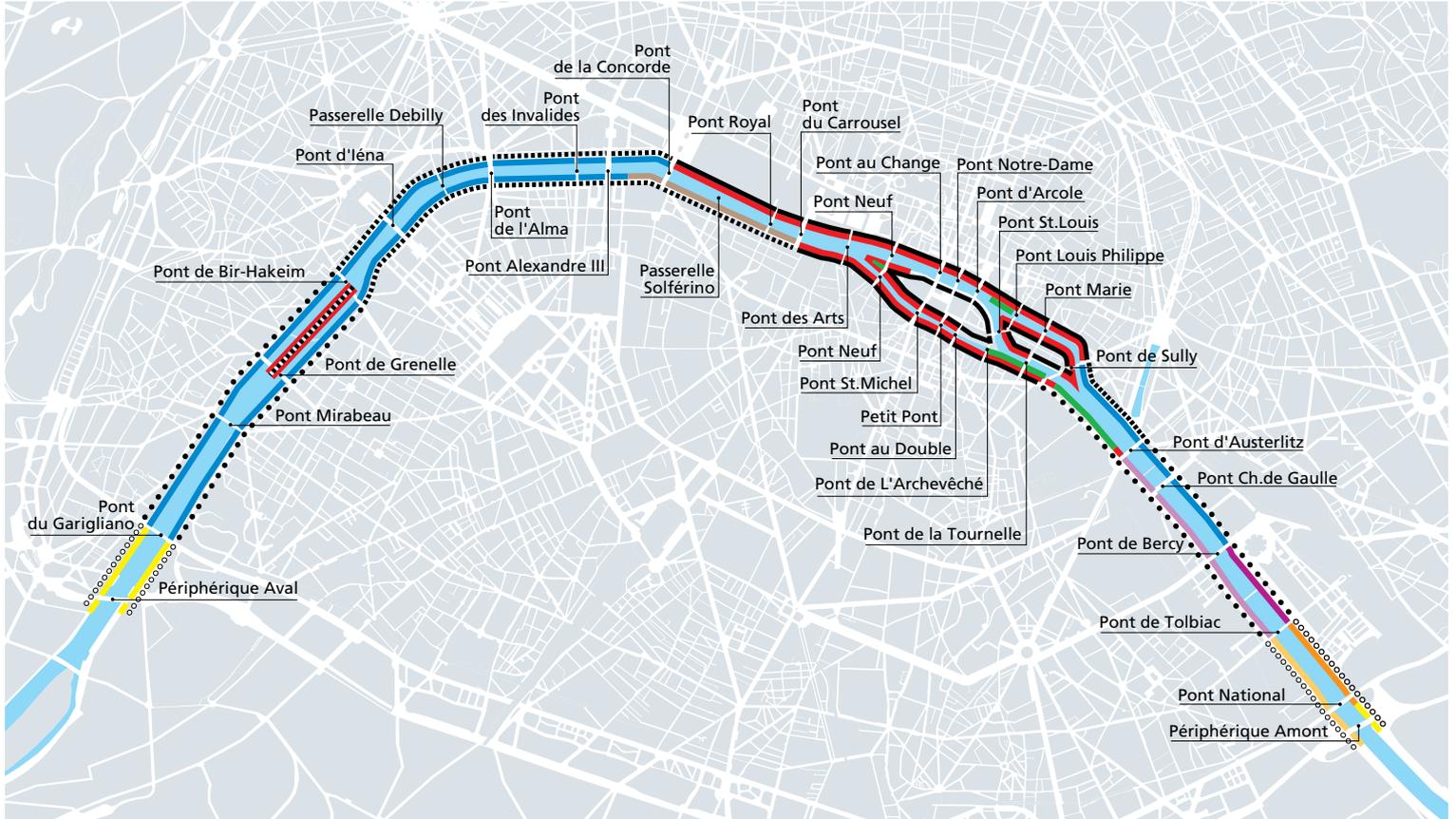


**MISE EN VALEUR
DES BERGES
DE LA SEINE
DANS PARIS**

Décembre 1999

**CAHIER des
PRESCRIPTIONS**
architecturales et paysagères

Le Site de la Seine dans Paris



Correspondance entre le zonage du POS et la typologie du cahier des prescriptions

Typologie du cahier des prescriptions	— I a I b II a II b
Secteurs du POS et en ZAC	UP a ND	UP b PSMV 7 ^e	UP b UP c ND ZAC Bercy en aval du pont de Tolbiac ZAC Paris Rive Gauche en aval du pont de Tolbiac	UP c ZAC Bercy en amont du pont de Tolbiac ZAC Paris Rive Gauche en amont du pont de Tolbiac

Atelier Parisien d'Urbanisme – Port Autonome de Paris – Mars 1999

Cahier des prescriptions architecturales et paysagères – 1999

Mise en valeur des berges de la Seine dans Paris

Cahier des prescriptions architecturales et paysagères

Le Cahier des prescriptions architecturales et paysagères pour la mise en valeur des berges de la Seine dans Paris a été élaboré par les organismes suivants :

- Port Autonome de Paris
- Mairie de Paris – Atelier Parisien d'Urbanisme
- Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine de Paris.

Ce document a été approuvé par délibération du Conseil d'Administration du Port Autonome de Paris en date du 23 juin 1999

Sommaire

INTRODUCTION	5
A - LES BERGES	9
I - LES BERGES ET LEURS ÉQUIPEMENTS	9
1- Les murs des quais bas	9
2- Les sols	10
3- Les murs des quais hauts	12
4- Les plantations	14
5- Le mobilier de berge	15
6- Les réseaux	16
7- La signalétique	16
8- Les enseignes	16
II - LES INSTALLATIONS SUR LES BERGES	16
1- Les installations fixes	17
2- Les installations temporaires	18
B - LES BATEAUX	20
I - LES ÉTABLISSEMENTS FLOTTANTS	20
1- Les dimensions	20
2- L'aspect architectural	21
3- Les éléments fonctionnels particuliers	22
II - LES BATEAUX à PASSAGERS	23
1- Les dimensions	23
2- L'aspect architectural	24
3- Les éléments fonctionnels particuliers	25
III - LES BATEAUX-LOGEMENT	26
1- Les dimensions	26
2- L'aspect architectural	27
3- Les éléments fonctionnels particuliers	28
IV - LES BATEAUX DE COMMERCE	29
ANNEXE :	
Lexique des éléments architecturaux et techniques	30

INTRODUCTION

Le site de la Seine est la source du développement de Paris. Il constitue un patrimoine exceptionnel qui est d'ores et déjà, dans sa partie historique, inscrit sur la liste du Patrimoine Mondial de l'Unesco.

Ce site est géré, selon les secteurs, par le Port Autonome de Paris, la Ville de Paris ou Voies Navigables de France. Cette situation ne doit pas entraîner d'absence de cohérence dans le traitement de l'ensemble du site, ni a fortiori, de traitements disparates variant selon les lieux.

Il est donc apparu nécessaire d'élaborer ce document – le Cahier des prescriptions architecturales et paysagères pour la mise en valeur des berges de la Seine dans Paris – destiné à encadrer l'évolution des berges et des installations occupant le plan d'eau. Ce document s'applique à l'ensemble des berges dans la traversée de Paris (à l'exclusion des berges du Bois de Boulogne), aussi bien pour le traitement de l'infrastructure (sols, escaliers, murs de quais...) que pour l'occupation de l'espace (installations de toutes natures sur les berges ou sur le plan d'eau, bateaux navigants...).

Champ d'application

Le Cahier des prescriptions n'est pas un document réglementaire, comme peut l'être un POS. C'est une charte traduisant l'accord de l'État, de la Ville de Paris et du Port Autonome de Paris sur le mode de traitement des berges.

Le Cahier des prescriptions s'adresse à l'ensemble des personnes morales ou physiques susceptibles d'agir sur le paysage des berges, c'est-à-dire à tous les services du Port Autonome de Paris, de la Ville de Paris, de Voies Navigables de France, aux Sociétés d'Économie Mixte de la Ville chargées de zones d'aménagement limitrophes des berges, aux maîtres d'œuvre (architectes, paysagistes...) missionnés par ces organismes, ainsi qu'à l'ensemble des concessionnaires et des amodiataires du Port Autonome de Paris ou de Voies Navigables de France.

Il constitue une annexe aux conventions d'occupation du domaine public fluvial et a donc un caractère contractuel pendant la durée de ces conventions.

Modalités particulières en cas d'aménagement global

En cas d'aménagement global sur un linéaire important, correspondant au minimum à l'ensemble d'un port, des propositions s'écartant des dispositions générales du présent Cahier des prescriptions pourront être admises si elles sont justifiées par des circonstances particulières (géographiques, morphologiques, historiques ou fonctionnelles).

Ces propositions devront impérativement être intégrées dans un plan global d'aménagement soumis à l'accord conjoint du Port Autonome de Paris, de la Ville de Paris, du Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine de Paris, ainsi que de Voies Navigables de France pour les dossiers concernant cet établissement. Les projets concernés devront, en toute hypothèse, rester simples et suffisamment homogènes.

Objectifs Généraux

Le Cahier des prescriptions définit un vocabulaire spécifique et commun pour les berges de la Seine dans Paris. Il vise à mettre en avant l'unicité d'un site, au-delà des usages divers qu'on peut y trouver : activités portuaires de transport de marchandises ou de passagers, activités de loisirs ou simple lieu de promenade.

Il a pour objectif de présenter les caractéristiques fortes et intemporelles des berges parisiennes, sans figer leur paysage, ou créer un décor artificiel. Il valorise :

- la simplicité des aménagements et du nivellement qui déterminent des espaces lisibles, d'usage commode et d'une gestion aisée,
- la sobriété et la qualité des matériaux, garantes de leur aspect, de leur pérennité et de leur facilité d'entretien,
- l'harmonie générale entre les berges, avec leur caractère maçonné et les constructions bordant les quais hauts,
- la singularité des accessoires fluviaux (bollards, anneaux, lisses de protection...),
- la sobriété et la discrétion du mobilier lié à l'usage des berges (bancs, éclairage, kiosques, signalétique...),
- la légèreté des constructions sur les berges,
- la qualité des installations flottantes fixes et des bateaux ayant leur port d'attache à Paris,
- la présence d'un espace dégagé en bord à quai, notamment consacré à la promenade,
- l'accès à tous, et notamment aux personnes à mobilité réduite, qui devra dans toute la mesure du possible être pris en compte pour les nouveaux aménagements.

Découpage géographique

Le Cahier des prescriptions s'applique à l'ensemble constitué du plan d'eau, de la berge, des murs des quais hauts et bas.

Le POS comporte une zone portuaire UP, découpée en 3 secteurs. Une partie des berges est en zone ND (square du port de l'Hôtel de Ville, jardin Tino-Rossi du port Saint-Bernard, jardin du port de la Tournelle et square du Vert-Galant).

Outre le POS, certaines berges sont régies par des règlements particuliers qui se substituent au POS et qui sont sensiblement équivalents à ceux des secteurs UPb et UPc :

- Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur du 7^e arrondissement,
- Zones d'Aménagement Concerté de Bercy et de Paris Rive Gauche.

La zone UP peut être schématiquement décrite comme suit :

- le secteur UPa correspond aux berges du centre historique vouées à la promenade et au tourisme fluvial,
- le secteur intermédiaire UPb est destiné au tourisme fluvial, aux loisirs, à la restauration et à la promenade,
- le secteur UPc accueille les installations portuaires industrielles.

Pour le Cahier des prescriptions, une classification particulière a été faite en deux types de port selon des critères architecturaux et historiques : les ports du centre historique dits de type I et les ports de type II qui peuvent admettre une écriture plus contemporaine :

- Ports de type Ia (berges traditionnelles étroites) : port des Célestins, port de l'Hôtel de Ville, port du Louvre, port des Tuileries, port de la Tournelle, port Montebello, port des Saints Pères, île de la Cité et île Saint-Louis.
- Ports de type Ib (berges traditionnelles de taille moyenne) : port Henri IV, port des Champs-Élysées, port de la Conférence, port Debilly, port Solférino, port des Invalides, port du Gros Caillou, port de la Bourdonnais, port de Suffren et île des Cygnes.
- Ports de type IIa (berges situées au droit de quartiers d'urbanisation plus récente) : port de Bercy aval, port de la Rapée, quai Kennedy, port de Passy, port d'Auteuil, port de la Gare, port d'Austerlitz, port Saint-Bernard, port de Grenelle, port de Javel haut et port de Javel bas.
- Ports de type IIb (installations portuaires industrielles) : port de Bercy amont, port du Point du Jour, port de la Petite Arche, port National, port de Tolbiac et port Victor.

La correspondance entre la classification du Cahier des prescriptions et les zones du POS est décrite dans le plan joint.

Organisation du document

Le Cahier des prescriptions se divise en deux parties :

A- Les berges : les berges, leurs équipements et les installations sur les berges.

B- Les bateaux : les établissements flottants, les bateaux à passagers, les bateaux-logement et les bateaux de commerce.

Annexe : lexique des éléments architecturaux et techniques.

Par ailleurs, un cahier séparé d'illustrations photographiques présentant un état des lieux fin 1998 a été établi.

A - LES BERGES

I - Les berges et leurs équipements

II - Les installations sur les berges

I - Les berges et leurs équipements

Pour les ouvrages réalisés en pierre calcaire, il doit être fait appel à des calcaires durs ou mi-durs de couleur blanc ou blanc cassé, de même couleur et de même grain que les pierres existantes dès lors qu'il y a remaillage, modification, extension ou réparation d'un ouvrage existant. Les pierres jaunes et les calcaires marbriers sont proscrits. La peinture sur les pierres est interdite.

1 - Les murs des quais bas

a - Parois des murs verticaux

- L'extension, l'aménagement, la réparation et l'entretien des parois des murs de quai doivent être réalisés en pierre calcaire moellonnée entre chaînages verticaux de pierre de taille.
- Le moellonnage doit être réalisé à l'identique du moellonnage existant.
- Les structures de quai en palplanches devront être habillées de pierre; il pourra être fait appel à un habillage de béton apparent pour les quais de type IIb lorsque l'aménagement se situe en continuité avec des ouvrages de parement en béton.

b - Parois des murs inclinés (perrés)

- L'extension, l'aménagement, la réparation et l'entretien des parois des murs inclinés doivent être réalisés en pierre calcaire moellonnée.
- Le moellonnage doit être réalisé à l'identique du moellonnage existant.

c - Couronnement

- Le couronnement des bords de quai doit être réalisé en pierre calcaire sous la forme de blocs de pierre taillée.
- La pose est réalisée à joints vifs ou approchant du joint vif.
- Les pierres de couronnement doivent accompagner les inflexions, retours et ouvrages liés au quai.
- Les pierres de couronnement en saillie, comme élément de défense en bord à quai, peuvent être utilisées sur les quais étroits, lorsque la sécurité du public l'impose et lorsque le site fait déjà appel à ce dispositif.
- Le couronnement des quais en palplanches situés en continuité de couronnement en béton pourra être traité à l'identique.

d - Ouvrages liés Rampes

- Les rampes de mise à l'eau ou abreuvoirs sont plus particulièrement liées à la typologie des quais à perré ou des quais bas (avant le développement des plates-formes portuaires destinées à recevoir des engins de levage).

→ Les pentes sont régulières et se prolongent dans le fleuve au-dessous du niveau de retenue normale.

→ Le revêtement des sols de rampe et les pierres de rives sont strictement identiques à ceux des quais qu'ils prolongent.

Lorsque les rampes doivent recevoir des "pas d'âne" (ou "pas de mule"), pour créer des paliers d'escaliers de bateaux à passagers, ceux-ci doivent être réalisés, dans la mesure du possible, sur toute la largeur de la rampe. Dans ce cas, les nez de marches sont réalisés en pleine pierre, de calcaire et de facture identique aux pierres de couronnement et ne feront pas saillie par rapport au rampant de l'ouvrage.

Escaliers sur les quais à parois verticales

→ Les escaliers sont traditionnellement créés parallèlement au sens du fleuve et inscrits dans l'épaisseur du quai et non en saillie sur le fleuve.

→ Les marches peuvent être soit en boutisses vues, sans parapet, soit cachées par un parapet ou un couronnement en limon incliné.

Escaliers sur les perrés

→ Les escaliers sont inscrits dans le perré, perpendiculairement à l'axe du bord à quai, le nez de marche étant sensiblement positionné au même nu que celui du parement du quai. Le parement du quai est arrêté, au droit des marches par des pierres obliques en limon de même facture que les pierres de couronnement.

→ Les escaliers sur perrés sont implantés généralement à distances régulières formant des effets de travées dans le linéaire du quai.

Dans tous les cas, les marches sont réalisées en pleine pierre calcaire ou dans certains cas en granit, suivant la typologie de l'ouvrage.

Jetée

Ce type d'ouvrage est proscrit.

e - Accessoires fluviaux

→ Les échelles de quai s'inscrivent dans une saignée verticale dans le quai; les barreaux sont fixés sur des montants métalliques scellés dans la pierre.

→ Les anneaux sont encastrés dans la paroi des murs verticaux ou posés en saillie sur les perrés.

2 - Les sols

a - Planéité

→ Les sols de surface des quais sont globalement plans. L'espace doit présenter un aspect unitaire et ne doit pas être décomposé en étagements.

→ Les mouvements de sols pourront être admis s'ils sont limités aux aménagements rendus nécessaires :

- par le raccordement à des niveaux différents, notamment entre quais successifs;
- par la création d'ouvrages d'exploitation (berges de type II);
- par la reconstitution de niveaux antérieurs pour la mise en valeur des berges.

Pour l'écoulement des eaux de ruissellement, les profils en long "en toit" sont proscrits; le plan-surface des plates-formes présentera généralement une seule pente continue vers la bordure de quai.

b - Matériaux

Revêtement des sols de quais

→ Quais de type I:

- L'ensemble des sols de quai doit être pavé.

→ Quais de type II:

- L'espace peut être traité de manière mixte mais la promenade de bord à quai doit être pavée de manière traditionnelle.

- Le revêtement des espaces non pavés des quais larges doit être traité de telle sorte que l'on obtienne une surface régulière dont la texture et la couleur s'approchent d'un stabilisé à base de calcaire (gamme de couleur entre les tons du calcaire et ceux du grès). Les revêtements adaptés sont notamment :
 - le sol calcaire stabilisé,
 - le béton désactivé,
 - les résines,
 - l'asphalte clair.

- Les sols en asphalte foncé, en enrobé sont exclus comme solution définitive, à l'exception des berges de type IIb.

- Les colorations rapportées (asphaltes colorés) sont proscrites.

- Le terre-plein des quais ou des berges peut être traité en totalité en stabilisé calcaire si ses fonctions et ses usages le permettent.

- A l'exception des ports de type IIb, les voies de circulation pour la desserte des activités ne doivent pas être matérialisées mais uniquement limitées si nécessaire par des bornes.

Aspect des pavages

→ Le matériau retenu est le pavé de grès.

→ Le pavé préférentiel est le pavé dit "pavé du Roy" (environ 20-22 x 20-22 cm).

→ Le pavage en variante pourra être le pavé échantillon (environ 18 x 22 cm).

→ L'utilisation de petits pavés (type pavé mosaïque) est proscrite.

→ En l'absence de surfaçage "bombé", les pavés seront taillés à chant éclaté. La face vue ne sera pas une face sciée, ni taillée uniformément à plat.

→ En cas d'impossibilité de faire appel au pavé de grès, on pourra utiliser des pavages de granit beige se rapprochant de l'aspect des "Grès de Fontainebleau".

→ Une attention particulière sera apportée à l'aspect des joints : les joints seront serrés au maximum tout en conservant l'épaisseur minimale nécessaire à la bonne tenue du mortier de rejointoiement. Sur les sols non circulés, le pavé sera posé sur sable. Les joints seront bourrés jusqu'en bordure du pavé.

→ La pose en joints croisés en coupe de pierre doit se faire de manière aléatoire en prohibant les joints alignés dans le sens parallèle au quai; les rangs de pavés doivent se présenter perpendiculairement au bord à quai.

→ Lorsqu'il ne sera pas posé de pavés de récupération en grès, la taille de surface sera suffisamment aléatoire pour éviter tout aspect uniforme, tout en maintenant un confort satisfaisant aux piétons.

c - Accessoires fluviaux fixes et protections de bord de quai

Ils sont constitués de :

- bittes d'amarrage posées en bord à quai,
- lisses métalliques de protection (proscrites en ports de type I),
- bordurage par rehaussement des pierres de couronnement.

d - Organisation de l'espace

Les fonctions de circulation ou d'utilisation temporaire des lieux ne doivent pas faire l'objet de marquage spécifique (desserte des installations, stationnement, animation temporaire, passage cyclable) dans la mesure où elles sont autorisées. Pour les ports de type IIb, certains marquages imposés par des raisons de sécurité pourront être autorisés.

3 - Les murs des quais hauts

Les murs des quais hauts se présentent suivant deux types constructifs principaux :

- la paroi appareillée en pierre de taille,
- la paroi moellonnée entre des chaînages de pierre de taille.

a - Paroi

→ L'extension, l'aménagement, la réparation et l'entretien des parois des murs de soutènement doivent être réalisés en pierre calcaire ou meulière moellonnée entre chaînages verticaux ou en pierres de taille, suivant la nature des lieux et l'état existant.

→ Le moellonnage doit être réalisé à l'identique du moellonnage existant.

→ On respectera les chaînages verticaux en pierre de taille posée à joint vif ou sur un fin lit de mortier.

→ Les ouvrages doivent être réalisés en pierre pleine masse. Toutefois, lorsque la configuration impose un placage, toute pierre incrustée ou appliquée contre un ouvrage doit présenter une épaisseur de 15 cm au minimum.

→ Les murs de pierre de taille qui ont été enduits seront réparés ou restaurés par reconstitution de l'appareillage en pleine pierre, essentiellement sur les parois des deux îles (l'île de la Cité et l'île Saint-Louis) et en vis-à-vis. Sur les berges de type II, il pourra être fait appel exceptionnellement à des enduits finis adaptés à la nature des lieux.

→ Le gabionnage est proscrit comme expression apparente d'une paroi de quai haut.

b - Parapet et garde-corps

→ Lorsque les parapets ont une fonction de protection anti-crue (référence crue de 1910), ils ne doivent en aucun cas être remplacés par des garde-corps ajourés.

→ Les parapets des quais hauts des berges de type I doivent être réalisés en pleine pierre et ne peuvent être remplacés ou complétés par des garde-corps ajourés.

→ Les parapets des quais hauts de type II doivent être réalisés, de manière générale, en pleine pierre et ne peuvent être remplacés ou complétés par des garde-corps ajourés ; toutefois, lorsque le quai haut présente des caractéristiques différentes, ou si son altitude confère moins d'importance à l'existence d'un garde-corps en pleine maçonnerie, il pourra être fait appel à un garde-corps en serrurerie.

→ Les parapets doivent être réalisés en pleine pierre de taille posée à joint vif ou sur un fin lit de mortier de même nature que les pierres des chaînages des parois.

→ Le boudin, le bandeau en pierre plate ou la moulure qui accompagnent généralement le couronnement du mur de quai haut doivent être maintenus, restaurés voire reconstitués s'ils ont été supprimés ou interrompus.

→ Les garde-corps en métal peuvent être utilisés en complément d'un ouvrage maçonné.

c - Ouvrages liés

Rampes

→ Les rampes font intégralement partie de l'architecture du quai haut.

→ Les rampes sont établies parallèlement au mur du quai haut et sont réalisées en maçonnerie.

→ Les rampes présentent une pente unique comprise entre 3 et 14 %.

→ Le revêtement des sols des rampes et les garde-corps sont, en général, identiques à ceux des quais qu'elles prolongent.

→ Un trottoir chasse-roues peut faire partie de l'architecture de la rampe.

Escaliers

→ Les escaliers font intégralement partie de l'architecture du quai haut.

→ Les escaliers en section courante de quai sont établis parallèlement au mur du quai haut et sont réalisés en maçonnerie.

Dans certains cas, lorsque le mur du quai haut présente un aspect de perré très incliné, les escaliers, peuvent être établis perpendiculairement à celui-ci. Dans ce cas, l'ouvrage doit être inscrit dans le mur en limitant le débordement.

→ Les marches sont réalisées en pleine pierre; la pierre de placage est proscrite.

→ Il peut être fait appel à des escaliers métalliques dans certains cas.

→ Les garde-corps peuvent être réalisés en pleine pierre ou en serrurerie.

Les baies et ouvertures

→ Les encadrements et moulurations des baies ou ouvertures devront être respectés, maintenus et restaurés le cas échéant.

→ Sauf prescriptions contraires, les baies nouvelles devront faire appel aux mêmes modénatures que les baies proches, si elles présentent les mêmes caractéristiques ou participent à la même harmonie.

→ Les seuils de portes seront réalisés en pleine masse en pierre calcaire.

→ Les grilles seront de type fer forgé, ou présenteront cet aspect par l'usage de fers pleins de 3 cm de diamètre environ pour les barreaux ronds et 2,5 à 3,5 cm de côté pour les barreaux carrés. Sauf prescriptions contraires, les serrureries devront faire appel aux mêmes formes que celles des baies proches, si elles présentent les mêmes caractéristiques ou participent à la même harmonie.

→ Les serrureries seront peintes en gris, légèrement teintées éventuellement; le noir et les couleurs vives sont proscrits.

d - Accessoires fluviaux

Les anneaux seront maintenus et restitués en cas de disparition.

e - Ouvrages techniques intégrés

→ Les ouvrages techniques, notamment les postes de transformation, nécessaires pour l'exploitation des berges devront être intégrés dans tous les espaces susceptibles de les accueillir afin d'éviter les excroissances.

Ces ouvrages doivent être inscrits prioritairement dans l'épaisseur des rampes ou escaliers ou intégrés au bâti.

→ Les portes et fermetures dont l'aspect technique est normalisé (portes de transformateurs d'énergie électrique, armoires, etc.) seront doublées d'une fermeture dont l'aspect sera adapté à la qualité des lieux, lorsque les règles de sécurité le permettront.

4 - Les plantations

a - Arbres d'alignement

→ Les alignements d'arbres de haute tige constituent l'essentiel du système végétal des quais; les essences majeures et actuellement dominantes sont les peupliers et les platanes.

→ Les arbres d'alignement sont plantés selon les dispositions suivantes :

- le long du mur de quai haut, à une distance de 1,50 m environ de celui-ci et sans interruption,
- tous les 5 à 10,00 m, sans toutefois répondre à une régularité absolue.

Ils peuvent être plantés sur un sol pavé ou sur une banquette en sol sablé stabilisé limitée côté fleuve par une bordure de grès ou de calcaire en réservant un "trou d'arbre" en pleine terre.

b - Arbres isolés

→ Ponctuellement les arbres d'eau comme le saule, l'aulne peuvent agrémenter des portions de quais; dans ce cas, l'arbre doit être planté à proximité du bord de l'eau.

→ Des tilleuls et des platanes peuvent être prévus.

→ Les arbres d'ornement ou étrangers aux espaces verts du domaine public tels que les palmiers, les oliviers, et tous les arbres exotiques sont proscrits.

c - Jardins

→ Les jardins ou squares sur les berges présentent un caractère exceptionnel (square du Vert-Galant, jardin Tino-Rossi, square de l'Hôtel de Ville).

→ Les jardinets, notamment au pied des murs de quai haut sont proscrits.

→ Le gazon peut être utilisé à titre exceptionnel sur les ports de type II sous réserve qu'il soit employé sur des surfaces de grandes dimensions et selon des formes géométriques simples. La surface gazonnée ne sera pas protégée par des grillettes ou des lisses métalliques.

→ Les aménagements de jardinières et arbres en pots sont proscrits à titre permanent. Ils sont limités aux manifestations temporaires.

d - Divers

Dans certains cas, il peut être fait appel à l'usage de plantes grimpantes ou tombantes en recouvrement du mur de quai haut.

5 - Le mobilier de berge

a - Bancs

Ils seront limités à la pose de pierres massives (type pierre de couronnement) et leur nombre sera limité au maximum à un banc tous les deux arbres ou tous les 15 m.

b - Éclairage

Dans la mesure du possible, l'éclairage doit être fixé sur le mur de quai haut (modèle Ville de Paris : Berges de la Seine). Une étude doit être menée pour trouver un mobilier adapté dans le cas d'un mur de quai haut trop peu élevé ou d'une berge de grande largeur.

c - Corbeilles à détritrus

Une étude doit être menée pour trouver un mobilier adapté.

d - Équipements d'exploitation

→ Conteneurs à déchets : le stationnement permanent des conteneurs mobiles, hors local ou site défini est proscrit.

→ Locaux de stockage des conteneurs : ils seront prioritairement inscrits dans l'épaisseur des rampes ou escaliers, ou intégrés au bâti.

→ Boîtes aux lettres : les boîtes aux lettres isolées sont proscrites ; elles doivent s'inscrire sur les établissements fixes. Dans le cadre de l'aménagement global d'un port, elles peuvent être intégrées au mur du quai haut, si la disposition de la paroi et l'aspect du parement le permettent (encastrement dans une baie ou une niche, ou dans un espace spécifique).

e - Clôtures

→ Les clôtures sont proscrites sauf pour les ports de type IIb où elles peuvent être autorisées en cas d'absolue nécessité ; dans ce cas, elles doivent être réalisées sous forme de grilles et non de grillage.

→ Sur un même port, un seul modèle de grille doit être utilisé.

f - Mobilier de sécurité

→ Lisses : on privilégiera le type de lisses à tube horizontal fixé sur pattes.

→ Barrières d'accès : elles doivent faire l'objet d'un traitement architectural adapté à la qualité des lieux ; on privilégiera l'emploi de bornes escamotables.

→ Garde-corps : le bord à quai ne doit pas comporter de garde-corps ; les garde-corps de sécurité en retour de passerelles pour contenir les personnes en files d'attente de bateaux de transport de passagers doivent faire partie de la construction de la passerelle ; ce retour ne devrait pas excéder 1 m.

→ Glissières de sécurité routières : elles sont proscrites sur les berges.

g - Mobilier de défense

Le mobilier de défense est, sauf insertion dans un plan d'ensemble et gestion de dispositions transitoires, proscrit sur les ports de type I. Il est limité à des bornes en pierre massive de granit calcaire ou grès ou des bornes en fonte.

6 - Les réseaux

a - Câbles et canalisations

Les câbles et les canalisations doivent être enterrés ou cachés dans l'épaisseur des parois.

b - Armoires et branchements

Sont concernés : les armoires électriques, les armoires pour comptages et branchements, les boîtiers de raccordement.

→ Toutes ces installations devront en priorité être encastrées dans la maçonnerie, et notamment dans les niches et baies existantes.

→ Armoires électriques : leur implantation en saillie sur l'espace des berges doit être évitée.

7 - La signalétique

La signalétique doit s'inscrire dans une charte globale qui est à appliquer, lorsqu'elle est définie, et qui traitera des points suivants :

- signalétique codifiée,
- signalétique liée à l'information,
- signalétique liée aux activités.

La signalétique des activités ne doit en aucun cas être posée sur les quais hauts. La signalétique des circuits de transports en commun du type bateaux-bus et des escales publiques pour bateaux fera l'objet d'une instruction spécifique.

8 - Les enseignes

Le règlement de la publicité et des enseignes à Paris s'applique.

II - LES INSTALLATIONS SUR LES BERGES

Le chapitre II traite des installations sur les berges, sous forme de constructions, indépendamment du mobilier et de l'outillage évoqués au chapitre I. Les présentes prescriptions s'ajoutent aux contraintes techniques particulières (sécurité, hydraulique, etc.).

On distingue :

- les petites installations (par exemple les kiosques, billetteries, etc.),
- les installations liées à des activités d'animation (ports de type IIa, essentiellement),
- les installations fonctionnelles de type industriel (ports type IIb).

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES :

Sur les berges étroites du centre historique (type Ia), toute installation fixe est proscrite.

En Ib, concernant les activités d'animation, seuls les kiosques sont autorisés comme installation fixe.

Les billetteries qui seront réalisées en plusieurs exemplaires pour une seule exploitation (type circuit bateaux-bus) feront l'objet d'une conception d'ensemble.

Les installations nouvelles doivent s'inscrire dans une étude ou un projet d'ensemble, présenté au moins par port, ou par séquence paysagère (notamment chaque espace linéaire entre ponts).

Les installations doivent maintenir dégagées les culées de pont.

1 - Les installations fixes (extension d'installations existantes et installations nouvelles)

a - Implantation par rapport au bord à quai

→ Pour les berges de type Ib et de type IIa, on maintiendra dégagée de toute construction une bande de 6 m à partir du bord à quai. Toutefois, le passage pourra être réduit à 3 m dans le cadre d'un plan d'ensemble par port, ou par séquence paysagère.

→ Pour les berges de type IIb, on maintiendra dégagée de toute construction une bande de 3 m à partir du bord à quai. Toutefois, des dispositions particulières pourront être mises en œuvre pour les installations de chargement et déchargement sur la voie d'eau.

b - Implantation par rapport au mur du quai haut

→ Pour les ports de type II, on maintiendra dégagée une bande de 3 m entre le bord de la banquette de pleine terre et les installations. Dans certains cas, les installations pourront être accolées au mur du quai haut pour une meilleure insertion au site, ou pour le dégagement de la plate-forme des quais.

c - Emprise au sol (du clos et couvert)

→ Pour tous les ports, les emprises maximales des petites installations (kiosques, billetteries) sont fixées à 12 m².

→ Pour les ports de type II, les emprises, déterminées pour les ports, les quais ou séquences paysagères qui le nécessitent, seront précisées sur un plan d'aménagement spécifique.

d - Hauteur

→ Pour tous les ports, la hauteur utile maximale des petites installations (kiosques, billetteries) est fixée à 3,5 m.

→ Pour les ports de type II, les hauteurs du bâti, déterminées pour les quais, les ports, ou séquences paysagères qui le nécessitent, seront précisées sur un plan de masse qui pourra être annexé au Cahier des prescriptions.

e - Linéaire du bâti

Les séquences bâties sur les ports de type IIa ne doivent pas excéder en principe la longueur de 40 m prise parallèlement à l'axe du fleuve, avec une interruption entre constructions qui sera définie dans le cadre du plan d'aménagement spécifique. Pour les ports de type IIb, la longueur des bâtiments fermés ne doit pas excéder 40 m d'un seul tenant.

f - Aspect architectural (matériaux, couleur, etc.)

→ On distingue schématiquement trois attitudes architecturales :

1 - l'architecture d'insertion dans le mur du quai haut qui se traduit par la continuité de la paroi et visible uniquement par la création de baies,

2 - l'architecture maçonnée en volume isolé ou accolé au quai haut de structure et d'aspect "classique" (maçonnerie, couverture, baies de type traditionnel, à l'exemple des bâtiments liés à l'exploitation de la voie d'eau) ou l'architecture maçonnée contemporaine,

3 - l'architecture d'objet posé, indépendant du sol et du mur du quai haut.
Par ailleurs, certains éléments peuvent être enfouis.

→ Sauf exceptions résultant de prescriptions spécifiques au titre des sites protégés ou des abords de monuments, l'attitude architecturale définie ci-dessus en f.2 et l'enfouissement sont exclus; les installations nouvelles non insérées derrière la paroi du quai haut doivent présenter l'aspect d'un objet "posé au sol" suivant la situation définie en f.3.

→ La création architecturale définie en f.3 doit présenter les caractéristiques suivantes :

- la lecture de la continuité de la plate-forme du quai ne doit pas être altérée,
- l'architecture doit être d'aspect "léger", transparente au maximum,
- les matériaux maçonnés apparents doivent être réduits au minimum,
- l'architecture doit présenter un aspect structurel à partir d'ossatures de métal essentiellement; les remplissages et couvertures doivent de préférence faire appel au métal, au verre, aux toiles tendues,
- le bois peut être admis dans les mêmes conditions,
- à défaut d'une étude spécifique de coloration pour l'ensemble d'un port, les couleurs dominantes seront déclinées à partir de gris, gris colorés, dont gris bleuté, ton crème et écрус.

→ Pour les ports de type IIb, les installations doivent refléter la fonction qu'elles assument et donc ne pas être cachées dans des constructions. Elles doivent utiliser le métal peint comme matériau principal.

Prescriptions particulières sur les matériaux :

- le verre sera de type «verre blanc»,
- le bois sera peint, avec tendance vers les gris, ou laissé à l'état naturel.

g - L'éclairage

→ L'éclairage dominant doit être l'éclairage public. Toutefois, les façades des ouvrages peuvent être éclairées à partir d'appareils fixés sur le bâtiment à condition d'en doser la puissance.

→ En l'absence d'éclairage public, et dans l'attente d'un schéma directeur, les installations seront réalisées à titre précaire.

h - Les enseignes, la signalétique

Le règlement de la publicité et des enseignes à Paris s'applique.

→ Une conception d'ensemble par type de ports, de quai ou par séquences paysagères pourra être élaborée et faire l'objet d'un document spécifique.

→ Les affichages de tarifs et de produits de vente doivent être intégrés aux installations.

i - La sonorisation

L'utilisation de systèmes d'amplification des sons en extérieur est proscrite.

2 - Les installations temporaires

Les prescriptions portent sur les dispositions courantes. D'autres dispositions pourront être retenues à titre exceptionnel.

On considérera comme installations temporaires les constructions et aménagements démontables dont la durée d'exploitation sur les lieux n'excédera pas :

- pour les ports de type II, un mois en continu,

- pour les ports de type I, une semaine en continu.
Le démontage des installations sera imposé entre chaque manifestation.

On distingue :

- les petites installations (kiosques, billetteries),
- les installations de halles d'exposition en toile.

a - Implantation par rapport au bord à quai.

On maintiendra une bande dégagée de 3 m à partir du bord à quai.

b - Implantation par rapport au mur du quai haut

On maintiendra une bande dégagée de 3 m entre le bord de la banquette de dégagement de pleine terre (située à 1,50 m de l'axe des pieds des arbres) et les installations. Dans certains cas, les installations pourront être accolées au mur du quai haut suivant la topographie et le plan général accepté.

c - Emprise au sol (clos et couvert)

Les installations ne devront pas présenter des séquences closes et couvertes de plus de 80 m de long d'un seul tenant. Un espacement de 5 m minimum sera prévu entre chaque unité.

d - Hauteur

→ La hauteur utile maximale des petites installations (telles que kiosques, billetteries, etc.) est fixée à 3,5 m.

→ La hauteur utile maximale des installations des halles d'exposition est fixée à un seul niveau d'exploitation et de plain-pied.

e - Linéaire du bâti

Les séquences bâties sur les ports de type II ne doivent pas excéder en principe la longueur de 60 m prise parallèlement à l'axe du fleuve avec une distance de 10 m entre les installations.

f - Aspect architectural (matériaux, couleur, etc.)

Outre les prescriptions énoncées pour les installations fixes, les halles d'exposition en toile seront en règle générale de couleur blanc écru.

g - L'éclairage

L'éclairage dominant doit être l'éclairage public; toutefois, les installations peuvent être éclairées à condition d'en doser la puissance.

h - Les enseignes

Le règlement de la publicité et des enseignes à Paris s'applique.

i - Installations techniques

Les appareils de production d'énergie, d'air pulsé, de climatisation ne doivent pas être apparents et doivent être munis d'isolation phonique.

j - La sonorisation

L'utilisation de systèmes d'amplification des sons en extérieur est proscrite.

B. LES BATEAUX

I - Les établissements flottants

II - Les bateaux à passagers

III - Les bateaux-logement

IV - Les bateaux de commerce

I - Les établissements flottants

Ces établissements, appelés aussi installations flottantes stationnaires, sont des installations fixes, tels que les pontons, haltes fluviales, notamment pour les programmes de services et animations, de restauration, de théâtres et d'autres activités d'animation. N'entrent pas dans cette catégorie les bateaux-logement.

Les lieux destinés à l'amarrage à poste fixe d'installations flottantes sont définis au plan de programmation générale des ports et quais, en fonction de la vocation des sites, des accès, de la sécurité et du plan d'eau, ainsi que de la durée; ces définitions ne sont donc pas l'objet du présent Cahier des prescriptions.

Les établissements flottants sont amarrés à quai et non fondés sur le lit de la rivière. Ces installations ne disposent pas de moyens de locomotion, si ce n'est pour changer d'emplacement ou aller en chantier et doivent toujours pouvoir être déplacées par la voie navigable. Ils ne doivent pas exiger d'équipements complémentaires sur quais, sauf branchements aux réseaux d'alimentation et d'égouts.

Le texte qui suit s'applique également aux bateaux navigants stationnés.

Les installations et aménagements sur le quai, qui seraient rendus nécessaires pour l'amarrage, l'accostage et l'exploitation des installations flottantes stationnaires, s'appliquent conformément au chapitre A du présent Cahier des prescriptions.

1 - Les dimensions

Les dispositions énoncées ci-après peuvent être adaptées en fonction des spécificités des sites portuaires.

a - Hauteur

→ Le gabarit des établissements flottants est calibré par le passage sous les ponts évalué à la hauteur de l'installation principale à la retenue normale des eaux; quelle que soit la nature de l'installation, le tirant d'air maximum est de 6 m.

→ Par ailleurs, la masse des bateaux en poste fixe doit chercher à limiter l'effet d'un écran entre les quais et la Seine. Par conséquent, les établissements flottants ne doivent pas excéder un étage sur le pont (utilisation de l'eau vive en partie immergée, avec hublots au-dessus du niveau de la flottaison). La hauteur (dessus de couverture) est limitée à 4 m au-dessus du niveau du pont. Seule une émergence supérieure peut être admise ponctuellement pour la "timonerie" ou belvédère, sur 15 % au maximum de la surface totale d'emprise.

→ Les installations de navigation, gréement, mâts, cheminées, cabines de pilotage, ouvrages tech-

niques nécessaires à la navigation ou spécifiques au bateau (notamment pour les bateaux anciens) sont autorisés au-delà des dimensions du gabarit de navigation dès lors qu'ils sont amovibles.

b - Longueur

→ Sauf programme exceptionnel (par exemple reconstitution de la piscine "Deligny"), les installations sont limitées aux dimensions suivantes :

Ports et berges de type Ia : 40 m

Ports et berges de type Ib : 60 m (80 m pour les pontons d'embarquement)

Ports et berges de type IIa : 70 m

Il sera demandé des transparences et des discontinuités dans l'architecture des établissements flottants de plus de 40 m.

→ Le regroupement de plusieurs établissements flottants de plus de 70 m devra faire l'objet d'une étude spécifique.

c - Largeur

La largeur maximale est limitée à 11,40 m.

d - Écart longitudinal entre les bateaux (entre poupes et proues)

Un vide suffisant entre bateaux, dans le sens longitudinal, doit permettre de préserver des vues sur la Seine, modulées en fonction de la dimension des installations; celui-ci doit être au minimum de 5 m.

e - Écart du bord à quai

Dans la mesure du possible, un écart du bord à quai au moins égal à la hauteur du quai, par rapport au niveau d'eau à la retenue normale pourra être imposé.

2 - L'aspect architectural

Deux cas de figure peuvent se présenter selon la nature des installations :

- soit l'installation résulte d'une création adaptée à la fonction,
- soit l'installation résulte de la réutilisation de bateaux anciens traditionnels.

a - La composition générale et l'architecture

→ Constructions nouvelles : les installations fixes flottantes, et plus particulièrement les pontons ne présenteront pas de références architecturales directes à l'architecture traditionnelle des bateaux. Seront plus particulièrement prohibés, les pastiches faisant référence aux bateaux de mer et à l'architecture navale "exotique" ou étrangère aux types fluviaux européens.

La référence à des types architecturaux immobiliers de construction urbaine sera refusée.

→ Réutilisation d'un bateau ancien ou d'une copie de bateau fluvial traditionnel : sauf modification complète d'une ancienne structure, les installations faites à partir de constructions anciennes (ou en copie) devront respecter l'aspect général du bateau originel et le type d'architecture fluviale qu'il représente. Des bateaux anciens, à "valeur patrimoniale" (même non protégés au titre de la loi de 1913) pourront être admis, même s'ils ne présentent pas un caractère fluvial, sous réserve du respect de leur aspect initial lors des travaux d'aménagement et d'entretien.

Dans ce cas, pourront être prohibées : les surélévations et extensions de cabines,
les surélévations de ponts et roofs,
les modifications susceptibles d'altérer leur originalité.

b - Les matériaux

L'ensemble des structures apparentes, des remplissages et revêtements (coque, superstructures et couvrement) sera réalisé à partir des matériaux suivants :
métal,
bois,
verre,
toile.

Le verre sera du type verre clair, non réfléchissant et non coloré.

c - Les ouvertures et vitrages

→ Constructions nouvelles : les parois vitrées doivent être l'objet de créations propres aux projets d'établissements flottants.

→ Réutilisation d'un bateau ancien ou traditionnel : le respect des percements originels ou des types de percements et d'ouvertures particulières au bateau pourra être exigé.

d - Le couvrement et les terrasses

Les terrasses sur l'étage éventuel construit au-dessus du pont ne seront pas couvertes.

Les ponts et terrasses présenteront un aspect de métal ou de bois peint ou naturel. Les terrasses devront rester à l'air libre.

e - La coloration

La coloration générale des installations devra tenir compte des sites et perspectives, en privilégiant les couleurs traditionnelles.

3 - Les éléments fonctionnels particuliers

a - L'amarrage

Les systèmes d'amarrage devront être intégrés à l'architecture du bateau ; l'amarrage, l'écartement des quais, l'adaptation aux fluctuations du niveau du plan d'eau se feront :

- soit par écoires,

- soit par bras articulés fixés au quai et éventuellement intégrés aux passerelles d'accès. En cas d'intervention sur la poutre de couronnement du quai, l'ouvrage d'appui utilisera les matériaux traditionnels du quai,

- soit par des ducs d'Albe.

Rappel : les jetées en avancée sur le fleuve sont proscrites.

Des dispositions particulières pourront être imposées par types de ports.

b - Les passerelles

Les passerelles devront présenter un aspect architectural léger et prolonger si possible l'aspect architectural du bateau ; les garde-corps formant poutre pourront être refusés.

c - L'éclairage

→ L'éclairage dominant doit être l'éclairage public ; toutefois, les façades peuvent être éclairées à partir d'appareils fixés sur le bateau à condition d'en doser la puissance.

→ En l'absence d'éclairage public, et dans l'attente d'un schéma directeur, les installations seront réalisées à titre précaire.

- On évitera tout système d'éclairage trop violent, susceptible de gêner l'équilibre général des ambiances lumineuses dans lesquelles il s'inscrit. L'éclairage d' «appel» est prohibé.
- L'éclairage de sécurité (abords et accès) se fera à partir de l'établissement ou de la passerelle.
- L'éclairage du bateau à partir de points lumineux posés à quai est prohibé, sauf conception spécifique du quai.
- L'éclairage des accès sera réalisé depuis le bateau, le mât des enseignes ou les bornes signalétiques.

d - Les enseignes

La réglementation de la publicité et des enseignes à Paris s'applique.

La devise du bateau s'ajoute, s'il y a lieu, à l'enseigne aux emplacements traditionnels (poupe ou proue) avec des lettres de hauteur inférieure à 25 cm.

Deux types de disposition d'enseignes sont déterminés :

→ L'enseigne posée sur le couverture, verticalement et dans l'axe du bateau.

Les dimensions maximales sont: - hauteur hors-tout de 0,80 m,
- panneaux d'une hauteur de 0,40 m,
- longueur hors tout de 2 m.

→ L'enseigne sur la structure du bateau.

L'enseigne sera positionnée du côté du quai d'accostage; la hauteur des lettres (peintes ou découpées et appliquées) ne dépassera pas 0,35 m.

Les lettres ou les supports de lettres ne seront pas lumineux, mais pourront être éclairés par spots.

e - Équipements divers

Les équipements techniques tels que panneaux solaires, climatiseurs, paraboles, réservoirs placés à l'extérieur et visibles sont prohibés. Seuls les éléments techniques de navigation, d'ancrage, de manœuvres, de gréement et d'amarrage seront visibles.

II - Les bateaux à passagers

Le texte qui suit s'applique essentiellement aux bateaux dont le port d'attache est à Paris.

Les installations et aménagements sur le quai, qui seraient rendus nécessaires pour l'amarrage, l'accostage et l'exploitation des bateaux à passagers, s'appliquent conformément au chapitre A du présent Cahier des prescriptions.

1 - Les dimensions

Les dispositions énoncées ci-après peuvent être adaptées en fonction de la spécificité des ports d'attache.

a - Hauteur

→ Le gabarit des bateaux est calibré par le passage sous les ponts, le tirant d'air maximum est de 6 m à la retenue normale des eaux (le tirant d'air doit être adapté à la période d'exploitation envisagée en fonction des variations prévisibles du niveau d'eau).

→ Par ailleurs, la masse des bateaux en stationnement ne doit pas créer un écran trop important entre les quais et la Seine.

→ Les installations de navigation, gréement, mâts, cheminées, cabine de pilotage, ouvrages tech-

niques nécessaires à la navigation, ou spécifiques au bateau (notamment pour les bateaux anciens) sont autorisés au-delà des dimensions du gabarit de navigation dès lors qu'ils sont amovibles ou escamotables.

b - Longueur

→ Sauf programme exceptionnel, en particulier pour les bateaux de croisière avec hébergement, les longueurs sont limitées aux valeurs suivantes, en fonction de leur port d'attache :

ports de type Ia : 40 m

ports de type Ib : 60 m

ports de type IIa : 70 m

→ Le regroupement de bateaux de plus de 70 m devra faire l'objet d'une étude spécifique.

c - Largeur

La largeur maximale est limitée à 11,40 m.

2 - L'aspect architectural

Deux cas de figure peuvent se présenter selon la nature des installations :

- soit l'installation résulte d'une création adaptée à la fonction,
- soit l'installation résulte de la réutilisation de bateaux anciens traditionnels.

a - La composition générale et l'architecture

→ Bateaux neufs : les pastiches faisant référence systématiquement aux bateaux de mer et à l'architecture navale "exotique" ou étrangère aux types fluviaux européens sont prohibés.

La référence à des types architecturaux immobiliers de construction urbaine sera refusée.

→ Réutilisation d'un bateau ancien ou d'une copie de bateau fluvial traditionnel : sauf modification complète d'une ancienne structure, les installations faites à partir de constructions anciennes (ou en copie) doivent respecter l'aspect général du bateau originel et le type d'architecture fluviale qu'il représente. Des bateaux anciens, à « valeur patrimoniale » (même non protégés au titre de la loi de 1913) pourront être admis, même s'ils ne présentent pas un caractère fluvial, sous réserve du respect de leur aspect initial lors des travaux d'aménagement et d'entretien.

Dans ce cas, pourront être prohibées : les surélévations et extensions de cabines,
les surélévations de ponts et roofs,
les modifications susceptibles d'altérer leur originalité.

b - Les matériaux

→ L'ensemble des structures apparentes, des remplissages et revêtements (coque, superstructures et couverture) sera réalisé à partir des matériaux suivants : - métal,
- bois,
- verre,
- toile.

Le verre sera du type verre clair, non réfléchissant et non coloré.

c - Les ouvertures et vitrages

→ Constructions nouvelles : les parois vitrées doivent être l'objet de créations propres aux projets d'établissements flottants.

→ Réutilisation d'un bateau ancien ou traditionnel : les percements et ouvertures devront respecter le style du bateau.

d - Le couvrement et les terrasses

Les terrasses sur l'étage éventuel construit au-dessus du pont ne seront pas couvertes.

Les ponts et terrasses présenteront un aspect de métal ou de bois peint ou naturel. Les terrasses devront rester à l'air libre.

e - La coloration

La coloration générale des installations devra tenir compte des sites et perspectives, en privilégiant les couleurs traditionnelles.

3 - Les éléments fonctionnels particuliers

a - L'amarrage

Les systèmes d'amarrage devront être intégrés à l'architecture du bateau; l'amarrage, l'écartement des quais, l'adaptation aux fluctuations du niveau du plan d'eau se feront :

- soit par bras articulés avec flotteurs fixés au quai et éventuellement intégrés aux passerelles d'accès; en cas d'intervention sur la poutre de couronnement du quai, l'ouvrage d'appui utilisera les matériaux traditionnels du quai,
- soit par des ducs d'Albe.

Rappel : les jetées sont proscrites.

Des dispositions particulières pourront être imposées par types de ports.

b - Les passerelles

Les passerelles devront présenter un aspect architectural léger et prolonger si possible l'aspect architectural du bateau; les garde-corps formant poutre pourront être refusés.

c - L'éclairage

→ Sur le port d'attache, l'éclairage dominant doit être l'éclairage public. En l'absence d'éclairage public, et dans l'attente d'un schéma directeur, les installations seront réalisées à titre précaire.

→ On évitera tout système d'éclairage embarqué, susceptible de gêner l'équilibre général des ambiances lumineuses dans lesquelles il s'inscrit, et pouvant provoquer un éblouissement des usagers du plan d'eau et des berges et des habitants des immeubles riverains.

→ L'éclairage de sécurité (abords et accès) se fera à partir du bateau, ou le cas échéant du mât des enseignes, ou des bornes signalétiques.

→ L'éclairage du bateau à partir de points lumineux posés à quai est prohibé, sauf conception spécifique du quai.

d - Les enseignes

La réglementation de la publicité et des enseignes à Paris s'applique.

La devise du bateau s'ajoute, s'il y a lieu, à l'enseigne aux emplacements traditionnels (poupe ou proue) avec des lettres de hauteur inférieure à 25 cm.

Deux types de disposition d'enseignes sont déterminés :

1- L'enseigne posée sur le couverture, verticalement et dans l'axe du bateau.

Les dimensions maximales sont : - hauteur hors-tout de 0,80 m

- panneaux d'une hauteur de 0,40 m

- longueur hors tout de 2,00 m.

2- L'enseigne sur la structure du bateau.

La hauteur des lettres (peintes ou découpées et appliquées) ne dépassera pas 0,35 m.

Les lettres ou le support de lettres ne seront pas lumineux, mais pourront être éclairés par spots.

e - Les équipements divers

Les équipements techniques tels climatiseurs, paraboles, réservoirs placés à l'extérieur et visibles sont prohibés. Seuls les éléments techniques de navigation, d'ancrage, de manœuvres, de gréement et d'amarrage seront visibles.

f - La sonorisation

L'utilisation de systèmes d'amplification des sons est limitée au besoin d'information dans la limite de l'enceinte du bateau.

III - LES BATEAUX-LOGEMENT

Le texte qui suit s'applique aux bateaux dont le port d'attache est à Paris.

1 - Les dimensions

Les dispositions énoncées ci-après peuvent être adaptées en fonction de la spécificité des ports d'attache.

Les installations et aménagements sur le quai, qui seraient rendus nécessaires pour l'amarrage et l'accostage des bateaux-logement, s'appliquent conformément au chapitre A du présent Cahier des prescriptions (amarres, passerelles, boîtes aux lettres, etc.).

a - Hauteur

→ Le gabarit des bateaux est calibré par le passage sous les ponts évalué à la hauteur de l'installation principale (retenue normale des eaux), quelle que soit la nature de l'installation; le tirant d'air maximum est de 6 m.

→ Par ailleurs, la masse des bateaux en stationnement ne doit pas créer un écran trop important entre les quais et la Seine. Par conséquent, les bateaux ne doivent pas excéder un niveau habitable. Seule une émergence supérieure peut être admise ponctuellement pour la timonerie et les écoutilles, sur 15 % au maximum de la surface totale d'emprise. Ainsi, tout projet de création ou de transformation de bateau ne pourra donner lieu à une surélévation.

→ Les installations de navigation, gréement, mâts, cheminées, cabine de pilotage, ouvrages techniques nécessaires à la navigation ou spécifiques au bateau (notamment pour les bateaux anciens) sont autorisés au-delà des dimensions du gabarit de navigation dès lors qu'ils sont amovibles.

b - Longueur

Sauf programme exceptionnel, la longueur maximale des bateaux est 40 m.

c - Largeur

La largeur maximale est limitée à 6 m.

2 - L'aspect architectural

L'installation de bateaux-logement sur la Seine, dans Paris doit participer à la qualité exceptionnelle de l'espace. L'échelle des lieux et la qualité de l'espace justifient l'application de contraintes destinées à maintenir les formes et les dimensions des ouvrages qui résultent d'un équilibre façonné par l'histoire. En conséquence, le présent document privilégie les bateaux "traditionnels" pour les bateaux-logement, notamment à partir du modèle dominant de la péniche de 38,50 m.

Deux cas de figure peuvent se présenter selon la nature des installations :

- soit l'installation résulte d'une création adaptée à la fonction,
- soit l'installation résulte de la réutilisation de bateaux anciens traditionnels.

A choix égal, le réemploi de bateaux anciens fluviaux sera privilégié.

a - La composition générale et l'architecture

→ Bateaux neufs : les pastiches faisant référence systématiquement aux bateaux de mer et à l'architecture navale "exotique" ou étrangère aux types fluviaux européens sont prohibés.

La référence à des types architecturaux immobiliers de construction urbaine sera refusée.

→ Réutilisation d'un bateau ancien ou d'une copie de bateau fluvial traditionnel : sauf modification complète d'une ancienne structure, les installations faites à partir de constructions anciennes (ou en copie) doivent respecter l'aspect général du bateau originel et le type d'architecture fluviale qu'il représente. Des bateaux anciens, à "valeur patrimoniale" (même non protégés au titre de la loi de 1913) pourront être admis, même s'ils ne présentent pas un caractère fluvial, sous réserve du respect de leur aspect initial lors des travaux d'aménagement et d'entretien.

Dans ce cas, pourront être prohibées :

- les surélévations et extensions de cabines,
- les surélévations de ponts et roofs,
- les modifications susceptibles d'altérer leur originalité.

b - Les matériaux

→ L'ensemble des structures apparentes, des remplissages et revêtements (coque, superstructures et couverture) sera réalisé à partir des matériaux suivants :

- métal,
- bois,
- verre,
- toile.

Le verre sera du type verre clair, non réfléchissant et non coloré.

c - Les ouvertures et vitrages

→ Constructions nouvelles : les parois vitrées doivent être l'objet de créations propres aux projets d'établissements flottants.

→ Réutilisation d'un bateau ancien ou traditionnel : les percements et ouvertures devront respecter le style du bateau.

d - Le couvrement et les terrasses

- Les terrasses situées au-dessus du pont ne seront pas couvertes.
- Les ponts et terrasses présenteront un aspect de métal ou de bois peint ou naturel. Les terrasses devront rester à l'air libre.

e - Les serres

Les serres en excroissance sont prohibées.

f - Paravents

Les écrans et les paravents sont proscrits; le pont doit rester dégagé; les bacs à fleurs doivent être mobiles et transportables.

g - La coloration

La coloration générale des installations devra tenir compte des sites et perspectives, en privilégiant les couleurs traditionnelles.

3 - Les éléments fonctionnels particuliers

a - L'amarrage

- Les systèmes d'amarrage devront être intégrés à l'architecture du bateau; l'amarrage, l'écartement des quais, l'adaptation aux fluctuations du niveau du plan d'eau se feront :
 - soit par écoires,
 - soit par bras articulés fixés au quai et éventuellement intégrés aux passerelles d'accès; en cas d'intervention sur la poutre de couronnement du quai, l'ouvrage d'appui utilisera les matériaux traditionnels du quai,
 - soit par des ducs d'Albe.
- L'installation de bateaux-logement groupés devra privilégier un ordonnancement (par exemple : même écart du bord à quai et regroupement par bateau de taille homogène).
- Un écart de 5 m entre les poupes et proues des bateaux installés en linéaire doit être respecté.

b - Les passerelles

Les passerelles devront présenter un aspect architectural léger et s'intégrer à l'architecture du bateau (matériau, couleur).

c - L'éclairage

On évitera tout système d'éclairage trop violent, susceptible de gêner l'équilibre général des ambiances lumineuses dans lesquelles il s'inscrit.
L'éclairage de sécurité (abords et accès) se fera à partir du bateau ou de la passerelle.
L'éclairage du bateau à partir de points lumineux posés à quai est prohibé.
L'éclairage des accès sera réalisé depuis le bateau.

d - Les enseignes

Toute enseigne est interdite, en dehors de la devise du bateau dans le respect de la réglementation. Les lettres ou les supports de lettres ne seront pas lumineux.

e - Équipements divers

Les équipements techniques tels climatiseurs, paraboles, réservoirs placés à l'extérieur et visibles

sont prohibés ainsi que les bornes d'alimentation en eau et électricité posées en bord à quai. Seuls les éléments techniques de navigation, d'ancrage, de manœuvres, de gréement et d'amarrage seront visibles.

IV - LES BATEAUX DE COMMERCE

Les bateaux de commerce sont ceux affectés au transport de marchandises.

Les bateaux de commerce exploitant sur Paris devront présenter une bonne qualité d'aspect en termes de couleurs et matériaux.

Les équipements fonctionnels d'amarrages, de manutention et les dispositifs de sécurité feront l'objet d'une étude spécifique. Leur intégration devra tenir compte des sites et perspectives.

ANNEXE

LEXIQUE DES ÉLÉMENTS ARCHITECTURAUX ET TECHNIQUES

BATEAUX

Tout ce qui se trouve sur l'eau, motorisé ou pas, et qui flotte, est un bateau, avec une immatriculation.

La classification des bateaux est la suivante :

- Bateaux de plaisance (jusqu'à 24 m), dont les bateaux-logement.
- Bateaux de commerce.
- Bateaux à passagers qui doivent être répertoriés en trois catégories
 - avec sièges, assurant la promenade de touristes; ces bateaux sont en port d'attache, et hormis les bateaux-bus, ils ne font pas d'escales,
 - avec sièges et tables assurant de la restauration en navigation, ces bateaux sont en port d'attache et ne font pas d'escales,
 - avec sièges et tables assurant la restauration, et salles polyvalentes; ces bateaux utilisent les escales en temps partagé.
- Établissements recevant du public en stationnement, en deux catégories,
 - motorisés pour éventuellement changer de site ou aller en chantier,
 - non motorisés, mais se déplaçant pour aller en chantier.

BERGE

Bord d'un cours d'eau

BIEF

Parcours entre deux écluses en canal, ou plan d'eau entre deux barrages en rivière.

BITTE D'AMARRAGE

Billot de bois ou de fer servant à amarrer à terre.

BOLLARD

Organe d'amarrage à terre ou sur un bateau (voir aussi «bitte d'amarrage»).

CARACTÉRISTIQUES DE LA PIERRE

On distingue les critères suivants :

- Carrières de référence
- Couleur de la pierre
- Dureté de la pierre
- Gélimité
- Grain
- Pose et jointolement
- Taille

COURONNEMENT

Traitement du bord de quai par une rangée de grandes pierres appareillées ou une poutre en béton armé ou un fer horizontal sur palplanches.

- Couronnement en pierre :
 - pierres de taille appareillées, à joint vif
 - dimensions : longueur 1,20 m environ, hauteur 0,33 à 0,35 m, profondeur 0,40 à 1,00 m.
- Bordurage en saillie en bord à quai :
 - la pierre de couronnement est rehaussée pour former une protection,
 - la hauteur ne doit pas dépasser 0,40 m,
 - l'épaisseur est celle de la pierre de couronnement 0,60 m en général (0,40 m au minimum).

DUC D'ALBE

Pilotis d'amarrage plantés dans le lit du cours d'eau destinés à l'accostage des bateaux à l'écart des quais ou des berges en l'absence de quais droits.

- Ils doivent émerger du niveau de retenue normale des eaux du fleuve pour assurer la tenue des bateaux en période de crue. Leur section est déterminée par la résistance aux efforts notamment à l'accostage.
- Ils peuvent être décomposés en deux ou trois cylindres reliés entre eux par des pièces horizontales pour renforcer la tenue ou réduire les sections. Des bollards peuvent y être ajoutés pour l'amarrage.
- Ils peuvent être peints.

ECOIRE

Pièce de bois ou de métal destinée à tenir le bateau écarté de la rive.

ESTACADE

Jetée à claire-voie, formée de grands pieux et établie dans un port ou un cours d'eau pour fermer un passage, protéger des travaux, etc..

GABION

Paroi verticale, perré ou digue réalisés par des blocs de pierre ou de béton imbriqués les uns dans les autres de manière aléatoire, mais autoportant ; les gabions restent apparents et constituent un ouvrage en perré économique. Les gabions peuvent être aussi réalisés par blocs de petites pierres préparés dans un sac en grillage et assisés sur place.

HAUTEUR UTILE

On considérera comme hauteur utile, la hauteur rendue nécessaire pour assurer le clos et le couvert lorsque l'on fait appel à un dispositif architectural minimum (exemple le faitage pour une couverture en pente, l'acrotère pour un couvrement plat). L'usage d'éléments architecturaux expressifs (mâts, portiques extérieurs, etc.) peut ne pas être compté dans la hauteur utile, de même les accessoires (ventilations, éclairage, machinerie).

INSTALLATIONS FIXES

Installation (aménagement ou local d'exploitation) destinée à être maintenue pendant la durée d'exploitation établie par la convention d'amodiation du Domaine Public Fluvial.

INSTALLATIONS TEMPORAIRES

Installation (généralement outillage technique et toiles de tentes) destinée à une manifestation temporaire comme les expositions, salons.

JETÉE

Ouvrage enraciné dans le rivage et établi pour permettre l'accès d'une installation portuaire, pour faciliter les manœuvres des bateaux et navires dans les chenaux d'accès à un port.

LISSE DE BORD à QUAI

La lisse de bord à quai est "un mobilier de défense" destiné essentiellement à prévenir des chutes de véhicules dans le fleuve. La lisse est constituée d'un fer disposé longitudinalement en bord à quai, juste en arrière des pierres de rive, à 25 cm de hauteur du quai et porté par des pattes métalliques distantes de 30 à 50 cm.

Trois modèles ont été utilisés :
le fer en "L" ou en "U" sur pattes métalliques
le fer à section cylindrique sur pattes en fer à cheval
le fer à section carrée sur pattes de même forme

La lisse de bord à quai peut être remplacée par le relevé ou un bordurage de la pierre de couronnement.

Lisse de port : protection située sur la face supérieure d'un quai, d'un bajoyer ou d'un appontement et destinée à éviter les glissades ou chutes.

«Pour que les voitures qui viennent charger ou décharger des marchandises sur un port ne puissent être entraînées ou précipitées dans l'eau, on établit à 1 m du couronnement, une lisse en charpente faisant une saillie de 0,40 m sur le pavage. Cette lisse se compose d'une solive horizontale de 0,20 m x 0,20 m arrondie sur la face supérieure et portée par des potelets noyés dans un massif en maçonnerie accolé au mur de quai (De Lagrené. Cours de navigation intérieure, 1869)».

MOBILIER DE DÉFENSE

On appelle "mobilier de défense" les installations destinées à limiter l'accès ou le stationnement des véhicules sur l'espace public.

L'un des modèles de référence du catalogue de la Ville de Paris est la "borne Passy" (diamètre de 0,30 m au minimum et hauteur 0,45 m).

MOELLONNAGE DE PIERRE CALCAIRE

→ Pierres assisées des parois verticales

moellons en pleine pierre (profondeur 15 cm au minimum)

forme globale des moellons : pierres rectangulaires, grossièrement équarries de 0,20 par 0,40 m

épaisseur de jointoiement : 1 à 3 cm

parement d'aspect taillé

jointoiement achevé au nu du parement de pierre

→ Moellonnage type opus incertum (d'usage plus rare)

→ Moellonnage des perrés

les moellons sont en pleine pierre (profondeur 15 cm au minimum)
forme globale des moellons : pierres rectangulaires, grossièrement équarries de 0,20 par 0,40 m
épaisseur de jointolement : 1 à 3 cm
le parement sera d'aspect taillé
jointolement achevé au nu du parement de pierre

PALPLANCHES

Poutrelles métalliques qui s'emboîtent bord à bord avec d'autres pour former une cloison étanche ou un soutènement de rive.

PARAPET

Ouvrage en pierre formant garde-corps au sommet du mur de quai haut. En cas d'ouvrages sur des murs de quai haut de faible hauteur, ou à niveau de la berge, le parapet peut faire fonction de protection anti-crue.

PERRÉ

Le perré est un mur de soutènement incliné, construit généralement en pierres sèches, plus tardivement maçonnées, rapporté sur les berges pour les protéger de l'affouillement et la dégradation par le clapot et les rongeurs.

Le caractère du perré est d'être plus «rustique» que le mur vertical; il est constitué en général de moellons de pierre éclatée sur toutes les faces posés à joint vif ou sur un très faible lit de mortier.

PLACAGE

Paroi de revêtement mince en pierre ou en béton destinée à former un parement en complément de la structure porteuse d'un ouvrage.

Le placage de pierre est prohibé sur les berges en raison de la fragilité qui confère un aspect médiocre aux ouvrages à l'usure et l'absence de résistance aux épaufrures.

P.H.E.N

Plus Hautes Eaux Navigables : niveau atteint en période de crue à partir duquel la navigation peut être interdite pour des raisons techniques (manque de hauteur libre sous les arches de ponts) ou pour des raisons de sécurité (vitesse du courant).

PORT

Espace aménagé pour l'embarquement et le débarquement du fret et des passagers.

POUTRE DE RIVE

Ensemble des pierres de couronnement formant rive de quai ou rive maçonnée en béton armé.

QUAI

Le quai est une section de rivage, de rive ou de berge aménagée de manière à permettre l'accostage des bateaux et le déchargement aisé des passagers et des marchandises.

TIRANT D'EAU

Distance, hauteur d'enfoncement du bateau sous la ligne de flottaison.

TIRANT D'AIR

Distance verticale entre la ligne de flottaison et le point le plus élevé du bateau.

Extraits ou d'après :

- Le Dictionnaire technique et administratif de la navigation intérieure, de Henri BERNA, Berger-Levrault éditeur.
- Le petit Larousse illustré - 1997
- Le glossaire édité par le Secrétariat d'État chargé des Transports Routiers et Fluviaux - 1988.

ABRÉVIATIONS

P.H.E.N	Plus Hautes Eaux Navigables
POS	Plan d'Occupation des Sols
P.S.M.V	Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur
R.G.P	Règlement Général de Police
R.P.P	Règlement Particulier de Police

