

Le fleuve, élément incontournable pour un développement régional durable



Le fleuve, élément incontournable pour un développement régional durable

Étude réalisée par Elisabeth Bordes-Pagès, (DUAT)
avec la participation de Emmanuel Blum (DHEGL), Christophe Cavallès (DUAT), Ludovic Faytre (DEUR), Philippe Montillet (DIDM), Jean-Louis Pagès (DUAT), Manuel Pruvost-Bouvattier (DEUR), Corinne Ropital (DTI), Jean-François Saigault (DEDL)
Maquette : Virginie Cioni
Cartographie : Sylvie Castano

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Île-de-France (IAURIF)

Directeur général : François Dugény

Directeur général adjoint, chargé du Département Urbanisme et Aménagement du Territoire (DUAT), Jean-Pierre Palisse

15 rue Falguière - 75740 Paris cedex 15

Tél. : 01.53.85.53.85 Fax : 01.53.85.76.83 (ou 76.85) - www.iaurif.org

© IAURIF - septembre 2006

SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| Introduction | 5 |
| I. Un fleuve vivant, un enjeu pour le futur schéma directeur | 11 |
| Garantir la qualité de l'eau, condition de vie du fleuve | 11 |
| Confirmer la valeur du corridor biologique | 13 |
| Lutter contre la vulnérabilité face aux inondations | 15 |
| II. Un fleuve ouvert à la ville et une ville ouverte sur le fleuve | 21 |
| Aménager un «front» de fleuve «naturel et urbain» | 21 |
| Valoriser le patrimoine paysager et bâti | 22 |
| Relier le fleuve et la ville, en s'appuyant sur l'espace public | 23 |
| Assurer la continuité des cheminements sur berges | 24 |
| III. Un corridor fluvial ouvert aux évolutions économiques | 27 |
| Confirmer les vocations économiques du fleuve | 27 |
| Définir les grandes lignes d'un projet régional | 28 |
| Promouvoir et valoriser les sites d'activités | 28 |
| Inscrire les évolutions dans l'espace et le temps | 29 |
| IV. La voie navigable, élément d'une politique de transport intermodale | 31 |
| Accompagner les effets des grands projets | 33 |
| Renforcer les possibilités d'intermodalité | 33 |
| Optimiser le réseau des ports, assurer une compatibilité d'usages | 34 |
| Associer les canaux parisiens | 34 |
| V. Le fleuve, un espace identitaire vecteur de développement | 35 |
| Révéler ses spécificités patrimoniales pour définir un projet de valorisation | 35 |
| Développer un tourisme fluvial, intégré dans une démarche globale de valorisation | 36 |
| Trois enjeux majeurs pour la voie d'eau | 39 |

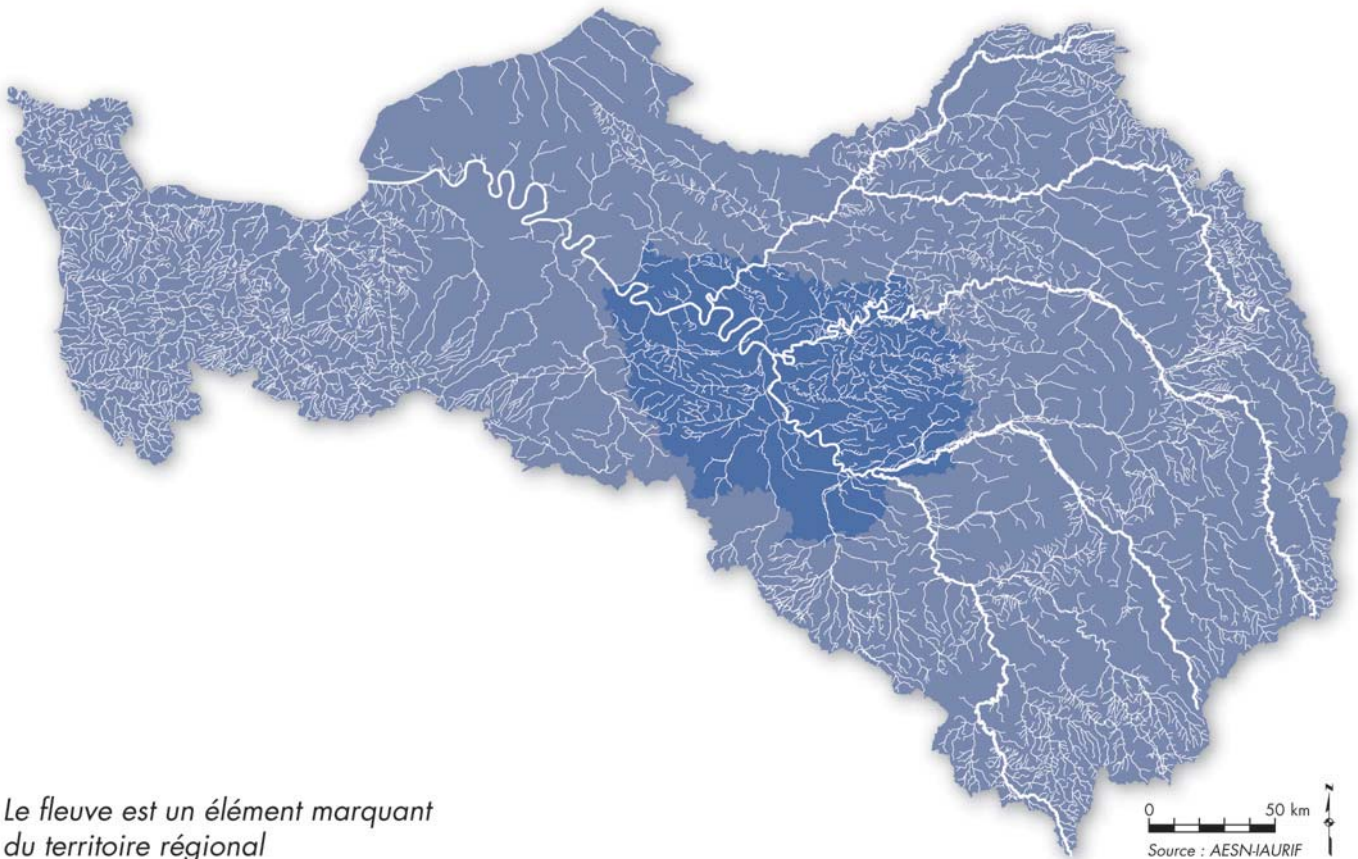
Introduction

La révision du schéma directeur régional d'Île-de-France est une occasion majeure de construire une nouvelle vision du développement, celle d'un développement durable qui s'appuie sur les caractéristiques de l'identité régionale, les renforce, tout en répondant aux objectifs de développement économique, social et environnemental. La valorisation du cadre de vie et l'amélioration des conditions du «vivre ensemble» seront déterminantes pour définir un schéma d'aménagement partagé dont le fleuve est un élément majeur.

Le territoire du fleuve, entendu comme celui de la Seine, de ses canaux et de ses principaux affluents, est un enjeu majeur de l'aménagement de l'Île-de-France.

L'Aurif a mené une réflexion approfondie sur ce territoire du «fleuve», faisant ressortir son caractère structurant pour le territoire régional, mais aussi ses fragilités et les dimensions économiques et environnementales à prendre en compte. Cette réflexion s'est concrétisée par la publication en 2005 du n° 141 des *Cahiers de l'Aurif*.

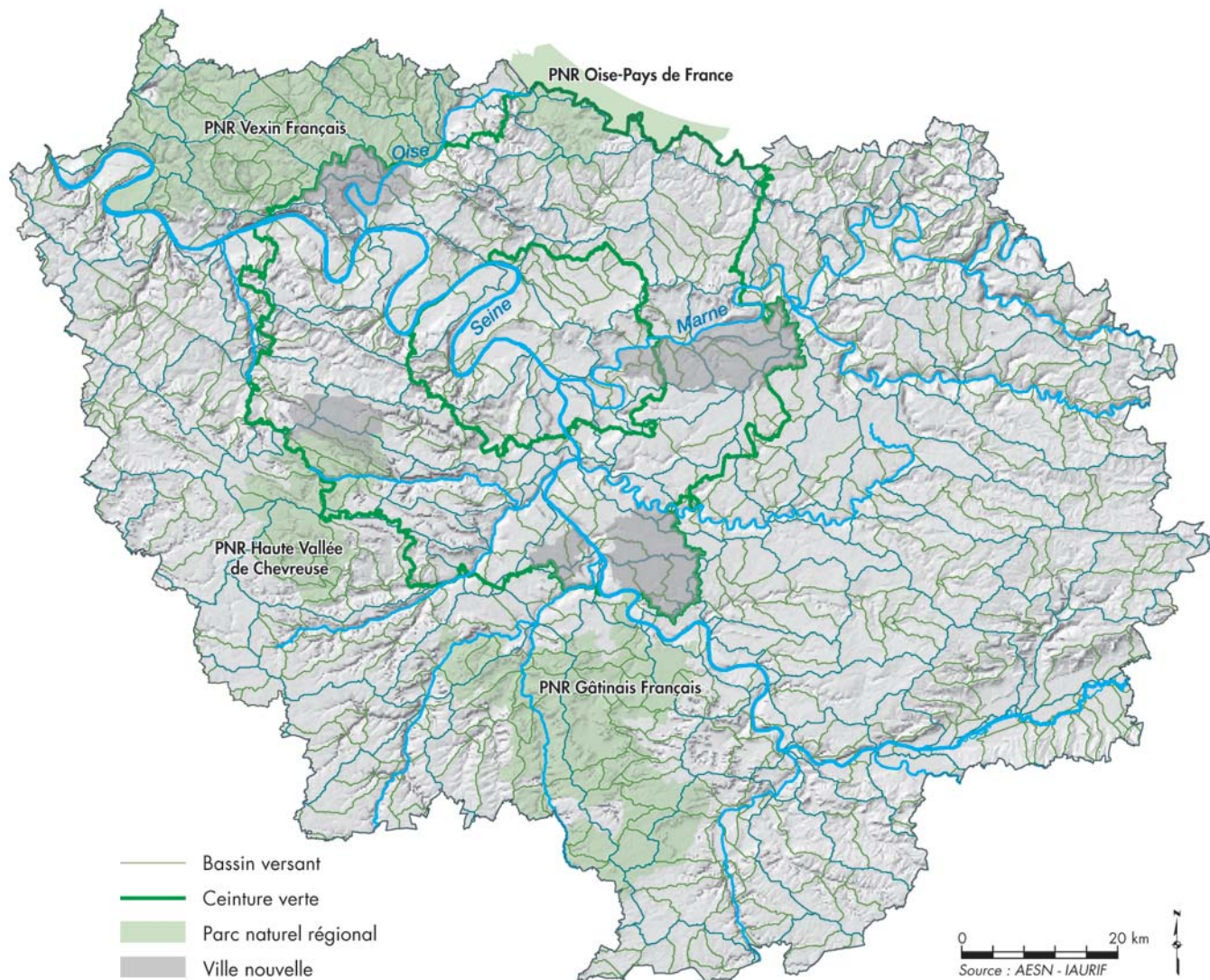
L'Île-de-France dans le bassin de la Seine



Le fleuve est un élément marquant du territoire régional

Les 700 bassins versants "élémentaires" d'Île-de-France

Le relief détermine 700 bassins versants élémentaires "solidaires" du grand bassin



Aujourd'hui, les travaux menés pour réviser le schéma directeur régional (SDRIF) ont confirmé ces enjeux, et les acteurs de l'aménagement et du développement régional ont pris conscience du rôle que doit jouer le «fleuve» comme axe structurant de la planification à venir. L'Aurif a établi la présente synthèse de ses réflexions, qui vise à sensibiliser le plus grand nombre avec un regard croisé sur l'importance de cette problématique transversale.

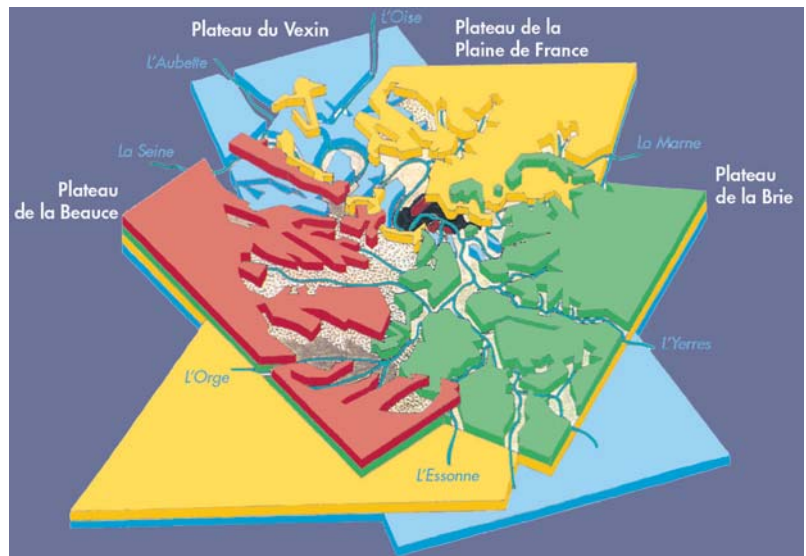
De grandes villes fluviales françaises se sont engagées depuis vingt ans dans des processus complexes de reconquêtes urbaines intégrant de vastes sites industriels et portuaires. Ces projets se sont développés avec la montée en puissance de la décentralisation.

La plupart des agglomérations concernées ont défini de grands projets, associant développements économique, urbain, environnemental... Les opérations les plus remarquables se caractérisent par l'existence d'un espace public restructuré intégrant de nouveaux modes de transports, des équipements majeurs d'échelle d'agglomération (palais des congrès, équipements culturels, universitaires, pôles technologiques, institut de recherche, nouveaux services...) et des opérations de renouvellement et de réhabilitation des anciens quartiers et tissus industriels.

Ces opérations d'aménagement, qui ont tiré parti de la localisation à proximité du fleuve (des ports, des estuaires...), s'inscrivent aujourd'hui dans des projets d'échelles régionales...

La volonté d'ouvrir les nouveaux quartiers au «fleuve», de «vivre sur ses rives» est une constante que l'on trouve dans les projets d'aménagement de ces agglomérations. Le fleuve qui «rentre en ville» constitue un élément naturel singulier et fascinant qui a autorisé aussi à certaines mises en scène urbaines.

L'objectif de maintien des activités de production et la constitution de réserves foncières pour de nouvelles activités comme



IAURIF

La région Île-de-France est façonnée par l'empreinte de l'eau, du passé et du présent.

celles liées au traitement des déchets, aux éco-industries ou encore aux activités de transports et de logistique associées au fleuve, font partie des enjeux à prendre en compte dans l'évolution des projets d'aménagement.

Les réalisations exemplaires peuvent aujourd'hui servir de référence. La prise en compte des caractéristiques de l'écosystème fluvial pour bâtir un projet de valorisation d'ensemble est une démarche qui doit être suivie et mesurée dans toutes ses dimensions et interconnexions...

Les mutations économiques et les effets conjugués de la première crise énergétique ont entraîné la disparition de pans entiers de l'appareil de production industrielle en Île-de-France. Cela s'est traduit par l'apparition de vastes friches dans les territoires centraux de l'agglomération, en particulier le long de la Seine et des canaux, lieux historiques d'implantation de ces activités depuis la décentralisation. Ces évolutions sont gérées principalement par les collectivités. Les communes les plus attractives (au niveau de l'immobilier) ont réalisé des opérations, rompant généralement avec leur passé industriel, pour changer leur image, augmenter leurs ressources, faisant par ailleurs évoluer leur population... À Paris comme en proche couronne, beaucoup de ces opérations se situent en front de Seine.



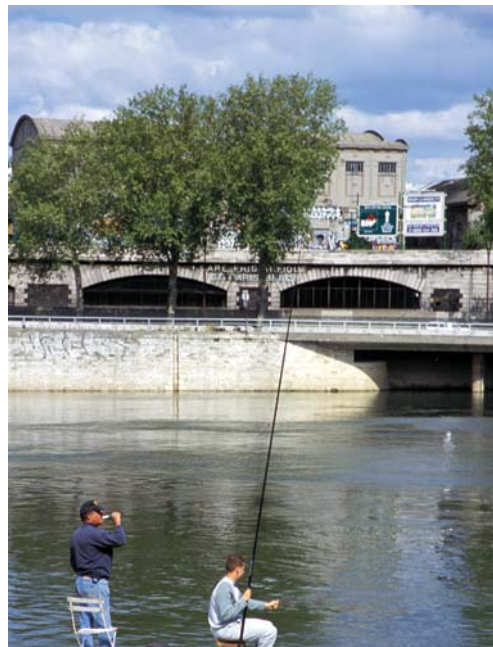
JULES JEAN-GUY, AERIAL / ALURIF

Des paysages à valoriser

Ces transformations parfois remarquables au niveau local (tant sur le plan qualitatif qu'au niveau des dynamiques en œuvre), ont parfois eu des impacts contradictoires à l'échelle supra-communale (accroissement des déséquilibres socio-économiques, manque de lisibilité et de cohérence dans la nature des aménagements, etc.).

Les démarches engagées à l'échelle inter-communale se sont souvent traduites en projets individualisés perdant la cohérence initiale qui les rendaient pertinents à l'échelle supra-communale. Certains de ces projets apparaissent juxtaposés et sans connexion particulière avec le fleuve. Une des questions n'est-elle pas de construire aujourd'hui plus de cohérence, plus d'équilibre et plus de liens en intégrant la dimension supra-communale et la dimension régionale ?

Élément structurant et fédérateur de l'Île-de-France



JULES JEAN-GUY, AERIAL / ALURIF

La qualité de l'eau indispensable à la vie aquatique

Le «fleuve»⁽¹⁾ est un élément structurant et fédérateur. Axe de communication et d'échanges avec les autres régions et le Nord de l'Europe, il a été pendant des siècles un haut lieu du développement économique et urbain. Le fleuve a aussi subi le revers de ses multiples usages. Il fut longtemps considéré comme un égout à ciel ouvert.

Pour mieux révéler ce fleuve, il faudra s'appuyer sur ses spécificités, tenir compte de sa complexité et des enjeux qu'il représente et identifier les différentes échelles de valorisation possibles.

La cohérence, la mise en œuvre d'une stratégie d'ensemble et sa durabilité nécessitent de fédérer l'ensemble des acteurs dans un projet partagé.

⁽¹⁾ Par «fleuve», nous entendons principalement la Seine, ses principales rivières et les canaux.

Spécificité et complexité du «fleuve»

Pour catalyser une politique de mise en valeur du fleuve en rapport avec les territoires qu'il traverse, il faudra s'appuyer sur ses caractéristiques physiques, géographiques et humaines, en prenant particulièrement en compte :

- ses composantes géographiques (l'eau, les rives et leurs paysages, et les sites traversés) ;
- son caractère «vivant» qui peut être attractif mais aussi répulsif (phénomènes d'érosion, d'inondations...) ;
- son histoire, associée aux évolutions industrielles et urbaines, à la présence de l'eau (usages et rejets), au développement des transports dans les vallées (proximités des axes ferrés et routiers) ;
- ses dimensions patrimoniales (naturelle et bâtie) confrontées à la ville et aux phénomènes de développement.

Il faudra aussi être capable de gérer les différentes échelles d'intervention. Le fleuve est composé de territoires à géométrie variable (depuis le grand bassin jusqu'au local). C'est avant tout un écosystème dont la vie, les fonctions, leur régulation nécessitent des connaissances, un mode de gestion et des interventions à différentes échelles, relayés par de très nombreux acteurs. L'objectif de valorisation d'ensemble doit être le moteur d'un projet fédérateur et partagé qui nécessitera aussi des arbitrages.



Un patrimoine à découvrir

JULES JEAN-GUY AERIAL / JALURIF

Les schémas d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) en Île-de-France

La coopération intercommunale conditionne la réalisation des SAGE



I. Un fleuve vivant, un enjeu pour le futur schéma directeur

La Seine est un écosystème compris dans celui du «bassin Seine-Normandie». Son fonctionnement nous révèle de façon plus ou moins immédiate (temps/espace) et pénalisante (plus ou moins réversible) les conséquences de nos actions passées et actuelles⁽²⁾. Si l'on veut réaliser un projet de schéma directeur intégrant les enjeux de développement durable, il faut que les objectifs de valorisation et de développement favorisent la «vie» de l'écosystème fluvial lui-même.

Garantir la qualité de l'eau, condition de vie du fleuve

La directive cadre européenne sur l'eau fixe un objectif de bon état écologique des masses d'eau à l'horizon 2015. Répondre à ce défi nécessitera d'engager des coopérations essentielles pour prendre la mesure de cet objectif et de la solidarité indispensable à la gestion du patrimoine aquatique francilien.

Les périmètres des bassins de rivière ne s'arrêtant pas aux frontières régionales, la coopération intercommunale devient un facteur indispensable pour la réalisation de schémas d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE). Leur mise en œuvre devrait être fortement encouragée par la Région.

La priorité est d'améliorer encore la qualité de l'eau de la Seine, en commençant par l'amont, c'est-à-dire par celle de rivières. Ce défi est indissociable de la révision du SDAGE et de la mise en place des SAGE⁽³⁾. Les progrès réalisés par rapport

⁽²⁾ Les pollutions de la région francilienne issues des activités humaines (urbaines et agricoles) sont visibles jusqu'en mer du Nord, cf. article in Les Cahiers n° 14, Laurif, 2^e trimestre 2004.

⁽³⁾ Il y en aura à terme 27 à mettre en œuvre dans la région.



JACOMBE Denis

*Améliorer la qualité de l'eau
est un objectif fondamental.*

à la qualité des rejets en Seine (teneur en carbone et métaux) sont actuellement freinés par les pollutions persistantes en phosphore, ainsi qu'en azote et en pesticides (sur certains affluents).














Il faut encore renforcer les interventions en amont pour poursuivre cet objectif «de qualité» de l'eau en développant une maîtrise d'ouvrage cohérente aux échelles d'intervention locales. L'amélioration de la qualité de l'eau au niveau des têtes de bassin aura des incidences notables sur l'aval.

Cet objectif est capital pour assurer la fourniture en eau potable (assurée à 60 % par des eaux superficielles et à 40 % par des eaux souterraines en Île-de-France) des habitants et des activités. L'augmentation des coûts de production de l'eau potable, face d'une part à une ressource de plus en plus altérée et d'autre part à des normes de plus en plus exigeantes, va trouver ses limites et obliger à prévenir la dégradation et à améliorer la qualité des eaux captées.

Schéma de services collectifs des espaces naturels et ruraux

La Seine constitue un axe majeur du schéma de services collectifs des espaces naturels et ruraux



- | | | | |
|---|---|---|--|
|  | Espace urbain ou sous très forte influence urbaine et trame verte d'agglomération |  | Liaison écologique interrégionale |
|  | Espace agricole et forestier périurbain au contact du front urbain |  | Grande liaison verte à conforter ou à créer |
|  | Espace agricole et forestier périurbain en voie de fragilisation |  | Continuité à rétablir au travers d'une infrastructure linéaire |
|  | Espace naturel et rural ordinaire |  | Continuité aquatique à conforter ou à rétablir |
|  | Espace naturel et rural remarquable |  | Coupure d'urbanisation à conforter ou à rétablir |
|  | Territoire à dominante forestière (zone de calme à reconquérir) |  | Principale zone d'expansion des crues |
| | |  | Crue de type 1910 : 8 à 15 milliards d'euros de dommages matériels |

Confirmer la valeur du corridor biologique

La reconnaissance du corridor biologique «fluvial» est une nécessité. Sa valorisation sera renforcée par des actions de reconquête des zones humides, de renaturation des berges, de son maillage avec les espaces naturels riverains et proches... Ces objectifs sont essentiels pour une valorisation durable à l'échelle du corridor fluvial.

Renforcer les vocations naturelles du «corridor biologique»

La vallée de la Seine est identifiée comme un axe majeur, «d'importance nationale» dans le «schéma de services collectifs des espaces naturels et ruraux». Développer la vocation naturelle du «corridor fluvial» doit être un objectif prioritaire. Cet objectif de valorisation environnementale favorisera la réappropriation du fleuve et le développement de projets économiques, culturels et sociaux.

L'objectif de valorisation du «corridor fluvial» concerne une vaste échelle, celle de la vallée de la Seine et des vallées confluentes, mais il doit être adopté et décliné à une échelle locale.

Les actions de protection et valorisation des milieux naturels en têtes de bassin et des zones humides doivent être développées. Ces milieux sont vulnérables aux perturbations et pollutions, leur protection est particulièrement utile car ils contribuent à «tamponner» les débits, à l'épuration des eaux de ruissellement et au développement de la vie aquatique et de la flore.

Renaturer les berges du «fleuve»

La renaturation des berges par génie écologique est un moyen de participer à la restauration des fonctions écologiques des rivières (continuités écologiques structurantes) et à l'amélioration de la qualité de l'eau du fleuve.



CAUCHETIER Bernard

Les zones humides servent de zones tampons, épurent les eaux, et favorisent la vie aquatique.



BONDES-PAGES Elisabeth

La renaturation des berges participe à la qualité du fleuve.

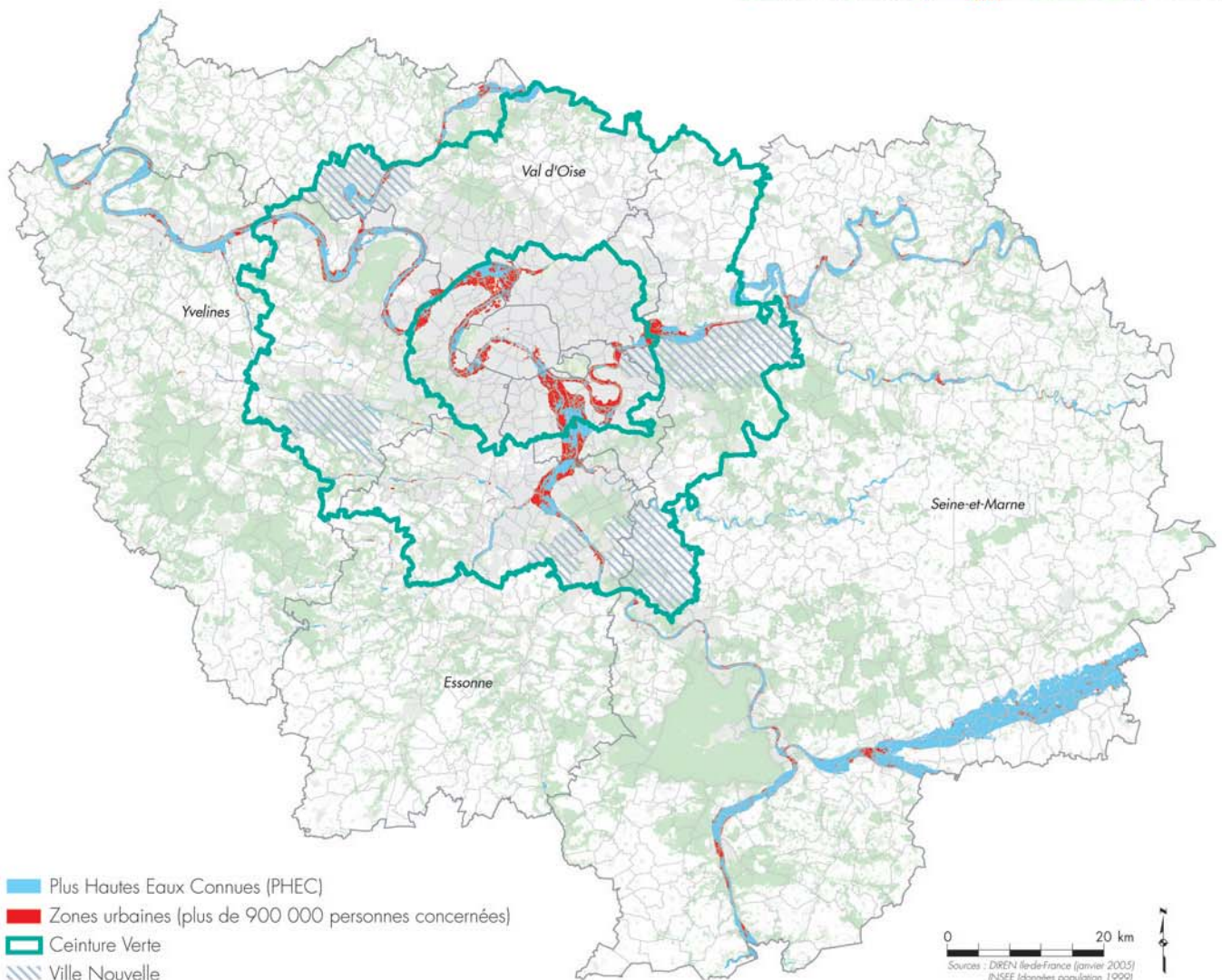
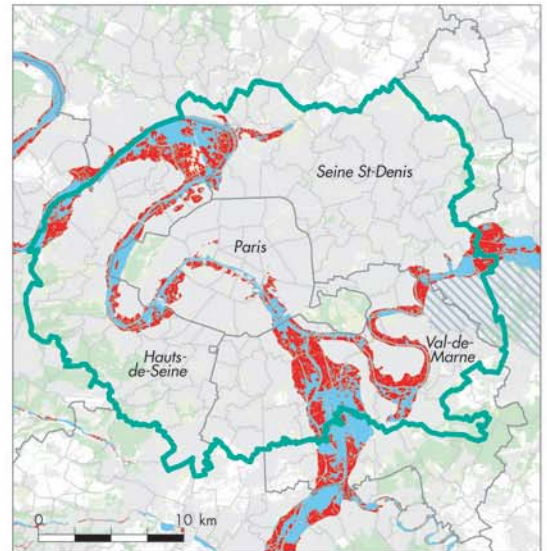
Certains sites sont déjà porteurs de nouveaux projets de valorisation, en particulier ceux où le fleuve rencontre des espaces où les enjeux environnementaux sont clairement affichés (projets d'espaces naturels sensibles, d'espaces verts, en lien avec d'autres projets de valorisations urbaine et touristique...). Certaines techniques encouragées par les politiques régionales sont également soutenues par l'Agence de l'eau Seine-Normandie (AESN).

Relier le fleuve aux espaces naturels et ouverts

Pour favoriser le fonctionnement de ce «corridor biologique naturel», il faut soutenir les projets visant à renforcer le «maillage» entre les espaces naturels le long de ce corridor, sur le fleuve, les berges et les coteaux et dans les vallées voisines. Ce «maillage» est plus évident en milieu rural mais il est indispensable de ne pas

Zones urbaines et Plus hautes eaux connues (PHEC)

Une inondation du niveau de la crue de 1910 concernerait à des degrés divers 2,5 millions de personnes



l'interrompre en site urbain, d'autant que la «zone agglomérée» borde le fleuve sur la majeure partie de son parcours francilien.

Les politiques régionales et départementales déjà menées en faveur des espaces naturels sensibles participent à ce «maillage» entre les espaces naturels constitutifs du corridor biologique. Certains espaces naturels sensibles existants constituent l'armature de base pour un projet de valorisation d'ensemble le long du corridor.

Cette armature doit être renforcée en site urbain, en intégrant des projets de renaturation de berges, de création de promenades et d'espaces verts et récréatifs riverains, de mise en relation des berges et des rives avec l'espace public et les espaces verts plantés des villes.

La préservation des continuités écologiques est un défi de taille, qui doit être prise en relais dans les objectifs de valorisations paysagères, de continuité d'itinéraires «doux» le long du corridor fluvial, d'actions de prévention des inondations, et plus largement dans les projets de valorisation urbaine intégrant la création de parcs et d'espaces verts plantés et enherbés... Les techniques d'entretien et de valorisation appliquées à ces espaces sont aussi importantes.

Lutter contre la vulnérabilité face aux inondations

Un autre aspect indissociable de la vie du fleuve est lié aux risques⁽⁴⁾. La lutte contre les inondations a entraîné de nombreuses actions dans un passé récent avec la construction d'ouvrages anti-crues, de digues. Aujourd'hui, certains projets de

(4) La problématique des risques ne se limite pas aux seuls risques d'inondation. Voir Les Cahiers n° 140 et 142, Laurif.

(5) L'expérience des Pays-Bas est remarquable à ce niveau et pourrait servir d'exemple dans certains projets.

(6) Les PPRI ou plan de protection contre les risques d'inondation sont des servitudes.

(7) Le coût des dégâts d'une crue de type 1910 en Île-de-France est en effet aujourd'hui estimé à minima entre 10 et 12 milliards d'euros, et plus du double en tenant compte de la dégradation des réseaux et des pertes d'exploitation des entreprises.



LAURIF

Renforcer le maillage entre les espaces naturels et les espaces urbains plantés (berges, parcs, jardins)



DREIF

Préserver et restaurer les «zones d'expansion des crues»

planification intègrent le risque d'inondation dans leur parti d'aménagement, préservent les zones «naturelles» d'expansion des crues et recherchent un urbanisme adapté à la réduction de la vulnérabilité⁽⁵⁾.

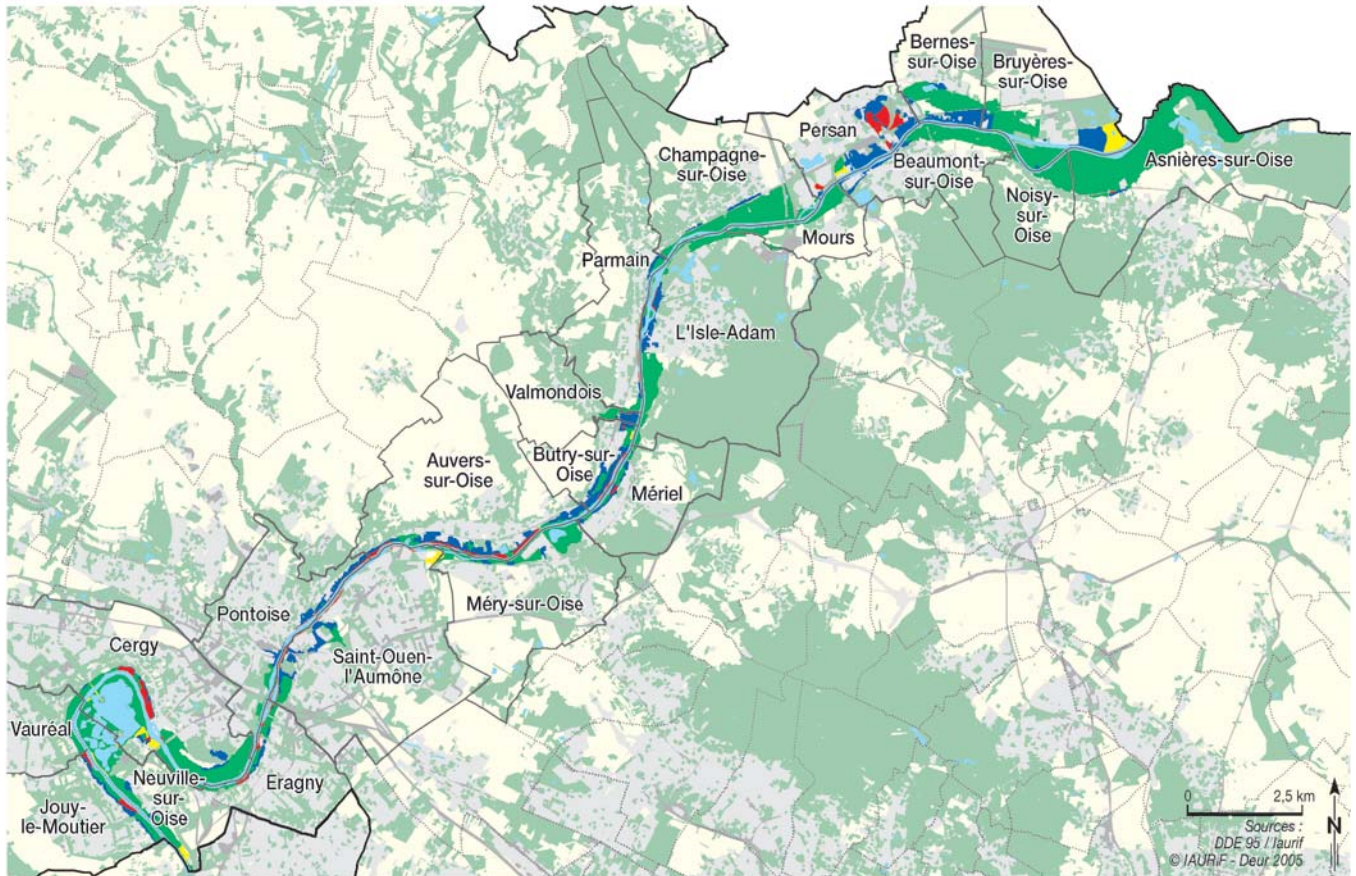
Dans la vallée de la Seine (et de ses principaux affluents), l'élaboration et la mise en œuvre des PPRI⁽⁶⁾ concernent en priorité les zones les plus urbanisées. Leur reconnaissance par les acteurs de l'aménagement est un minima indispensable et vital pour le développement régional.

Les grands défis régionaux

Les conséquences d'une inondation majeure, du niveau de la crue de 1910, seraient catastrophiques. En exposant simultanément les 8 départements franciliens, un tel événement aurait un impact considérable sur la vie sociale et économique de la région, affectant à des degrés divers, plus de 2,5 millions de personnes. Le préjudice pour l'économie francilienne serait tout aussi important⁽⁷⁾.

Exemple du PPRI de la vallée de l'Oise

Le PPRI limite la densification dans les secteurs exposés aux aléas les plus forts



| Zonage du PPRI de la vallée de l'Oise | | | |
|---------------------------------------|--------------------|-----------------------------|---|
| superficie | population estimée | nombre de logements estimés | |
| 1 347,0 ha | 725 | 296 | Zone d'expansion des crues (inconstructible) |
| 73,7 ha | 518 | 218 | Zone urbanisée exposée à un aléa fort (inconstructible) |
| 315,6 ha | 3 885 | 1 575 | Zone urbanisée exposée à un aléa modéré (constructible sous conditions) |
| 47,0 ha | 3 | 1 | Zone pouvant accueillir sous conditions des projets d'intérêt général |
| 1 783,3 ha | 5 131 | 2 090 | |

| | |
|------------------------------|------------------------------|
| Urban | Urban |
| Espace boisé / espace ouvert | Espace boisé / espace ouvert |
| Eau | Eau |
| Transport | Transport |

Au-delà des conséquences directes des inondations, l'ensemble du fonctionnement de l'agglomération serait bouleversé, avec des répercussions bien au-delà des seules zones inondées et un risque de paralysie de la vie sociale et économique pour une durée indéterminée. Les travaux menés depuis 2001 par le Secrétariat général de la zone de défense de Paris en vue de l'établissement du plan de secours spécialisé inondation ont mis en évidence la vulnérabilité de l'agglomération pour des aspects aussi divers que l'alimentation en eau potable, l'approvisionnement en énergie, l'assainissement des eaux usées, le traitement des déchets, les déplacements et la logistique...

Préserver et restaurer les zones d'expansion des crues

Pour réduire l'inondation sur les zones vulnérables⁽⁸⁾, il faut pouvoir retenir temporairement davantage d'eau sur d'autres zones moins vulnérables capables de supporter une surinondation sans dommages excessifs.

Le projet régional devrait affirmer le principe de «préservation et de valorisation des zones d'expansion des crues». La mise en œuvre de PPR inondation sur les territoires les plus ruraux, en limite du territoire régional (Bassée, vallée de la Marne en amont de Meaux...) peut contribuer à cette préservation, tout comme la prise en compte de ces zones dans les documents d'urbanisme, tels que les PLU, SCOT.

En zone périurbaine où s'exerce plus fortement la pression de l'urbanisation, les espaces non urbanisés en zone inondable doivent être considérés dans leurs multiples potentialités : valeur naturelle ou récréative, mais aussi d'expansion des crues... Cette multifonctionnalité doit être prise en compte lors des réflexions d'aménagement.

⁽⁸⁾ Entre 1982 et 1999, près de 1 550 hectares ont été urbanisés dans les zones exposées aux plus hautes eaux connues en Île-de-France. Entre les recensements de 1990 et 1999, ce sont plus de 32 000 personnes supplémentaires qui sont comptabilisées dans les zones potentiellement exposées au risque des inondations, dont les deux tiers en petite couronne sur les départements de Paris, des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne.

Définir un projet régional pour réduire la vulnérabilité face aux risques

Pour limiter les effets des risques d'inondation et la vulnérabilité des sites, il faut que le projet régional affirme clairement les points énoncés ci-après.

La volonté de maîtriser l'urbanisation en zone inondable

La maîtrise de l'urbanisation en zone inondable, et plus généralement dans les zones d'aléas forts, constitue un enjeu important pour ne pas accroître la vulnérabilité des personnes et des biens ; mais les réflexions doivent aussi porter sur le renouvellement urbain dans les zones à risques.

Si entre 1982 et 1999, près de 1 550 ha ont été urbanisés en zones inondables en Île-de-France, ce sont aussi 4 600 ha de zones déjà urbanisées qui ont muté (de l'activité vers l'habitat, espaces ouverts urbains vers les équipements...) pendant la même période. La recomposition de la zone dense, «la reconstruction de la ville sur la ville» constitue l'une des réponses à la volonté de maîtriser le développement de l'agglomération. Confrontée à la forte demande de logements, à la rareté des espaces disponibles, à la pression foncière... la requalification de nombreux territoires passe par la mutation d'anciens sites industriels et la reconstruction de zones d'habitats et d'équipements. Une grande partie de cette offre foncière, notamment en petite couronne, a été réalisée et risque de se poursuivre le long de la voie d'eau.

La mutation de ce type de sites vers de l'habitat conduirait à une augmentation des densités de populations dans les «zones à risques» et se traduirait par un accroissement de la valeur des biens exposés... Ces conséquences seraient contradictoires avec les objectifs du projet régional, qui est de réduire la vulnérabilité.



PEROUSE P. / IIRBS

Les barrages-réservoirs pour réguler l'étiage et réduire l'importance des inondations

La volonté de réduire la vulnérabilité de «l'existant»

Les plans de prévention des risques naturels (PPR) doivent permettre d'empêcher un accroissement de la densification des secteurs exposés aux aléas les plus forts, même s'ils n'agissent actuellement que faiblement sur la vulnérabilité existante.

La mise sous terre des câbles de divers réseaux (énergie, communication), l'utilisation des caves et sous-sols (groupes électrogènes, installations sensibles de postes électriques, de chaufferies, de mécanismes d'ascenseurs...), le développement des parkings souterrains... constituent des facteurs aggravants et accentuent la vulnérabilité de l'habitat. Certains secteurs seraient épargnés par les débordements directs, mais les remontées de nappes accompagnant les crues majeures vont élargir les «zones exposées» avec des risques de dégâts importants pour les caves ou les parkings souterrains...

Il convient aujourd'hui de relayer et d'imaginer des actions vers les collectivités et leurs services, les entreprises, les populations... Plusieurs centaines de milliers de logements, des dizaines de milliers d'entreprises (services administratifs et de production, centres de stockage, de logistique...) de toutes tailles, des équipements publics (scolaires, de santé, de services, etc.) se situant dans la zone inondable seront directement ou indirectement touchés par une crue majeure. Les coûts directs et indirects d'une inondation

majeure dépendent essentiellement de cette vulnérabilité (ex : coûts économiques pour les entreprises...).

Il faut aussi que le projet régional :

Affirme le principe de la synergie entre la réduction de la vulnérabilité, les protections locales et les aménagements de protection amont

Ce principe traduit la nécessité d'appréhender la gestion du risque «crue» dans sa globalité, à l'échelle du bassin. Les démarches de réduction de la vulnérabilité en zone inondable permettent de cerner collectivement ce qui pourrait être défini comme risque acceptable. Tout projet de protection ne doit pas être le prétexte pour justifier une urbanisation croissante mais bien au contraire l'occasion de réduire les enjeux liés à l'existant.

Les ouvrages de protection amont déterminent à l'aval le niveau de protection locale réalisable, l'ensemble de ces protections limitant l'aléa.

Rende lisible le principe d'une solidarité amont/aval

En matière d'inondation, le principe d'une solidarité amont/aval doit être affirmé à l'échelle du territoire régional entre les zones densément urbanisées de l'agglomération centrale et les zones rurales de la grande couronne, mais aussi au niveau interrégional par des réflexions et des actions communes à l'échelle globale des bassins versants.

Anticipe le changement climatique

Pour l'Île-de-France, les signes du réchauffement global pourraient trouver une traduction dans l'augmentation de la fréquence et de l'amplitude des phénomènes climatiques extrêmes (sécheresse, canicule, tempête, orages, inondations, grands froids...). Si le recul manque pour qualifier les conséquences des changements climatiques annoncés sur les aléas, on peut en revanche constater l'évolution de certains facteurs aggravants, notamment pour ce qui concerne les inondations. À événement climatique comparable, les caractéristiques d'une inondation

seraient très différentes aujourd'hui de celles observées par le passé. Plusieurs facteurs ont en effet contribué à modifier profondément le régime d'écoulement des eaux de la plupart des principaux cours d'eau franciliens, avec comme conséquences des phénomènes certainement plus brutaux : la diminution sensible des champs d'expansion des crues, les modifications des cours d'eau (extraction de matériaux, recalibrage du lit mineur...), l'évolution des pratiques agricoles, l'imperméabilisation des sols par extension des surfaces urbanisées...

Pour mémoire, l'Île-de-France a connu plusieurs crues historiques : 1955, 1740... et 1658, supérieure en cote à la crue de 1910. Par ailleurs, les niveaux atteints par les inondations de Prague en août 2002 ont dépassé les crues historiques repérées depuis plus de 300 ans.

Favorise le partage d'une culture du risque

La réduction des enjeux dans les zones à risques, la mise en œuvre d'actions pour réduire la vulnérabilité des biens existants, la préparation à d'éventuelles situations de crises... passent par la sensibilisation et le partage d'une culture du risque par l'ensemble des acteurs locaux (élus, décideurs, techniciens, acteurs économiques...) et la population.

Le projet régional doit soutenir les études et les projets qui intègrent les «risques d'inondation». Les territoires les plus «vulnérables» pourraient participer à un projet d'aménagement d'ensemble, à l'échelle du corridor fluvial, en recevant en priorité des fonctions spécifiques (environnementales, récréatives...). Les zones les plus «vulnérables» en cas de changement d'occupation du sol devraient favoriser, entre autres, l'accueil de parcs urbains de détente et de loisirs et tout autre type d'aménagement compatibles avec les objectifs de limitation de la vulnérabilité.



CG 93 / DEA



CG 93 / DEA

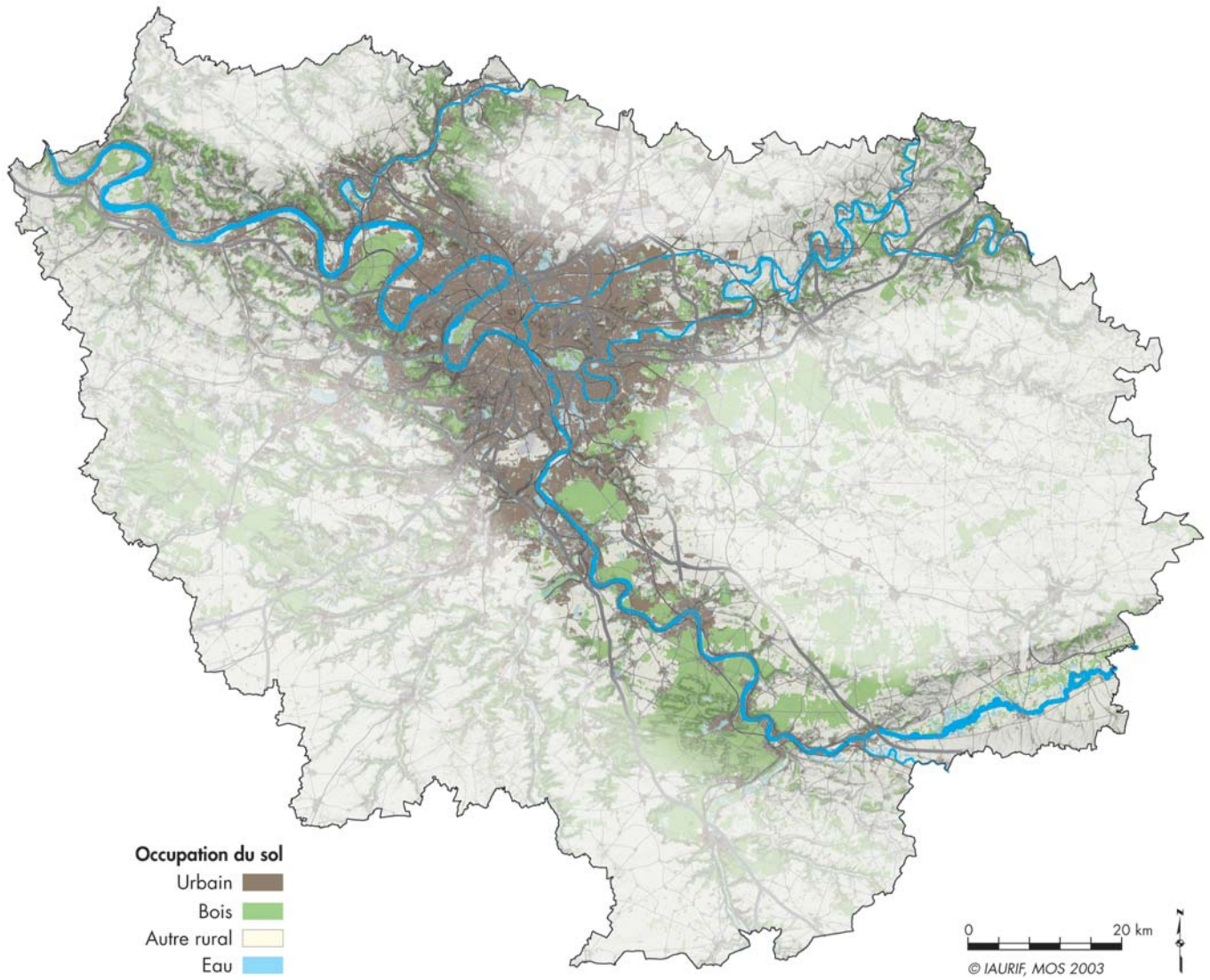


CG 93 / DEA

Lutter contre l'imperméabilisation des sols et intégrer la gestion de l'eau dans les projets d'aménagement et de construction

L'urbanisation et le fleuve

Le fleuve traverse les zones urbaines les plus denses de l'agglomération



II. Un fleuve ouvert à la ville et une ville ouverte sur le fleuve

Le fleuve^[9] apparaît comme un élément structurant, fédérateur, qui participe à l'identité régionale. Bien qu'il traverse les zones urbaines les plus densément peuplées de la région, le «fleuve» reste cependant trop peu connu. Pour le rendre «lisible» et «accessible», il faut (re)créer les conditions propices à cette réappropriation du fleuve par la population.

Un des enjeux du projet régional sera de redonner conscience de cette identité spécifique à l'«Île-de-France» en définissant les grandes lignes d'un projet d'aménagement d'ensemble qui favorise la découverte du «fleuve» par la valorisation du corridor fluvial, en le rendant à la fois accessible et attractif.

L'«ouverture» du fleuve passe par son intégration au projet de valorisation urbaine. Cet objectif sera décliné de façon différente selon les sites et leur qualité (plus ou moins urbain ou rural, degrés de sensibilité...). Pour créer les conditions de cette ouverture entre ville et fleuve, il faut inscrire dans le projet régional quelques principes fondateurs pour :

- aménager un «front» de fleuve «naturel et urbain» ;
- valoriser le patrimoine fluvial paysager et bâti ;
- relier le fleuve et la ville, en s'appuyant sur l'espace public ;
- affirmer le «principe de continuité de cheminements» le long du fleuve.

Aménager un «front» de fleuve «naturel et urbain»

Le fleuve est potentiellement «un site» de grands projets urbains assurant une mixité de fonctions entre habitat et équipements, loisirs et activités économiques...



Le «fleuve» doit être considéré comme un formidable levier pour aider au processus de renouvellement urbain, tout en tenant compte des risques d'inondation.

L'atout et la valeur singulière apportés par le fleuve doivent inspirer les projets d'aménagement.

Le projet de valorisation d'ensemble passe par la création d'un «front naturel et urbain» comprenant la réalisation d'aménagements en profondeur, sur les «rives». La notion de «naturel et urbain» signifie que ce «front» n'est pas uniquement «construit» mais qu'il peut se composer de séquences bâties alternant avec des espaces ouverts et/ou naturels, en fonction des sites et des projets.

La notion de «profondeur» implique de penser l'aménagement des berges en relation avec les projets d'aménagement des «rives».

[9] On entend généralement par «fleuve» la Seine et ses principaux affluents, la Marne, l'Oise... mais aussi les canaux qui participent largement au fonctionnement du réseau fluvial et jouent un rôle important pour l'eau, le transport, les activités,...



ARTHUSBERTRAND Yann / ALURIF

Prendre en compte les paysages à différentes échelles

L'aménagement du «front naturel et urbain autour du fleuve» implique :

- d'intégrer les contraintes liées aux risques d'inondation pour limiter la vulnérabilité des sites riverains les plus exposés à ces risques ;
- d'intégrer l'objectif de limitation des eaux de ruissellement à tous les projets d'aménagement (bâti et non-bâti...) ;
- de poursuivre la renaturation des berges partout où c'est possible ;
- d'adapter les projets de développement en fonction des capacités et des projets de desserte des sites ;
- d'intégrer au projet d'aménagement d'ensemble l'objectif du maintien, de la valorisation et du développement des sites d'activités industriels, portuaires...

Dans le cas d'opérations de reconquête des sites riverains du fleuve, les projets locaux devront composer avec l'exigence d'intégration des caractéristiques patrimoniales et paysagères du «corridor fluvial».



BORDES/PAGES Elisabeth

Assurer une mixité de fonctions

Valoriser le patrimoine paysager et bâti

La dimension patrimoniale dans la reconquête fluviale est importante. La vallée de la Seine recèle un grand nombre d'éléments ou d'ensembles paysagers et bâtis remarquables à valoriser.



GUIGNARD Philippe / La documentation Française / ALURIF / CRIF

Valoriser les îles et sites de confluence

Un travail approfondi d'identification doit être mené sur les liens spécifiques qui relient le «fleuve» à ces éléments patrimoniaux. Ce projet servira d'appui au développement local en retrouvant ou valorisant des formes urbaines ou des types patrimoniaux nés du fleuve et de ses diverses fonctions (de la défense à l'industrie en passant par les loisirs...). Cette reconnaissance doit servir à conforter les activités culturelles et touristiques en mettant en lumière des facettes encore peu connues de l'identité régionale...

Le projet régional devrait soutenir la réalisation d'un relevé systématique du patrimoine fluvial afin d'aider ultérieurement à

la définition et à la mise en place de prescriptions particulières dans les documents d'urbanisme locaux (PLU et SCOT).

Au niveau paysager, rentrent en jeu à la fois l'échelle du grand bassin et les paysages plus proches, plus immédiats qui entourent l'axe de la Seine, de la Marne ou de l'Oise et leurs jonctions avec les vallées. Il s'agit en particulier des paysages de coteaux et des « dialogues » que le « fleuve » entretient avec eux, alternativement dans un rapport de proximité et d'éloignement....

Les sites de confluence et les îles mériteront une grande attention, en tant que lieux singuliers, particulièrement exposés et sensibles.

Le projet urbain doit contribuer à cette reconnaissance paysagère et spatiale du corridor fluvial, en insistant sur la nécessité d'éviter la création d'un « effet couloir » des projets d'aménagement autour du fleuve. Un minimum de prescriptions-recommandations seraient indispensables pour maintenir « ouvertes » les perspectives longitudinales et transversales dans tout projet d'aménagement et de composition urbaine et architecturale afin d'éviter ces effets de « murs » déjà perceptibles par endroits.

Le projet régional doit encourager la protection et la valorisation des coteaux (plus ou moins naturels). Les vues « depuis » et « vers » la Seine seront recherchées.

La réalisation d'itinéraires de promenades, de « parcours découverte », de sentiers d'initiation à l'environnement (dans les sites les plus sensibles) permettraient de promouvoir le patrimoine paysager et bâti dans sa relation au fleuve.

La question de l'alternance des itinéraires d'une rive à l'autre et du dialogue entre les rives doit être prise en compte dans le projet de valorisation paysagère d'ensemble.

Les emprises des aqueducs qui amènent l'eau à Paris (sources de la Dhuis, de la Vanne, de la Voulzie, de l'Avre) sont des opportunités de cheminements verts à forte



BORDES/PAGES Elisabeth

Protéger les perspectives longitudinales et transversales

valeur patrimoniale, de dimension régionale et interrégionale, dont seule une partie est valorisée aujourd'hui.

Relier le fleuve et la ville, en s'appuyant sur l'espace public

Le fleuve est à la fois un « lien » entre les territoires et une « coupure » séparant au moins deux rives. Les effets de séparation existent aussi entre la ville et ses propres berges. Ces effets « de barrières » seront traités de façon distincte.

Effacer les coupures, relier la ville

Le projet régional doit encourager la réalisation d'un véritable « maillage » entre les berges du fleuve et la ville.

Le « lieu » par excellence de cette relation passe par l'espace public qui irrigue les quartiers riverains existants et projetés. Il est important de souligner que l'espace des berges fait partie du domaine public fluvial (DPF) dont l'accessibilité et l'occupation doivent être négociées avec des partenaires institutionnels mais aussi des partenaires privés qui utilisent ces berges pour leurs activités.

Pour réduire ou supprimer les effets de « coupure » produits par les voies de circulation (nationales, départementales...) qui

longent les berges, un effort particulièrement important est à faire. Ces infrastructures constituent souvent de véritables barrières, limitant considérablement l'ouverture recherchée entre ville et fleuve. L'aménagement de ces voies en boulevards urbains fait partie du projet de «valorisation du corridor fluvial». L'objectif «d'effacement des coupures» entre la ville et le fleuve peut être inscrit dans le projet régional de valorisation du «corridor fluvial».



Relier les rives

JULIES Jean-Cy, AERIAL / IAUJRF



Aménager les voies rapides en boulevard urbain

IAUJRF

Créer un véritable maillage entre les berges et la ville



JULIES Jean-Cy, AERIAL / IAUJRF

Cet objectif est également lié à celui de la réduction des gaz à effets de serre⁽¹⁰⁾. La réalisation de cet objectif exige une implication forte des collectivités territoriales compétentes et concernées (État, région, départements, communes...).

«Traverser» le fleuve

La question du «franchissement» du fleuve est indissociable du projet régional d'amélioration de la mobilité et du transport. Les lieux de «franchissement» seront principalement fixés en fonction des projets de maillage routier et ferré.

Il existe par ailleurs des moyens divers pour relier deux rives entre elles. De nombreux sites fluviaux et portuaires ont également développé des projets de liaisons par «bateaux-navettes» afin de répondre aux demandes ponctuelles et/ou saisonnières.

Assurer la continuité des cheminements sur berges

Concernant les berges et les rives, le projet régional peut fixer des objectifs simples tels que le «principe de continuité des itinéraires de promenades» le long des berges et le «principe de maillage des berges avec l'espace public local», deux objectifs associés qui participeront au projet de valorisation d'ensemble. Ces deux principes «de base» permettront de relier les berges à l'espace public des villes et les collectivités participeront progressivement au projet de valorisation régional d'ensemble du corridor fluvial.

Le projet régional peut afficher le «principe de continuité de cheminements le long des berges ou à proximité». L'objectif étant de rendre accessible au public le plus possible de linéaire de berges dans le temps.

Mais le passage sur les «berges» à proprement parler ne sera pas toujours possible. Certains sites dédiés à des activités ne

⁽¹⁰⁾ Régulation des flux et limitation de la vitesse sur ces nouveaux boulevards urbains.

seront pas immédiatement accessibles pour des raisons de sécurité et d'autres sites devront être protégés d'une trop grande fréquentation du public (les sites naturels les plus fragiles...).

Il faut imaginer la possibilité d'intégrer des variantes dans les projets d'itinéraires «sur berges». Le principe de «continuité» doit s'envisager dans l'espace du corridor fluvial, en utilisant toute l'épaisseur de la rive. Cette indication permet aussi une plus grande souplesse d'adaptation des projets locaux. Le projet régional doit soutenir les projets d'aménagement de promenades sur berges par séquences, et la création d'accès au fleuve et à ses berges.

Les projets en cours témoignent de difficultés liées d'une part au statut des sols (limites incertaines du DPF par exemple) et d'autre part au mauvais état d'entretien des berges. Au niveau des partenaires, la réalisation du «principe de continuité» nécessitera un portage du projet avec les différentes collectivités, les partenaires institutionnels (Voies navigables de France (VNF), Port autonome de Paris (PAP), Service navigation de la Seine (SNS)...) et privés (propriétaires et locataires riverains...) pour mettre en œuvre des moyens adaptés à chacune des situations rencontrées (projet d'acquisition, mise en place de contrats de convention d'occupation et/ou de superposition de gestion, réalisation d'aménagements spécifiques, durables ou éphémères...).



JULIES JEAN-GUY AERIAL / ALURIF

Créer de nouveaux liens



JULIES JEAN-GUY AERIAL / ALURIF

Mettre en œuvre le principe de continuité des chemins sur les berges ou à proximité

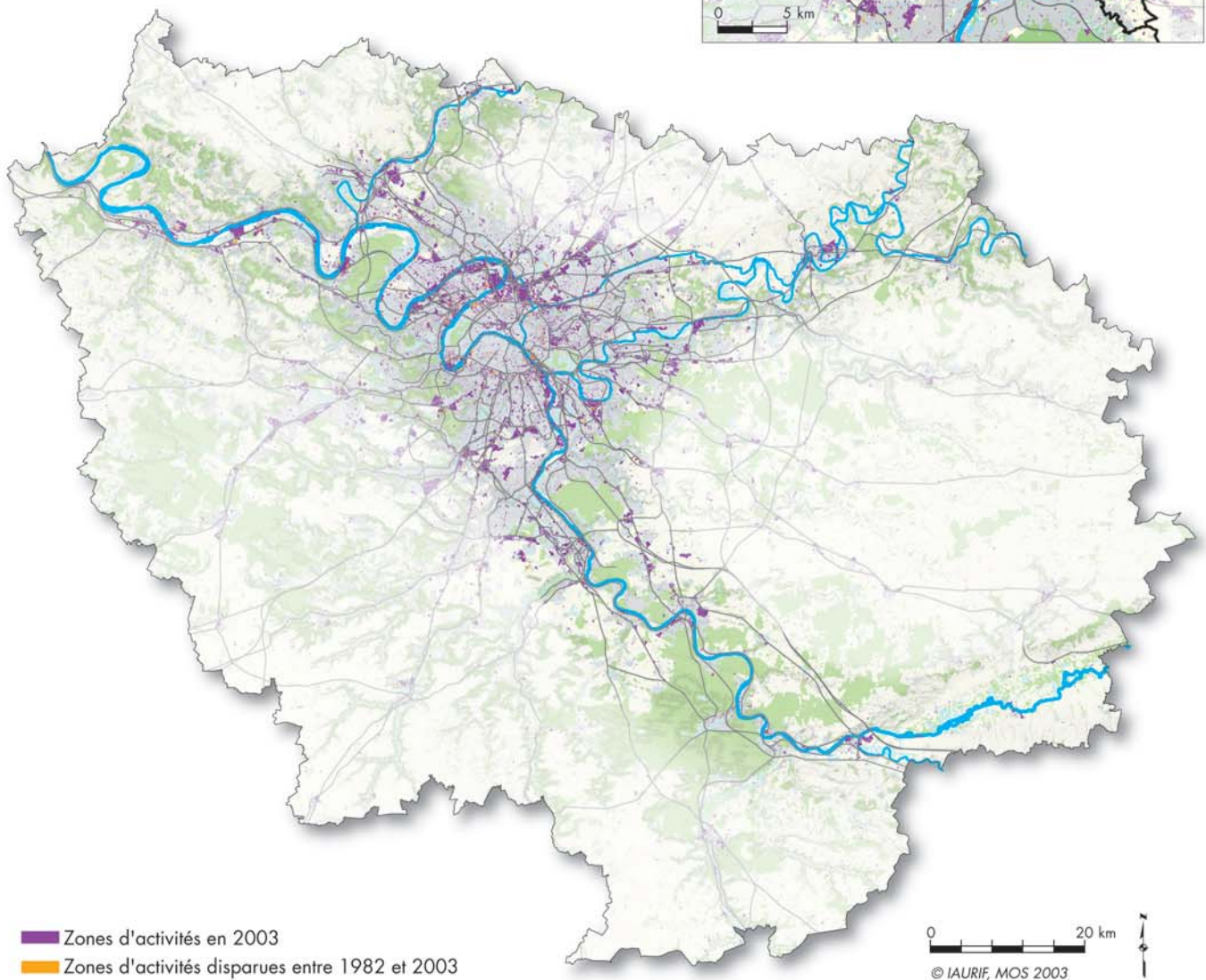
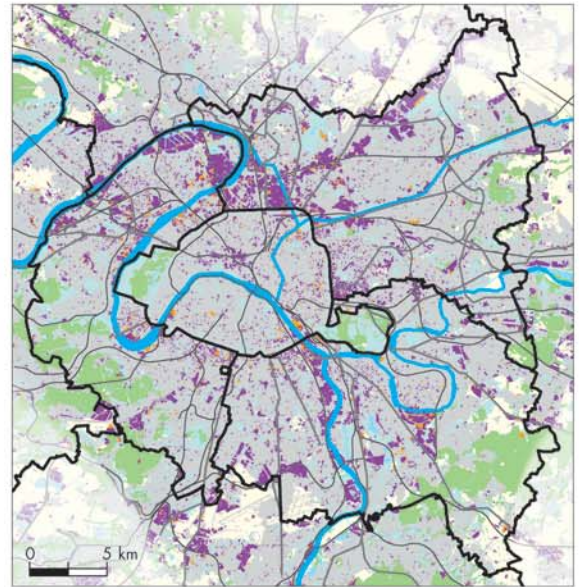


BORDES-PAGES Elisabeth

Assurer l'accès au fleuve

Les activités et le fleuve

Plus de 50 % des emprises industrielles identifiées dans le MOS sont situées dans les communes riveraines du fleuve



III. Un corridor fluvial ouvert aux évolutions économiques

Les phénomènes de reconquêtes des friches industrielles portuaires et fluviales sont devenues emblématiques des projets et du dynamisme de certaines agglomérations ou régions (en France, comme à l'étranger), d'autant plus emblématiques qu'elles permettent une réapparition exemplaire du fleuve dans la ville. Aujourd'hui, les opérations les plus remarquables témoignent surtout de la capacité de ces collectivités à se rassembler autour d'un projet commun. Les démarches de «reconquêtes» fluvio-portuaires engagées sont difficiles car elles intègrent des problématiques d'aménagement complexes (territoires pollués, habités...), sur des échelles spatiales et temporelles importantes. Elles nécessitent une profonde adhésion des collectivités pour mettre en œuvre un projet d'ensemble cohérent sur le long terme⁽¹¹⁾.

En Île-de-France, les grandes opérations de requalification industrialo-urbaines ont transformé les paysages de la Seine «parisienne», dès la fin des années 1960. La décentralisation a entraîné les collectivités à s'engager dans un processus de reconquête de leurs friches industrielles sur des sites riverains de la Seine. Certaines opérations sont remarquables au niveau local (tant sur le plan qualitatif qu'au niveau des dynamiques mises en œuvre), d'autres ont eu des impacts limités ou incohérents, à l'échelle supra-communale.



IAURIF

La reconquête des friches industrielles a transformé les paysages de la Seine à Paris dès les années 1970.

Confirmer les vocations économiques du fleuve

Un grand nombre de sites industriels restent actifs tout au long du corridor fluvial. Pour certains, la tendance serait à la disparition progressive. La nature des activités (énergie, stockage, traitement des eaux usées, des déchets, industries de production et de hautes technologies...) et leur localisation à proximité de la voie d'eau, conjuguées à leur desserte par route et chemin de fer rendent certains de ces sites encore plus «stratégiques» aujourd'hui.

L'application du «principe de réversibilité» implique pour la Région d'organiser les conditions du maintien de ces sites d'activités riverains du fleuve, tout en répondant aux objectifs de valorisation d'ensemble du corridor fluvial.

⁽¹¹⁾ En France, les projets sont de plus en plus nombreux. Les cas les plus connus sont ceux des agglomérations de Lyon, de Rennes, de Bordeaux et plus récemment Nantes...

Définir les grandes lignes d'un projet régional

Parce que les perspectives d'évolution des espaces industriels en bord de Seine sont réellement significatives, mais aussi hypothétiques dans le temps, il faut définir les grandes lignes d'un projet de réhabilitation à l'échelle du corridor fluvial, pour cadrer et orienter la requalification industrialo-urbaine autour du réseau fluvial et avec lui. Il faut rendre ce projet lisible et prévoir les moyens de sa mise en œuvre dans le temps.

Le projet régional pour le corridor fluvial doit :

- promouvoir le maintien et la valorisation des sites d'activités stratégiques riverains du fleuve ;



Maintenir les activités liées au fleuve (énergie, déchets, activités portuaires...)

GUIGNARD Philippe / La documentation française / AURIF / CRIF



Préserver et créer des emprises portuaires en zone urbaine pour répondre aux futurs besoins

JULES Jean-Cy AERIAL / AURIF

- préserver et créer des emprises techniques en zone urbaine en les rendant compatibles avec les autres fonctions ;
- diminuer les risques et engager la dépollution sur les sites en cas de changement d'occupation ;
- inscrire le principe de ces évolutions dans l'espace et le temps (périmètres de réflexion et d'intervention foncière...).

Promouvoir et valoriser les sites d'activités

D'après le mode d'occupation des sols régional, l'ensemble des communes riveraines du fleuve regroupent près de la moitié des surfaces des sites industriels de la région. Les communes riveraines de la Seine en regroupent à elles seules 28 %. Une partie seulement de ces sites sont directement riverains du fleuve. Le linéaire de berges «occupé» par les activités secondaires est variable selon les territoires, la nature des activités, la configuration des sites et du relief...

L'objectif de promotion et de valorisation renvoie à l'idée d'une évaluation et d'un suivi de ces sites. La difficulté de cette évaluation «stratégique» réside dans le fait que le corridor fluvial comporte un très grand nombre de sites industriels de diverses générations, avec des établissements en activités ou non (l'identification des friches n'est pas toujours évidente), des zones d'activités à vocations multiples.

Le corridor fluvial présente des «séquences d'activités». Schématiquement, la vallée de la Seine présente cinq grandes séquences de territoires industriels où vont s'exercer d'importantes mutations.

Deux de ces territoires sont déjà identifiés comme «site prioritaire». Le secteur Seine-amont et la Seine-aval sont classés comme «pôle de redéveloppement» dans le SDRIF de 1994. Ils sont aujourd'hui une réalité institutionnelle pour les départements qui leur accordent une attention particulière dans la hiérarchie de leurs préoccupations. L'État a proposé leur classement

comme site d'«opération d'intérêt national» (OIN). Les autres territoires sont en «Seine-sud», «en Seine-Essonnes», et dans la «boucle nord» de la Seine.

Les possibilités d'actions paraissent hétérogènes car les espaces industriels se sont implantés et développés selon des logiques propres. Les capacités de mutations de ces sites sont plus ou moins identifiables, qu'ils s'agissent de friches, de sites industriels délaissés partiellement ou sous-utilisés, ou encore de sites dont l'avenir dépend de la stratégie de groupes. Certains de ces territoires présentent une réelle fragilité pour la poursuite de leurs activités.

Le maillage de ces sites riverains des réseaux routiers et ferrés seront déterminants dans les projets d'évolution. Leur desserte par voie d'eau, chemin de fer et route, ensemble, sont des atouts à prendre en compte dans tout projet de maintien et de valorisation.

Le maintien de sites à vocation d'activités permettra aussi de créer des emprises en zone urbaine. Ces emprises seront réservées pour répondre aux besoins en «services» de la ville (approvisionnement en énergie et matériaux, évacuation des déchets urbains...).

Inscrire les évolutions dans l'espace et le temps

La valorisation de ces sites sera nécessaire. Cet objectif suppose de conjuguer l'action de nombreux partenaires et de mobiliser d'importants moyens à court, moyen et long termes, en particulier par rapport au foncier mais aussi à la dépollution des sites, en cas de substitution d'activités. Cette mobilisation ne sera possible que s'il existe un projet à la fois fédérateur et souple permettant une adhésion durable des collectivités et de leurs partenaires.

L'évolution de ces sites portera sur des temps longs. Leur suivi est indispensable au niveau environnemental, économique

et social, car ces espaces sont souvent pollués et occupent des sites riverains du fleuve pouvant être mobilisés aujourd'hui pour d'autres fonctions urbaines. Malgré les contraintes liées aux risques d'inondation et à la pollution, ces sites peuvent être réinvestis pour des fonctions environnementales, ludiques, récréatives et touristiques en sites urbains comme en site rural...

Il faut, parallèlement au suivi, inscrire le principe de «protection» de ces sites tout au long du corridor fluvial pour maintenir au moins l'espace de ces emprises et permettre leur évolution et leur réutilisation pour d'autres activités de «services urbains» à développer dans le futur (collecte et traitement des déchets, stations d'épuration, sites portuaires et logistiques associés à la voie d'eau...).

Engager la dépollution des sites

Plus de la moitié des établissements classés SEVESO, en Île-de-France, sont localisés le long ou aux abords de la Seine et des emprises industrielles actuellement en friche sont polluées. Le maintien des activités «à risques» dans l'agglomération est importante pour éviter d'augmenter les risques⁽¹²⁾ et pour continuer de répondre aux besoins énergétiques de la «région capitale». Ces sites particuliers seront maintenus.

En revanche, la substitution de certaines activités par d'autres nécessitera très vraisemblablement des actions de dépollution avant toute nouvelle occupation. Les niveaux de dépollution devront être adaptés aux futures occupations.

(12) par l'augmentation du temps de transport qui découlerait de l'éloignement des sites.

Le réseau des voies navigables en Europe

Le canal Seine-Nord Europe ouvrira de nouvelles perspectives



- Capitale et port fluvial
- Capitale
- Port fluvial

- Fuseau du canal Seine-Nord-Europe
- Liaison Seine-Escaut

- Classes de voies navigables
- I-III — 250-1000 T
 - >IV — 1000-27000 T

IV. La voie navigable, élément d'une politique de transport intermodale

La Seine est un axe reconnu pour le développement du transport fluvial⁽¹³⁾. La création du canal Seine-Nord Europe d'ici 2012 répondant à des objectifs européens⁽¹⁴⁾ servira le développement régional pour le transport de matériaux, de marchandises containerisées et de déchets. Cette dernière filière occasionnera la réalisation des projet représentatifs de l'éco-développement....

Aujourd'hui, la voie d'eau sert majoritairement au transport de matériaux en vrac (75 % des flux fluviaux) mais reste peu utilisée pour le transport de marchandises en Île-de-France (5 % du transport par voie d'eau). Les flux dits «traditionnels» doivent être conservés et développés au regard des volumes concernés, de leur pénétration dans la zone dense et en plein cœur de Paris et du nombre de poids lourds qui, de ce fait, ne circulent pas sur les routes de l'agglomération parisienne. Le recours à ce type de transport sera d'autant plus indispensable que les objectifs en matière de construction de logements sont élevés en Île-de-France.

Pour le transport de biens de consommation «containerisés», c'est un marché émergent.

Pour aider ces marchés, de nouveaux services de transport fluvial seront nécessaires. Ils nécessitent la mise en place de véritables partenariats entre tous les acteurs concernés (chargeurs, transporteurs, Port autonome de Paris) et la participation active des collectivités locales concernées.

Les objectifs du projet régional seront :

- d'accompagner les effets des grands projets (Port 2000, canal Seine-Nord) ;



VERGNOLE M. / CRIF / AURIF

Un convoi poussé de 4 400 t représente 176 camions de 25 t (C.U) en moins sur les routes.



JULIES (leer-Coy) AERIAL / AURIF

Un transport émergent, celui des marchandises

- de renforcer les possibilités d'intermodalité avec le chemin de fer et la route et le rôle de la voie d'eau pour l'approvisionnement logistique de la zone dense et sa gestion ;
- d'optimiser le réseau des ports et assurer une meilleure compatibilité entre la diversité des usages et tirer parti du potentiel du réseau fluvial pour le transport de passagers.

⁽¹³⁾ Le Port autonome de Paris est le plus grand port intérieur d'Europe.

⁽¹⁴⁾ Limiter le transport de marchandises par routes, pour limiter les gaz à effet de serre.

Les principales implantations portuaires



Port autonome de Paris

Accompagner les effets des grands projets

Au niveau des perspectives, deux grands projets vont peser sur le développement du transport de marchandises :

- le nouveau Port 2000, du Port autonome du Havre, qui va permettre de traiter 3 millions de conteneurs dont plus du tiers sera à destination de l'Île-de-France ;
- la réalisation du canal à grand gabarit Seine-Nord d'ici 2012 qui est un premier pas pour relier le réseau de la Seine, au réseau belge et au système rhénan⁽¹⁵⁾.

L'accompagnement de ces projets, portuaire et fluvial, d'envergure internationale, nécessitera la mise en place d'une nouvelle gouvernance avec les régions concernées pour penser ensemble leur positionnement et leur développement à l'échelle du grand Nord-Ouest européen et de la façade atlantique.

Renforcer les possibilités d'intermodalité

Dans le cadre du projet régional, l'évolution annoncée du transport par voie d'eau nécessite de maintenir les sites portuaires existants et de les développer (au-delà de 2012), et de penser l'intermodalité des transports pour répondre aux enjeux de développement durable.

La quantification et la localisation de ces sites portuaires doit apparaître dans le futur schéma régional (pour assurer là aussi le principe de réversibilité).

Des arbitrages semblent dès aujourd'hui nécessaires en rapport avec des projets de développement extra-régionaux, entre autres pour le choix de localisation de bases de logistique en limite régionale (risquant d'augmenter le trafic routier au nord de la région).



PAH - Port Autonome du Havre

Port 2000 traitera 3 millions de conteneurs dont 1/3 pour l'Île-de-France.



LEVATRE Pascal / VNF

Maintien des emprises d'activités pour répondre aux besoins urbains (en matériaux, traitement des déchets, marchandises...)



BONNAVICOUR M. / PAP

Le port de Limay correspond à une plate-forme trimodale.



GUIGNARD Philippe / La documentation Française / AURIF / CRIF

Le maillage des sites portuaires aux réseaux ferré et routier est indispensable.

(15) L'augmentation des capacités de ce réseau (unifié à 5.000 t) rendra plus compétitif le transport par voie d'eau, à très long terme.

Optimiser le réseau des ports, assurer une compatibilité d'usages

L'augmentation du transport de marchandises par voie d'eau ne peut se faire qu'avec l'intégration sur le territoire régional d'espaces portuaires de tailles variables.

Parallèlement, les haltes envisagées pour favoriser le développement d'un tourisme fluvial doivent être intégrées à la réflexion de l'aménagement des berges. Le fleuve peut aussi servir de voie pour un projet de transport «passagers», principalement en zone dense.

Les espaces portuaires, pour les échanges et le transfert de marchandises, doivent répondre à des exigences bien particulières et nécessiteront vraisemblablement des arbitrages éclairés. La coexistence de fonctions marchandises, passagers, touristiques dans un espace très contraint doit

être étudiée soigneusement. Le transport passager et les haltes fluviales peuvent s'intégrer aux espaces centraux des villes comme aux espaces plus ruraux.

La localisation, la conception et l'aménagement de tous ces sites nécessiteront des innovations importantes de la part de tous les partenaires afin de trouver le degré d'acceptabilité et de cohérence de ces projets les uns par rapport aux autres.

Associer les canaux parisiens

Les canaux parisiens ont également une place dans ce développement. Un premier schéma directeur des implantations portuaires existe pour le canal Saint-Denis⁽¹⁶⁾. Ce projet fixe les objectifs de vocation et d'occupation du territoire des canaux «propriété» de la ville de Paris, en rapport avec les projets de développement de Plaine Commune. Ce schéma fixe les sites de développement d'activités en rive gauche et confirme la vocation pour des usages plus récréatifs et ludiques en rive droite.

Pour le canal de l'Ourcq qui a fait l'objet de nombreuses réflexions, un schéma doit être élaboré avec les collectivités locales concernées.

Les canaux parisiens ont un rôle important à jouer. Ils représentent un levier puissant, encore peu utilisé en termes de revalorisations économique et urbaine, mais aussi au niveau environnemental et social. Les canaux parisiens ont une dimension régionale et extra-régionale particulière à promouvoir également dans le projet de valorisation patrimonial et touristique régional.



LOUIDIER Céline / ALURIF

Permettre la mixité des fonctions



JULIES Jean-Guy AERIAL / ALURIF

Les canaux parisiens : complémentarité d'usage recherchée entre les deux rives

(16) Il a été élaboré avec la ville de Paris, la communauté d'agglomération de Plaine Commune, le conseil général de Seine-Saint-Denis.

V. Le fleuve, un espace identitaire vecteur de développement

Le fleuve est un élément essentiel de l'identité de la région Île-de-France. Afin de renforcer cela, la Région peut maintenant croiser ses compétences en matière de tourisme, d'aménagement et de patrimoine, dans l'optique d'élaborer une politique dynamique et ambitieuse s'appuyant sur la voie d'eau.

Révéler ses spécificités patrimoniales pour définir un projet de valorisation

Le fleuve est un espace dont la valeur patrimoniale est encore trop peu identifiée, trop peu révélée et trop peu accessible. Le fleuve est par excellence un des lieux-espaces fondateur de la ville et plus largement de l'ensemble de la région. Son patrimoine est donc pour une part, d'intérêt régional. Fleuve et voie d'eau ont fortement déterminé la localisation et l'organisation des établissements humains que constituent les villes et leurs activités⁽¹⁷⁾.

Le fleuve a aussi dicté des règles d'implantation pour des ensembles paysager et bâti, remarquables ou mineurs correspondants aux multiples fonctions et usages qui lui ont été associés dans le temps (protection, défense, villégiature, industrie...). Cette filiation entre le fleuve et le «construit humain» est à redécouvrir, dans son ensemble, et à découvrir depuis le fleuve et ses berges ou en parcourant les territoires qui lui sont «affiliés».

Tel peut être le rôle assigné à une politique touristique tenant compte de la spécificité du patrimoine lié au fleuve. Des sites archéologiques jusqu'aux constructions industrielles, sans oublier les métiers qu'il a fait naître (comme ceux de la batellerie) ou les décors voire les mises en scène qu'il



JULIES Jean-Cy AERAL / AURIF



JULIES Jean-Cy AERAL / AURIF

Le fleuve a dicté des règles de localisation et d'implantation pour les établissements humains.

a permis, le fleuve raconte l'identité humaine et sociale d'un territoire très spécifique.

Cette dimension particulière permet de cerner les enjeux patrimoniaux attachés au fleuve afin de l'intégrer à la démarche globale d'aménagement du territoire qui est celle du projet régional :

- Le premier enjeu est celui de la connaissance voire de la reconnaissance nécessaire à ce patrimoine pris tant à travers des éléments individualisés (châteaux-forts, villégiatures, usines...) qu'à travers des éléments constitués (les fronts de berges, les têtes de ponts, les linéaires divers...). Cette connaissance permettra de faire des choix dans les préservations et reconversions et au-delà, d'aider à la

⁽¹⁷⁾ La Seine borde 144 communes et compte 218 km de rives dans sa traversée régionale.



JULES JEAN-COY AERIAL / AURIF

qu'être traité en lui-même, ce qui est de plus en plus difficile du fait du «tout» patrimonialisation. La politique du projet régional permettra d'éviter des opérations plus ou moins incohérentes entre elles.

Développer un tourisme fluvial, intégré dans une démarche globale de valorisation

Le tourisme fluvial est une composante essentielle du tourisme francilien, en termes économiques, de développement local, d'aménagement. C'est également une filière transversale, qui concerne et intéresse le tourisme culturel, le tourisme vert et de loisirs, l'événementiel, le tourisme d'affaires, le tourisme de découverte économique, le tourisme sportif, le tourisme éducatif et social, qui participe au rapprochement entre visiteurs et Franciliens («tourisme participatif») et encourage l'appropriation de la région par ses habitants.



JULES JEAN-COY AERIAL / AURIF

Le tourisme fluvial est une expression très large couvrant à la fois les promenades courtes de une à quelques heures, voire la journée, les croisières fluviales de plusieurs jours, la location de coches de plaisance, la plaisance fluviale privée à bord de bateaux habitables ou de petites unités de promenade, le nautisme de proximité (canotage, pêche en barque, canoë-kayak, aviron...) mais aussi les activités pratiquées le long de la voie d'eau (randonnées, visites d'ouvrages ou de musées en lien avec la voie d'eau⁽¹⁸⁾...).



CEGAUFF BERNARD / AURIF

Identifier le patrimoine fluvial dans sa diversité (du château au pont...)

reconstruction de la ville sur la ville, voire à la densification urbaine. Le futur projet de schéma directeur est l'occasion d'amorcer cette démarche de reconquête identitaire d'un espace qui après avoir été fondateur pour la région doit être attractif ;

Le tourisme fluvial répond bien aux nouvelles aspirations des touristes et excursionnistes (dépaysement, calme, tranquillité, sérénité, respect de l'environnement, contact avec un élément naturel, sensation de liberté, surprise...) d'autant plus que l'eau est redevenue un facteur d'attractivité.

- Le second enjeu d'aménagement consiste à intégrer la démarche patrimoniale dans un plan global de développement, le patrimoine devant servir de vecteur de développement et d'aménagement plutôt

Cette filière est considérée comme l'une des filières privilégiées du développement

(18) Source : Le tourisme fluvial en France, ODIT France, La documentation Française, 2004.



JULIES Jean-Coy AERIAL / AUJRIE

Un tourisme fluvial «intégré» offrira des activités diversifiées et adaptées aux sites

touristique en Île-de-France par les précédents schémas de planification (schéma régional du tourisme de 1989, schéma régional du tourisme fluvial de 1992, schéma directeur interrégional du tourisme fluvial de 1997). Pour la première fois, le schéma régional du tourisme et des loisirs 2000-2010 et le dernier contrat de plan ont abordé le tourisme comme un outil d'aménagement et de développement durable du territoire. Le tourisme fluvial y apparaît comme une filière essentielle du tourisme régional en même temps qu'un outil privilégié de la politique territoriale. Par ses qualités et ses capacités, le réseau fluvial est potentiellement un vecteur puissant de développement économique, social, culturel, à la fois équilibré et durable.

Les voies navigables de l'Île-de-France constituent un atout indéniable et un des éléments forts de l'identité régionale. Cependant, l'identification de l'Île-de-France en matière de tourisme fluvial n'est pas évidente. La filière est actuellement dominée par un tourisme collectif, concentré sur Paris.

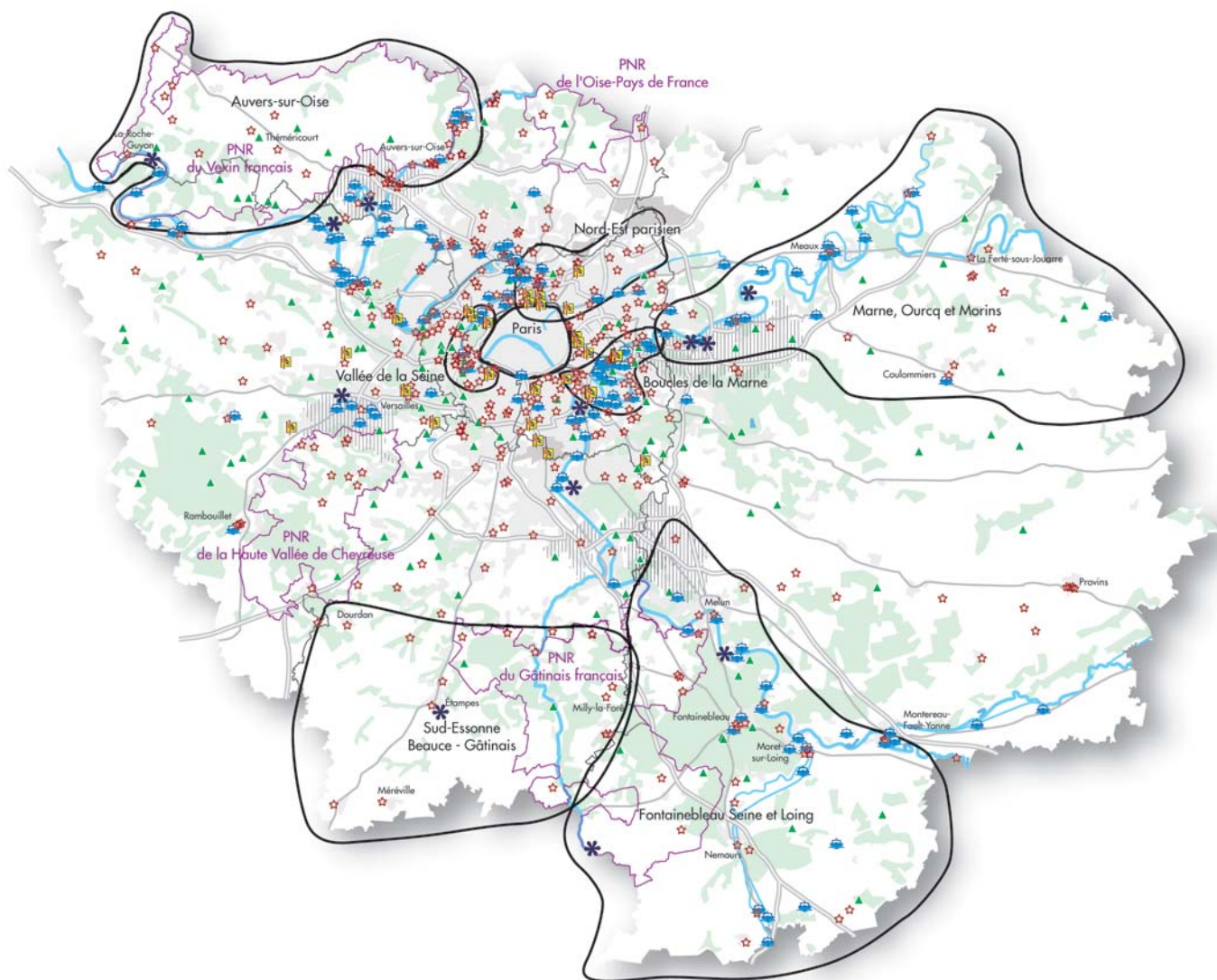
L'Île-de-France accuse un retard important dans le domaine de la plaisance individuelle malgré son réseau navigable de 700 km situé au cœur d'un maillage européen reliant la Manche, la Méditerranée, l'Europe du Nord et de l'Est.

Les dimensions locale, régionale, interrégionale, nationale et européenne sont bien entendu à prendre en compte dans toute réflexion sur le tourisme fluvial afin d'envisager réellement un projet d'ensemble cohérent.

Face à ces atouts, un certain nombre de freins limitent le développement de la filière. Il s'agit notamment des conflits d'usage (trafic commercial et fluvial, navigation marchande et transports de passagers...), du faible nombre d'emplacements à quai, de la localisation d'escales trop éloignées des sites touristiques et/ou de loisirs...

Les pôles touristiques régionaux et le fleuve

Créer les conditions de l'interactivité entre la voie d'eau et les territoires, développer l'offre en places et les services aux plaisanciers



- Pôles touristiques régionaux
- 🚤 Tourisme fluvial (activités et équipements)
- ✳ Base de plein air et de loisirs
- 🏛 Centre de congrès et d'expositions
- ▲ Tourisme vert (golfs et centres d'équitation)
- ☆ Patrimoine (musées, monuments historiques, parcs et jardins)
- 🌿 Parcs naturels régionaux (PNR)

- Autoroutes ou type auto routier ———
- Grands axes routiers ———
- Villes nouvelles |||||

0 10 km
© IAURIF

Trois enjeux majeurs pour la voie d'eau

La voie d'eau ne prendra tout son sens que dans l'interactivité créée entre l'eau, les territoires et leurs richesses. Le fleuve et l'ensemble des voies navigables régionales font partie de l'identité francilienne au même titre que le patrimoine (paysager et bâti) qui les accompagne. Cette interactivité ne pourra être envisagée que dans le cadre d'une réorganisation de l'offre de places pour les embarcations, en services offerts aux plaisanciers, en lien avec le patrimoine local, les équipements touristiques majeurs, les services locaux... Le SDRIF devra au moins fournir des critères de localisation pour répondre aux besoins en emplacements consacrés à ces équipements.

La voie d'eau constitue un atout pour mieux diffuser les flux touristiques, répondre à la multiplicité des demandes actuelles, s'adapter aux nouvelles aspirations des populations franciliennes et à celles des visiteurs. Le SDRIF devra donner au fleuve sa place dans la réflexion sur la politique touristique régionale d'ensemble, notamment vis-à-vis des pôles touristiques régionaux prioritaires.

En lien avec ces deux premiers enjeux, il sera important de se poser la question de la cohabitation de différents modes d'utilisation de la voie d'eau, protection nécessaire des milieux naturels, tourisme et loisirs, transports de marchandises, etc. À ce titre, le SDRIF pourra formuler un certain nombre de préconisations, recommandations pour encourager cette cohabitation.



PATRICIA/Jean-Claude / URBA WAGGES / ALURIF



JULES, Jean-Cy AERIAL / ALURIF

Créer les conditions de l'interactivité entre la voie d'eau et les territoires, développer l'offre en places, les services aux plaisanciers, favoriser la cohabitation entre les différents usages...



JULES, Jean-Cy AERIAL / ALURIF

Informez et donnez accès au fleuve

