques
et projets urbains », *Strates* [En ligne],
Numéro 13-2007 - Paysage urbain :
genèse, représentations, enjeux
contemporains, mis en ligne
le 22 octobre 2008. Disponible sur :
<http://strates.revues.org/document5963.html>, Référence du 29 avril 2010.

BORDES-PAGES Elisabeth,
*Le fleuve, élément incontournable
pour un développement régional
durable*. Paris, I'AURIF, 2006

BORDES-PAGES Elisabeth [dir.],
DUGENY, François [dir.],
« Le fleuve, un système,
des territoires, des acteurs »,
Les Cahiers de l'I'AURIF, n°141,
avril 2004.

BOWIE Karen,
*La modernité avant Haussmann.
Formes de l'espace urbain à Paris,
1801-1853. Textes réunis*.
Paris, éd. Recherches, 2001.

BRESLER Henri,
GENYK Isabelle,
Le Front de Seine, histoire prospective,
Paris, SEMEA 15, 2003.

CHALET-BAILHACHE Isabelle [dir.],
*Paris et ses expositions universelles.
Architectures, 1855-1937*. Paris,
Editions du Patrimoine, Centre
des Monuments nationaux, 2008.

CHEMETOFF Alexandre,
LEMOINE Bertrand,
Sur les quais. Un point de vue parisien.
Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard,
1998.

CHEMETOFF Alexandre,
« Coule la Seine », in *Vivement Paris*,
revue Critique, n° 757-758,
juin-juillet 2010.

CHRIST Yvan,
Paris des utopies. Paris,
André Baland, 1970.

DEMY Adolphe,
*Essai historique sur les expositions
universelles de Paris*. Paris,
Picard et fils, 1907.

DUPAVILLON Christian,
Paris côté Seine. Paris, Seuil, 2001.

FLONNEAU Mathieu,
*Paris et l'automobile. Un siècle
de passions*. Paris, Hachette
Littératures, 2005

FLONNEAU Mathieu,
*L'automobile à la conquête de Paris.
Chroniques illustrées*. Paris,
Presses de l'Ecole nationale
des Ponts et Chaussées, 2003.

FLONNEAU Mathieu,
« Entre "morale" et politique,
l'invention du ministère de
l'impossible », in BERNHART Christoph
et MASSARD-GUILBAUD Geneviève,
*Le Démon moderne. La pollution dans
les sociétés urbaines et industrielles
d'Europe / The Modern Demon.
Pollution in Urban and Industrial
European Societies*. Clermont-
Ferrand, Presses universitaires
Blaise-Pascal, 2002, pp. 109-125.

FOTTORINO Eric,
Paris Plages de 1900 à aujourd'hui.
Hoëbeke, 2010

FRERET-FILIPI Manolita, « L'urbanisme
de dalle, un enjeu patrimonial ?
Le Front de Seine à l'épreuve du
temps » in *Paris patrimoine. Histoire
de l'architecture et archéologie*, Paris,
Commission historique du Vieux Paris,
1/2007, pp. 38-47

GUERARD Albert,
« La beauté de Paris et la Seine », in
*L'Avenir de Paris. Urbanisme français
et urbanisme américain, la beauté
de Paris en danger, l'extension,
la circulation, l'industrie et Paris port
de mer, la charte du plus grand Paris*,
préface de Paul Bouju, préfet
de la Seine. Paris, Payot, 1929.

GAILLARD Marc,
*Quais et ponts de Paris. Photographies
de Jean-Marc Durou et Joël Jaffre*.
Paris, CEP Editions du Moniteur, 1982.

HOLZER Christoph,
HUNDT Tobias,
LUKE Carolin,
HAMM Oliver G.,
*Riverscapes: Designing Urban
Embankments*. Berlin, Birkhauser,
2008.

LANDRE Alexandre,
ROBLIN Laurent,
Histoire des ports de Paris.
Rennes, Ouest France, 2004.

LANGLOIS Gilles-Antoine,
*Histoire d'un quartier de Paris.
De la Salpêtrière à la Bibliothèque
nationale de France*. Paris, Somogy
Editions d'art/SEMAPA, 2000.

LANGLOIS Gilles-Antoine [dir.],
*Le XII^e arrondissement. Traditions
et actualités*. Paris, Action artistique
de la Ville de Paris, 1996.

LARBODIERE J.M.,
*Reconnaître les bords de Seine.
Architecture et histoire de Paris*. Paris,
Charles Massin, 2003.

LASCOUMES Pierre [dir.],
*Instituer l'environnement.
Vingt-cinq ans d'administration
de l'environnement*, Paris,
L'Harmattan, 1999.

LECHNER Gabrielle,
Le fleuve dans la ville: la valorisation des berges en milieu urbain. Note de synthèse, La Défense, DGUHC-CDU, 2006.

LEMOINE Bertrand [dir],
Paris en Ile-de-France, histoires communes. Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard, 2006.

LEMOINE Bertrand,
« La Seine et ses ponts », in
Paris d'ingénieurs. Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard, 1995, pp. 73-89.

LEMOINE Bertrand,
CHEMETOFF Alexandre,
Sur les quais. Un point de vue parisien. Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard, 1998.

LEMOINE Bertrand,
« Les ponts de Paris », in *Le Paris des Polytechniciens. Des ingénieurs dans la ville 1794-1994*. Paris, DAAVP, 1994, pp. 193-201.

LEMONIER Marc,
« Les berges, territoires de projet », *Diagonal*, De berges en rives, novembre-décembre 2003, n°163, pp. 35-38.

LERI Jean-Marc,
Les berges de la Seine. Politique d'urbanisme de la Ville de Paris 1769-1848, catalogue d'exposition, Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris, 1981.

MATHIEU Caroline,
Les expositions universelles à Paris: architectures réelles ou utopiques, catalogue d'exposition, Paris, Musée d'Orsay, 2007.

MIGNOT Claude,
ROLLENHAGEN-TILLY Linnea,
COUTEAU Jennifer,
RIFFAUT Marie-Noëlle,
« Paris au fil de l'eau et du temps », in *Paris sous l'œil des chercheurs*. Paris, Belin, 2008, pp. 21-36.

MILLARD Jean,
Paris histoire d'un port. Du Port de Paris au Port autonome de Paris. Paris, L'Harmattan, 1994.

PRELORENZO Claude,
« La ville au bord de l'eau ou les contemplations du vide », in *La ville, Sur Seine*, Le Havre, Rouen, Paris-banlieues, n° 2, 1995, pp. 151-155.

PAQUIER Maurice,
Histoires d'eaux parisiennes. Paris, Editions Johanet, 2003.

ROBLIN Laurent,
La Seine des Parisiens, 1860-1930. Saint-Cyr-sur-Loire, Editions Alan Sutton, 2008.

STANTON KIBEL Paul,
Rivertown: Rethinking Urban Rivers, Cambridge, MIT Press, 2007.

TEXIER Simon [dir.],
Voies publiques. Histoires et pratiques de l'espace public à Paris, Paris, Editions du Pavillon de l'Arsenal/Picard, 2007.

Tibre Seine deux villes deux fleuves la Seine, catalogue de l'exposition présentée par la Mairie de Paris à l'occasion du trentième anniversaire du jumelage Paris-Rome, Rome, edizioni Carte Segrete, 1985

VELTER André,
LEMAITRE Pascal,
La Seine des photographes vue par André Velter. Paris, Gallimard/Monum Editions du Patrimoine, 2006.

Etudes et publications de l'Apur

Collection *Paris Projet*:

- La voie express rive gauche, n° 9, 1973: « La Seine: pour un transport en commun », pp. 75-99; « La voie express rive gauche: le tronçon Notre-Dame », pp. 6-63.
- « La mise en valeur des espaces boisés, le cas du bois de Boulogne », Renouveau urbain et jeux Olympiques, n° 36-37, 2005.

- L'aménagement du secteur Seine rive gauche, n° 29, 1990.
- L'aménagement de l'Est de Paris, n° 27-28, 1987.
- Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la ville de Paris, n° 19-20, 1980.
- Le schéma de secteur Seine sud-est, n° 12, 1974.

Atlas de la Nature à Paris, Paris, éditions Le Passage, 2006.

Etudes:

- *Paris Sud-Est: le système ferroviaire Lyon - Austerlitz: une gare à Bercy?*, août 2009
- *Un nouveau regard pour le site de la Seine. Accessibilité, attractivité, biodiversité*, décembre 2007.
- Apur, Ville de Paris, Port Autonome de Paris, Service départemental de l'Architecture et du Patrimoine de Paris, *Mise en valeur des berges de la Seine. Cahier des prescriptions architecturales et paysagères*, Paris, Apur, 1999.
- *Paris Sud-Est. Bercy Charenton. Le chaînon manquant. Orientations d'aménagement*, mai 2008.
- *Paris Issy-les-Moulineaux, proposition d'aménagement et annexe. Document d'étude*, avril 2007.
- *Pour une ligne régulière de transport de passagers sur la Seine*, Notes de 4 pages, n°9, mai 2003.
- *Le site de la Seine et de la Marne. Des barrages de port à l'Anglais et de Saint-Maurice à Suresnes*, mai 2003.
- *Aménagement de la couronne de Paris-Seine Aval. Réflexions préalables. Evolution des emprises du Ministère de la Défense*, novembre 2002.
- *Berges de la Seine. Secteurs amont et aval de Paris*, novembre 2000.

Crédits

© Adagp, Paris 2010/CNAM/SIAF/Cité de l'architecture et du Patrimoine/Archives d'architecture du xx^e siècle
P 35

© Agence Fortier, 2009
P 99

© Apur
PP 39 H, 43-44, 45, 46 H, 48-49, 52-53, 56-57, 58, 61, 63, 65-66, 71-72, 75-76, 77 D, 79 H, 80 H, 81 H, 82 H, 84 H, 85 H, 87 H, 88-89, 92, 94, 95, 97, 98, 101 B, 104 B, 110, 111, 115, 123 H, 125, 127 B, 131 B, 134, 136, 138-139 | Abbron PP 42, 47 | Baranger P 31 | Philippe Mathieux P 37 | JC Choblet COUVERTURE, PP 79 B, 80 B, 81 B, 82 B, 84 B, 85 B, 87 B, 88-89, 90-91 | illustration - Juliette Perez P 137

© Architecture du Paysage - 2 AD Architecture
P 131 M

© archives SemParisSeine
P 117

© Arep Jean-Marie Duthilleul - Etienne Tricaud/
AJN Jean Nouvel architectes/
Michel Desvigne, paysagiste, cabinet Bérénice
PP 111 M, 113 H | dessin Vincent Donnot P 112 | perspective par Didier Ghislain P 113 B

© AS.ARCHITECTURE-STUDIO
P 121

© Ateliers Jean Nouvel
P 129 MGB

© Ateliers Lion architectes urbanistes
P 104 G | Golem images PP 107 HGBD | Plou P 105, 107 BG

© cliché Mathieu Flonneau - archives privées
P 41

© CNAM/SIAF/CAPA, Archives d'architecture du xx^e siècle/Auguste Perret/UFSE/SAIF/ 2010
P 26 HGBG

© coll. Musée de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine
P 20

© David Boureau - pour 2 AD Architecture
P 131 H

© doc. Apur
PAGE 16 D, 17 M | BNF PP 16 G, 19 H

© Documentation Française - Sodel - Michel Brigaud
P 39 BD

© SADEV 94 SM Product
P 101 B

© E.C.P.A.D/France - Michel Brigaud
P 39 BG

© Gaston Bergeret/Ateliers Jean Nouvel
P 129 HD

© Gérard Halary
PP 124 G, 129 HG, 131 BG

© images : François Leclercq
PP 100, 101 H

© H. Abbadie
P 129

© Jacques Boyer / Roger-Viollet
PAGE 21 H

© JC Choblet
PP 13, 54-55

© LOCI ANIMA ARCHITECTURES
Image: ARTE LAB FACTORY
P 123 B

© Mairie de Paris
DU-MCC-J Leroy P 60 | DVD PP 12, 36 B

© Paul Maymont
P 40

© ph.guignard@air-images.net
PP 46 MGB, 69, 77 G, 96, 102, 104 HD, 108, 114, 122, 124 D, 132, 135

© Photo RMN
Agence Bulloz PP 10, 14, 17 H | [Château de Versailles] Gérard Blot P 15 | Hervé Lewandowski P 19 B

© Ports de Paris
P 50

© Préfecture de Police
P 33

© Roger-Viollet
PP 27, 29 H, 36 H | Albert Harlingue P 34 G | CAP PP 26 HGBD, 30 | LAPIP 29 B | LL PP 22, 25 | Musée Carnavalet PP 17 B, 18, 21 B, 34 D | ND PP 23, 28 |

© SYCTOM de l'Agglomération parisienne
P 127 H

© Valode & Pistre
PP 116, 119

Conseil d'administration de l'Atelier parisien d'urbanisme

Membres

L'ETAT, représenté par :

Le Ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales donnant délégation au préfet de la Région d'Ile-de-France, préfet de Paris ou son délégué.

Le Ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer donnant délégation au Directeur régional de l'équipement d'Ile de France ou son délégué.

Le Ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi donnant délégation à la directrice régionale de l'INSEE ou son délégué.

Le Ministre de la culture et de la communication ou son délégué.

Le préfet de police de Paris ou son délégué.

LA VILLE DE PARIS, représentée par :

M. Bertrand Delanoë, maire de Paris.

Mme Anne Hidalgo, 1^{er} adjointe au Maire de Paris, chargée de l'urbanisme et de l'architecture.

Mme Claire de Clermont-Tonnerre, conseillère de Paris. M. Jérôme Dubus, conseiller de Paris.

Mme Annick Lepetit, adjointe au Maire de Paris, chargée des déplacements, des transports et de l'espace public.

M. Jean-Yves Mano, adjoint au Maire de Paris chargé du Logement.

M. Pierre Mansat, adjoint au Maire de Paris chargé de « Paris métropole » et des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France.

M. François Vauglin, conseiller de Paris.

LE DÉPARTEMENT DE PARIS, représenté par :

M. Denis Baupin, adjoint au maire de Paris chargé du développement durable, de l'environnement et du plan climat, conseiller général.

LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE, représentée par :

Mme Claire Monod, conseillère régionale.

Mme Géraldine Poirault-Gauvin, conseillère régionale.

Mme Judith Shan, conseillère régionale.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PARIS, représentée par :

Mme Geneviève Roy, présidente de la délégation de Paris, ou son délégué.

LA CAISSE D'ALLOCATIONS FAMILIALES DE PARIS, représentée par :

M. Richard Puyal, président, ou son délégué.

LA RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS, représentée par :

M. Pierre Mongin, président directeur Général, ou son délégué.

L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'AMÉNAGEMENT ORLY-RUNGIS-SEINE-AMONT représenté par :

M. Jacques Touchefeu, directeur Général, ou son délégué.

Photogravure : Artisans du Regard, Paris.

Achévé d'imprimer en août 2010

sur les presses d'Arti Grafiche A. Pizzi à Milan.

Dépôt légal septembre 2010.

Imprimé en Italie.

Paris Projet est consacré à l'exposé

et au commentaire d'études et de réalisations

et ne doit en aucun cas être regardé comme une sorte

de « journal officiel de l'administration »

dont chaque ligne ou chaque conclusion définirait

la position ou engagerait la responsabilité.

PARIS, METROPOLE SUR SEINE

2002: le premier Paris Plage fait l'effet d'un véritable électrochoc. Les voies sur berges, « confisquées » durant l'année par l'automobile, sont le temps d'un été l'espace de loisirs privilégié des métropolitains. Le succès renouvelé de cette opération rappelle avec force l'attachement des citoyens à la Seine... et illustre les possibilités pour la réinventer.

Cet ouvrage collectif de l'Atelier Parisien d'Urbanisme replace cette évolution de l'occupation des berges dans l'histoire des liens qui unissent Paris et son fleuve. Il met en scène le projet de réaménagement des voies sur berges, dévoilé par Bertrand Delanoë en avril 2010, et dont la réalisation s'engagera dès 2011 au rythme d'expérimentations et d'aménagements légers visant trois objectifs: rendre les berges aux piétons, diversifier les usages du fleuve et organiser une offre autour des thèmes du sport, de la culture et de la nature.

Enfin, l'ouvrage présente les projets en cours qui donnent à la Seine sa place centrale dans la métropole parisienne.

Préface de Bertrand Delanoë, Maire de Paris

PARIS, A METROPOLIS ON THE SEINE

The first Paris Plage created a real sensation in 2002. The embankment roads, which had been "confiscated" by cars during the year, became a special leisure space to the inhabitants of the metropolitan area over the period of one summer. The success that this renewed operation has brought is a forceful reminder of the attachment that our city dwellers have for the Seine... and of the possibilities to reinvent it.

This collective work, written by Atelier Parisien d'Urbanisme [Apur], puts the development of the banks' usage back in its historical context underlining the connections that unite Paris and its river. It presents the embankment roads' redevelopment project, unveiled by Bertrand Delanoë in April 2010, which will be implemented as soon as 2011 in the form of experimentation and small-scale developments with three objectives: to return the banks to pedestrians, to diversify the utilisation of the river and to organise a range of activities relating to sports, culture and nature.

Finally, this work presents the projects that place the Seine in the centre of the metropolitan area of Paris.

Preface by Bertrand Delanoë, Mayor of Paris

19 €

ISBN 978-2-84597-384-8

textuel

www.editionstextuel.com

apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

www.apur.org

