
Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans Paris Intra-muros

Documents composant le Schéma :

- Document d'Orientations
- Nomenclature des zones d'usages actuels
- Liste des zones « rouges »
- Cartographie des usages actuels de l'occupation des berges et plans d'eau (4 planches)
- Cartographie des orientations et axes de travail à horizon de 5 ans (4 planches)
- Cartographie des continuités piétonnes en quai bas (4 planches)

Document d'orientations

Contexte / Enjeux

Le Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans Paris (SOB) est un document établi par HAROPA-Ports de Paris ; il s'attache à définir et préciser la destination des différents espaces gérés par HAROPA-Ports de Paris afin de répondre à ses missions, dans un double objectif de développement du transport fluvial et d'insertion dans la ville. En intégrant les enjeux économiques, environnementaux et sociétaux liés à l'accès au fleuve, il marque la volonté de l'établissement d'être un acteur du développement durable et de la transition écologique au cœur même de l'agglomération parisienne. Le Schéma répertorie également les services destinés aux usagers du fleuve, et veille à respecter les impératifs de sécurité de la navigation. Il a vocation à définir également les axes de travail, partagés avec les partenaires institutionnels de Ports de Paris, en matière de destination et usages des espaces portuaires.

Nombreuses thématiques transversales se rencontrent sur les berges de Seine et font l'objet de documents de cadrage dédiés. A titre d'exemple, les enjeux patrimoniaux traduits notamment par le classement UNESCO d'une partie des berges feront l'objet d'un plan de gestion, les enjeux de qualité des aménagements, des constructions, installations et bateaux sont encadrés par le Cahier des Prescriptions Architecturales et Paysagères qui est amené à faire l'objet d'une actualisation, les enjeux de maîtrise du risque crue sont traités dans le Plan de Prévention du Risque Inondation. Le Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans Paris ne reprend pas ces thématiques mais s'articulera avec celles-ci dans sa mise en œuvre.

Le Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans Paris n'est pas un document de planification au sens réglementaire. Il intègre les ambitions du fascicule stratégique du Schéma d'aménagement fluvial de la Seine, établi par le Préfet de Région d'Ile-de-France dans le cadre du Comité des usages fluviaux, qui identifie les grands enjeux et précise les grandes orientations de la politique de conciliation et de développement des usages de la Seine. Il s'articule également avec la démarche d'« Ateliers Seine » portée par la Ville de Paris.

Le présent document constitue une actualisation du précédent Schéma adopté en 2011. Cette nouvelle version a été réalisée en collaboration avec Voies Navigables de France et la DRIEA. Elle a également fait l'objet de consultations auprès de la Ville de Paris, de la Communauté Portuaire de Paris, du Comité des Armateurs Fluviaux, de la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale, de la Fédération des Associations de Défense de l'Habitat Fluvial, et de la Préfecture de Police. Sa mise en œuvre fera l'objet d'un suivi régulier partagé avec les acteurs du fleuve.

Le Schéma est constitué d'un état existant de l'occupation des berges et plans d'eau ainsi que d'un volet prospectif déclinant les orientations et axes de travail à horizon de 5 ans.

Il couvre le secteur de Paris intra-muros (du pont périphérique amont au pont périphérique aval), soit 22 km de linéaire de berges, auquel il convient d'ajouter les îles Saint Louis et de la Cité et l'île aux Cygnes, le total représentant 28 km.

Le Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans Paris a été adopté par le Conseil d'Administration de HAROPA-Ports de Paris du 27 novembre 2019, et a fait l'objet d'une présentation au Comité des Usages Fluviaux de la Seine de décembre 2019.

Usages actuels

L'état existant est décrit au travers **d'une cartographie** (Annexe 1) qui indique la vocation des linéaires de berges et plans d'eau, et localise les principaux équipements et services portuaires. Chaque type d'activité ou d'occupation et chacun des principaux équipements et services sont détaillés selon **une nomenclature** (Annexe 2) qui précise les aménagements possibles et les conditions d'ouverture des espaces au public. Il définit le type d'activité que le linéaire a vocation à accueillir à l'échelle de chaque port, mais ne détaille pas précisément l'occupation physique des espaces.

Les usages sont répertoriés selon les catégories suivantes :

- **Les ports :**
 - Les ports **d'activités économiques, logistiques, et services urbains** concernent l'accueil d'activités des filières du BTP, des produits valorisables, et de la logistique urbaine.
 - Les ports de **transport de passagers avec animation-loisir** sont des ports d'attache pour les compagnies de transport. Ils accueillent également des activités de restauration, de promenade et de loisir.
 - Les ports **d'animation et de loisir** constituent des lieux dédiés à la promenade piétonne, à la restauration, à l'animation culturelle, et tous autres usages récréatifs (jardins flottants, piscines, etc.).

- **Les équipements en temps partagé :**
 - Un réseau de **Quais à Usage Partagé** (QUP) dédié principalement au transport de marchandises. On en dénombre 7 dans Paris.
 - Un réseau **d'escales en temps partagé** entre opérateurs ou affectées à un transporteur (y compris le réseau BATOBUS), selon les cas et les besoins. On dénombre 32 postes dans Paris.

- **Les zones dédiées à la « sécurité de la navigation et services portuaires » :** occupation liée à la sécurité et à l'usage des navigants, sur le plan d'eau majoritairement. Elles concernent : les zones d'attente y compris pour l'alternat ou de découplage des convois, les zones d'accostage d'urgence, les zones de positionnement des services de sécurité (Brigade Fluviale, Sapeurs-Pompiers) et de services portuaires (VNF, Ports de Paris).

- **Les zones « inexploitable » actuellement :** elles concernent des secteurs contraints de par leur configuration physique, leur accessibilité ou des difficultés liées à la trajectographie. Ces zones sont répertoriées par numéro et font l'objet d'une notice explicative (Annexe 3).

- **Les habitations fluviales**
Les zones d'accueil de bateaux et établissements flottants à usage d'habitation

Le Schéma distingue la répartition des usages entre les quais/terre-pleins et les plans d'eau. Si les activités animation-loisir (promenade, restauration, animation, etc.) sont majoritaires sur les quais et terre-pleins (58 %), la plus grande part de l'occupation des plans d'eau est portée par les zones de sécurité de la navigation (29 %). Les zones réservées aux usages portuaires (fret ou passagers) représentent en cumulé moins de 30% des espaces, à terre ou sur le fleuve. A noter que les terre-

pleins au droit des zones d'habitat fluvial ont été comptabilisés en animation-loisirs du fait de leur usage majoritairement dédié à la promenade.

Usages des quais/terre-pleins	
Animation-loisir (promenade, restauration, animation, etc.)	58 %
Ports de transport de passagers avec animation-loisirs	16 %
Zones inexploitablement actuellement	14 %
Ports d'activités économiques BTP, logistiques, services urbains	12 %

Usages des plans d'eau	
Zones de sécurité de la navigation et services portuaires	29 %
Zones inexploitablement actuellement	17 %
Ports de transport de passagers avec animations-loisirs	15 %
Ports d'animation-loisir	13 %
Ports d'activités économiques, logistiques, services urbains	13 %
Zones d'habitat fluvial	12 %

Orientations et perspectives d'évolution à horizon de 5 ans

Au regard des enjeux portés par HAROPA-Port de Paris et des attentes des acteurs du fleuve, le Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans Paris à horizon de 5 ans se décline autour de 10 orientations et axes de travail. Les modalités de mise en œuvre seront déclinées par secteurs de projet et formalisées dans un plan d'actions. L'ordre dans lequel sont présentées les différentes orientations et axes de travail ne reflète pas de hiérarchie.

Une cartographie (Annexe 4) représente les perspectives d'évolution et périmètres d'études à l'horizon 2024. Les études à mener permettront d'actualiser cette cartographie avec les périmètres associés à chaque orientation. Leur niveau de maturité étant hétérogène au moment de la rédaction du présent Schéma, leur représentation spatiale n'est pas toujours possible. Pour une meilleure lisibilité, certaines orientations pourront faire l'objet d'une cartographie dédiée. Ainsi, la continuité piétonne en quai bas fait l'objet d'une cartographie spécifique (Annexe 5).

Dix orientations et axes de travail :

Conforter les activités ayant recours au transport fluvial (transport de marchandises et de passagers), et donner la priorité au développement de ces activités sur les zones où la navigation est possible. Dans cet objectif, les capacités de navigation seront systématiquement évaluées lors de l'ouverture de nouveaux linéaires. Le maintien du linéaire de quai et terre-plein (environ 30 %) dédié aux activités économiques BTP, logistique, services urbains et transport de passagers s'accompagnera d'une modernisation des installations au fil des renouvellements de conventions d'occupation du domaine public.

Favoriser le développement de la logistique urbaine au cœur de Paris en s'adaptant aux besoins de transport de matériaux, déchets et marchandises d'une ville durable. La diminution de l'impact du transport au cœur des centres de consommation sera recherchée en multipliant les points d'accès au fleuve pour la distribution de biens de consommation, la collecte de déchets mais également pour l'approvisionnement/évacuation de matériaux de chantiers. Le développement de services urbains sera également accompagné par l'accueil d'ouvrages spécifiques (par exemple pour l'approvisionnement du chauffage urbain par voie fluviale, ou les prises d'eau en Seine pour le rafraîchissement urbain). Les périmètres d'études portent sur l'utilisation de certaines zones appelées à muter, l'usage des escales en temps partagé dès lors que l'infrastructure existante le permet et des QUP à adapter éventuellement, ainsi que sur les espaces qui pourraient servir le chantier de reconstruction de la cathédrale Notre-Dame de Paris.

Promouvoir l'innovation et accompagner le verdissement de la flotte fluviale. Seront engagées des réflexions sur le déploiement des sources d'avitaillement des bateaux en lien avec l'émergence de nouveaux types de motorisation de la flotte, sur la limitation de rejet des eaux usées, mais également sur les services innovants qui pourraient être développés auprès des usagers et du grand public (exemples : bornes informatives, services bagages pour la croisière avec hébergement, outil de gestion des signalements, etc.).

Accompagner la transition écologique et participer à l'adaptation de la ville au changement climatique ; orienter la requalification des espaces portuaires vers des solutions assurant une meilleure adaptation aux changements climatiques. Une étude sera menée afin d'identifier les opportunités d'aménagement des quais bas permettant, par exemple, le renforcement de la végétalisation, l'augmentation de la perméabilité des sols ou encore la création d'ilots de fraîcheur.

Renforcer la mixité spatiale et temporelle des usages sur un même site afin de favoriser l'acceptabilité de l'activité portuaire, notamment par les riverains et le grand public, en ouvrant les ports à la ville et en améliorant leur intégration paysagère, architecturale et environnementale. Les leviers permettant de favoriser l'intensification et le partage de l'usage des quais seront répertoriés et étudiés et notamment le déploiement de contrôles d'accès aux entrées de port qui confortera la gestion des exploitations.

Consolider la continuité piétonne en quais bas et accueillir les mobilités douces sur des espaces partagés là où cet usage est possible. La carte jointe (Annexe 5) répertorie les discontinuités physiques dans la promenade sur les quais bas. Des études de faisabilité de la suppression de ces discontinuités seront menées. Une réflexion sur l'amélioration de la cohabitation des flux par différentes modalités de mobilités douces sera engagée.




Anticiper les nouveaux usages. La prise en compte des nouveaux usages (nouveaux types de bateaux, ajustement des linéaires navigables en fonction de la manœuvrabilité des bateaux, baignade en Seine, bassin préférentiel pour l'accueil d'événementiels nautiques, etc.) sera intégrée dans les réflexions d'aménagement et/ou de réorganisation des plans d'eau.






Accompagner la préparation du territoire à l'accueil des JOP 2024. Seront recherchées les innovations en termes de logistique urbaine au service des JOP 2024. Par ailleurs, l'équipement des quais parisiens en réseaux de collecte des eaux usées participera à l'amélioration de la qualité des eaux pour l'accueil des épreuves de baignade en Seine (du pont de Léna au pont de Grenelle). Enfin, des études de faisabilité pour la mise en accessibilité des quais inclus dans le périmètre des JOP 2024 seront menées.

Optimiser l'usage des quais et plans d'eau et améliorer les services portuaires. Les zones identifiées comme étant « inexploitable actuellement » (National Rive Droite, La Rapée, Louvre, Tuileries, Auteuil/Passy) feront l'objet d'études destinées à vérifier la faisabilité technique, financière et réglementaire d'une éventuelle mutation (par exemple pour l'accueil de stationnement de bateaux ou de ports d'attache avec ou sans exploitation). Par ailleurs, une réflexion sera engagée sur des zones pouvant faire l'objet de transferts d'usages afin de libérer des espaces à plus fort potentiel de développement. Une première piste de réflexion consiste à maximiser le potentiel d'utilisation des terre-pleins profonds aujourd'hui non exploités, comme ceux au droit des zones d'accueil d'habitat fluvial. Enfin, l'identification des services nécessaires au fonctionnement portuaire devra permettre de réserver certaines zones afin d'améliorer le fonctionnement de cet écosystème (avitaillement, collecte des déchets, huiles et eaux usées, etc.).

Participer à la mise en œuvre d'une politique coordonnée en matière d'habitat fluvial et cohérente avec les usages prioritaires du fleuve. La démarche menée sur ce sujet à l'échelle de l'Ile-de-France sera déclinée sur le périmètre parisien.

Nomenclature des zones d'usages actuels

Typologie	Activités	Aménagements possibles	Ouverture au public
 Zone de sécurité de la navigation et de services portuaires	Zones d'attente des bateaux, de découplage des convois, d'arrêt d'urgence, brigade fluviale, pompiers, bâtiments VNF, HAROPA Ports de Paris etc.	Quai lourd	Sans objet
 Zone inexploitable actuellement	Zones inaccessibles sans aménagement préalable	Exemples de contraintes : quai non accessible, contrainte de navigation	Sans objet
 Port d'activités économiques de type : BTP, logistiques et grands services urbains Exemples :	Centrale à béton	Bâtiment, superstructures sur terre-plein, voirie lourde et stationnement, réseaux divers, quai lourd	Passage possible en bord à quai en dehors des heures d'exploitation
	Négoce de matériaux	Bâtiment, fosses et casiers de stockage, voirie lourde et stationnements, réseaux divers, quai lourd	Passage possible en bord à quai en dehors des heures d'exploitation
	Transit de déchets	Bâtiment, superstructure sur terre-plein, fosses de stockage, voirie lourde et stationnement, réseaux divers, quai lourd	Passage possible en bord à quai en dehors des heures d'exploitation

 <p>Quai à usage partagé</p>	<p>Chargement/déchargement de marchandises</p>	<p>Voirie lourde et stationnement, quai lourd</p>	<p>Passage possible en bord à quai en dehors des heures d'exploitation</p>
 <p>Port de transport de passagers avec animation-loisir</p>	<p>Port d'attache compagnie, escales passagers et activités animation-loisirs</p>	<p>Bâtiment, voirie et stationnement, terrasses, réseaux divers, postes d'embarquement et de débarquement</p>	<p>Sans restriction</p>
 <p>Escale en temps partagé</p>	<p>Embarquement-débarquement de passagers / et logistique urbaine</p>	<p>Postes d'embarquement et de débarquement</p>	<p>Sans restriction</p>
 <p>Port animation-loisirs</p>	<p>Activités sur le plan d'eau et sur le terre-plein (restauration, location salle, activités culturelles, ludiques, ...)</p>	<p>Bâtiment, voirie et stationnement, terrasses, réseaux divers, postes d'embarquement et de débarquement</p>	<p>Sans restriction</p>
 <p>Habitat fluvial</p>	<p>Zones d'accueil de bateaux et établissements flottants à usage d'habitation</p>	<p>Voirie et stationnement, réseaux divers</p>	<p>Sans restriction</p>

Nomenclature des zones « rouges »

Les zones rouges concernent : les zones « sécurité de la navigation et services portuaires » et « zones inexploitable actuellement ». Elles sont repérées sur la cartographie usages actuels par des numéros de l'amont vers l'aval.

- 1** Zone inexploitable actuellement : justifiée par l'inaccessibilité à la berge depuis le quai, le barrage de récupération du SIAAP en dessous du pont et la nécessité de laisser un accès en aval du barrage pour permettre l'accès au bateau chargé de son nettoyage.
- 2** Zone rouge : zone d'attente pour les marinières sur 120 ml
- 3** Zone rouge : stationnement réservé au Ministère des finances
- 4** Zone rouge : zone d'attente pour les marinières sur 120 ml sur le plan d'eau et bâtiment VNF sur le terre-plein
- 5** Zone inexploitable actuellement : justifiée par l'inaccessibilité à la berge depuis le quai
- 6** Zone inexploitable actuellement : justifiée par la présence d'un barrage de récupération du SIAAP en dessous du pont (arche 5) et la nécessité de laisser un accès en aval du barrage pour permettre l'accès au bateau chargé de son nettoyage sur environ 150 ml
- 7** Zone rouge : brigade fluviale
- 8** Zone inexploitable actuellement : Entrée du canal Saint Martin (besoin de visibilité de part et d'autre de l'intersection pour les bateaux sortant du canal)
- 9** Zone rouge : Zone d'attente de l'alternat sur 300ml. D'après le RPP, cette zone est également une zone de découplage des convois.
- 10** Zone rouge : justifiée par la présence d'un perré incliné et d'un chenal proche de la berge. Les bateaux à passagers empruntent ce bras après avoir fait demi-tour en amont du bras.
- 11** Zone rouge : zone d'accostage d'urgence sur 80 ml

12 Ile saint Louis :

- **Zone inexploitable actuellement** : **Pointe île Saint Louis aval du pont Louis Philippe et Amont du pont Louis Philippe / aval du pont Marie RG** : présence d'une berge inclinée et intersection avec le bras Saint Louis. Toutefois, cette zone pourrait faire l'objet d'une étude en vue de son aménagement ou développement par une activité de faible emprise sur le plan d'eau.
- **Zone rouge** sur le reste du linéaire de l'île : inaccessibilité à la berge depuis le quai.

13 Zone rouge : zone d'accostage d'urgence

14 Zone rouge : zone d'arrêt d'urgence

15 Zone inexploitable actuellement : justifiée par la présence du chenal de navigation très proche de la berge.

16 Zone inexploitable actuellement : justifiée par la présence du chenal de navigation très proche de la berge.

17 Zone rouge : est justifiée par la présence de l'alternat.

18 Zone rouge : elle est justifiée par la présence d'une canalisation de gaz souterraine.

19 Zone rouge : justifiée par la présence d'une canalisation de gaz souterraine

20 Zone rouge : sapeurs-pompiers

21 Ile de la cité :

- Zones rouges bras de la cité : justifiées par des zones d'accostage d'urgence
- Zone inexploitable actuellement : potentiellement modifiable sous réserve d'une étude de trajectographie. À noter un accès à la berge compliqué

22 Zone inexploitable actuellement : cette zone pourrait être proposée au développement sous réserve d'une vérification par une étude de trajectographie et d'une autorisation donnée par les ABF pour un stationnement proche du pont Neuf.

23 Zone rouge : elle est justifiée par la présence d'un perré incliné qui rendrait difficile le stationnement d'établissements sans empiéter sur le chenal.

24 Zone rouge : présence d'un perré incliné qui rendrait difficile le stationnement d'établissements sans empiéter sur le chenal

25 Zone inexploitable actuellement : elle est justifiée par la présence d'un perré incliné qui rendrait difficile le stationnement d'établissements sans empiéter sur le chenal et de difficulté d'accès.

26 Zone rouge : zone d'accostage d'urgence

27 Zone rouge : zone d'arrêt d'urgence sur 125 ml

28 Zone rouge : zone de stationnement pour les marinières 135 ml

29 Zone inexploitable actuellement : problème d'accessibilité à la berge

30 Zone inexploitable actuellement : justifiée par la proximité immédiate de la voie Georges Pompidou (pas de possibilité d'accès piéton).

31 Zone rouge : zone d'accostage d'urgence permanente

32 Ile aux cygnes : hormis la pointe amont et aval de l'île, l'ensemble du linéaire est classé en zone inexploitable actuellement du fait de la présence d'un perré incliné et de la navigation autorisée dans le petit bras.

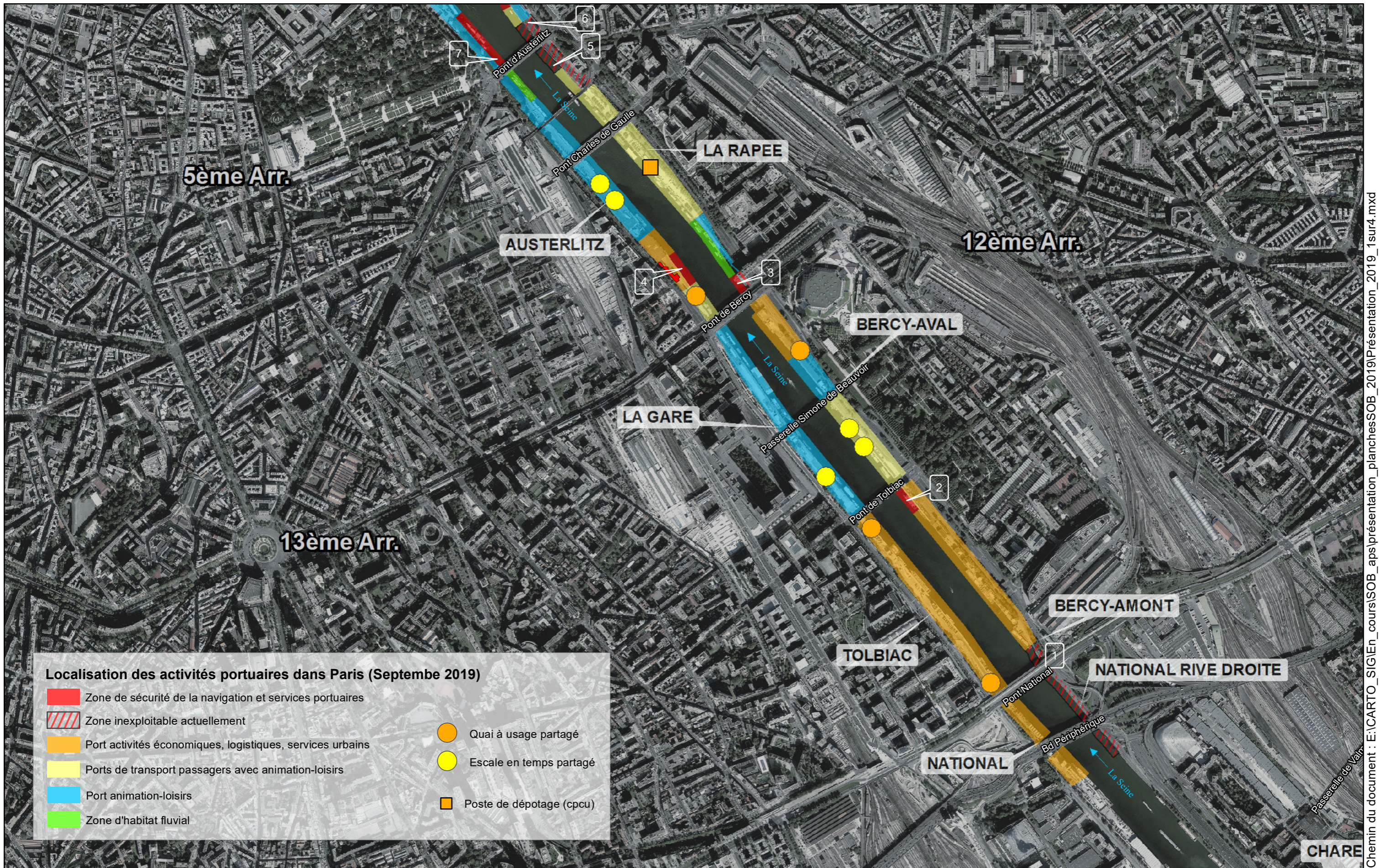
33 Zone rouge : zone d'interdiction de stationnement

34 Zone inexploitable actuellement : justifiée par la proximité immédiate de la voie Georges Pompidou (voie sur berge) : pas de possibilité d'accès piéton et problématique du retournement des bateaux avalants.

35 Zone rouge : zone de découplage des convois poussés sur 600 ml (zones ne pouvant être utilisées pour le stationnement que dans les conditions fixées par le RGP ou le RPP).

36 Zone inexploitable actuellement : justifiée par la proximité immédiate de la voie Georges Pompidou (pas de possibilité d'accès piéton) et la présence du barrage de récupération des déchets. À l'aval Le besoin d'accès avec un bateau pour le nettoyage du barrage de récupération du SIAAP.

Cartographie des usages actuels
De l'occupation des berges et plans d'eau

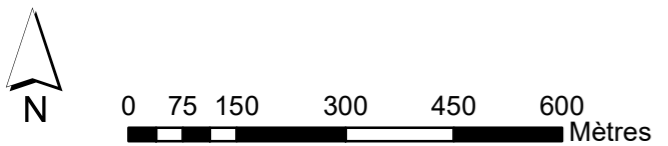


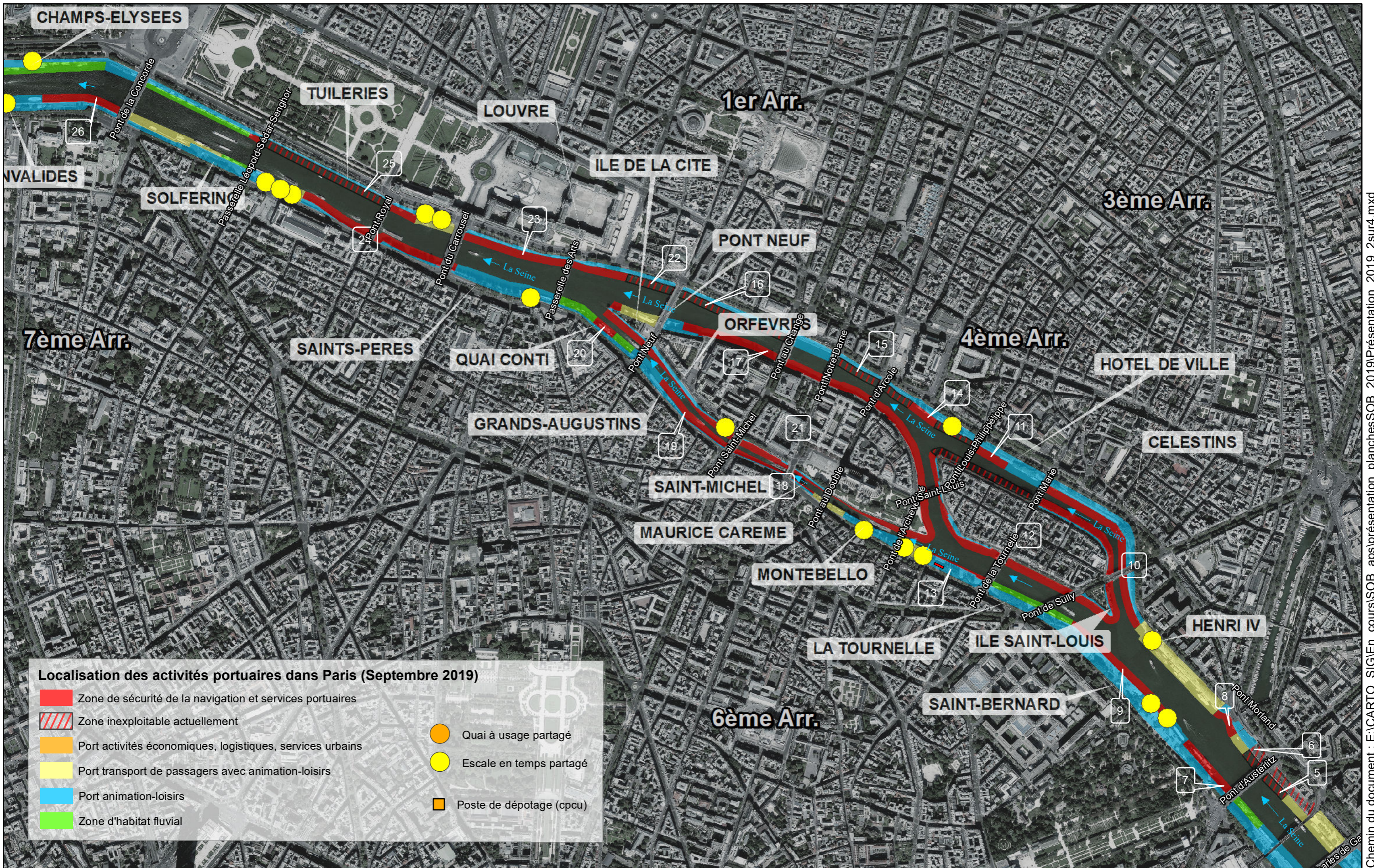
Chemin du document : E:\CARTO_SIG\En_cours\SOB_aps\présentation_planchesSOB_2019\Présentation_2019_1sur4.mxd

Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans Paris

Usages actuels

Date: 31/10/2019



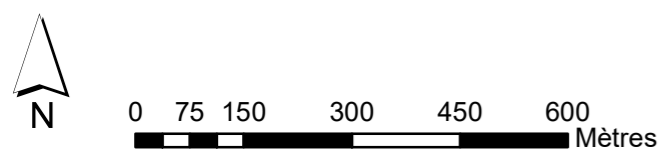


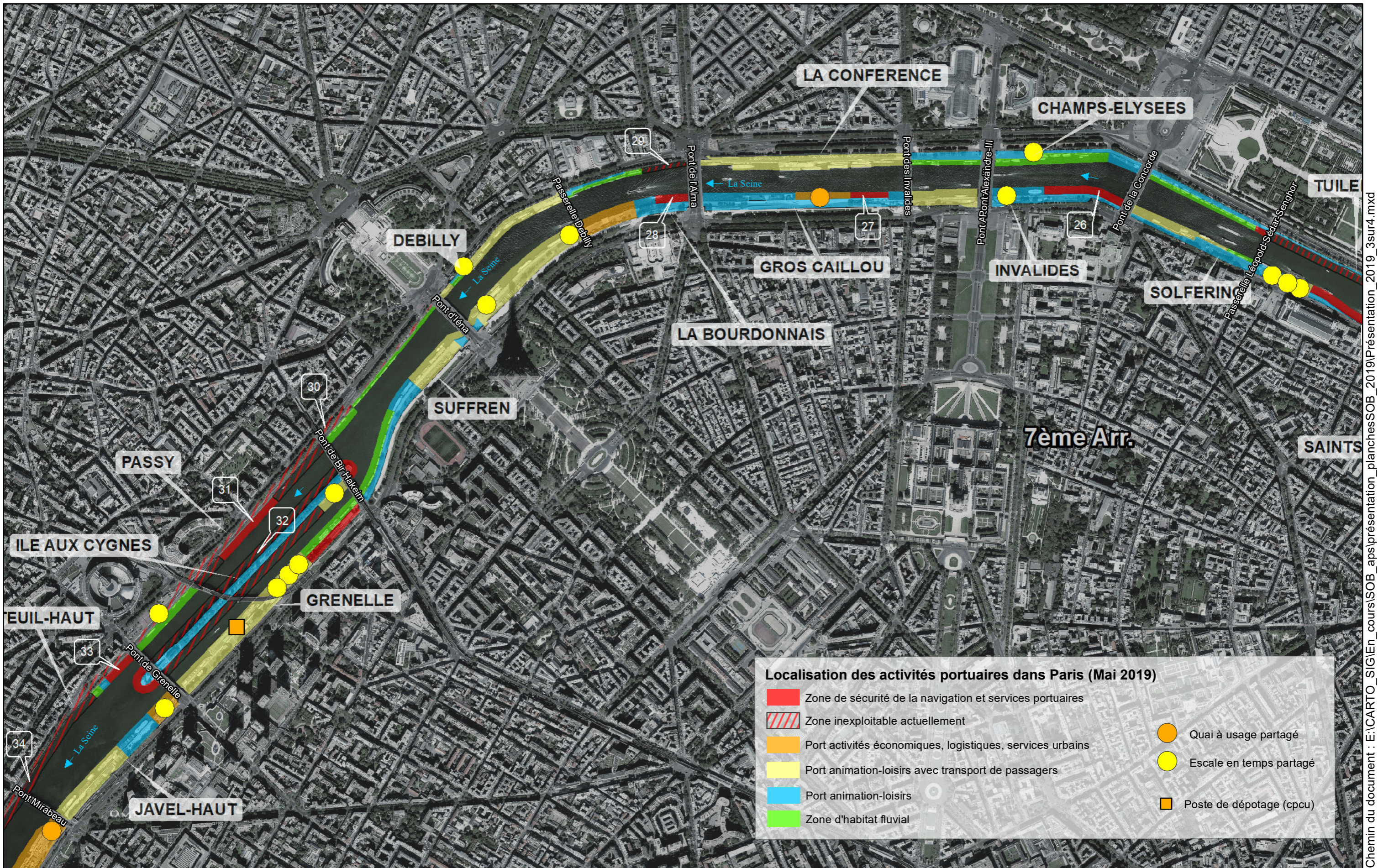
Chemin du document : E:\CARTO_SIG\En_cours\SOB_aps\présentation_planchesSOB_2019\Présentation_2019_2sur4.mxd

Date: 31/10/2019

Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans Paris

Usages actuels



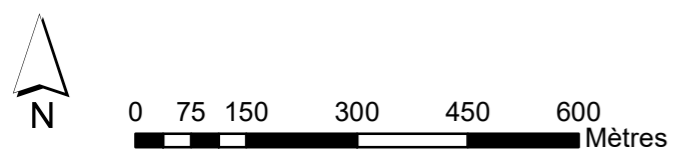


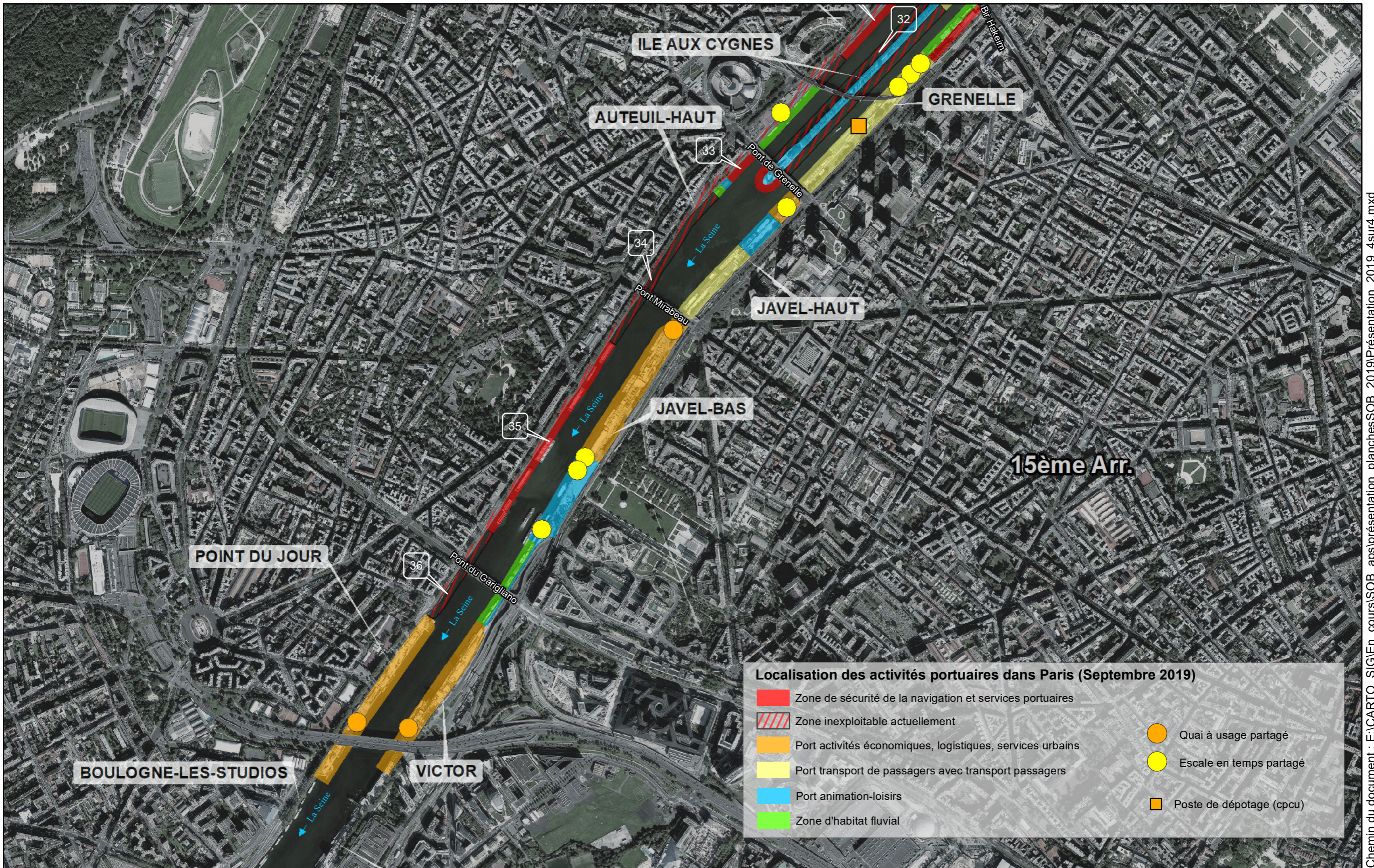
Chemin du document : E:\CARTO_SIG\En_cours\SOB_aps\présentation_planchesSOB_2019\Présentation_2019_3sur4.mxd

Date: 31/10/2019

Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans Paris

Usages actuels



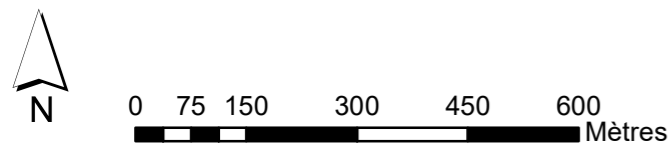


Chemin du document : E:\CARTO_SIG\En_cours\SOB_aps\présentation_planchesSOB_2019\Présentation_2019_4sur4.mxd

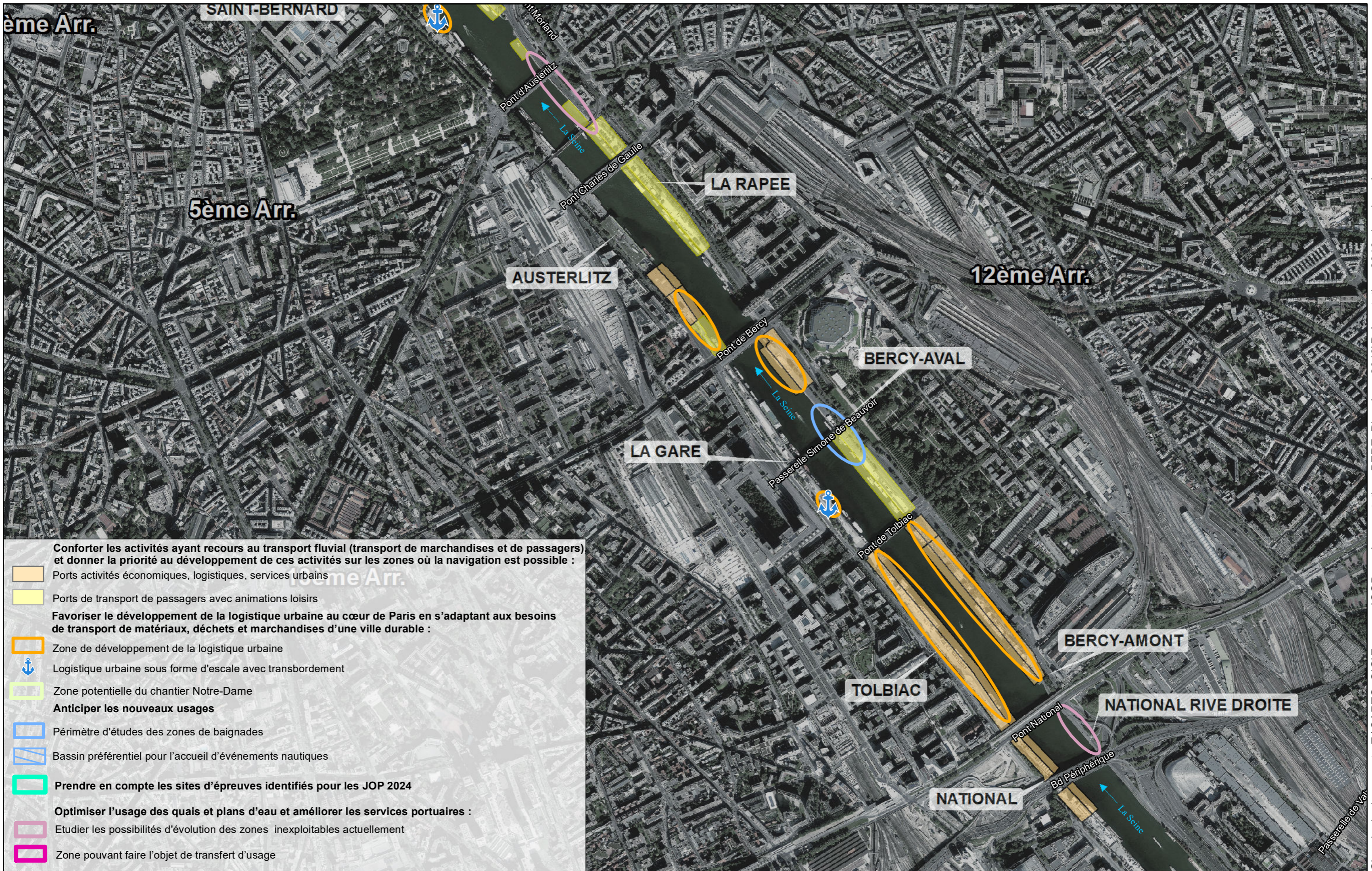
Date: 31/10/2019

Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans Paris

Usages actuels



Cartographie des orientations et axes de travail
à horizon de 5 ans

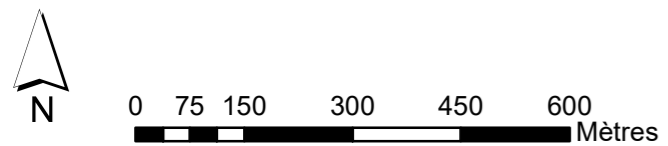


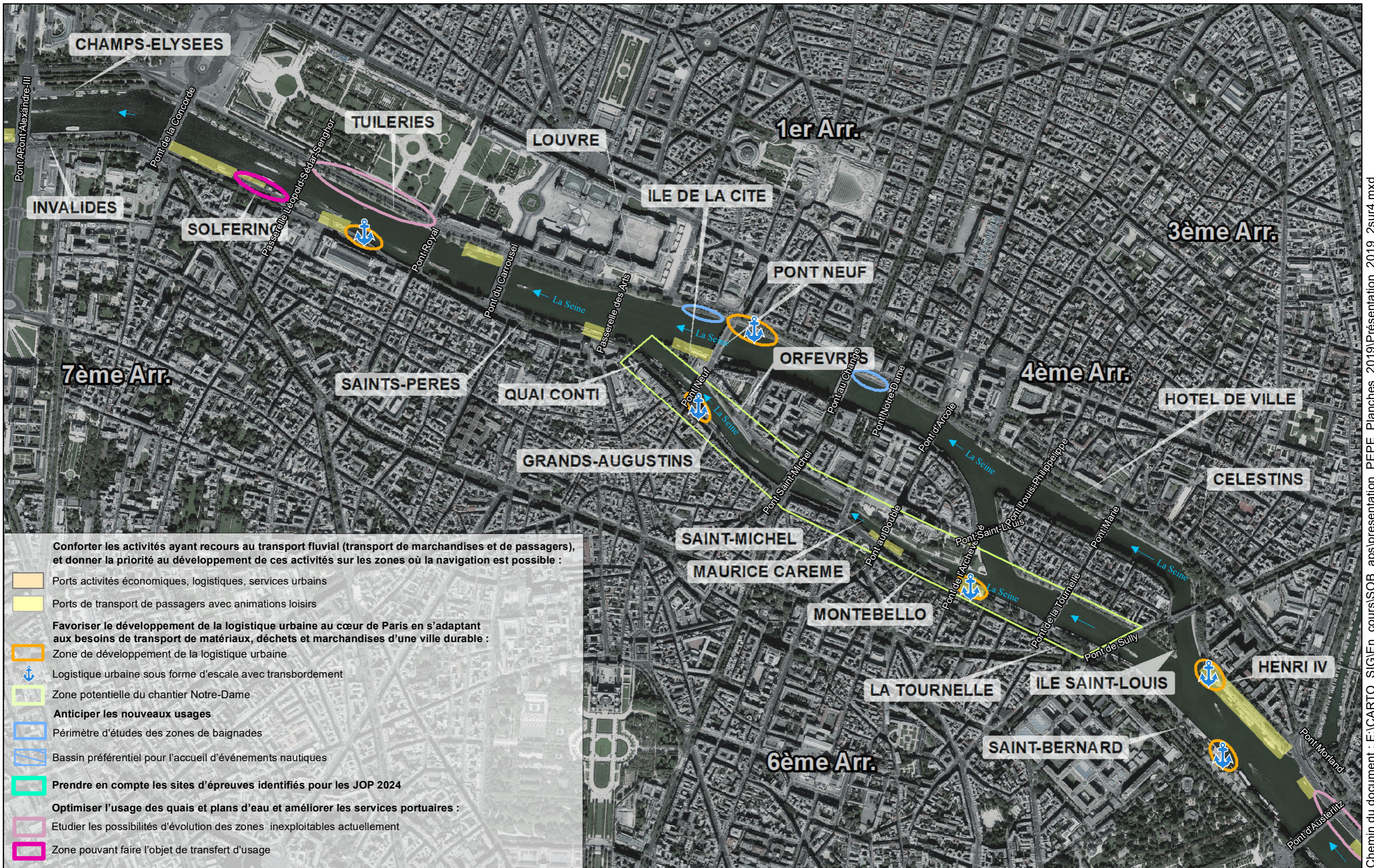
Chemin du document : E:\CARTO_SIG\En_cours\SOB_aps\presentation_PEPE_Planches_2019\Présentation_2019_1sur4.mxd

Date: 31/10/2019

Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans Paris

Orientations et axes de travail à 5 ans



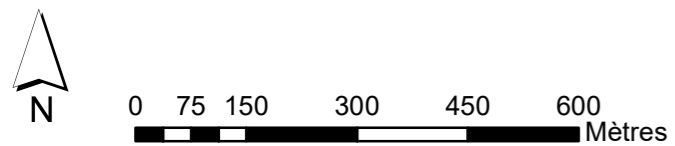


Chemin du document : E:\CARTO_SIG\En_cours\presentation_PEPE_Planches_2019\Présentation_2019_2sur4.mxd

Date: 31/10/2019

Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans Paris

Orientations et axes de travail à 5 ans



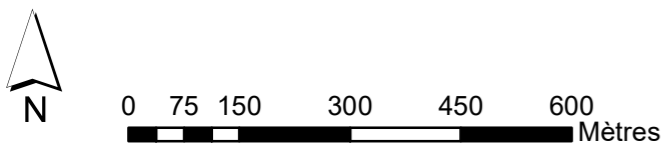


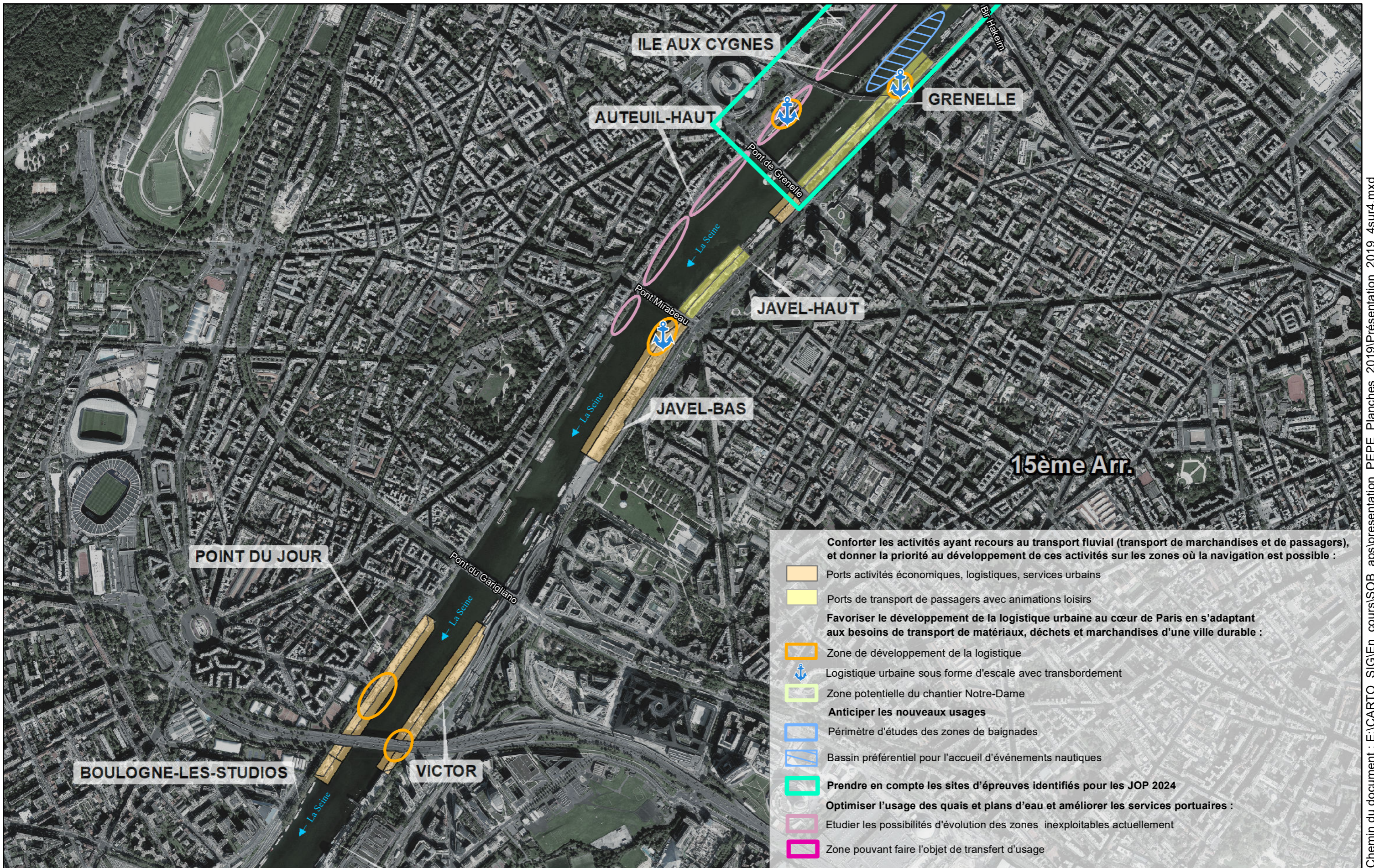
Chemin du document : E:\CARTO_SIG\En_cours\SOB_aps\presentation_PEPE_Planches_2019\Présentation_2019_3sur4.mxd

Date: 31/10/2019

Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans Paris

Orientations et axes de travail à 5 ans



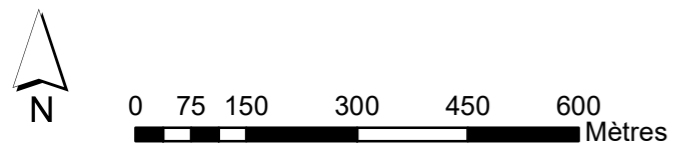


Chemin du document : E:\CARTO_SIG\En_cours\SOB_aps\presentation_PEPE_Planches_2019\Présentation_2019_4sur4.mxd

Date: 31/10/2019

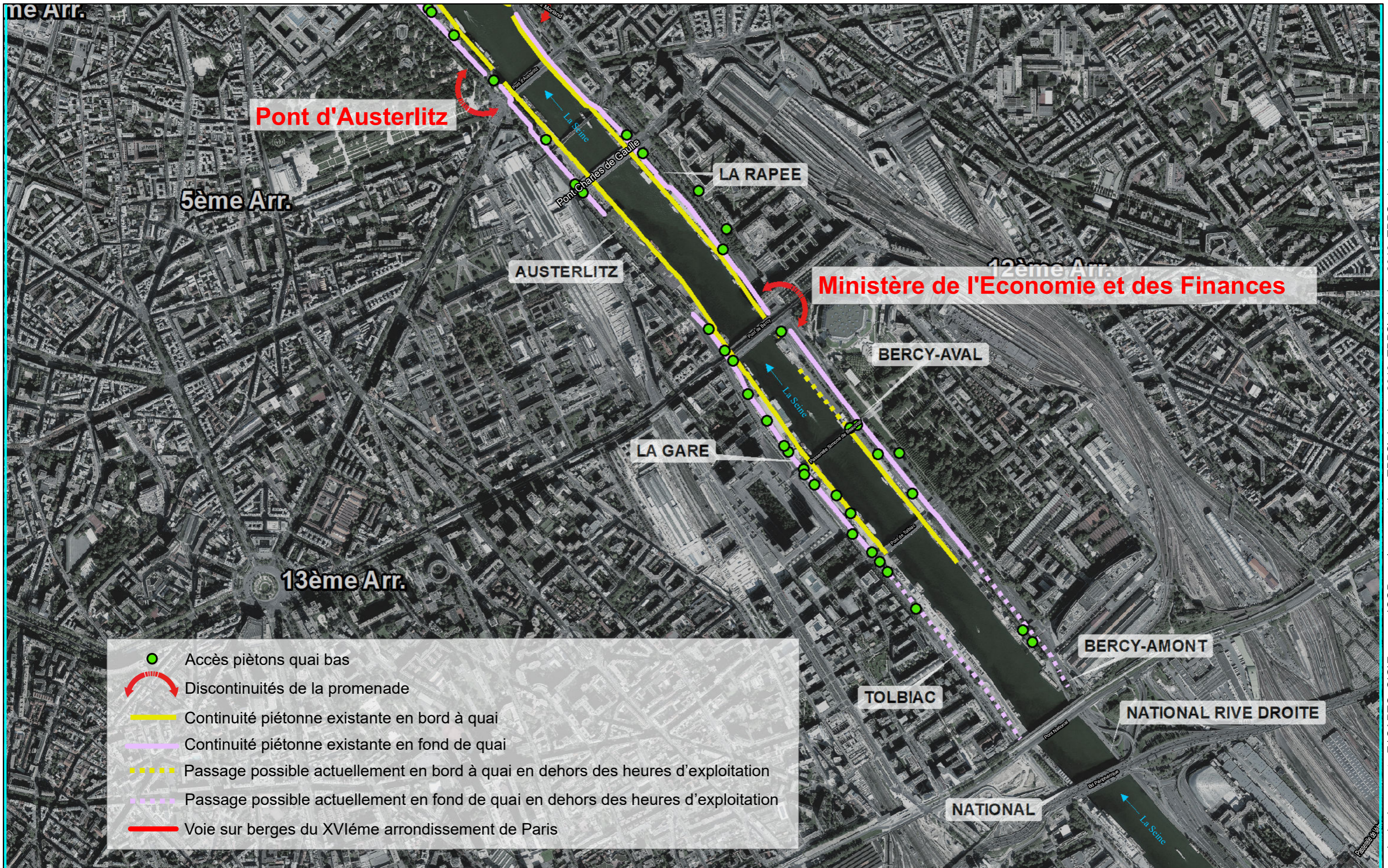
Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans Paris

Orientations et axes de travail à 5 ans



Cartographie des continuités piétonnes

En quai bas



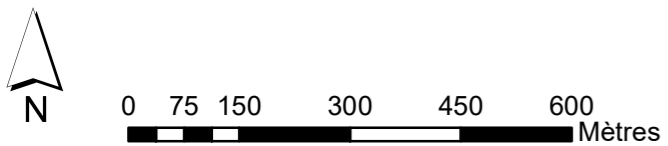
Chemin du document : E:\CARTO_SIG\En_cours\SOB_aps\presentation_TPPS\plansches2019_TPPS\plansches2019_TPPS_1sur4.mxd

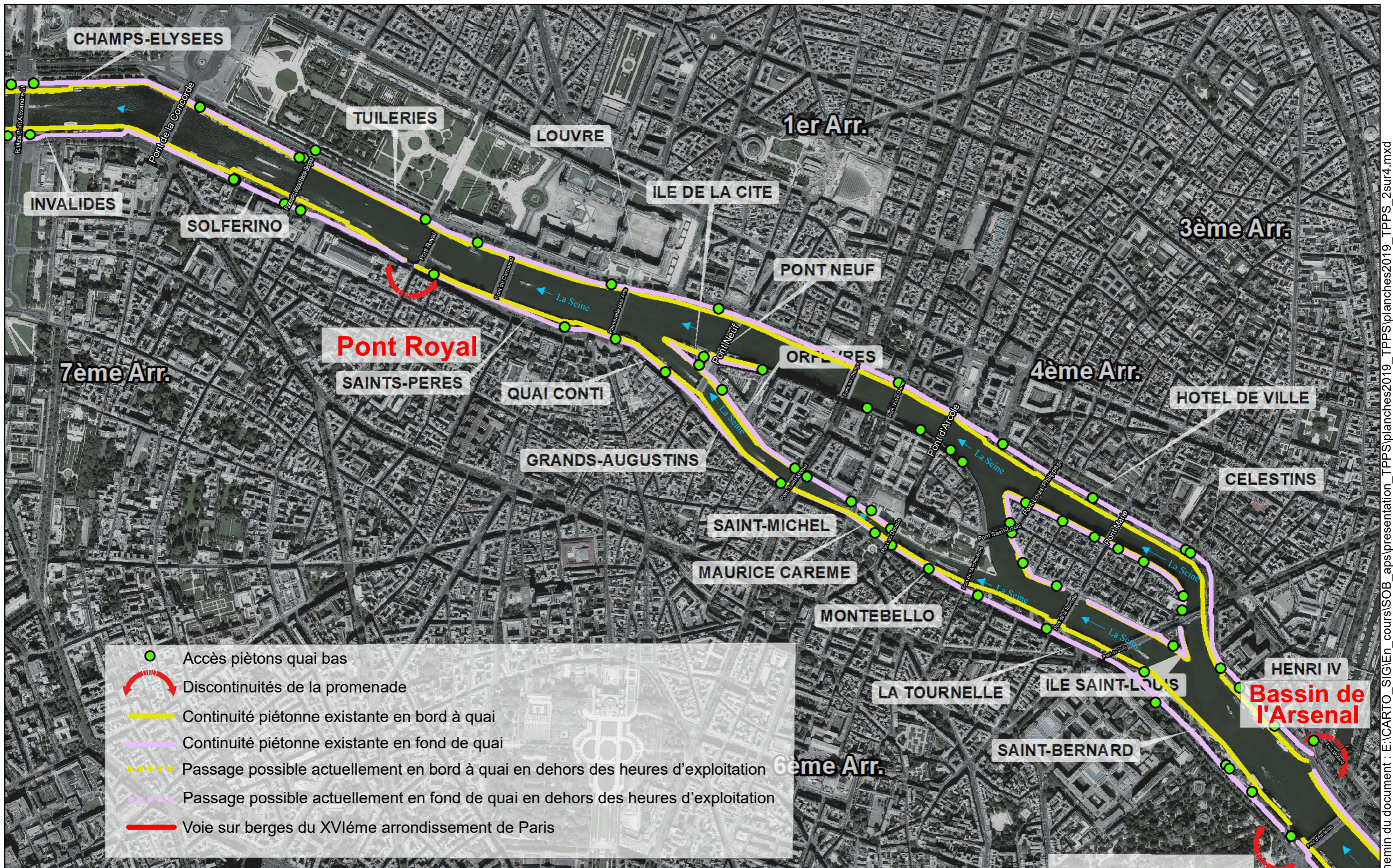
Schéma d'Orientations des Berges et Ports dans Paris

Les continuités piétonnes sur les quais bas

Orientations et axes de travail à 5 ans : consolider la continuité piétonne en quai bas

Date: 31/10/2019





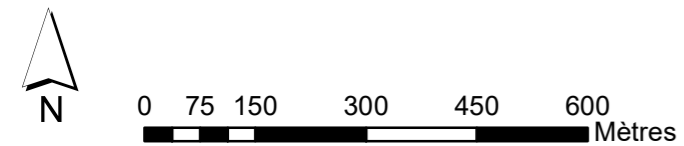
Chemin du document : E:\CARTO_SIG\En_cours\SOB_aps\presentation_TPPS\plans2019_TPPS\plans2019_TPPS_2sur4.mxd

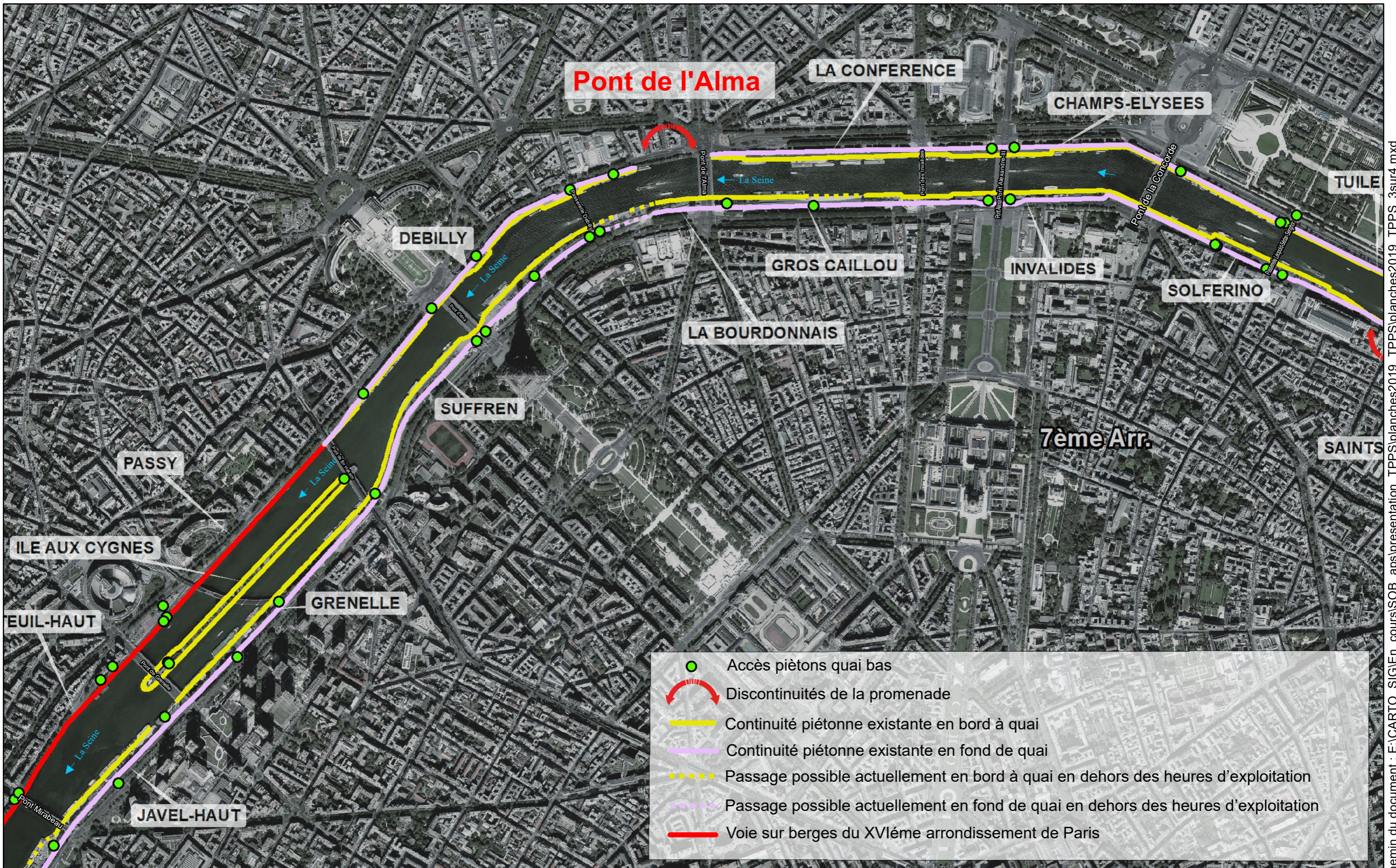
Schéma d'Orientations des Berges et Ports dans Paris

Les continuités piétonnes sur les quais bas

Orientations et axes de travail à 5 ans : consolider la continuité piétonne en quai bas

Date: 31/10/2019





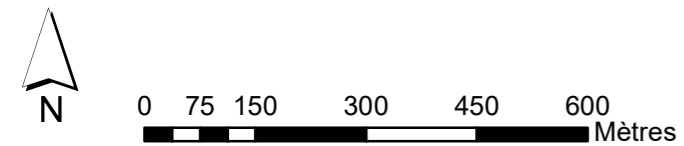
Chemin du document : E:\CARTO_SIG\En_cours\SOB_aps\presentation_TPPS\planches2019_TPPS\planches2019_TPPS_3sur4.mxd

Schéma d'Orientations des Berges et Ports dans Paris

Les continuités piétonnes sur les quais bas

Orientations et axes de travail à 5 ans : consolider la continuité piétonne en quai bas

Date: 31/10/2019





Chemin du document : E:\CARTO_SIG\En_cours\SOB\presentation_TPPS\planches2019_TPPS\planches2019_TPPS_4sur4.mxd

Schéma d'Orientations des Berges et Ports dans Paris

Les continuités piétonnes sur les quais bas

Orientations et axes de travail à 5 ans : consolider la continuité piétonne en quai bas

Date: 31/10/2019

