



Conseil économique, social
et environnemental régional

RAPPORT PREPARE PAR MME NATHALIE THOMAS
AU NOM DE LA COMMISSION DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

La Seine, territoire stratégique

Nathalie THOMAS

Disponible gratuitement auprès du CESER
29, rue Barbet-de-Jouy – 75700 Paris – Tél : 01.53.85.66.25 – Télécopie :
01.53.85.65.89
Site Internet : www.ceser-iledefrance.fr

SOMMAIRE

PROLEGOMENES.....	5
I – Le champ de l'étude : la Seine dans l'espace francilien et dans le Bassin parisien.....	8
1 – Introduction au champ de l'étude.....	8
2 – Champ de l'étude	10
II - Le Fleuve comme territoire stratégique	19
1 - Notion de territoire stratégique	19
2 - Dimension stratégique du fleuve : la place du fleuve dans les grandes métropoles mondiales.....	21
2.1 - Les atouts du fleuve dans la compétition mondiale	22
2.1.1 - L'eau : une ressource vitale en qualité et en quantité.....	22
2.1.2 - Logistique, industrie et économie, grâce à un mode de transport de masse ...	22
2.1.3 - Urbanisme, identité et tourisme	23
2.1.4. - Gouvernance ou capacité à gérer des projets.....	24
3 – Domaines de mise en œuvre de la stratégie.....	25
3.1 – Aménagement et développement urbain autour du fleuve	25
3.1.1 - Le fleuve : un enjeu de valorisation des territoires franciliens.....	25
3.1.2 - L'aménagement autour du fleuve : une problématique complexe.....	25
3.1.3 – Nécessité d'une démarche concertée et participative entre les différents acteurs.....	26
3.1.4 - Un urbanisme innovant structuré par l'eau.....	27
3.1.5 - Trois projets d'aménagement autour du fleuve en Ile de France.....	28
3.1.6 - Pistes de réflexions.....	30
3.2 - Fleuve, développement économique et emploi	30
3.2.1 – Les éléments du SDRIF	30
3.2.2 – Les enjeux économiques liés au fleuve	32
3.2.3 – Pistes de réflexion.....	34
3.3 - Fleuve, transports et logistique	34
3.3.1 L'Ile-de-France se situe à un carrefour Européen, voire mondial, des flux de marchandises	34
3.3.2 La voie fluviale bénéficie d'une volonté de report modal depuis la route et le fer	37
3.3.3 La Seine, une autoroute fluviale sous-exploitée	37
3.3.4 L'enjeu pour le Grand Paris est de capter une plus grande partie du trafic maritime mondial de conteneurs (notamment grâce à des ports d'envergure)	38

3.3.5 Le nécessaire développement du multimodal pour permettre la croissance du trafic fluvial.....	40
3.3.6 La vallée de la Seine doit voir aussi ses sites logistiques préservés et développés.	41
3.3.7 Pistes de réflexion.....	43
3.4 - Fleuve et équipements de tourisme et de loisirs	44
3.4.1 Le tourisme fluvial commercial	44
3.4.2 - Le tourisme fluvial privatif et les loisirs de plaisance offerts par les bases nautiques des villes de grande couronne	45
3.4.3 - Autres loisirs	45
3.4.4 - Valorisation de la Seine par une offre de tourisme bateau-vélo-hébergement.....	45
3.4.5 - Obstacles au développement touristique de la vallée fluviale :.....	46
3.4.6 – Pistes de réflexion.....	47
3.5 - Fleuve et développement durable.....	47
3.5.1 - Le paysage	48
3.5.2 - La biodiversité.....	48
3.5.3 - La qualité de l'eau et notamment son impact sur la santé.....	49
3.5.4 - Les problèmes énergétiques (dont les économies d'énergie).....	53
3.5.5 - La préservation des risques d'inondation	53
3.5.6 - Synthèse des propositions en matière de développement durable.....	57
III Besoin de gouvernance ?	58
1 - Les principaux acteurs du fleuve	58
1.1 - L'agence de l'eau et le comité de bassin.....	59
1.2 - Deux établissements publics de l'Etat sont gestionnaires du domaine public fluvial, Voies Navigables de France (VNF) et le Port Autonome de Paris (Ports de Paris).	60
1.3 - Le Service de la Navigation de la Seine (SNS).....	60
1.4 – Le Conseil de Coordination Interportuaire de la Seine (C.C.I.S.).....	60
1.5 Le Groupement d'Intérêt Economique (GIE) HAROPA	61
1.6 - Les collectivités locales	62
1.7 - Les établissements publics territoriaux de bassin (EPTB).....	62
2. Les dispositifs de gouvernance existants et leur coordination :	63
2.1 – Le SDAGE	64
2.2 – Les SAGE.....	64
2.3 - Les contrats.....	65
3- Des initiatives intéressantes de rapprochement entre divers acteurs.....	65
4 - Quelques pistes de réflexion en regard du rapport du Commissaire général pour le développement de la Vallée de la Seine.....	67

BIBLIOGRAPHIE.....	72
ANNEXES	77
annexe n°1 – Eléments juridiques relatifs aux voies fluviales.....	77
annexe 2 – Le port de Duisbourg.....	82
annexe 3 – L'exemple de Shangai.....	83
annexe 4 – L'exemple de Bruxelles : une stratégie de développement pour une cohabitation des usages en milieux urbains.....	85
Annexe 5 – Carte du SDRIF de 2008 « Sites multimodaux et infrastructures fret à terme » p 88	87
annexe 6 - Le transport de voyageurs sur la seine	88
annexe 7 – Un exemple de conflit d'usage	89
annexe 8 – La synthèse du CESER sur le tourisme.....	90
annexe 9 – La pêche	91
annexe 10 – Glossaire.....	92
EPTB : Etablissements Publics Territoriaux de Bassin	92

PROLEGOMENES

Pourquoi le CESER Ile de France consacre-t-il aujourd'hui un rapport et un avis sur le thème du fleuve ?

La question se pose naturellement dans la mesure où de nombreuses études, documents, rapports, ouvrages les plus divers ont été publiés ces dernières années, en relation notamment avec les débats engagés autour de la révision du schéma directeur de la région Ile de France dans la période 2003-2008, amplifiés depuis lors par l'intense intérêt suscité par les études sur le Grand Paris et les réflexions émises à cette occasion par différents architectes, sans omettre naturellement la mission récente confiée au Commissaire général pour le développement de la Vallée de la Seine dont le rapport final a été remis au Premier Ministre le 15 février 2012.

L'examen de ces riches productions, et en particulier des travaux approfondis de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile de France, montre qu'il existe peu de place pour des contributions nouvelles originales et porteuses de réalisations futures dans les différentes thématiques en lien avec le fleuve et l'aménagement du territoire.

Cette situation peut apparaître peu propice à une expression de notre Assemblée d'autant qu'elle ne porte ni une expertise pointue sur le sujet étudié, ni un parti-pris de nature politique.

Toutefois, le CESER Ile de France estime faire œuvre utile en complétant ses travaux antérieurs consacrés, dans le droit fil de ceux qu'il a conduit au début des années 2000 sur les territoires prioritaires du contrat de plan 2000-2006, à l'élaboration du SDRIF adopté en septembre 2008 par le Conseil Régional, aux Opérations d'Intérêt National, enfin aux territoires interrégionaux et ruraux franciliens en 2010.

A l'évidence, la Seine constitue bien un territoire stratégique pour l'Ile de France d'abord, pour le Bassin Parisien ensuite, mais aussi pour l'Europe, dans la compétition des grandes métropoles internationales adossées à un fleuve et à la mer !

La Seine dispose de tous les atouts : territoire stratégique par la géographie mais aussi par l'histoire et le développement humain sur ses rives ; stratégique aussi parce que l'Etat en a fait avec Paris son siège et que la Région lui a donné cette dimension particulière dans son schéma directeur.

Quelle peut être la valeur ajoutée d'une telle étude au delà d'un examen renouvelé des études sectorielles les plus variées déjà réalisées ? (en matière d'aménagement urbain sur ses rives, de transport, de développement économique, d'installations portuaires, d'équipements divers au plan du tourisme et des loisirs, de protection et de valorisation du patrimoine fluvial, de développement durable, de qualité des eaux et de lutte contre les pollutions et les inondations..).

A notre sens, un examen attentif nous convainc que la problématique majeure du fleuve aujourd'hui n'est plus le traitement de ses diverses utilisations mais le règlement de leur exercice dans un contexte d'usages simultanés nécessitant par nature une régulation immédiatement ou à terme.

Si la puissance publique, au travers de l'Etat, reste maîtresse du domaine public fluvial « navigable et flottable », il n'empêche que la multiplicité des acteurs et partenaires intervenant à un titre ou à un autre sur le Fleuve, et dans le cas particulier sur le réseau que constitue la Seine et ses affluents, sans oublier les canaux largement présents en Ile de France, justifie un arbitrage permanent entre les différents usages et donc une gouvernance adaptée à ce territoire singulier sans équivalent sur la « terre ferme ».

Nous ne sommes pas ici dans le cadre classique des collectivités locales, communes, départements, région où les compétences sont en principe clairement définies territorialement ; ce territoire du fleuve peut se prêter davantage à la réflexion sur son pilotage.

C'est pourquoi, sans éluder les thématiques sectorielles qui seront largement développées, l'examen des relations entre acteurs constituera le pivot de nos réflexions et propositions.

Le Bassin parisien, l'« identité séquanais », la « Conférence du Fleuve », autant de propositions renouvelées du CESER Ile de France depuis de nombreuses années qui trouvent aujourd'hui un écho favorable lorsqu'on évoque la gouvernance du Fleuve.

Pierre MOULIE
Président de la Commission d'Aménagement du Territoire

I – LE CHAMP DE L'ETUDE : LA SEINE DANS L'ESPACE FRANCILIEN ET DANS LE BASSIN PARISIEN

1 – Introduction au champ de l'étude

Lorsqu'on aborde la Seine, en tant que territoire, la première question qui vient à l'esprit est celle de sa délimitation.

Faut-il la circonscrire à son lit et ne considérer que le fleuve, en tenant compte de sa seule dimension aquatique ? Mais se pose alors la question cruciale des crues ; faut-il alors prendre en considération les surfaces affectées par les crues, en tenant compte des crues centennales (la crue de la Seine en 1910), voire des plus hautes crues connues ?

De la même façon, faut-il envisager la Seine uniquement ou tenir compte des affluents, notamment les plus importants (l'Oise, la Marne, l'Yonne) ou faut-il retenir l'ensemble du réseau hydrologique, en y adjoignant le cas échéant les canaux créés au cours des âges ?

Mais cette approche apparaît bien réductrice en limitant le champ de l'usage aux seuls usages purement fluviaux, même si l'on accepte de prendre en compte l'utilisation du fleuve au-delà des frontières régionales. Le fleuve entretient en effet des relations avec son environnement plus ou moins proche et les interactions qui s'établissent avec celui-ci font partie de notre étude.

Parler de territoire nous amène nécessairement, dans une logique d'aménagement, à prendre en compte les rives et les berges du fleuve qui ont toujours fait l'objet dans l'histoire d'une occupation humaine : établissement des villes, commerces, ports, mais aussi lieux de passage et de franchissement du fleuve. Les villes s'étendant autour des rives, le territoire à prendre en compte s'élargit au travers des communes riveraines. Avec le mouvement de coopération intercommunale en cours d'achèvement, c'est désormais un vaste espace (pour reprendre la terminologie de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme) qu'il faut examiner.

Mais toutes les communes et intercommunalités riveraines ne constituent pas pour autant un espace stratégique au sens que nous avons voulu donner à l'expression « territoire stratégique », dans le cadre du SDRIF adopté par le Conseil régional le 25 septembre 2008. Dans ce cadre, notre examen se portera sur les espaces « reconnus » stratégiques tout au long du fleuve, à savoir : naturellement les territoires stratégiques et sites prioritaires proprement dits du SDRIF, mais aussi les territoires des Opérations d'Intérêt National (OIN) situés le long du fleuve, comme ORSA (Orly Rungis – Seine Amont) et Seine Aval, mais aussi La Défense – Seine Arche...

Enfin, nous retiendrons quelques territoires supplémentaires sur des thématiques particulières qui les mettent en relation avec le fleuve.

Comme on le voit, délimiter le fleuve spatialement n'est pas aisé ; il nous faut toutefois replacer dans la géographie physique mais aussi institutionnelle le territoire d'étude. C'est pourquoi nous avons procédé dans un premier temps à une approche administrative du fleuve en prenant en compte les bases communales, mais aussi les données liées aux crues et aux différents documents tels que le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) et les SAGE (Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux).

La notion de « territoire » ou « d'espace » peut relever d'une toute autre approche intellectuelle, dès lors qu'on met en avant, non les espaces eux-mêmes, mais les relations qui s'établissent entre le fleuve et son environnement, au travers des activités humaines.

Ainsi l'interaction entre le fleuve et l'aménagement urbain, avec l'occupation des berges et des rives, pour des activités diverses (transports, loisirs, commerce, habitat, équipements publics structurants...) va nous conduire à une approche à géométrie variable du fleuve, qui selon les cas, nous conduira à nous éloigner plus ou moins de son lit.

A titre d'exemple, l'examen de plates-formes multimodales faisant appel à la voie d'eau nous amènera à prendre en compte les réseaux routiers et ferrés d'acheminement.

Lorsqu'on examine une carte du Bassin parisien, ce qui frappe au premier abord est la polarisation de l'activité humaine et la concentration urbaine autour de la Seine et de ses affluents comme si le Bassin parisien et a fortiori les régions qui le composent étaient totalement dépendants du réseau hydrologique séquanais, faisant ainsi écho à l'expression « unité séquanais » que nous avons utilisée dans nos travaux sur les territoires prioritaires du contrat de plan Etat-Région Ile de France 2000-2006 (voir rapport et avis Pierre MOULIE, 03 juillet 2003).

Oui, la Seine est bien le territoire fédérateur que le SDRIF identifie comme territoire stratégique majeur et singulier, puisqu'à aucun autre comparable.

Fiche d'identité de la Seine

La Seine est un fleuve long de 777 kilomètres, qui coule dans le Bassin parisien et arrose Troyes, Paris, Rouen et Le Havre. Sa source se situe à 446 mètres d'altitude à Source-Seine, en Côte-d'Or sur le plateau de Langres. Son cours a une orientation générale du sud-est au nord-ouest. Elle se jette dans la Manche entre Le Havre et Honfleur. Son bassin versant, d'une superficie de 78 650 km², intéresse près de 30 % de la population du pays.

La faible déclivité de la vallée de la Seine, en Île-de-France et en Normandie, a causé la formation de multiples et profonds méandres. Pour la même raison, les effets de la marée se font sentir sur une centaine de kilomètres, jusqu'à Poses (barrage le plus aval) et se manifestaient jusqu'à un passé récent, par le phénomène du « mascaret », appelé « barre » en Normandie.

Le lac artificiel de la Forêt d'Orient, en amont de Troyes, ainsi que le Lac du Der en amont de Saint-Dizier ont été créés dans les années 60 et 70 pour réguler le débit du fleuve. A Paris, celui-ci est en moyenne d'environ 328 m³/s et peut dépasser 1 600 m³/s en période de crue.

La Seine est navigable sur une grande partie de son parcours : la basse Seine, en aval du pont Guillaume-le-Conquérant à Rouen est accessible aux navires de haute mer (jusqu'à 280 m de long et 150 000 tonnes). Sur cette partie du fleuve, longue d'environ 120 km, les trois seuls ponts existants (Pont de Normandie, Pont de Tancarville et Pont de Brotonne) offrent une tirant d'air de 50 mètres et le fleuve est constamment dragué pour permettre aux bateaux ayant un tirant d'eau de 10 mètres de circuler. Entre Rouen et Paris, la Seine a été canalisée au XIXe siècle. Sept barrages éclusés situés à Poses-Amfreville-sous-les-Monts, Notre-Dame-de-la-Garenne (Eure), Méricourt, Andrésy, Bougival, Chatou (Yvelines) et Suresnes (Hauts-de-Seine) permettent la navigation de péniches automotrices (350 t de fret) dites « bateaux automoteurs de gabarit Freycinet », de 38,5 mètres, de chalands automoteurs de rivière (de 800 à 3 000 t de fret), de 48 à 135 mètres, de convois de barges poussées (de 3 000 à 5 000 t de fret) et de caboteurs fluvio-maritimes (4 000 t de fret). Ces barges transportent, entre autres choses, des conteneurs, des automobiles, des produits pétroliers, du ciment.

Les principaux affluents de la Seine

La Marne, située à l'Est du Bassin parisien, est la plus longue rivière française (525 km). Principal affluent de la Seine, la Marne prend sa source sur le Plateau de Langres, à Balesmes-sur-Marne (Haute-Marne) et se jette dans la Seine à Charenton-le-Pont/Alfortville/Ivry-sur-Seine (Val-de-Marne). Le débit moyen annuel de la Marne, à son confluent avec la Seine, est de 110 m³ par seconde. La Marne est classée navigable et canalisée sur 183 km depuis Épernay jusqu'à son confluent. Ses écluses présentent un gabarit de 45 m sur 7,80 m.

L'Yonne (longueur 293 km) : qui rejoint la Seine à Montereau-Fault-Yonne, présente à cet endroit un débit et un bassin versant supérieurs à ceux de la Seine (respectivement 93 m³/s et près de 10 800 km² pour l'Yonne, et à peine 80 m³/s et 10 300 km² pour la Seine. L'Yonne est classée navigable sur 108 km depuis Auxerre jusqu'à Montereau-Fault-Yonne. Ses 26 écluses sont au gabarit minimum de 93 m sur 8,30 m.

L'Oise prend sa source en Belgique dans les Ardennes, à 309 mètres d'altitude, sur la commune de Forges au sud-est de Chimay, ville de la province de Hainaut. Cette rivière au cours avoisinant 330 kilomètres, est presque entièrement navigable et bordée de canaux sur 104 kilomètres avant de se jeter dans la Seine à Conflans-Sainte-Honorine (Yvelines)¹.

Source Wikipédia

2 – Champ de l'étude

Si la Seine a structuré -et structure encore- de façon très forte l'histoire et le développement de l'Île de France, il faut cependant constater que les « eaux » couvrent moins de 1% de la superficie de l'Île de France (source Corinne Land Cover). La Seine, en Île de France, représente les 2/3 de cette étendue d'eau. Les petits affluents : 18%

Surfaces Ile de France "eaux continentales"		
en HECTARES source Corinne Land Cover		
rappel surface Ile de France	1 207 988	
Seine	7 440	66%
Marne	1 124	10%
Oise	680	6%
autres	2 058	18%
ensemble eaux continentales	11 302	100%

¹ Les écluses sont de classe VB avec une longueur de 185 mètres et une largeur de 12 mètres : le mouillage et le profil des berges vont faire l'objet d'améliorations prochaines.

Il y a deux familles d'approche possibles du « champ de l'étude » :

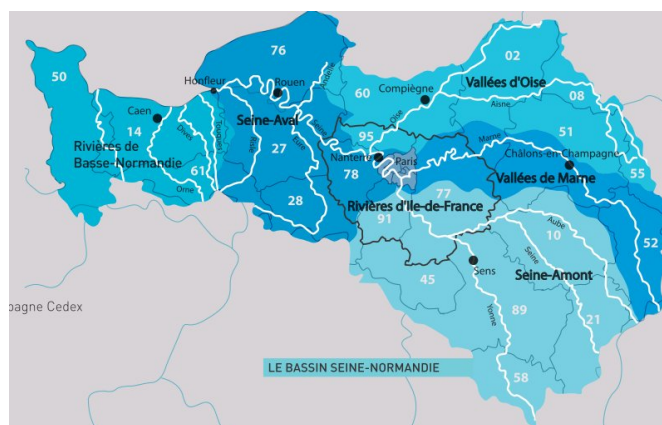
Une famille de périmètres à géométrie variable qui définit le fleuve (au sens large) de façon variable selon les thématiques.

Une famille plus rationnelle qui repose sur une délimitation précise du « périmètre » impacté par le fleuve et donc des communes qui le composent.

Le choix de la deuxième famille présente des avantages (on dispose d'informations statistiques nombreuses via le recensement) mais aussi des inconvénients (tout choix d'un périmètre repose sur des hypothèses qui sont contestables).

La définition même du périmètre du fleuve constitue le premier problème à résoudre puisque le fleuve se constitue à partir de nombreux affluents. Selon le dictionnaire Larousse, le fleuve est « un cours d'eau finissant dans la mer et souvent formé par la réunion d'un certain nombre de rivières ».

La France est, au plan réglementaire (Agences de Bassin), divisée en 6 bassins fluviaux (Adour-Garonne, Artois-Picardie, Loire-Bretagne, Rhin-Meuse, Rhône-Méditerranée-Corse et Seine-Normandie). L'intégralité de la Région Ile de France (1281 communes) appartient au bassin Seine-Normandie dont la Seine est l'élément majeur.



En Ile de France, il y a environ 700 rus, ruisseaux ou rivières qui alimentent directement ou indirectement la Seine.

On considère toutefois qu'il n'y a que 3 rivières « principales » qui se jettent dans la Seine : l'Yonne (pour mémoire car son parcours francilien est très limité), la Marne puis l'Oise.

À une échelle intermédiaire, on considère qu'il existe une vingtaine de bassins versants principaux qui déterminent les périmètres des SAGE (Schémas d'aménagement et de gestion des eaux).



À une échelle encore plus fine, (schéma des « zones humides », trame bleue...) on dénombre même 91 « bassins versants de rivières » dont 21 seulement directement liés aux 3 fleuves principaux. Mais à ce niveau de découpage, la « conscience » du fleuve est très variable.

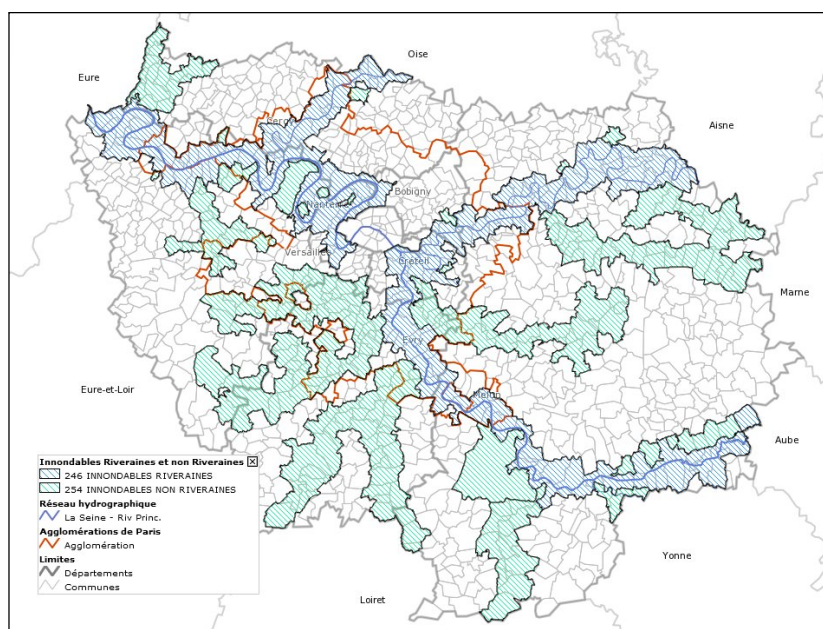
Bassins versants de rivière		
1 L'Ancoeur amont	32 Le Loing intermédiaire	63 La Seine à Choisy-le-Roi
2 L'Ancoeur aval	33 Le Longueau	64 La Seine à Fontainebleau
3 L'Aubetin	34 Le Lunain	65 La Seine à Limay
4 L'Aubette de Magny	35 La Maltorne	66 La Seine à Melun
5 L'Aubette et Montcient	36 La Mare aux Evées	67 La Seine à Moisson
6 L'Auxence	37 La Marne amont	68 La Seine à Paris
7 Le ru d'Avon	38 La Marne au confluent	69 La Seine à Saint-Germain
8 Le Betz	39 La Marne intermédiaire	70 La Seine à Verneuil-sur-Seine
9 La Beuvronne	40 La Marsange	71 La Seine dans la Bassée
10 La Bièvre	41 La Mauldre amont	72 La Seine et le Flavien
11 Le ru de Bréon	42 La Mauldre aval	73 La Seine et le ru de Balory
12 La Chalouette	43 Le Ruisseau des Méances	74 La Seine et le ru de l'Etang
13 Le Ru du Châtelet	44 Le Morbras	75 La Seine et le ru des Hauldres
14 Le Croult	45 L'Oise à Auvers et Méry	76 La Thérouranne
15 Le Croult et la Morée	46 L'Oise à Bernes-sur-Oise	77 La Traconne
16 Le Durteint	47 L'Oise à Cergy-Pontoise	78 Les Trois Rivières
17 L'Ecole	48 L'Oise à l'Isle-Adam	79 La Vaucouleurs
18 Le Lac d'Enghien	49 L'Orge amont	80 La Vesgre
19 L'Epte	50 L'Orge aval	81 La Viosne
20 L'Essonne amont	51 L'Orgeval	82 La Visandre
21 L'Essonne aval	52 L'Orvanne	83 La Voulzie
22 Le Fusain	53 L'Ourcq	84 L'Yerres amont
23 Le Ru de Gally	54 Le Ruisseau du Perray	85 L'Yerres aval
24 La Gondoire	55 Le Petit Morin	86 L'Yerres intermédiaire
25 Le Grand Morin amont	56 Le Radon	87 L'Yonne
26 Le Grand Morin aval	57 La Rémarde	88 L'Ysieux
27 Le Ru de Javôt	58 Le Réveillon	89 L'Yvette amont
28 La Juine amont	59 Le Rhône	90 L'Yvette aval
29 La Juine aval	60 Le Rosne	91 L'Yvron
30 Le Lieutel	61 La Salmouille	
31 Le Loing aval	62 Le Sausseron	

Où peut-on /doit-on arrêter les limites du territoire stratégique articulé autour du fleuve ? Bien sûr, il y a d'abord les territoires riverains. Mais au-delà des communes riveraines, si on peut penser qu'il existe des « marqueurs » fluviaux spécifiques dans les territoires limitrophes quels sont-ils et jusqu'à quelle distance se rencontrent-ils ?

A partir de la liste des communes riveraines de la Seine, de la Marne et de l'Oise, ainsi que la liste des communes franciliennes inondables, on peut en tirer quelques éléments de synthèse rapide :

Les communes riveraines (bleu carte ci-dessous), au nombre de 246, couvrent près de 2 000 km² (17% de l'IDF) et accueillent 6,1 millions d'habitants (53% de l'IDF). Sur cet ensemble, la part de la Seine est très prépondérante : 5 millions d'habitants sur 1 338 km².

Les communes inondables (vert carte ci-dessous), au nombre de 254, (hors riveraines qui le sont toutes) couvrent près de 2 850 km² (24% de l'IDF) et accueillent 1,35 millions d'habitants (12% de l'IDF).



Ces deux périmètres confondus (500 communes et 40% du territoire) abritent les 2/3 de la population francilienne. Pour autant, même si l'inondation est indissociable de la vie du fleuve, surtout pour les communes riveraines, il ne semble pas que ces deux périmètres aient pu avoir un passé commun et puissent constituer une « communauté » qui en ferait un territoire stratégique parce qu'homogène.

Le périmètre des communes riveraines présente les caractéristiques suivantes qui montrent la prépondérance de la Seine.

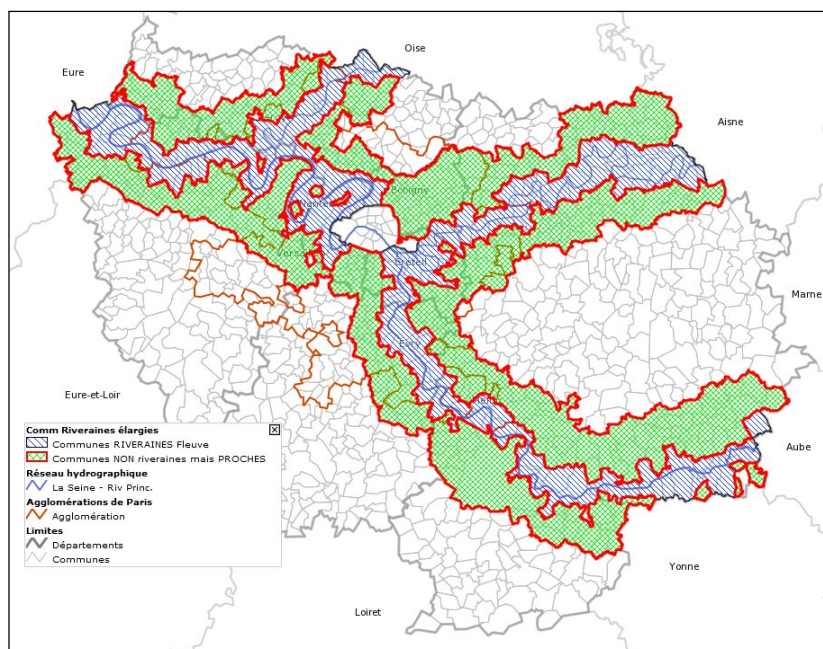
année 2007	RIV SEINE	part ds IDF	RIV MARNE	part ds IDF	RIV OISE	part ds IDF
nb de communes	155	12%	69	5%	22	2%
population	5 006 183	43%	873 888	8%	222 370	2%
superficie	1 338	11%	495	4%	165	1%
Résidences Ppales	2 294 824	47%	355 110	7%	83 395	2%
Résid Ppales PROPRIET	885 160	38%	185 975	8%	43 946	2%
Pop 15-64 ans en 2007	3 458 434	44%	592 772	8%	157 427	2%
actifs 15/64	2 607 387	44%	446 686	8%	116 331	2%
chomeurs 15/64 dec 09	296 358	47%	45 929	7%	12 261	2%
emplois au LT 2007	3 170 375	57%	316 336	6%	91 496	2%
emplois au LT 1999	2 894 487	57%	288 609	6%	85 358	2%
Etabts actifs 12/2007	571 054	62%	46 917	5%	11 458	1%

Soit, globalement pour les 3 sous ensembles (Seine, Marne et Oise)

année 2007	RIVERAIN	tx ds IDF	IDF
nb de communes	246	19%	1281
population	6 102 441	53%	11 598 844
superficie	1 998	17%	12 012
Résidences Ppales	2 733 329	56%	4 863 645
Résid Ppales PROPRIET	1 115 081	48%	2 304 708
Pop 15-64 ans en 2007	4 208 633	53%	7 894 501
actifs 15/64	3 170 403	54%	5 909 151
chomeurs 15/64 dec 09	354 548	56%	636 630
emplois au LT 2007	3 578 207	64%	5 572 240
emplois au LT 1999	3 268 454	65%	5 042 724
Etabts actifs 12/2007	629 429	69%	918 004

Il y a donc, sur moins de 1/5ème de la superficie, plus de la moitié de la population et les 2/3 des emplois.

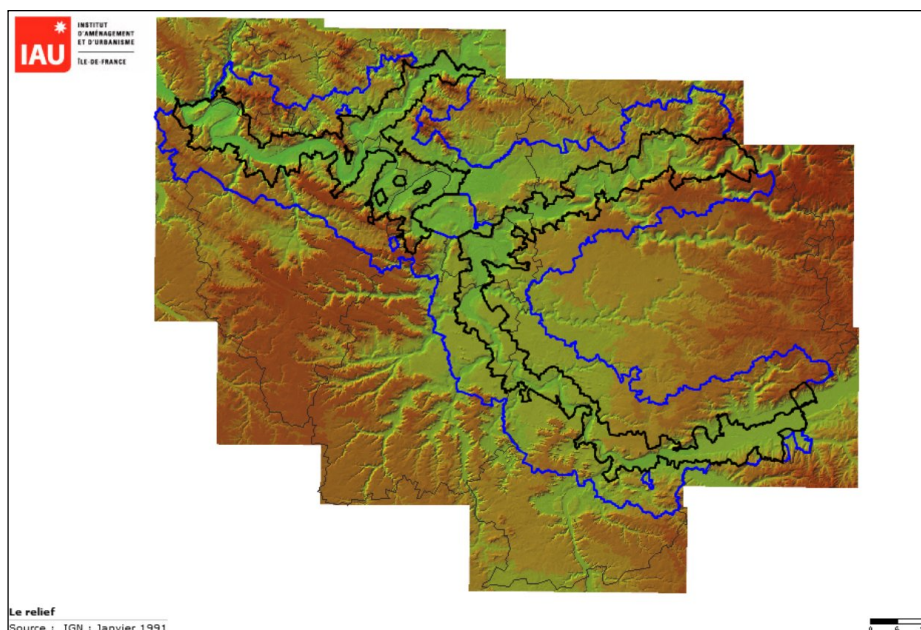
Il semble toutefois difficile de limiter l'influence du fleuve à ce périmètre fondé sur la seule notion de commune dont les limites n'ont pas de raison objective puisque leur découpage remonte à la révolution française. Nous avons donc regardé si l'on ne pouvait pas définir un périmètre d'influence, plus large mais plus pertinent, en incorporant les communes situées dans une bande de 10/15 km de part et d'autre du fleuve et de cette façon à évaluer l'importance d'un tel périmètre en termes de population, d'occupation du sol et d'activités économiques. Ce principe conduit à retenir, du moins dans un premier temps, la totalité des communes des 3 départements de la Petite Couronne.



Par rapport aux seules communes riveraines, on ajoute ainsi 452 communes (3 342km²) et surtout 3,95 millions d'habitants (impact très fort de la petite couronne).

On notera également que ce périmètre couvre une grande partie de la zone d'agglomération (tracé marron), c'est-à-dire à l'exception du Nord-Essonne et du Sud-Yvelines.

On peut d'ailleurs, en la superposant avec le relief de la région, constater que l'enveloppe ainsi définie n'est pas très éloignée du fond de la vallée (en vert).

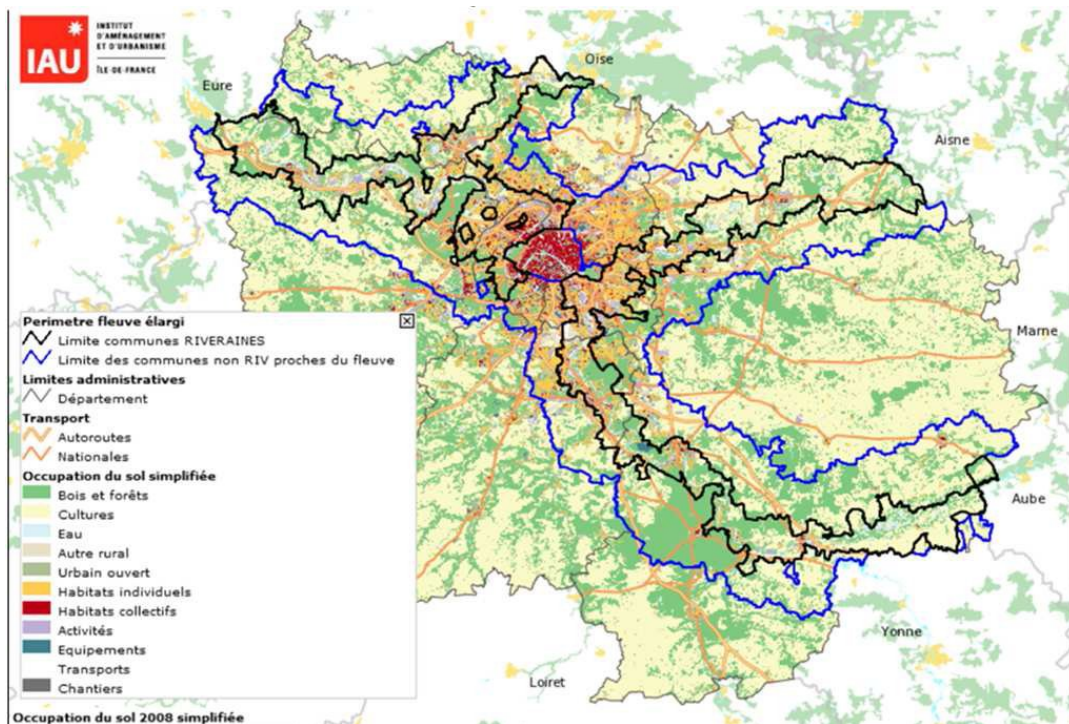


Cette « bande fluviale » regroupe, sur la moitié de la superficie régionale, les 9/10ème de l'activité et de la population avec les principales caractéristiques de ce périmètre (« bande fluviale » = riveraines + limitrophes) sont ainsi les suivantes :

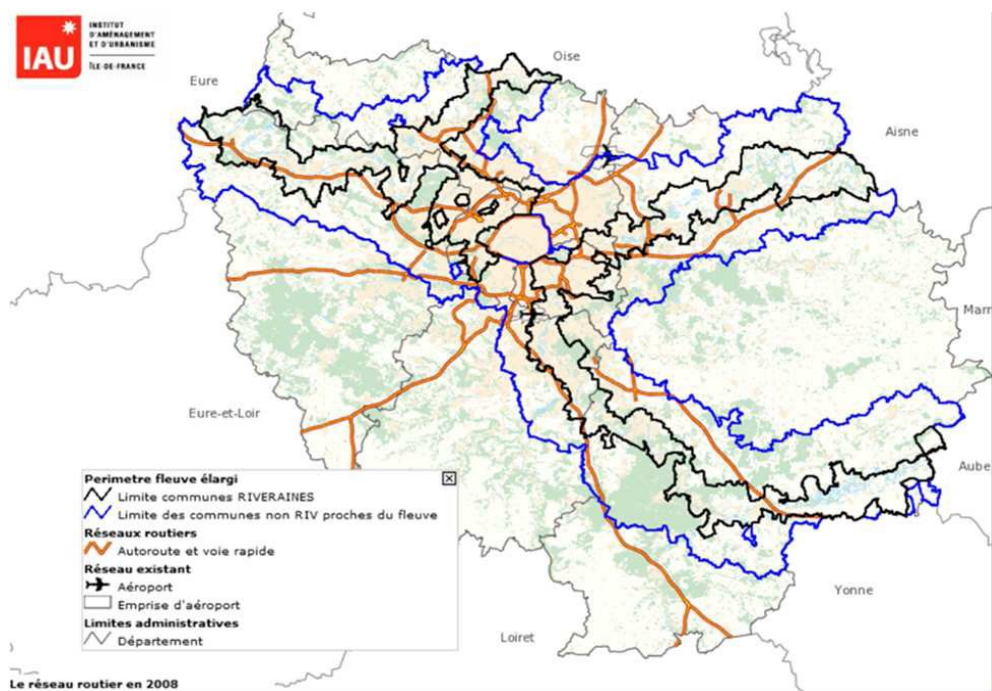
"Bande fluviale" - Communes Riveraines + Limitrophes			
année 2007	RIV + LIM	tx ds IDF	IDF
nb de communes	698	54%	1281
population	10 049 816	87%	11 598 844
superficie	5 641	47%	12 012
Résidences Ppales	4 287 974	88%	4 863 645
Résid Ppales PROPRIET	1 938 070	84%	2 304 708
Pop 15-64 ans en 2007	6 852 328	87%	7 894 501
actifs 15/64	5 133 813	87%	5 909 151
chômeurs 15/64 dec 09	567 363	89%	636 630
emplois au LT 2007	4 919 768	88%	5 572 240
emplois au LT 1999	4 478 482	89%	5 042 724
Etabts actifs 12/2007	838 661	91%	918 004

Essayons d'analyser les caractéristiques principales de cette « bande fluviale ».

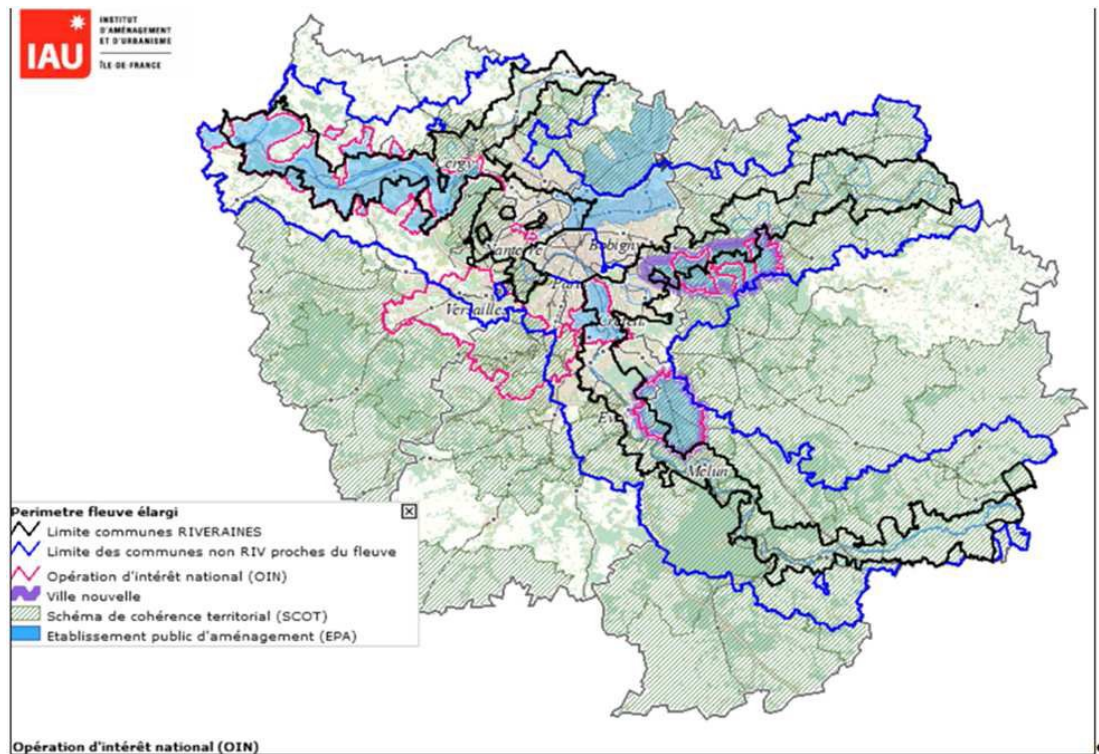
Au plan de l'occupation des sols (terres agricoles, forêts, urbanisation) ce périmètre est relativement homogène.



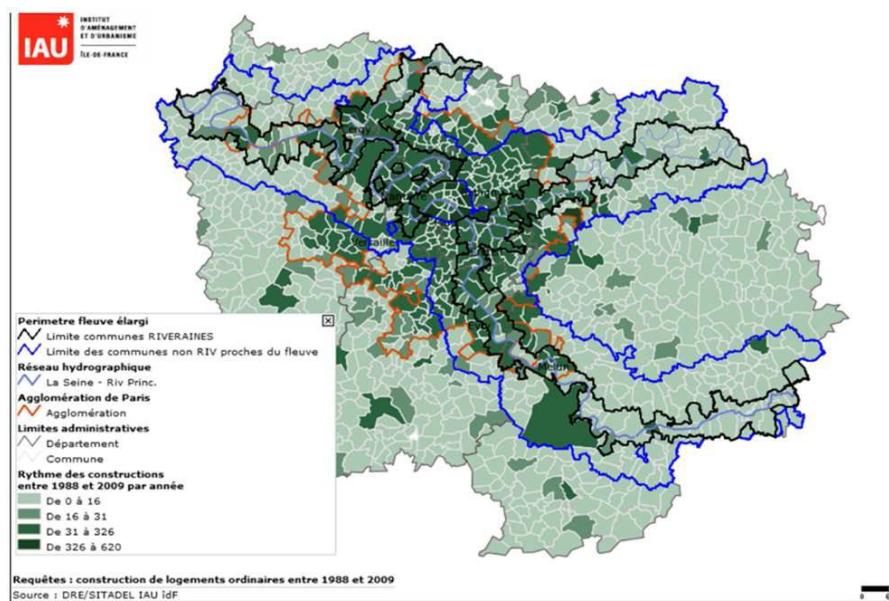
Un peu plus étonnant, ce périmètre englobe la quasi-totalité du réseau autoroutier (à l'exception de l'A10 et de l'A13).



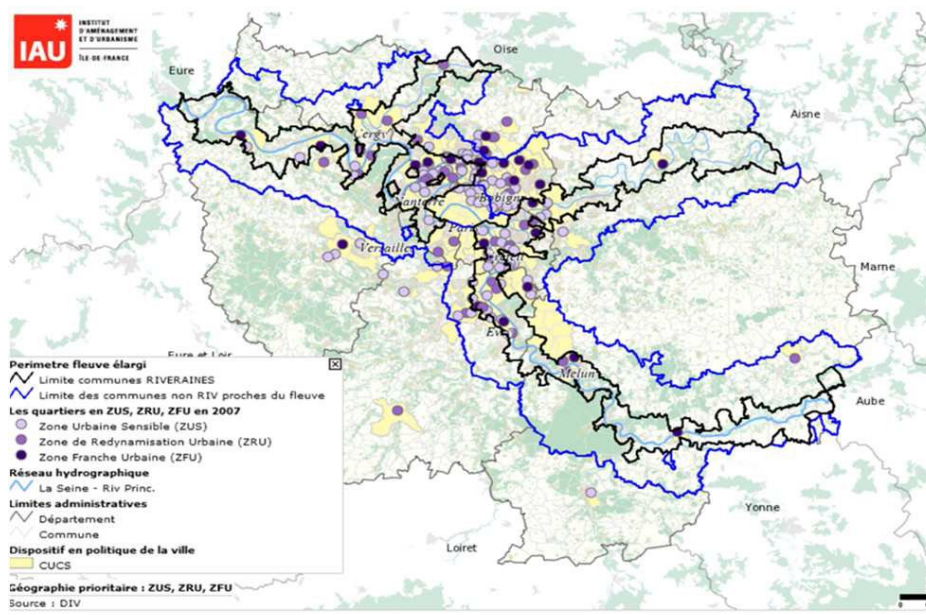
Mais il englobe également une très grande partie des OIN, signe que les enjeux et territoires stratégiques sont bien là de même pour ce qui concerne les territoires interrégionaux et ruraux (TIR).



Moins surprenant, puisque le périmètre couvre 87% de la population, le périmètre concentre le développement de l'habitat, les seules exceptions se situant dans le quadrant Sud-Ouest (Rambouillet, Etampes, Dourdan, etc...)



Corollaire de ce qui précède, le périmètre concentre également la quasi-totalité des secteurs en politique de la ville.



Ce découpage offre une autre vision de la concentration observée en Ile de France autour du fleuve et qui marginalise plus de la moitié de la superficie régionale (essentiellement composée de larges pans de l'espace rural) sur laquelle ne vivent « que » 1,5 millions d'habitants avec toutefois une autonomie apparente (13% de la population pour 12% des emplois).

En conclusion l'analyse par périmètre géographique précis, soit basée sur les communes riveraines, soit basée sur le principe de la « bande fluviale » apporte un éclairage intéressant. Ces découpages montrent que la grande majorité de la population et des activités économiques s'y trouvent.

Puisque le fleuve s'inscrit dans un écosystème complexe au sein de réseaux d'infrastructures dépassant largement ses abords immédiats, ce rapport privilégiera une approche à géométrie variable.

II - LE FLEUVE COMME TERRITOIRE STRATEGIQUE

1 - Notion de territoire stratégique

La spécialisation des principaux territoires stratégiques du SDRIF 2008 irrigués par le Fleuve, ses affluents et ses canaux en fonction des différentes thématiques d'études.

Un des premiers constats qui s'impose est que la Seine traverse la plupart des sites stratégiques définis par le SDRIF 2008 : Seine Aval ; les territoires stratégiques de Mantes, les Mureaux, Chanteloup les Vignes, Poissy ; le PNR (Parc Naturel Régional) du Vexin ; La Défense, les boucles des Hauts de Seine, Argenteuil, Bezons, Gennevilliers, Plaine de France, Paris Bercy Rives Gauche, l'OIN Vitry sur Seine, ORSA, les territoires stratégiques de Vitry-Grigny, Evry, Corbeil, Sénart, Melun Val de Seine, Fontainebleau, la Bassée Montois, Monterault-Fault-Yonne, le PNR du Gâtinais français et bien d'autres.

Ses affluents, l'Oise et la Marne et les canaux (l'Ourcq, le Canal de Saint Denis, le Canal du Loing) sont bordés par les territoires stratégiques de Cergy Pontoise, Persan-Beaumont, la Plaine Saint Denis, les bords de Marne - Champigny, Val d'Europe, Noisy le Grand, Meaux, la Ferté sous Jouarre, Plaine de France, Marne la Vallée, les PNR Oise Pays de France et le projet de PNR Brie et deux Morins.

Ces territoires en interaction avec le fleuve ont été étudiés dans le SDRIF adopté par le Conseil Régional le 25 septembre 2008 au travers de différentes thématiques : aménagement urbain ; développement économique et emploi ; équipements, tourisme, loisir, santé ; transports et logistique ; environnement, risque inondation ; gouvernance.

Deux grandes problématiques sont particulièrement prégnantes pour caractériser les territoires situés tout au long du fleuve : le développement économique et l'emploi d'une part et les activités de transports et logistique d'autre part. Elles sont des marqueurs forts des grands territoires stratégiques en bordure de fleuve aux carrefours des grands axes routiers, ferroviaires et fluviaux. Elles concernent particulièrement :

- À l'ouest, sur le territoire de Seine Aval, le secteur d'Achères et de Triel sur Seine,
- Au nord, les secteurs de Bruyère sur Oise et Saint Ouen l'Aumône et la Boucle nord de la Seine ; La vallée de l'Oise,
- À l'est, Vaires sur Marne, en limite de l'OIN de Marne la Vallée,
- Au sud, Montereau-Fault-Yonne.

Le SDRIF de 2008 souhaite voir valoriser et développer ces sites et préserver des emprises le long du fleuve pour développer des activités de production, la distribution urbaine fluviale, la logistique d'évacuation des déchets, le recyclage des matériaux, le transport des produits dangereux.

Le fleuve est ainsi au cœur de deux des orientations prioritaires du SDRIF : favoriser le développement économique et préserver et développer le potentiel de fonctionnement multimodal du transport de marchandises et de la logistique.

A ces deux problématiques s'ajoute celle de l'environnement : le SDRIF encourage le développement d'éco-sites : des éco-industries préventives (production d'énergies renouvelables, éco-conception des produits, gestions alternatives de l'eau) ou curatives

(collecte et valorisation des déchets, traitement des eaux usées). La proximité de la voie d'eau est un facteur essentiel pour le développement de ces activités et les mêmes territoires que ceux cités plus haut sont mis en avant : Mantes-Seine Aval (éco-site de Limay-Porcheville), Port de Triel, berges de l'Ourcq (éco-cité à Bobigny, Pantin, Noisy le Sec, Romainville, Bondy) ; Plaine de France (éco-pôle de la Morée au Blanc Mesnil), de Seine Amont, de Sénart, de la confluence Seine-Loing (pôle éco-matériaux et agro-ressources de la communauté de communes de Moret Seine et Loing), éco-pôle de Marcoussis et du bâtiment du pays fertois et du pays de l'Ourcq.

D'autres grands territoires du fleuve sont essentiellement caractérisés par la dimension environnement et dédiés à la préservation des continuités bleues, des écosystèmes, à la restauration d'un bon état écologique de l'eau, à la réduction des risques technologiques, notamment des risques d'inondation et de l'exposition aux nuisances. Ce sont principalement : la Bassée, le PNR du Gâtinais français, le projet de PNR du Bocage français ; les vallées de l'Ourcq et de la Marne, le PNR de la Brie et deux Morins (en cours de constitution), le PNR Oise Pays de France et le PNR du Vexin français. La prévention des risques d'inondation implique le maintien de zones d'expansion naturelles des crues limitant dans ces espaces le développement urbain et économique.

Enfin entre ces zones plus particulièrement « spécialisées », les territoires urbanisés semblent plus caractérisés par l'interdépendance des enjeux existants entre les thématiques liées à l'aménagement urbain, à l'environnement, et aux équipements, au tourisme, aux loisirs et au transport de personnes avec notamment la création de quartiers résidentiels verts, la revalorisation et l'aménagement des berges ; la réalisation de zones tampons dans les projets d'aménagements riverains, l'aménagement de quartiers urbains riverains intégrant les contraintes liées aux risques d'inondation...

Le Fleuve imprime ainsi une marque particulière à certains territoires : les grandes zones de confluence, au carrefour de grands axes routiers et ferroviaires qui sont devenus des nœuds favorisant le développement économique ; les grands territoires dédiés à la réduction des risques écologiques dont la Bassée est un des exemples les plus significatifs ; entre les deux, les PNR qui par leur propre destination liée à la préservation de l'environnement viennent renforcer la vocation du fleuve à préserver les trames bleues. Enfin les territoires urbains où les enjeux sont multiples : où les différents usages du fleuve se superposent et sont parfois contradictoires : ces territoires urbains ont des caractéristiques propres souvent artificielles qui ont été créés par l'homme et l'urbanisation.

2 - Dimension stratégique du fleuve : la place du fleuve dans les grandes métropoles mondiales

« En comparaison avec les fleuves qui existent dans le monde, ceux que nous trouvons en Europe sont de taille réduite. L'Amazonie possède par exemple cent fois la taille du Rhin. De même, le Mississippi correspond à dix fois le Rhône. Nous avons donc entre les mains des fleuves de taille moyenne, à l'échelle de notre continent.

L'espace européen s'est-il structuré autour de ces fleuves ? Dans l'histoire de l'humanité, certaines civilisations sont nées des ports et des fleuves, c'est-à-dire qu'elles ont vécu sur le fleuve et du fleuve : la Mésopotamie ; le Nil ; les civilisations de Chine du Sud, autour du Yang-Tse ; les civilisations de Chine du Nord autour du Fleuve Jaune, etc.

Nous ne trouvons rien de tel en Europe, où le fleuve a toujours davantage constitué un élément d'aménagement du territoire et de transport qu'un élément central. En d'autres termes, le fleuve en Europe demeure encore à développer. Le contraste est en effet frappant entre le rôle modeste qu'ont joué les fleuves dans les structures européennes et le rôle fondamental qu'ils ont eu dans l'émergence d'autres civilisations. A contrario, la civilisation européenne a été marquée par les voies romaines. A l'instar d'aujourd'hui, notre continent aura ainsi de tout temps investi davantage dans les routes et autoroutes que dans les voies d'eau. Il est donc temps que cette situation s'équilibre. »

Jean-Louis BLANC, Directeur des Ressources en Eau du Groupe Suez, 2004

L'homme au cours de son histoire s'est toujours installé près de points d'eau, ce qui explique la localisation de nombreuses grandes villes le long de rivières, fleuves ou lacs. Aujourd'hui, l'eau, ressource vitale, constitue toujours un enjeu essentiel de géopolitique mondiale. Cet enjeu se renforce compte-tenu à la fois du réchauffement climatique et de la croissance démographique à l'échelle de la planète, qui sont sources de tensions accrues.

Alors, dans un contexte de compétition internationale, quels atouts un fleuve peut-il apporter à une métropole mondiale ?

Sans aucun doute à la fois une ressource en eau potable, en eau d'irrigation, en produits de la pêche et en énergie. Mais aussi une voie de transport et de tourisme. Son rôle sanitaire est également incontestable pour, par exemple, l'évacuation des eaux usées. Enfin, l'intégration du fleuve dans la configuration urbaine, quand elle est réussie, donne à la ville une esthétique supplémentaire.

Tous ces atouts constituent aujourd'hui des avantages concurrentiels énormes pour des villes dotées d'un fleuve par rapport à :

- des villes qui manquent d'eau : la qualité de vie sera un critère de plus en plus important pour le citoyen de demain
- des villes localisées loin des océans : même si le transport par avion ou par train se développe, il ne constituera jamais le mode principal d'échange des marchandises dans le monde, compte-tenu de son coût, et des moindres possibilités de massification².

² 80 % du fret mondial est transporté par voie maritime, essentiellement par conteneurs.

Toutefois, ces avantages comparatifs ne valent que si la gestion des risques liés au fleuve est performante. De nos jours, le premier risque est celui des inondations, celui-ci s'accroissant avec le réchauffement climatique. Le second risque est celui de la pollution, phénomène dépassant généralement l'échelle de la ville traversée par le fleuve, surtout lorsque celui-ci est transfrontalier. Ce qui pose la question de la coopération et de la gouvernance.

Afin de pouvoir profiter de tous les atouts d'un fleuve, il faut savoir en organiser la multifonctionnalité et dépasser les intérêts sectoriels. Une métropole qui saura s'inscrire dans un projet porté par une structure pertinente aura tout gagné.

2.1 - Les atouts du fleuve dans la compétition mondiale

2.1.1 - L'eau : une ressource vitale en qualité et en quantité

S'agissant de la quantité d'eau disponible, dans la compétition internationale, l'avantage de l'Île-de-France est qu'elle se situe dans un pays où la ressource en eau est relativement bonne sur le long terme (dans la moyenne mondiale). D'autres métropoles sont à ce titre plus avantagées, comme celles de Montréal ou de Buenos Aires. En effet, le Canada et l'Argentine sont des pays où l'eau est disponible en grandes masses (alimentant respectivement le Saint Laurent et le Rio de la Plata). En revanche, Mexico city, cas unique d'une agglomération mondiale sans fleuve (la troisième métropole du monde), manque cruellement d'eau. Cette caractéristique est importante puisque son développement risque d'être compromis, entre-autres en raison de risques sanitaires importants.

Au regard de la qualité de l'eau, celle de la Seine est relativement bonne par rapport à celle des autres fleuves d'Europe. La Tamise, par exemple, a retrouvé un niveau qualitatif correct suite à des efforts d'assainissement de plusieurs décennies. Mais si le Grand-Paris veut se montrer à la pointe dans le domaine de la gestion de l'eau, et par là rester attractif d'un point de vue environnemental pour ses habitants, il doit veiller à améliorer la qualité des cours d'eau et des eaux souterraines. Dans la partie 3.5 du rapport, nous montrons que beaucoup reste à faire pour atteindre les objectifs fixés par l'Europe en termes d'assainissement de l'eau au niveau du bassin de la Seine.

On peut noter que le fait que la Seine soit un fleuve national lui confère un atout par rapport à nombre de fleuves d'Europe (le Danube pour Budapest) et du monde (le Saint Laurent pour Montréal) qui sont transfrontaliers. Les questions de pollutions sont plus faciles à maîtriser grâce à une politique portée par un seul pays.

2.1.2 - Logistique, industrie et économie, grâce à un mode de transport de masse

Un fleuve constitue une voie privilégiée d'accès aux échanges mondiaux grâce aux ports fluviaux et maritimes. L'exemple de Shanghai montre à quel point une métropole dotée à la fois d'un port de dimension mondiale (le 1^{er} mondial) et d'un fleuve, le Yang-Tse desservant un grand bassin de consommation, peut se développer rapidement.

En Europe du Nord, se concentrent à la fois des ports d'importance mondiale et un bassin de consommation énorme. La Commission Européenne a identifié le transport fluvial comme véritablement stratégique et mise sur son fort développement.

La Seine représentant une autoroute fluviale encore sous-exploitée, elle constitue une véritable opportunité de croissance du trafic. Par rapport à d'autres fleuves d'Europe, elle présente l'avantage d'avoir un tirant d'eau relativement stable, ce qui facilite la navigation. De ce point de vue, le Danube et la Tamise, varient de plus ou moins 7 mètres, et ne sont pas toujours navigables par les bateaux à fort gabarit. En revanche, le maillage du territoire traversé par la Seine est insuffisant, comparativement à ceux de la Belgique, l'Allemagne et la Hollande, qui disposent de nombreux ports intérieurs, interconnectés à d'autres modes de transport.

L'exemple de Duisburg, premier port intérieur mondial est un cas intéressant à étudier (voir annexe 2).

Mais un port intérieur ne serait rien sans un port maritime puissant, connecté aux grands flux mondiaux de marchandise et relié à une industrie régionale performante. Or, de ce point de vue le port du Havre n'exploite pas tout son potentiel. En 1995, il traitait 1 million d'EVP³ (Equivalents Vingt Pieds) et Anvers 2 millions. En 2008, le Havre a traité 2 millions d'EVP et Anvers 8 millions, alors que celui-ci n'est pas un port en eaux profondes !

Dans son livre « Paris et la mer », Jacques Attali démontre que le formidable développement d'Anvers et de Rotterdam tient à quatre grands facteurs :

- le lien entre le port et un vaste hinterland (Rotterdam va jusqu'en Europe centrale)
- la qualité de service du port, ce qui pousse d'ailleurs le Havre à conduire sa réforme pour adopter une structure sur le mode du « landlord port »⁴
- la robustesse de l'industrie aval
- la satisfaction des consommateurs-producteurs, en optimisant les flux en général

Dans la compétition internationale, l'Ile-de-France se situe encore trop en retrait des grands flux maritimes et fluviaux, ce qui est un handicap au regard du dynamisme industriel et également des bassins de consommation, dont elle se coupe. Il est donc véritablement stratégique que le développement du port du Havre, le renforcement de ses connexions avec son hinterland, ainsi que le redéploiement des industries et des services connexes fassent partie intégrante du projet de Grand-Paris. Ceci passera par un maillage plus important du territoire par des ports intérieurs embranchés sur le fer et la route.

2.1.3 - Urbanisme, identité et tourisme

Le mariage de l'eau et de la ville est un élément de valorisation du paysage urbain. C'est aussi un vecteur d'ouverture vers d'autres contrées, elles-mêmes traversées par ce cours d'eau, pour finalement rejoindre la mer et avec elle... le monde entier ! Mais cette richesse

³ Conteneur Equivalent Vingt Pieds

⁴ 4 Il s'agit de confier à des opérateurs privés la gestion des terminaux, afin, d'une part d'augmenter la productivité par le jeu de la compétition intra-portuaire, et d'autre part, d'attirer les flottes d'armateurs qui pourraient être liés à ces opérateurs.

pour la ville n'a de sens que si elle est partagée par ses citoyens, d'où la question cruciale du fleuve comme **espace public**.

A ce titre, **Montréal** constitue un contre-exemple intéressant : ville exceptionnelle par ses 1000 km de berges, mais dont les habitants ne profitent guère puisqu'elles sont en grande partie privées (historiquement : anciennes concessions d'ordres religieux, hôpitaux liés à ces ordres, réserve indienne etc... et récemment, logements privés avec accès à l'eau). Montréal a pris conscience de ce handicap pour la qualité de vie et la cohérence urbaine et a lancé le Projet Archipel.

Shanghai (voir annexe 3), elle, profite de ses trois fleuves pour les mettre véritablement en scène, allant même jusqu'à la « théâtralisation à tout va », ce qui contribue à sa réputation de ville innovante au plan urbanistique.

Dans les métropoles occidentales, compte-tenu de l'héritage d'une époque de fragmentation territoriale et de mono-fonctionnalité, de nombreuses friches industrielles ou portuaires existent aux abords du fleuve. Elles sont très attractives pour les investisseurs et sont autant d'opportunités de renouvellement urbain et de développement économique. En effet, ces terrains sont souvent bien agencés et ouverts sur les espaces publics. Les projets « **London Gateway** » ou encore « **Rotterdam ville-port** » montrent à quel point on peut transformer une ville en tirant parti de ces espaces et en les intégrant dans un projet urbanistique global. **Bruxelles** (voir annexe 4), n'avait quant à elle pas de terrains historiquement dédiés au port et a su en trouver au sein du tissu urbain existant. Cette ville n'avait pas de grand port mais avait bien compris les avantages qu'un port pouvait lui offrir non seulement en termes économiques mais également en termes d'urbanisme. C'est pourquoi elle a véritablement créé un port au cœur de la cité, avec l'idée d' « insérer le domaine portuaire dans la structure urbaine, avec la conscience fière du port ». Cette évolution montre qu'un projet autour du fleuve, auxquels les citoyens participent pleinement peut être un formidable **élément fédérateur pour une nouvelle identité urbaine**.

2.1.4. - Gouvernance ou capacité à gérer des projets

En comparaison avec d'autres régions d'Europe, l'Ile-de-France dispose d'outils intéressants comme les **comités de bassin**. En ce qui concerne les grands projets d'aménagement du territoire, elle bénéficie aussi de la capacité d'intervention de l'Etat, qui a permis par exemple, avec l'Europe, le lancement du canal Seine-Nord-Europe. Ceci dit, on voit bien que les outils administratifs actuels ne facilitent pas une gestion globale et intégrée du fleuve dans toutes ses dimensions, malgré son caractère stratégique. Il n'y a toutefois pas d'exemple étranger dont l'Axe Seine pourrait s'inspirer directement, compte-tenu de la typicité française en terme de gouvernance et de projet de territoire.

3 – Domaines de mise en œuvre de la stratégie

3.1 – Aménagement et développement urbain autour du fleuve

Les vallées ont de tout temps constitué des **supports d'urbanisation préférentielle** et des axes privilégiés pour l'implantation des infrastructures de transport et de communication. Historiquement, l'Ile-de-France a vu ainsi son développement se focaliser principalement au carrefour et le long des grandes vallées de la Seine, de l'Oise et de la Marne qui s'étirent sur plus de 1000 km. La moitié en est aujourd'hui accessible et par conséquent potentiellement ouverte à des formes appropriées d'aménagement urbain.

Réciproquement, ces vallées constituent des **axes de pénétration de la nature** en ville et présentent à cet égard un enjeu signifiant pour l'Ile-de-France en termes de structuration de l'espace et de maillage mixant le végétal, l'hydraulique et le paysage à des formes adaptées de bâti.

Longtemps, la fonction « récréative » des espaces bordant le fleuve (autres que ceux utilisés comme « arrière-cour » d'activités industrielles ou simplement laissés en déshérence) a prévalu dans la réhabilitation des berges. Le « **Plan vert** » régional de 1995 a marqué une inflexion dans cette politique. A partir des réflexions conduites, en lien avec les collectivités, dans le cadre des différents « Livres verts des fleuves », il mettait en avant les potentialités d'une ouverture « conditionnelle » à l'urbanisation et introduisait l'idée d'une « multifonctionnalité de ces espaces naturels ».

On voit ainsi se dessiner les éléments d'une « nouvelle culture urbaine » qui, loin de « tourner le dos au fleuve », se le réapproprie, met en valeur les berges en recherchant des formes urbaines adaptées, voire de nouveaux usages, tout en favorisant l'émergence de continuités urbanistiques, paysagères et fonctionnelles le long de son cours.

3.1.1 - Le fleuve : un enjeu de valorisation des territoires franciliens

Comme pour nombre de métropoles régionales (Nantes, Bordeaux, Lyon, Orléans...) qui placent le fleuve au cœur du projet d'agglomération, l'Ile-de-France est le siège d'une réflexion relativement récente mettant en avant le rôle stratégique du fleuve dans l'aménagement du territoire régional.

On observera à cet égard que, s'agissant de l'Ile-de-France, (sans parler de la ville centre) deux des trois Opérations d'Intérêt National (OIN) décidées par l'Etat, ORSA et SEINE-AVAL, irriguées par le fleuve, considèrent cette situation comme un atout dans leur projet de territoire.

3.1.2 - L'aménagement autour du fleuve : une problématique complexe

Si le fleuve constitue pour l'Ile-de-France un élément historique de structuration de son développement urbain, il est également un catalyseur de filières économiques majeures - le transport fluvial, l'industrie automobile et les éco-activités - stratégiques pour les années à venir, activités toutes concernées par des mutations technologiques orientées vers la croissance verte.

Axe de transport, axe économique, axe de loisirs et de tourisme, élément structurant de la composition urbaine et paysagère, le fleuve constitue par conséquent un élément de tout premier plan dans le **processus de renouvellement urbain** et de valorisation des territoires franciliens.

Malgré cette **plurifonctionnalité du fleuve**, la continuité territoriale qu'il offre et l'ouverture qu'il propose sur l'"ailleurs", jouent nécessairement un rôle fédérateur. Et ce rôle, pour être efficient, doit être perçu par le citoyen. C'est pourquoi, l'aménagement urbain autour du fleuve doit impérativement contribuer à réduire l'effet de coupure en attribuant une place centrale à l'espace public, de nature à redonner une nouvelle liberté de déplacement d'un lieu à l'autre, que ce lieu ait une fonction logistique, industrielle, culturelle, récréative ou autre.

L'aménagement des berges permet de **traiter de façon transversale** les problématiques de territoires, dans la diversité de leurs caractéristiques, de leurs échelles, et de leurs acteurs. Il s'agit d'organiser des formes de partenariats entre acteurs publics et privés et de se doter d'outils permettant d'assurer une maîtrise d'ouvrage à l'échelle de l'agglomération.

3.1.3 – Nécessité d'une démarche concertée et participative entre les différents acteurs

Il est clair que la complexité des enjeux, la multiplicité des acteurs dont les objectifs ne sont pas forcément convergents et les situations de fait rencontrées au-delà du périphérique avec des berges souvent délaissées, en friches et servant parfois d'arrière-cour à des activités industrielles inappropriées, permet difficilement d'envisager ces lieux comme pouvant muter en « espaces de vie ». En revanche, ces lieux à reconquérir constituent une opportunité précieuse de renouvellement urbain.

Cette situation devrait normalement interpeller les autorités publiques qui, à des titres divers, ont vocation à intervenir dans l'aménagement et le développement du territoire francilien. A ce sujet l'Etat et la Région cherchent à se doter d'un outil pour gérer la complexité de la situation : dans le cadre de l'élaboration d'un « schéma environnemental des berges », l'IAU conduit, à leur demande, une étude visant à dresser un état des lieux des berges aujourd'hui. Il s'agit de construire une base de données géographique partagée par tous les partenaires. Cet outil doit permettre d'assurer une connaissance cohérente le long de la Seine et de ses principaux affluents, en hiérarchisant les secteurs selon les enjeux.

Se trouve naturellement posée la question de la gouvernance autour du fleuve, aujourd'hui relativement éclatée entre 246 communes riveraines, 32 intercommunalités et 8 départements. A ces collectivités locales on peut ajouter de nombreux acteurs tels que VNF mais encore bien d'autres (cf. partie III – Besoins de gouvernance).

Voies navigables de France (VNF) est aujourd'hui un partenaire privilégié dans les projets d'aménagement des berges⁵. L'établissement public dont le rôle est de « gérer, d'exploiter et de moderniser le plus grand réseau européen de voies navigables et de faire cohabiter les intérêts multiples des usagers de la voie d'eau », a en effet développé une politique de valorisation du patrimoine fluvial, dans une démarche partenariale aux côtés de l'Etat et des collectivités.

⁵ La démarche de VNF concernent plus particulièrement « la qualité et l'attractivité de l'espace public ; l'appropriation des espaces au bord des voies d'eau par les habitants ; la création d'activités économiques et la création d'emplois ; le développement et la valorisation du domaine confié par l'Etat à VNF » (site internet VNF)

En matière d'aménagement du territoire, le fleuve apparaît aujourd'hui comme un vecteur de politiques concertées, transcendant les approches sectorielles et administratives, au bénéfice d'un projet commun. Cela implique une démarche participative, prenant appui sur un raisonnement de long terme, démarche que des conflits de compétences ou d'intérêts entre les principaux acteurs de l'aménagement urbain peuvent parfois venir compliquer. D'où la nécessité d'élargir la focale et de travailler sur un domaine englobant le fleuve en tant qu'espace public multifonctionnel mais dans un ensemble territorial plus vaste, à une échelle permettant de donner au fleuve son véritable sens.

Dans le contexte de la réflexion métropolitaine sur le Grand Paris c'est ce concept qui, à titre d'exemple, a guidé la réflexion d'Antoine Grumbach dans son projet « Seine Métropole », axé sur le développement de la vallée de la Seine « support unique d'inter-territorialité et d'identité ».

3.1.4 - Un urbanisme innovant structuré par l'eau

En matière d'aménagement et d'urbanisme, il ne faut pas sous estimer la contrainte inhérente à l'effet de coupure qu'impose le fleuve en milieu urbain (cas de Villeneuve-Saint-Georges par exemple et de Choisy-le-Roi). En contrepartie, c'est bien le bénéfice à tirer de l'aspect **écosystème** qui doit prévaloir dans ces situations, ce qui implique une interdépendance entre espaces urbanisés et espaces ouverts (ensemble des espaces verts, naturels, agricoles et forestiers).

La spécificité de ces « territoires » à fort potentiel pour le développement métropolitain, ouvre sur un questionnement associant :

- **la problématique des risques**, sujétion que le dérèglement climatique peut rendre plus prégnante ;
- une certaine **continuité de qualification des aménagements** le long du cours (par conséquent à une échelle qui ne peut se réduire à un site local, limitant de facto la multiplication de petits projets), tout en assurant les **franchissements** pour créer et conforter les grandes liaisons régionales ;
- les exigences du **paysage** et la nécessité d'une **identité propre** valorisant les espaces naturels et se référant à une logique **d'éco-quartier** ;
- la nécessité d'une « **cohérence territoriale** » identitaire marquant l'appartenance et la continuité à la ville (ne pas prendre le risque de dégradation sociale qu'entraînerait la création d'un quartier autonome) tout en s'attachant à une **maîtrise des valeurs foncières**.

Au-delà, Il ne semble pas y avoir de réponse normative à cette question mais une adaptation locale privilégiant un cadre d'expérimentation, d'innovation et d'analyse contextuelle prenant appui sur les quelques principes fondateurs de ce « nouvel urbanisme fluvial ».

C'est précisément sur cette thématique que s'est appuyé Antoine Grumbach dans sa réflexion en réponse à l'appel à projets sur le « Grand Paris ». Il propose de développer un modèle d'urbanisation discontinue et multipolaire le long du fleuve entre la région Ile de France et la façade maritime.

Il ne s'agit pas de « canaliser la Seine » dans un continuum urbanisé et bâti. L'hypothèse Seine Métropole propose de s'appuyer sur les noyaux urbains existants pour épancher l'étalement urbain, prenant en compte les territoires inhabités les échanges – l'interpénétration – entre territoire naturel et habitat construit...

La succession de polarités rencontrées aux caractères diversifiés permet de densifier la vallée de la Seine sans consommer plus d'espace : occuper et habiter les infrastructures déjà présentes, s'emparer d'établissements consolidés, réutiliser les friches industrielles existantes, s'appuyer sur les noyaux villageois pour les renforcer...tels sont les axes et les thèmes d'occupation que le projet Seine Métropole propose d'explorer.

Pour illustrer en Ile de France cette démarche, les exemples qui suivent traduisent la variété des concepts et des projets qui, partant d'une vision métropolitaine, déclinent les mutations possibles d'un territoire au bénéfice d'une ambition métropolitaine.

3.1.5 - Trois projets d'aménagement autour du fleuve en Ile de France

Les cas exposés traduisent la grande diversité d'approches liées au contexte et à l'échelle des projets.

Le cas de Seine Aval

Le parti retenu est celui d'une urbanisation raisonnée mixant habitat, emploi et services publics et privés.

L'Etat et les collectivités concernées ont signé début mars 2011 deux conventions pour la création d'éco-quartiers dans les Yvelines, sur le territoire de l'Opération d'Intérêt National Seine Aval.

L'éco-quartier situé sur les communes de Mantes-la-Jolie et de Rosny-sur-Seine consistera à réaliser environ 2 000 logements dans un environnement fluvial desservi par un transport en commun structurant.

L'éco-quartier porté par la Communauté d'Agglomération des Deux Rives de la Seine consiste à transformer la boucle de Chanteloup en un véritable éco-territoire associant le développement des filières de l'éco construction et de l'éco industrie, la constitution progressive d'une nouvelle structure urbaine, le développement des transports en commun et un projet agricole.

Le nombre de logements pouvant être construits dans l'éco-quartier de la boucle est estimé à 3 000 au minimum. Le nombre d'emplois créés devra parallèlement permettre d'atteindre les objectifs de rééquilibrage habitants/emplois fixés dans le protocole de l'OIN Seine Aval.

Les communes concernées sont au cœur du territoire de Seine Aval : ce projet, dont l'impact sera pris en compte dans les différentes études menées par l'EPAMSA, répond aux enjeux de l'OIN Seine Aval, notamment le développement de l'activité économique, la valorisation des berges de Seine et l'amélioration du taux d'emploi.

Le cas d'Orly – Rungis – Seine-Amont (ORSA)

Le parti retenu prend en compte le fait que les sites en bord de Seine sont déjà fortement urbanisés et comportent de nombreuses emprises industrielles. Le projet met donc l'accent sur la nécessité de requalifier les berges en privilégiant la fonction loisir et agrément.

À la fois patrimoine naturel, voie de transport et artère économique, la Seine demeure un élément structurant du territoire de Seine-Amont. La requalification de ses berges est aujourd'hui un enjeu primordial dans une perspective de loisirs et d'agrément. Réconcilier ville et fleuve, alors que l'urbanisation et l'activité industrielle ont auparavant détourné la ville

du fleuve, conduit à travailler sur la question des accès aux berges et de leur aménagement pour :

- répondre à la volonté exprimée par la population de se réapproprier les berges et donc prévoir des accès confortables et des lieux accueillants au bord de l'eau: promenades, plages, plate-forme avec bancs, espaces pour les pêcheurs quand cela est possible
- améliorer la qualité écologique des berges à travers notamment des actions de renaturation et de végétalisation qui sont financées par le Feder ainsi que la région Île-de-France et l'agence de l'Eau Seine-Normandie,
- continuer à protéger les territoires riverains des risques d'inondations.

Le cas de l'île Seguin et des terrains Renault à Boulogne-Billancourt

L'objectif de la ville a été de valoriser les potentialités du site et d'un paysage clairement articulé autour d'éléments naturels que sont le fleuve et les coteaux boisés de Meudon, Sèvres et Saint-Cloud. L'île Seguin, dont le projet d'aménagement proposé par Jean Nouvel a été retenu, confère à ce site une identité bien particulière au sein de ce paysage.

Trois types de mesures devront contribuer à mettre en œuvre cet objectif :

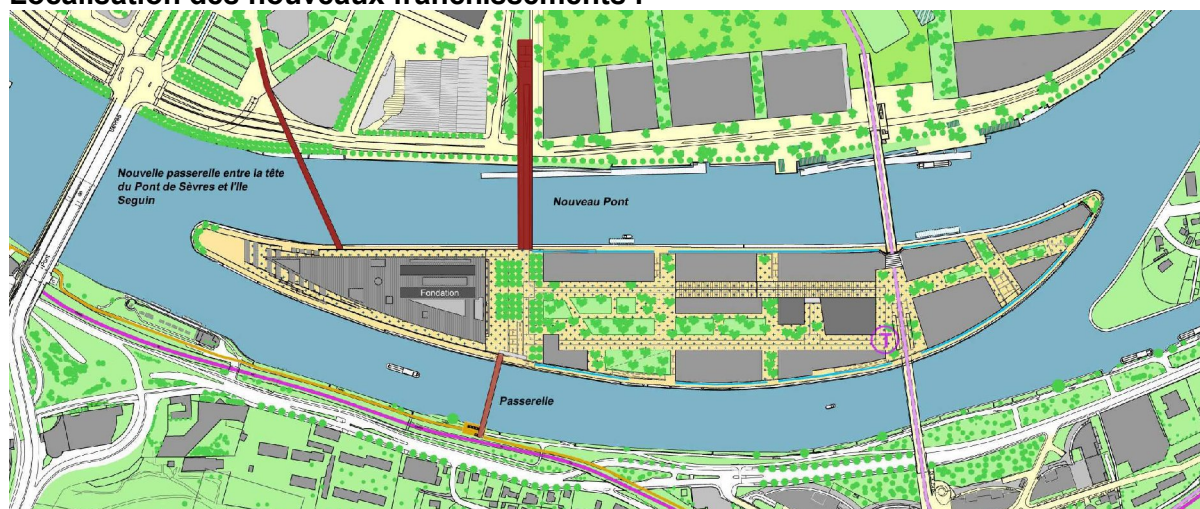
- l'aménagement d'une trame verte,
- l'ouverture de la ville sur le fleuve et sur le paysage des coteaux de Sèvres et Meudon,
- la valorisation du paysage urbain.

Pour mettre en valeur les berges dans le cadre du projet du Trapèze et de l'île Seguin :

La courbe de la Seine rassemblera au sud du nouveau quartier de nombreux établissements exceptionnels. Les implantations le long de la rive droite alliant habitat, bureaux, commerces et services permettront d'assurer l'animation des berges sur lesquelles pourront s'installer des activités temporaires et de loisirs, apportant une mise en valeur touristique du méandre et de l'île Seguin. Les rives seront accessibles par bateau depuis le centre de Paris jusqu'aux nouveaux embarcadères.

Depuis les animations de la rive droite, il sera facile de rejoindre sans discontinuité la grande terrasse-jardin de l'île Seguin ou le parc du nouveau quartier. Il sera également possible, depuis l'île Seguin, de poursuivre l'itinéraire jusqu'aux parcs et boisements des coteaux de la rive gauche par des points de franchissements aisément accessibles aux piétons et vélos.

Localisation des nouveaux franchissements :



Progressivement se construit ainsi dans la diversité une nouvelle culture urbaine en lien avec le fleuve, fondée sur un concept d'urbanisme et de ville façonnée par l'eau. Il est clair que cette nouvelle façon d'enrichir et de questionner la planification s'inscrit naturellement dans une temporalité intégrant les étapes de mutabilité des espaces et de leurs contraintes.

Si ces expérimentations présentent un intérêt local réel, l'exigence d'un urbanisme véritablement innovant résiderait dans l'inscription de ces projets dans un périmètre plus large. La continuité naturelle offerte par le fleuve devrait pousser les concepteurs à les insérer dans le tissu urbain existant, en supprimant autant que possible les ruptures.

3.1.6 - Pistes de réflexions

Compte-tenu de la place stratégique du fleuve dans le renouvellement urbain, et la réappropriation souhaitée de l'espace public par les citoyens, il est intéressant que les réflexions en cours notamment grâce à l'Atelier International du Grand Paris se poursuivent et permettent l'émergence d'une véritable culture commune autour de projets urbanistiques partagés, à l'échelle francilienne.

Si la gestion quotidienne autour du fleuve fonctionne relativement bien aujourd'hui, elle se fait de manière locale, au sein des collectivités, ou de manière sectorielle grâce à des acteurs spécialisés dans leur domaine d'intervention. Afin de se doter de moyens de conception et de mise en œuvre de projets d'aménagement d'envergure à l'échelle de la zone agglomérée et au-delà, il semble nécessaire de construire un mode de gouvernance innovant.

3.2 - Fleuve, développement économique et emploi

3.2.1 – Les éléments du SDRIF

Le SDRIF adopté par le Conseil Régional le 25 septembre 2008 a pris amplement position sur le potentiel de développement économique du Fleuve. Il préconise des mesures qui doivent concourir à développer les potentialités existantes dans tous les secteurs d'activité

liés au Fleuve (logistique, stockage, développement des éco industries, transport de personnes, développement de l'économie touristique...).

Le transport de marchandises et le report modal doivent être encouragés. Ce sont des moteurs essentiels du développement de l'activité économique en Ile de France car ils favorisent les flux économiques vers l'hinterland français et ils concourent à accroître les exportations des industries franciliennes. Le SDRIF met en avant le rôle primordial joué par le nouveau terminal de Port 2000 au Havre qui entraîne dès à présent une augmentation considérable, chaque année, des flux de conteneurs vers l'Ile de France. Ce nouvel outil industriel lui permettra de s'affirmer, face aux ports nord européens, en grande porte d'entrée européenne des flux économiques de transport. Le SDRIF accompagne de ses vœux la réalisation du canal Seine Nord Europe qui va encore accroître ces capacités et positionner la Région, aujourd'hui encore très dépendante de la route pour ses approvisionnements, à la croisée de deux grands axes fluviaux internationaux à grand gabarit.

Il souligne l'impérative nécessité d'aménager des plates formes en Ile de France connectées au réseau actuel de ports urbains dont les emprises doivent être conservées afin de pouvoir promouvoir la livraison de marchandises jusqu'au cœur des villes. Les grands sites logistiques historiques, situés pour la plupart au cœur de l'agglomération, doivent être préservés. Au carrefour des grands axes routiers, ferroviaires et fluviaux de nouveaux sites multimodaux doivent être aménagés. Dans cet objectif des emprises destinées à l'activité économiques doivent être préservées à proximité immédiate du fleuve.

Le SDRIF liste des secteurs stratégiques en Ile de France pour le développement de ces sites :

- A l'ouest, le secteur d'Achères où existent déjà un pôle matériaux et une gare principale de fret,
- Triel sur Seine,
- Limay-Porcheville qui offre 35 000 m² de surfaces d'activités. Cette zone industrio-portuaire a ouvert en 2007 un nouveau terminal fluvial pour conteneurs et installe des sièges d'entreprises sur ses friches,
- Au nord les secteurs de Bruyère sur Oise et Saint Ouen L'Aumône qui sont bien positionnés pour accueillir la montée en puissance du trafic lié au canal Seine-Nord-Europe,
- A l'est le secteur de Vaires sur Marne où se trouve la plus grande gare cémentière de France ainsi que de grands silos,
- Le sud de Montereau-Fault-Yonne est un exemple de ville pour laquelle le développement économique passe par la Seine (cf. enquête IAU – les collectivités locales et le Fleuve, décembre 2010) : 1/3 de l'espace urbain est occupé par la ZAE (Zone d'Activité Economique) du Confluent qui associe le Port Autonome de Paris et la zone industrielle. Le port de Montereau-Fault-Yonne utilise la voie d'eau en tant que desserte maritime et fluviale. C'est un site stratégique de regroupage et de stockage pour la redistribution sur la région parisienne avec 117 000 tonnes de trafic sur 37 hectares. Port de Paris y a ouvert en 2008 un terminal à conteneurs. En 2011, 30 kilomètres de lignes ferroviaires ont été remises en service. Le trafic de camions desservant la ZAE est une contrainte pour la ville ; l'utilisation de la voie d'eau et du rail permettra de réduire la circulation de 100 camions par jour grâce à deux convois ferroviaires de 2 500 tonnes de granulats qui, une fois traités, seront réexpédiés par voie fluviale vers Paris.

Cf. la carte thématique « sites multimodaux et infrastructures fret à terme », en annexe n° 5

Le développement de ces infrastructures le long des deux axes fluviaux principaux (Seine et Canal Seine Nord Europe) milite, selon le SDRIF, pour l'élaboration d'un schéma interrégional et non plus seulement régional de la logistique et des infrastructures fret.

Le SDRIF engage à promouvoir en bord de fleuve le développement d'éco-sites qui permettront de stimuler l'activité économique et de développer l'emploi. Ces sites, dédiés à des activités amont et aval des éco-filières, doivent permettre de répondre aux objectifs régionaux de préservation de l'environnement. Les filières porteuses sont les éco industries préventives (productions d'énergies renouvelables ; éco-conception des produits ; gestion alternative de l'eau...) ou curatives (collecte et valorisation des déchets, traitement des déchets).

Certains de ces éco-sites, qui contribueront à limiter la dépendance régionale en énergie et en matériaux sont actuellement en cours de développement au bord du fleuve :

- A Mantes Seine-Aval : l'éco-site de Limay-Porcheville,
- Au port de Triel,
- Sur les berges de l'Ourcq à Bobigny, Pantin, Noisy le Sec, Romainville et Bondy,
- En Seine Amont à Sénart,

A la confluence Seine-Loing : pôle éco-matériaux et agro ressources de la communauté de communes de Moret-Seine et Loing.

De nombreuses villes ont choisi de développer des projets de développement économique en bords de fleuve, le fleuve étant alors un lieu accueillant propice au bien-être des salariés des entreprises. La communauté de communes des Boucles de Seine développe ainsi « L'espace Claude Monet » de plus de 6 hectares à Croissy sur Seine, destiné à l'activité d'entreprise, directement sur les rives de la Seine.

La voie d'eau pourrait également constituer un moyen de transport pour les personnes, ciblé principalement sur le tourisme. Cette option, moins polluante et moins énergivore, présente en revanche pour un transport régulier de personnes le double handicap de la vitesse et de l'accessibilité, sans parler des coûts importants.

Le tourisme fluvial peut concourir, dans une certaine mesure, au développement économique de la région. Sans être un fer de lance de l'économie régionale il peut contribuer à mettre en valeur des villes et des sites remarquables et être un facteur attractif pour l'installation d'entreprises et le développement de l'activité économique (cf. partie 3.4).

3.2.2 – Les enjeux économiques liés au fleuve

La vallée de la Seine a permis à l'Île-de-France un véritable développement économique, grâce à l'installation d'industries le long de ses berges. Les secteurs principaux ayant basé leur activité sur le transport fluvial sont le bâtiment (matériaux de construction), l'agriculture (produits alimentaires et céréaliers), l'énergie (hydrocarbures) mais aussi l'automobile (et autres produits manufacturés) et la logistique. Des entreprises telles que Ciments Calcia, Total, Renault, Peugeot et EADS en sont l'exemple.

Chiffres nationaux 2009 : les principales marchandises transportées sont les matériaux de construction (sable, gravier,...) qui représentent 32,2 % du total en million t-km en 2009, les produits agroalimentaires dont les céréales (30,4 %), les produits énergétiques dont le charbon et le pétrole (15,1 %), les conteneurs, colis lourds et véhicules (9,8 %), les produits chimiques (6,4 %) et les produits métallurgiques (6,1 %).

Avec l'arrivée du fer, puis le développement des routes, la part du transport fluvial a diminué. Mais cette diminution n'est pas seulement liée à la concurrence d'autres modes de transport. Après la seconde guerre mondiale, le déclin rapide de la production de charbon et de l'industrie sidérurgique, et en parallèle le développement du nucléaire, ont contribué à réduire le transport fluvial. Puis, au cours des 2 dernières décennies, l'Ile-de-France a vu une partie de son industrie quitter le territoire. En même temps, de nombreuses friches industrielles ont vu le jour, notamment le long de la Seine.

Les différentes phases de désindustrialisation de l'Ile de France : à partir de 1963, la DATAR a initié un mouvement de déconcentration des activités, particulièrement industrielles, au détriment de l'Ile de France. Tendance accentuée à partir de 1982, par les lois de décentralisation qui ont favorisé d'autres territoires que ceux de la Région-Capitale. Puis la politique européenne accentue le mouvement, avec la carte des zones éligibles à la prime d'aménagement du territoire pour les entreprises industrielles pour la période 2000-2006, qui exclut l'Ile-de-France.

Au moment où les pouvoirs publics souhaitent à la fois relancer l'industrie sur son territoire et permettre à la Seine d'exercer sa véritable dimension stratégique, se pose la question suivante : comment créer la meilleure synergie possible entre ces deux axes de développement ?

Sur le cours de la Seine, la région Ile de France représente la région économique la plus importante (en 2009, le PIB en millions € : Ile de France 552 052, Haute-Normandie : 48 555, Bourgogne : 41 805). Cependant, dans la perspective des projets concernant la région, il faut ouvrir la réflexion sur une zone géographique beaucoup plus large. Avec l'achèvement du Canal Seine Nord/Europe en 2017, le projet d'écluse entre Le Havre Port 2000 et la Seine, l'Ile de France s'inscrira dans un vaste réseau connecté aux plus grandes régions économiques d'Europe. Aussi, connaissant sa position périphérique par rapport à la « Dorsale Européenne » (espace fortement urbanisé allant de Londres à Milan), il faut d'ores et déjà penser le développement de l'industrie francilienne en fonction des complémentarités qu'elle offre avec celle des régions les plus dynamiques de l'Union Européenne.

Si l'on considère le seul Axe Seine (de Paris au Havre), les secteurs économiques identifiés comme étant prioritaires pour l'avenir, alliant renouveau industriel et exigences environnementales, sont les suivants (cf. rapport Rufenacht):

- L'énergie : s'appuyer sur la robustesse de l'industrie normande en production d'hydrocarbures et d'électricité pour créer des synergies entre des sites franciliens et normands autour d'un grand projet de reconversion vers les énergies propres (bioraffinage, chimie verte...) et favoriser l'installation d'entreprises de ce type sur le territoire francilien.
- Les déchets : développer une véritable offre de recyclage, intégrée comme ultime étape du cycle de vie des produits industriels fabriqués en Ile de France (automobile dans le 78) et un service logistique basé sur le traitement des retours (« reverse logistique ») des produits usagés et des emballages. L'Ile de France pourrait mettre en place des « éco-sites » sur son territoire (Achères, Gennevilliers).
- L'industrie automobile : convertir les produits issus de l'industrie automobile traditionnelle en « voitures propres et intelligentes » (projet « VeDe Com » de Renault), opération pouvant être menée en lien avec le pôle de compétitivité francilien Mov'eo.
- L'aéronautique et le spatial : renforcer la position de leadership de la région Ile de France dans ce secteur, entre autres choses grâce à des synergies avec la filière « Normandie Aérospace », le développement du site du Bourget et du pôle de

compétitivité ASTECH. Répondre au déficit de formation professionnelle pour accompagner les entreprises franciliennes sur les nouveaux marchés.

- La logistique : accompagner les flux de manière efficace du port de déchargement jusqu'à la destination finale, tant d'un point de vue physique qu'administratif, en apportant toujours plus de service et de valeur ajoutée au client. La logistique export représente un fort potentiel de développement en Ile de France (Port d'Achères et Bruyère sur Oise) sous réserve d'une meilleure formation des bateliers, d'une aide à l'augmentation et au renouvellement des capacités. Cela suppose en particulier de se doter d'un établissement d'enseignement supérieur de haut niveau dans les domaines du transport et de la logistique, complété par des centres d'apprentissage aux métiers de la manutention et du conditionnement. En termes de Recherche & Développement, l'opportunité de créer un « cluster portuaire » en Ile de France mérite d'être étudiée. Voir partie 3.3 du rapport.
- L'agroalimentaire : l'Ile de France ne compte aucun pôle de compétitivité directement dans le domaine et son industrie agroalimentaire est très affaiblie (réduction de 24% du nombre d'établissements entre 2001 et 2010). Elle pourrait profiter du projet de l'Axe Seine pour valoriser ses produits agricoles et conquérir de nouveaux marchés (Rouen est le premier port céréalier d'Europe et 47% de la surface de l'Ile de France est en terres agricoles).

3.2.3 – Pistes de réflexion

Au-delà des actions à mener secteur par secteur listées ci-dessus, l'enjeu pour l'Ile de France est de s'inscrire pleinement dans la dynamique de l'Axe Seine. Il s'agit pour la Région de s'appuyer sur les atouts des deux Normandies et en offrant une complémentarité, à travers un partenariat gagnant-gagnant. L'Ile de France pourrait miser en particulier sur l'enseignement supérieur et la recherche en appui aux secteurs prioritaires, en coopération avec les deux Normandies. Elle pourrait également tirer parti de cette complémentarité en développant une offre de services à forte valeur ajoutée (informatique, communication...).

3.3 - Fleuve, transports et logistique

Dans cette partie, nous développerons essentiellement le transport de marchandises et n'évoquerons que peu le transport de passagers. En effet, dans le cœur de l'agglomération, la configuration de la Seine est peu propice au développement de nombreuses haltes. Egalement, les réseaux de transport en commun de bus, tramway et métro sont assez développés pour offrir un service difficile à concurrencer par un bateau-bus. Par ailleurs, le coût exorbitant pour la collectivité, constaté par l'opération Vogueo rend ce type de solutions déraisonnable, surtout en période financièrement tendue. Voir détails en annexe 6.

3.3.1 L'Ile-de-France se situe à un carrefour Européen, voire mondial, des flux de marchandises

Située au carrefour de nombreux échanges nationaux, européens et mondiaux, l'Ile-de-France représente **le pôle de développement principal de la France** (28,3 % de la richesse nationale) et **l'un des plus importants au niveau européen**.

La région capitale constitue un bassin de consommation important de par son poids démographique : près de 12 millions de franciliens (soit 19 % de la population française) et 25 millions de consommateurs à moins de 200 km du centre de la capitale. Par ailleurs, la densité de sa population est importante : supérieure à 500 habitants par kilomètre carré.

Egalement, son poids économique est indiscutable, avec un PIB de 553 milliards d'euros en 2009 et 5,3 millions d'emplois, ce qui en fait une des plus importantes métropoles mondiales.

Pour ces raisons, l'Île-de-France concentre et génère des flux très importants de marchandises (280 millions de tonnes par an, soit 12 % du trafic national). Elle est aussi traversée par d'importants flux de transit internationaux nord-sud (80 millions de tonnes par an). Cette situation lui confère une place particulièrement importante et spécifique dans le dispositif des chaînes du transport et de la logistique à l'échelle européenne.

A l'horizon 2025, la demande de transport de marchandises (tant nationale qu'internationale, transit inclus) concernant la France devrait s'accroître de l'ordre de 40 %. La concentration des grands flux de marchandises au départ des portes d'entrée aériennes et maritimes va se poursuivre. Ceci constitue une opportunité pour notre pays. En revanche, le cœur économique de l'Europe se déplacera progressivement vers l'Est et les flux les plus importants concerneront, de plus en plus, outre la France, le Benelux, l'Allemagne, la Suisse et l'Autriche. Ceci doit être pris en compte dans les réflexions sur la logistique régionale (voir 3.3.6).

Les deux grands corridors qui structurent le territoire français, le corridor ouest Lille Paris Bordeaux Irun (baptisé « l'arc atlantique ») et le corridor est qui part du sillon mosellan et rhénan et descend vers le sud par le sillon rhodanien, devraient voir leur place actuelle préservée.

Mais **un nouveau corridor** devrait se mettre en place. C'est l'axe ouest-est à partir du Havre avec le développement du trafic conteneurs lié au nouveau terminal PORT 2000 et dont la réussite reposera, en grande partie sur la construction de **l'écluse fluviale** et sur l'aménagement de sa desserte ferroviaire et fluviale pour étendre son hinterland.

PORT 2000, qui est une réalisation remarquable, est encore essentiellement tourné vers la mer. Les problèmes liés au déchargement des bateaux ne sont pas totalement résolus, de même le port n'a pas encore suffisamment mesuré l'importance de la prise en compte du transport de porte à porte qui correspond à la demande actuelle de la clientèle. Il faut que les autorités portuaires du Havre remédient à cette lacune. Toutes ces évolutions auront forcément un impact sur les flux de marchandises destinées à l'Île-de-France ou traversant son territoire. C'est pourquoi il faudrait, dans la mesure du possible, relancer, dès maintenant, le projet fluvial Seine-Est pour relier le bassin de la Seine à celui du Rhin.

La Seine bientôt reliée à la « Dorsale Européenne » :

Source IAU



Le projet d'écluse fluviale consiste en la réalisation d'une desserte fluviale directe, connectant le nouvel « avant-port » à conteneurs du Havre (Port 2000) au canal de Tancarville. Il s'agit concrètement de réaliser une section de canal à grand gabarit de 900 mètres de long et une écluse permettant le passage des unités fluviales les plus grandes.

Cela permettra d'éviter les actuels transbordements de conteneurs entre le port maritime et la Seine, qui sont très coûteux et qui allongent les temps de parcours entre Port 2000 et par exemple les ports franciliens.

Le principe de la réalisation d'une écluse fluviale avait été retenu par le CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire) de 2004. Malheureusement, nous en sommes restés au stade des études. Par ailleurs le projet actuel du SNIT⁶ n'a pas pris acte de la décision du CIADT. Les Ports de Paris, et en particulier son Président, tentent de convaincre les pouvoirs publics de la nécessité d'insérer, dans le futur SNIT, la programmation d'un lien fluvial direct et compétitif entre la Seine et Port 2000 sans préjuger des modalités techniques pour ce faire: écluse fluviale ou nouveau projet baptisé « chatière ». Aujourd'hui la première solution semble séduire davantage, à savoir l'écluse. La réalisation d'une « chatière » est aujourd'hui mise en avant pour des raisons de moindre coût. Mais cette solution de rechange ne résoudra pas complètement la question du transbordement des marchandises.

⁶ Le SNIT, « Schéma National des Infrastructures de Transport », est un document programmatique du gouvernement toujours à l'état de projet. Ce schéma devrait faire encore l'objet d'un examen de la part du CESE et d'une discussion sans vote au Parlement. Il recense à l'horizon 2030 les infrastructures jugées prioritaires et, pour de faire, les aménagements qui restent à réaliser. A noter qu'une des principales critiques qui est formulée à propos du projet actuel (l'écluse fluviale) vise à constater que le financement des opérations qu'il requiert est loin d'être assuré.

3.3.2 La voie fluviale bénéficie d'une volonté de report modal depuis la route et le fer

Après avoir rappelé que, quel que soit le mode principal de transport utilisé (avion, bateau, oléoduc, rail, route, voie d'eau), la quasi totalité des transports de marchandises commence et se termine par un transport routier, il doit être dès maintenant très sérieusement tenu compte de la volonté des pouvoirs publics français (article 11-1 de la loi Grenelle I de l'Environnement du 3 août 2009), comme de celle de la Commission européenne (nouveau Livre Blanc européen consacré à l'évolution du transport à l'horizon 2050 du 28 mars 2011), qui est de réduire la dépendance à ce mode de transport pour recentrer ce dernier sur des distances plus courtes (moins de 300 km selon Bruxelles). Ce afin de diminuer la consommation d'énergies polluantes et de mieux exploiter les modes moins défavorables à l'environnement : le rail et la voie d'eau pour les transports à l'intérieur de l'Europe, même si ceux-ci sont surtout compétitifs pour des produits lourds et sur de longues distances (au moins 500 km pour le fer).

Bien que le transport de marchandises par voie d'eau représente, en France, moins de 4% de part modale, il bénéficie aujourd'hui d'un environnement qui lui est particulièrement favorable avec l'achèvement de PORT 2000, le développement des terminaux à conteneurs, principalement au Havre, le projet de canal à grand gabarit **Seine-Nord-Europe** et les ambitions du Grenelle de l'environnement qui s'est donné comme objectif d'amener la part du fret non routier de 14 % à 25 % en quinze ans. Le trafic fluvial de conteneurs dans l'hexagone a été multiplié par trois au cours de la dernière décennie : on est passé de 129.000 conteneurs E.V.P. (équivalent vingt pieds) transportés par la voie d'eau, en 1999, à plus de 440.000 EVP, en 2009. Alors qu'en raison de la crise économique, on assistait, la même année, à une diminution des trafics maritimes de plus d'un quart, la part du fret fluvial s'est accrue de près de 11 % cette même année.

La voie d'eau est une alternative intéressante et prometteuse. Le transport fluvial constitue un mode pouvant partiellement se substituer au transport routier, privilégiant ainsi l'intermodalité souhaitée par l'État et la Commission. Il est à souligner que le Bassin de la Seine concentre déjà, à lui seul, le tiers des tonnages transportés sur le réseau navigable français (60 millions de tonnes par an), l'axe Le Havre-Rouen-Paris constituant une véritable **autoroute fluviale** avec, au cœur de cet hinterland, le port de Paris qui est le premier port fluvial intérieur français.

3.3.3 La Seine, une autoroute fluviale sous-exploitée

La Seine est la voie royale pour le transport des matériaux de construction (60%), des céréales (10%), pour l'évacuation des déchets à recycler et des produits à revaloriser (15%), pour l'acheminement des produits énergétiques (6%), des conteneurs (6%), des produits sidérurgiques, des colis lourds et des véhicules automobiles.

L'Île-de-France bénéficie aujourd'hui, avec la Seine, de la **seule connexion à grand gabarit non saturée** qui, dans quelques années, sera reliée aux grands ports de la mer du Nord, après réalisation du canal Seine-Nord-Europe (2017).

Longtemps délaissé au profit des routes, le réseau navigable français existant (5.789 km), le deuxième en Europe après l'Allemagne (6.754 km) et devant les Pays-Bas (5.047 km) nécessite une importante « mise à niveau », impliquant non seulement sa **modernisation** mais également son **adaptation aux contraintes de la navigation actuelle** (profondeur des voies, hauteur libre sous les ouvrages, dimensionnement des écluses, etc.). Le contrat de plan 2000-2006 pour l'Île-de-France a d'ores et déjà permis l'engagement de ce programme sur la Seine à l'aval de Paris et sur l'Yonne. Il appartient à la Région, en collaboration avec

Voies Navigables de France et l'État, de poursuivre et d'amplifier cet effort. Par exemple, le **projet de liaison à grand gabarit, sur 27 Kilomètres, de la Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine** permettra le développement des échanges de marchandises par la voie fluviale entre le port de Nogent-sur-Seine et les ports du Havre et de Rouen. L'objectif est de constituer, à partir de la Seine, un réseau fluvial à grand gabarit, connecté aux grandes voies du Nord et de l'Est de l'Europe, permettant de dynamiser le réseau national existant et de valoriser ses importantes réserves de capacité. Il s'agit d'étendre un réseau indispensable à la desserte et au développement des grands ports maritimes de Normandie, opération qui constituera un atout décisif face à la forte concurrence des grands ports de l'Europe du Nord.

Il faut noter, au passage, que pour unifier le réseau « mouillé » français, il reste encore à réaliser les **liaisons à grand gabarit Saône-Moselle et Saône-Rhin, sans oublier la liaison stratégique Seine-Est** dont l'objectif est de relier le Bassin de la Seine à celui du Rhin. Ce dernier projet, mis en attente à la fin des années 90, mériterait d'être étudié à nouveau de près aujourd'hui.

Par ailleurs, le plus lourd handicap que connaissent bien les utilisateurs de la voie d'eau est la capacité en tirant d'air, sous certains ponts, qui limite à deux niveaux les porte-conteneurs, lesquels pourraient en avoir jusqu'à quatre. Jusqu'à Gennevilliers, le tirant d'air est suffisant et permet des chargements sur quatre niveaux. Par contre, il est limité à trois pour la traversée de Paris. Il est important de noter, à ce propos, que le Canal Seine Nord Europe a opportunément retenu un tirant d'air de 7 mètres par référence aux normes européennes permettant ainsi l'emport de conteneurs sur trois niveaux.

3.3.4 L'enjeu pour le Grand Paris est de capter une plus grande partie du trafic maritime mondial de conteneurs (notamment grâce à des ports d'envergure)

Du fait de l'accroissement des échanges internationaux, le **transport maritime** qui représente aujourd'hui 80 % des flux mondiaux de transport a plus que doublé entre 1990 et 2008. En raison d'une lente mais réelle reprise économique, de la progression de la mondialisation, mais surtout de la montée en puissance des pays émergents (Brésil, Inde, Russie) et surtout de la Chine, qui a des besoins énormes de matières premières et de produits énergétiques, les trafics maritimes ne cessent de progresser. Ils ont dépassé, en 2008, les 8 milliards de tonnes.

Dans le transport maritime mondial, c'est le **trafic des conteneurs** qui connaît la plus forte croissance depuis la fin des années 90. Elle dépasse les 10 % par an. En 2000, plus de 60 millions d'EVP (Équivalents Vingt Pieds) avaient emprunté les routes maritimes, 137 millions en 2008, 118 millions en 2009 (en raison de la crise), avec un retour à la croissance en 2010.

Les ports du nord de l'Europe (du Havre à Hambourg) ont traité 34 millions de conteneurs en 2007. On prévoit qu'ils en traiteront 77 millions en 2020. Les dix principaux ports européens ont manutentionné 45,8 millions de conteneurs en 2009.

Les grands ports maritimes sont devenus les principales portes d'entrée continentales. S'il est vrai que **Rotterdam** demeurera encore longtemps le premier port européen (9,7 millions d'EVP en 2009), **Le Havre**, avec PORT 2000, a aujourd'hui la capacité de devenir une porte d'entrée européenne importante.

Le Havre a l'avantage d'être le premier port touché à l'import et le dernier touché à l'export :

- À l'import, les marchandises qui transitent par Le Havre peuvent être livrées dans les grands centres de distribution bien avant que les navires accostent à Anvers ou à Rotterdam,
- À l'export, Le Havre est le dernier port touché du rang Nord-Ouest européen et les marchandises bénéficient de deux jours supplémentaires par rapport à tous les ports du nord, avant toute traversée transocéanique.

Les perturbations (grèves) connues par les ports normands depuis plusieurs années, semblent maintenant derrière eux, grâce à l'accord signé le 18 avril 2011, entre tous les partenaires sociaux concernés, et entré en vigueur le 1^{er} mai 2011.

Le Bassin parisien, grâce à la Seine, bénéficie d'un complexe de dimension mondiale :

Le Havre: premier port maritime français à conteneurs (2,4 millions d'EVP).

Un port en eaux profondes capable d'accueillir les plus grands navires, grâce à un tirant d'eau de 14 mètres (contre 10 mètres à Anvers ou à Rotterdam).

Un accès direct et rapide depuis la haute mer, sans écluse, ni estuaire.

Rouen: premier port maritime céréalier européen (9 millions de tonnes en 2010)

Port aussi important pour les trafics de vrac.

Spécialisé sur les trafics nord-sud (Côte ouest d'Afrique).

C'est également un important port fluvial (5,5 millions de tonnes).

Paris: premier port fluvial français (20 millions de tonnes) qui exploite sur 1.000 hectares d'espaces portuaires et met à la disposition de la clientèle un million de mètres carrés d'entrepôts.

600 entreprises y sont déjà implantées.

En janvier 2012, la création du GIE HAROPA, réunissant les trois ports de l'Axe Seine, place désormais celui-ci à la quatrième place des ports d'Europe, avec 130 millions de tonnes de trafic cumulées par an.

Les ports français doivent retrouver leur place, les ports normands (Rouen-Le Havre) en premier. Un retard certain s'est creusé au cours des dernières années, y compris quand nos ports voyaient leur trafic progresser du fait de la **croissance du commerce maritime européen et mondial**. Certes, les ports français ne peuvent pas rivaliser avec les grands ports asiatiques, compte-tenu de la taille de leur arrière-pays et de leur plus fort dynamisme économique. Mais ils peuvent rivaliser avec les grands ports du nord de l'Europe. L'enjeu est de taille, car selon des économistes avertis, le retour à la compétitivité des ports français permettrait la création de 30.000 à 40.000 emplois.

Si on peut affirmer, sans se tromper, que la route restera encore, pendant plusieurs années, le principal mode de transport terrestre en provenance de la région Île-de-France, et à destination du port du Havre et inversement, on peut aussi avancer, étant donné la mauvaise qualité actuelle de la liaison ferroviaire Le Havre-Paris, que c'est sur la Seine et ses affluents (Oise, Marne et Yonne) que le report modal va s'exercer principalement. Les trafics fluviaux de conteneurs continuent leur progression.

La destination francilienne constitue aujourd'hui environ 60 % de l'hinterland des ports de Rouen et surtout du Havre. La Seine, en tant qu'autoroute fluviale, est très nettement encore sous-utilisée pour le transport des conteneurs, malgré les efforts entrepris par « Les Ports de Paris » depuis bien des années. Il faut souligner que c'est en 1994 (à l'époque on ne parlait pas de « Ports de Paris », mais du Port autonome de Paris) qu'a été ouvert le premier

terminal à conteneurs (Paris Terminal) sur le Port de Gennevilliers et c'est la même année qu'a été lancée la première ligne régulière de transport fluvial entre Le Havre, Rouen et Gennevilliers. Ce sont alors 5.000 EVP qui ont été confiés à Logiseine. En 2009, cette dernière a transporté 128.919 EVP dont 30.985 EVP vides. Le service, artisanal à ses débuts, assurait un aller-retour hebdomadaire. Il s'est progressivement intensifié pour passer, dès 1998, à trois liaisons hebdomadaires. Parallèlement d'autres opérateurs sont arrivés sur le marché qui ont ouvert de nouvelles lignes régulières entre Le Havre et Gennevilliers. En 2010, le terminal toujours géré par Paris Terminal est desservi par **trois opérateurs de transport combiné fluvial** : Logiseine, MSC et RSC. En 2003, Logiseine décide d'étendre sa ligne Le Havre-Rouen-Gennevilliers jusqu'au port de Bonneuil-sur-Marne. En 2007, un terminal est inauguré sur le port de Limay et quatre opérateurs y font escale. Enfin en août 2010, un nouveau terminal est inauguré à Evry, desservi par trois opérateurs.

Par ailleurs, avec la mise en service en 2017 (si tout va bien) du canal Seine Nord Europe, dont le coût s'élève à 4,3 milliards d'euros (2010), long de 106 kilomètres, large de 54 mètres et profond de 4,5 mètres, construit entre l'Oise (Compiègne) et le canal Dunkerque-Escaut (Cambrai), et dont le but est de relier les ports maritimes et les ports intérieurs des bassins de la Seine et du Nord-Pas de Calais à ceux des 20.000 kilomètres du réseau fluvial nord européen à grand gabarit, ce sont 550.000 à 600.000 EVP qui toucheront l'Île-de-France à l'horizon 2020. Ceci, dans un scénario optimiste, doublerait le nombre d'EVP circulant actuellement en Ile-de-France. Ce nouveau flux constituera une opportunité non négligeable de développement de l'activité des bateliers français.

Parmi les conditions qui devront être réunies pour que ces connections permettent effectivement de privilégier le mode fluvial par rapport au mode routier, de très loin le plus utilisé (+ de 80 %), figure bien entendu la question des terminaux à conteneurs : leur nombre, leur capacité, leurs hinterlands et l'offre de transport fluvial qui les dessert conditionnera l'avenir du mode.

Parallèlement à la construction gigantesque du canal Seine Nord Europe, un certain nombre de terminaux à conteneurs vont être créés (à Achères, à Montereau-Fault-sur-Yonne) ou agrandis (à Bonneuil-sur-Marne, Evry, Bruyères-sur-Oise et à Limay-Porcheville).

3.3.5 Le nécessaire développement du multimodal pour permettre la croissance du trafic fluvial

Le projet de chantier multimodal du Grand Port Maritime du Havre (soit la construction d'une plateforme multimodale) devrait faciliter l'articulation entre le mode maritime et les modes alternatifs à la route. La desserte terrestre de l'hinterland des ports du Havre et de Rouen sera améliorée, à long terme, par la mise en place d'un **réseau à haut niveau de performance affecté au fret ferroviaire** et l'étude des possibilités de construire de nouvelles installations portuaires le long de la Seine sont inscrites dans la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris.

L'achèvement du grand anneau autoroutier autour de l'Île-de-France (A 29 au nord, A 26 à l'est, A 28 à l'ouest et A 19 au sud) est destiné à soulager la région capitale du trafic routier qui le traverse aujourd'hui. Certes l'aménagement, à terme, du grand contournement ferroviaire de l'Île-de-France et la mise en service prévue en 2017 du canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe permettront, à une grande partie du trafic conteneurs attendu, d'éviter d'emprunter les routes de la Région.

Il est indispensable que l'ensemble des terminaux à conteneurs fasse l'objet d'une **desserte routière de qualité**. Elle constitue un élément indispensable à leur bon fonctionnement. Doit

notamment, le plus rapidement possible, être amélioré l'accès au port de Bonneuil-sur-Marne par la R.N. 406, comme il faudra que l'A 104 desserve la future plate-forme d'Achères.

Concernant le fret ferroviaire, il s'agira essentiellement de coupler le transport fluvial au départ du Havre et vers Paris, avec la meilleure solution possible compte-tenu des contraintes de capacité des voies actuelles : mettre en service un itinéraire alternatif via Serqueux-Gisors (par la rénovation de la ligne actuelle et en la dédiant au fret) et libérer des sillons pour le fret sur l'axe le Havre-Rouen-Paris grâce à la nouvelle ligne grande vitesse Paris-Normandie (en projet). (source Axe Seine – CCI)

3.3.6 La vallée de la Seine doit voir aussi ses sites logistiques préservés et développés.

Pour mieux situer quelques-uns des enjeux du marché européen de la logistique, il convient de rappeler que la France était encore classée, en 2003, **en deuxième position** derrière le Benelux. Elle a reculé depuis.

Il convient de rappeler que le corridor central européen de la Ruhr à Milan regroupe 372 millions d'âmes et dessert 80 villes de plus de 200 000 habitants. En 2003, c'était le plus grand marché au monde en termes d'habitants et de production, devant Tokyo-Nagasaki et Boston-Washington-DC.

Aujourd'hui, l'Île-de-France est relativement positionnée à l'écart de l'entité économique majeure en Europe que dessine l'arc reliant Londres et Milan via le Rhin (la « dorsale » européenne) et des espaces les plus dynamiques qui sont actuellement incontestablement situés plus à l'Est.

De plus, les grands courants internationaux n'intéressent que modérément l'Île-de-France avec, d'une part, des relations qui se nouent plus au sud pour les flux concernant l'espace méditerranéen et, d'autre part, des échanges intercontinentaux qui sont fortement attirés par des ports de la mer du Nord (dont notamment Rotterdam et Anvers).

Aussi faut-il faire porter la réflexion sur le rôle de la logistique en Île-de-France dans un espace beaucoup plus large qui doit inclure Le Havre et Rouen, relié par la voie fluviale à Paris. Cet espace est celui des grands corridors de fret car ce sont eux qui structurent directement l'implantation des grandes zones logistiques.

Un schéma logistique multimodal qui préciserait, dans le grand bassin parisien tel qu'il a été conçu par la **C8** (Conférence Permanente des Présidents de Région du Bassin parisien), le rôle de la logistique souhaité pour l'Île-de-France dans les grands échanges européens permettrait de mieux positionner les grandes plates-formes logistiques qui doivent être maintenues, développées ou créées, toutes devant être correctement connectées avec les réseaux aéroportuaire, autoroutier, ferroviaire et fluvial à grand gabarit.

Les besoins en Île-de-France sont très importants. Ils sont de l'ordre de 2.800 à 4.000 hectares dont 700 à 800 hectares sont en projet et 1.200 à créer dans les délais les plus brefs. Par ailleurs, entre 1.000 et 1.200 hectares dans les sites existants doivent être réaménagés et 1.000 hectares doivent être réhabilités dont la moitié en petite couronne.

Pour sa part, Le Havre offre des espaces industriels et logistiques adaptés à tous les besoins. Premier complexe portuaire français, il dispose de 2,7 millions de mètres carrés d'entrepôts sur plus de 14.000 hectares de terrains gérés par le port ou à développer. Grâce au fleuve, les terminaux maritimes et fluviaux, interconnectés entre eux, sont adaptés à tous les types de trafic et ceci tout le long de la Seine. Six lignes régulières desservent les ports

et les plates formes logistiques du Havre, de Rouen, de Limay, de Gennevilliers, de Bonneuil-sur-Marne et de Nogent-sur-Seine. Dans l'avenir seront également concernées les plates-formes d'Achères, de Bruyères-sur-Oise, de Longueil-Sainte-Marie (département de l'Oise), ainsi que de Montereau-Fault-Yonne (département de Seine et Marne) et de Gron (département de l'Yonne).

Si le développement fluvial est récent, il a pris un essor remarquable et durable que plus rien n'arrêtera grâce au réseau portuaire de « Ports de Paris » qui comprend 10 plates-formes et 60 ports urbains, implantés sur 1.000 hectares et à l'origine de la création de 15.000 emplois directs et 60.000 emplois indirects. Les zones de chalandises des principales plates-formes logistiques multimodales « mouillées » par la Seine et ses affluents se situent dans un rayon compris entre 25 et 50 kilomètres.

La récente coopération entre Le Havre, Rouen et Paris, rappelée lors de la déclaration de la CREA (Communauté de l'Agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe) qui réunissait le 23 mai 2011 au Zénith les agglomérations de Rouen, Caen, Le Havre, Evreux, les régions ainsi que les départements normands et franciliens, permet aux trois grands ports d'élaborer une **offre logistique commune** sur l'axe Seine. Elle permet également de développer, de façon coordonnée, les plates-formes multimodales et les zones logistiques nécessaires pour répondre aux besoins des industriels, des logisticiens et, au final, des consommateurs et de se préparer à l'ouverture du canal Seine Nord Europe.

Le rôle dévolu au Conseil de coordination inter-portuaire de la Seine (CCIS), installé en 2009, par le Secrétaire d'État aux Transports, Dominique Bussereau, dans lequel sont impliqués les trois ports, RFF (Réseau Ferré de France) et VNF (Voies Navigables de France), les collectivités territoriales et l'État, a pour objectif de positionner **l'Axe Seine** comme une offre logistique globale. La coopération inter-portuaire permet de définir une politique de promotion concertée, des orientations stratégiques communes, une mutualisation des missions et des moyens, des projets d'investissements d'intérêt commun et le déploiement du système AP + en Île-de-France (informatisation de tous les échanges) : l'objectif « zéro papier » qui permet de dédouaner les conteneurs informatiquement sans support papier constitue un enjeu fort pour le développement de Ports de Paris.

La gouvernance devra régler les conflits d'usage (exemple en annexe 7) : concilier la circulation des péniches avec la réhabilitation des berges, les franchissements, les bases de loisirs, le tourisme fluvial, les souhaits des riverains et la nécessaire implantation de plates-formes logistiques au bord de l'eau toutes reliées au moins au mode routier ou ferré, voir aux deux. Vaste problème...qui devra aussi prendre en compte le phénomène épisodique des crues (centennales et autres).

L'axe Seine, autoroute fluviale propice au développement du transport des marchandises par la voie d'eau, **avec les projets de parcs logistiques** parfaitement intégrés dans les paysages au bord du fleuve et de ses affluents, mais aussi à l'implantation de nouveaux sites industriels desservis par tous les modes, **constitue une priorité nationale**, Paris étant l'une des rares capitales du monde qui ne soit pas au bord de la mer. « La Seine est capitale » (Jacques Attali).

La région capitale et la **C8 qui réunit les huit régions du Bassin parisien- Ile de France, Picardie, Champagne Ardennes, Bourgogne, Pays de Loire, Centre, Haute et Basse Normandie**, doivent s'inspirer de ce que ce dernier écrit dans son récent ouvrage, publié chez Fayard, en mai 2010, PARIS ET LA MER: « L'avenir du Grand Paris et de la France se joue à l'exacte croisée de la mer et de la capitale...en la dotant d'une vraie dimension maritime... Il faut à une capitale-monde, entre son cœur de plus grande densité (Paris) et son front de mer, tout un tissu de savoirs, de savoir-faire, de mobilité, de ressources administratives, d'associations, de forêts, de financiers et d'industriels qui ponctuent, relaient

et enrichissent les flux. C'est précisément l'immense rôle que doit jouer ce triangle du Grand Paris, des ports fluviaux de Seine-et-Marne au littoral normand ».

« Ce territoire a l'impérieuse nécessité de faire vivre le système constitué d'une métropole et d'un accès maritime. Il doit densifier, relayer et enrichir ce qui se trame entre la capitale et la mer. Le département de Seine-Maritime doit redonner du sens à ce mot de « maritime » qu'il affiche en son patronyme. La Normandie toute entière doit retrouver le rôle qu'elle joua dans la France de l'Ancien Régime: à la fois lien et portail, qui suscite le désir d'entrer en Europe occidentale, qui accélère les flux de marchandises et ralentit les touristes, qui magnifie la route de Paris et l'enrichit de savoirs ».

La logistique urbaine

Un axe en voie de développement lié à la «logistique urbaine » (faire entrer les bateaux dans le cœur de la ville pour rapprocher les marchandises au plus près des points de consommation) est souvent mis en avant. Il nous semble néanmoins que ce dernier trouvera très rapidement ses limites en raison de la lenteur de l'acheminement et du coût des inévitables transbordements. Le « dernier kilomètre coûte cher » et c'est le consommateur qui en supporte le prix. Ce créneau marginal pourrait être expérimenté, voire développé, en implantant des petits ou de moyens espaces logistiques permettant de décharger et de réceptionner des marchandises, de les stocker, puis de faire des opérations de packaging et de la distribution.

3.3.7 Pistes de réflexion

- Afin de créer le lien mer-fleuve permettant une circulation efficace des conteneurs depuis Le Havre jusqu'aux terminaux franciliens (Genevilliers et dans un futur proche d'Achères), la réalisation de **l'écluse fluviale** entre Port 2000 et le canal de Tancarville est aujourd'hui indispensable. Malgré son coût élevé, c'est la seule solution qui évitera le transbordement de marchandises et les pertes de productivité actuelles qui y sont liées. Si toutefois les financements ne peuvent être trouvés, une autre solution devra être apportée.
- Pour étendre l'arrière-pays du port du Havre vers l'est, par la voie fluviale, bien qu'il ait été abandonné à une époque où l'on ne raisonnait que par le « tout camion », il apparaît souhaitable aujourd'hui de relancer le **projet à grand gabarit SEINE-EST** dans le but de relier le bassin de la Seine à celui du Rhin, même si sa réalisation ne pourra se faire que dans quelques décennies. Ceci permettrait également à la région Ile-de-France un meilleur rééquilibrage entre l'Est et l'Ouest, enjeu important du SDRIF.
- L'implantation, le long de la Seine, de **plates-formes logistiques** est un enjeu économique, social et environnemental. Ces sites dans lesquels les marchandises sont entreposées et préparées, doivent être positionnés au plus près des bassins de consommation. En plus de ces nouveaux sites à réaliser, il est important de créer ou de développer les plates-formes fluviales d'Achères (78), de Brétigny-sur-Orge (91), de Bruyères-sur-Oise (95), de Dannemarie-les-Lys (77), de la Ferté-sous-Jouarre (77), de Limay (78), de Montereau-Fault-Yonne (77), de Saint-Ouen l'Aumône (95), de Triel-sur-Seine (78) et de Vigneux-sur-Seine (91) sans oublier l'accroissement ou l'optimisation des capacités de Genevilliers (92) et de Bonneuil-sur-Marne (94).
- **Il est indispensable que tous ces sites, outre leur desserte par la voie d'eau et/ou la voie ferrée, fassent l'objet d'une desserte routière de qualité.**

- Compte-tenu du caractère à la fois stratégique du secteur Transport et Logistique pour la Région Ile-de-France et de son rôle structurant pour l'Axe Seine, il conviendra d'en faire une **filière d'excellence** : formations de haut niveau, prestations de service de qualité jusqu'au client final y compris dans la gestion des données (rôle fondamental des TIC (Technologies de l'Information et de la Communication)).

3.4 - Fleuve et équipements de tourisme et de loisirs

Des réflexions significatives ont été portées par le SDRIF 2008 et le CESER. Une synthèse des travaux de ce dernier est jointe en annexe 8.

La Seine n'est pas, dans la totalité de son parcours, au cœur de l'offre touristique régionale, même si elle contribue indéniablement à l'attrait des visiteurs.

Paris et l'Ile-de-France sont les premières destinations mondiales pour le tourisme, avec 60 millions de visiteurs annuels. Mais le fleuve, sauf dans Paris, ne tient pas de place privilégiée dans ce rayonnement, et n'est pas non plus cité comme déterminant dans les réflexions menées actuellement par la Région, notamment pour la Stratégie Régionale de Développement Touristique. De même, dans le rapport de la Commission du Tourisme des Sports et des Loisirs du CESER du 22 Janvier 2009 sur « Le tourisme en Ile de France : pour un accueil à la hauteur des enjeux », la Seine n'est pas identifiée comme « valeur identitaire ». On peut en partie le regretter, mais aussi tenter de l'expliquer.

En effet, le Fleuve présente des opportunités réelles et une identité forte dans Paris, mais modestes de développement dans l'offre touristique francilienne.

3.4.1 Le tourisme fluvial commercial

Il présente une offre de trois catégories de prestations dont les deux premières sont concentrées sur le bief parisien et la troisième présente sur toute la Seine aval entre Paris et l'embouchure.

Le premier type de prestation est la promenade de quelques heures, commentée et exploitée en boucle. A noter cependant le produit Batobus fréquenté par près d'un million de passagers qui bénéficie d'un réseau d'une douzaine d'escales dans Paris. Ce produit conjugue l'attrait d'un transport sur la Seine et la faculté de desserte des sites historiques qui la bordent.

Les autres prestations concernent les croisières restauration et la privatisation de bateaux à but « événementiel » avec comme cibles les entreprises et le tourisme d'affaires. Au total c'est une flotte de 80 bateaux dans Paris et de 120 pour l'Ile-de-France qui commercialise l'ensemble de ces produits.

Il est à noter, avec près de 6 millions de passagers embarqués, que le produit fluvial est une composante très importante de la vitrine touristique de la capitale et de son attrait.

Le troisième type de prestation, de création plus récente, est la croisière de plusieurs jours sur la Seine à bord de paquebots fluviaux d'une capacité de 70 à 100 cabines. En 2011, il y avait ainsi 9 paquebots en exploitation, nombre qui va augmenter significativement dans les années à venir sur ce secteur en fort développement avec une clientèle touristique principalement internationale. Environ 25.000 touristes ont choisi en 2011 ces croisières qui présentent des retombées économiques appréciables pour les collectivités séquanienues lors des escales dont on peut regretter le nombre encore insuffisant.

Il convient enfin de noter une autre activité commerciale avec la location de pénichettes (house boat) pour les week-ends ou sur une semaine. Ce produit est mieux adapté (conduite sans permis) à une navigation sur les canaux et rivières (Marne et Yonne) que sur la Seine compte tenu de l'importance du trafic de fret.

Pour autant le fait ne justifie pas à lui seul la modestie de ce « produit » dans l'offre touristique francilienne alors qu'il figure en toutes premières places dans les régions Bourgogne ou Midi Pyrénées par exemple.

3.4.2 - Le tourisme fluvial privatif et les loisirs de plaisance offerts par les bases nautiques des villes de grande couronne

Les bases nautiques offrent la possibilité aux populations locales de profiter de la Seine ou de ses affluents, de manière ponctuelle. Il s'agit ici essentiellement d'apporter un élément de qualité de vie aux franciliens concernés. On peut citer par exemple : la base régionale de Saint-Quentin-en-Yvelines, siège du plus important club de voile régional, de Vaires-sur-Marne, qui dispose d'un bassin de compétition pour l'aviron, d'autres bases comme celle de Cergy-Pontoise, Moisson-Mousseaux ou celle de Verneuil sur Seine...)

Les 12 bases de loisirs franciliennes, qui seront bientôt 13, bénéficient d'une bonne notoriété locale et d'une forte fréquentation (même si celle-ci est très saisonnière et pourrait être renforcée notamment en hiver). Sur ces douze bases actuelles, huit sont situées non loin de la Seine et disposent d'activité tant de baignade que de nautisme (voile, canoë-kayak, pédalo, aviron, ski nautique,...). Elles ne sont nullement associées au fleuve pour ce qui est de leur promotion.

3.4.3 - Autres loisirs

La Seine a toujours été très fréquentée par les pêcheurs et en compte environ 30 000 à ce jour (voir détails sur l'évolution de l'activité de **la pêche** en annexe n°9). Un réel tourisme de pêche se met en place sur la Seine avec différents « produits » dont la pêche du silure, en ayant recours à un guide professionnel propriétaire d'un bateau équipé pour cette activité. La fréquentation des berges par les pêcheurs et les promeneurs peut constituer la base d'un tourisme de proximité non négligeable qui nécessite des investissements de faible ampleur (maison de la rivière avec toilettes, bar, restauration rapide, aire de stationnement, location éventuelle d'embarcations légères – en particulier sur les bras non navigués, etc.).

Il est à noter que la Seine peut servir également de terrain de **compétition sportive** (voile, aviron, canoë-kayak, ski nautique et parfois même triathlon). Aujourd'hui les ligues des sports nautiques se montrent très inquiètes à propos de la mise à gabarit de l'Oise, pour le passage des péniches de 180 m de long, qui a pour conséquence directe de supprimer la pratique des sports de loisirs et de compétition à cet endroit.

3.4.4 - Valorisation de la Seine par une offre de tourisme bateau-vélo-hébergement

Si le SDRIF s'attache à l'aménagement des berges, il s'agit plus de favoriser les couloirs bleus et la biodiversité que de travailler à rendre ces berges plus attractives aux promeneurs qu'ils soient piétons ou cyclistes, ou encore qu'ils utilisent la voie d'eau comme le font nos voisins belges ou néerlandais en suivant en bateau le cours des rivières et canaux. Il est

intéressant de noter que dans la carte thématique sur les « paysages : cohérence, patrimoine et identité régionale » il n'est fait mention que de deux sites remarquables (la Bassée et les Boucles de Moisson) qui justifient d'efforts d'aménagements touristiques. Pour ce qui est des pistes cyclables, il est intéressant de se pencher sur la carte thématique du SDRIF sur « le réseau cyclable structurant » et de voir qu'il est plus question de densifier le réseau que de suivre particulièrement les fleuves et rivières. Ceci en raison de capacités limitées ou de conflits d'usage.

L'utilisation de la Seine et de ses affluents comme voie touristique n'est pratiquement pas citée par le SDRIF. Peut-être est-ce dû au fait que les haltes fluviales sont de faible capacité et pratiquement toutes saturées. Un développement dans ce domaine entraînerait des investissements coûteux par rapport à la fréquentation touristique fluviale sur la Seine et ses affluents.

De nombreuses villes ont rénové ou créé des haltes fluviales

Sur la Seine, Saint Mammès, capitale, avec Conflans Sainte Honorine, de la batellerie séquanaise, est un exemple réussi de mise en valeur touristique autour du tourisme fluvial (cf. enquête collectivités territoriales IAU, décembre 2010). La halte fluviale accueille chaque année plus de 300 bateaux entre avril et septembre permettant ainsi de développer des croisières fluviales sur la Seine. Un parcours d'interprétation « Le monde des marinières » guide les visiteurs de la ville à des points charnières qui évoquent l'histoire de la commune liée à l'eau (crues, modes de traction, géographie, bateaux destinés au transport de marchandises et de passagers...). Un lieu d'exposition sur le patrimoine a été créé, ainsi qu'un espace sur l'évolution de la batellerie à nos jours, une péniche Freycinet illustre la vie d'une famille batelière...

A Croissy sur Seine, une halte fluviale dont le Conseil général et la Région Ile de France sont parties prenantes, permettra de proposer des croisières sur le thème des impressionnistes (à ce projet s'associent Croissy, Chatou, Carrières sur Seine et Bougival).

A Lagny sur Marne une PME -Yprema- spécialisée dans le traitement des matériaux de démolition et d'incinération utilise la Marne comme moyen de transport économique et écologique : la barge est tirée sur une petite distance par un cheval jusqu'au centre de retraitement. Mise en service en 2006, par la communauté d'agglomération la halte fluviale de Lagny est la porte d'entrée du territoire intercommunal (début d'itinéraires en vélo ; amarrage des bateaux par certains plaisanciers qui prennent le train pour visiter Paris...).

3.4.5 - Obstacles au développement touristique de la vallée fluviale

Comme il a été mentionné ci-dessus, le développement du tourisme sur la Seine se heurte tout d'abord à des questions physiques : voie d'eau insuffisamment large (pour faire cohabiter harmonieusement transport de marchandises et bateaux de plaisance), chemins de halage discontinus, manque d'accès aux berges.

Par ailleurs, s'il paraîtrait intéressant de multiplier les possibilités d'escale, le manque de rentabilité des investissements refroidit les initiatives éventuelles.

Enfin, les conflits d'intérêt rendent l'adoption de projets d'aménagement compliquée, surtout pour un secteur économique finalement secondaire de développement de l'Axe Seine.

3.4.6 – Pistes de réflexion

Force est de constater que la Seine doit d'abord miser sur le potentiel qu'elle offre en termes de transport de marchandises, ainsi que sur son assainissement, compte tenu des enjeux énormes en termes de qualité de l'eau. Le développement du tourisme doit rester relativement limité, au service d'une complémentarité des usages bénéfique à l'intérêt général. Dans ses trois dimensions (promenade, plaisance, croisière), le tourisme sur la Seine doit offrir la possibilité de profiter au mieux des sites (non seulement culturels, mais aussi industriels) de la vallée de la Seine, sans faire obstacle au développement du fret.

3.5 - Fleuve et développement durable

Nous nous attacherons à développer ici essentiellement les aspects écologiques et environnementaux, dans la mesure où l'aspect développement économique a été traité en 3.2 et l'aspect social abordé dans le cadre de la partie 3.1.

Le rôle de la Seine, qui représente un peu plus de la moitié des surfaces en eau en Ile de France (soit 7440 ha), au sein de l'écosystème francilien, est primordial, tant du point de vue du paysage et de la biodiversité que de la préservation des populations contre les risques sanitaires et d'inondation. Bien entendu, le rôle des affluents de la Seine est tout aussi important (principalement la Marne, l'Yonne et l'Oise, et bien d'autres encore).

Aujourd'hui, l'eau occupe 1,3% de la surface de l'Ile-de-France. Cependant « l'architecture » territoriale francilienne doit tout, ou presque, au long travail des eaux qui, en se retirant du bassin parisien ont façonné l'espace dans lequel nous vivons, sillonné et sculpté au fil des millénaires par son fleuve, ses rivières et ruisseaux.

L'eau, élément « naturel d'influence stratégique » est aussi pour l'Ile de France son « talon d'Achille ». En effet, sa qualité doit être encore améliorée, notamment pour atteindre les objectifs fixés par l'Union Européenne. On ne peut ignorer par ailleurs le risque réel d'inondation, avec le spectre du retour de la crue centennale, dont les conséquences pourraient être dramatiques.

Les zones « aqueuses » franciliennes en chiffres

« Les « surfaces en eau » (plan d'eau et cours d'eau) occupent au total selon le Mode d'Occupation des Sols 2008, 15487 ha en Ile de France (soit 1,3% de la superficie régionale). Les plans d'eau fermés représentent 55% des surfaces en eau. Les 45 % restants correspondent aux cours d'eau et plans d'eau ouverts qui leur sont reliés »

En Ile de France « Au total, près de 7667 kms de canaux navigables et cours d'eau drainent les eaux superficielles. Les cours d'eau permanents représentent 4367 kms (cours d'eau de plus de 7,5 m de large : 1479 kms ; cours d'eau de moins de 7,5 m de large : 2888 kms).

Les cours d'eau temporaires et les fossés correspondent à 2651 kms, mais ce chiffre pourrait évoluer au détriment du réseau permanent si les rus et rivières connaissaient des assecs plus importants. Une cinquantaine de rivières et plusieurs centaines de rus et rigoles marquent la toponymie régionale » (IAU. L'environnement en Ile de France. Mémento 2011p. 39).

3.5.1 - Le paysage

La Seine est caractérisée par la figure hydro-morphologique du « méandre », familière des cours d'eau à faible courant (débit de la Seine, 493 m³/s à Poissy, de 1975 à 2007). Ainsi elle décrit, en Ile de France, de larges boucles dans la plaine alluviale sur lesquelles se sont implantées quelques villes-ponts mais pas de grandes villes en dehors de Paris et Melun. Aussi sur l'essentiel de ses rives, sauf en zone centrale agglomérée, s'est développée une végétation allant des plantes d'eaux « dormantes », aux grands arbres, dont les saules, que l'on retrouve notamment dans les tableaux des peintres impressionnistes.

Les villages présents dans le paysage sont sur les points hauts, avec des variantes : soit le relief permet d'avoir des points hauts assez proches de la Seine et les villages ruraux s'y sont installés avec parfois des faubourgs sur le fleuve ; soit le relief oblige à laisser un vaste espace entre le village et le fleuve et dans ce cas, il faut noter que souvent il n'y a aucun lien avec le fleuve.

Les abords du fleuve vont de la zone marécageuse à la falaise de craie, comme à La Roche Guyon, proposant au promeneur de multiples paysages changeant au gré des saisons, propices au tourisme, utilisant quand cela est possible les anciens chemins de halage.

Compte tenu de l'urbanisation et d'implantations de type industriel et/ou portuaire sur le fleuve, rompant l'apparente harmonie « naturelle », certains conflits d'usage des rives existent ou s'annoncent. Des procédures de concertation intégrant les riverains pourraient probablement conduire à en résoudre le plus grand nombre.

3.5.2 - La biodiversité

« L'Ile de France a la particularité d'être le point focal du carrefour « biogéographique » du bassin parisien, à la confluence du réseau hydrographique, espace de rencontre entre plusieurs grands domaines bioclimatiques : atlantique, méditerranéen, continental voire montagnard » (SDRIF. p 83. Favoriser la biodiversité du territoire régional).

« Ce sont les continuités écologiques qui forment avec les lieux de vie (ou réservoirs de biodiversité) des réseaux écologiques. A priori, chaque espèce a des comportements qui lui sont propres, et donc chaque espèce a son réseau. Afin d'être intégré au projet de SDRIF arrêté en 2008, un schéma régional des continuités écologiques a été réalisé par la combinaison de cinq réseaux (ou sous-trame) » (IAU.L'environnement en Ile de France. Mémento 2011.p 33).

Ainsi deux de ces réseaux, la trame aquatique et la trame humide sont directement liés au fleuve et aux cours d'eau l'alimentant. Considérées, dans leur ensemble, avec leurs ramifications multiples, elles sont le siège d'écosystèmes très variés dont le point commun est l'eau qui en détermine le milieu et sa « colonisation », selon que l'on est en zone humide de type marécageux, en zone urbanisée ou dans le lit du fleuve.

Le dernier accident spectaculaire intervenu en matière de biodiversité sur la Seine date de 1995 (500 tonnes de poissons morts)⁷. Aujourd'hui ce mauvais souvenir est loin puisque nous avons retrouvé environ 35 espèces de poissons (le maximum possible) contre 5 en 1995, y compris des migrateurs très symboliques comme le saumon qui s'aventure dans le fleuve au-delà de Paris, sans toutefois trouver de zones de ponte. Des pollutions historiques (PCB : polychlorobiphényles qui sont des dérivés chimiques chlorés plus connus sous le nom de pyralène) ou plus récentes par les pesticides, les antibiotiques demeurent difficilement mesurables.

Des plantes aquatiques se sont à nouveau installées dans le cours du fleuve, alors que les algues vertes et bleues ont beaucoup régressé, améliorant le fonctionnement des écosystèmes et augmentant la biodiversité globale (oiseaux migrateurs par exemple). Il est toutefois difficile de dresser un état des lieux précis de la biodiversité de la Seine et de l'écosystème auquel elle appartient.

Remarque : Notre recommandation, concernant la biodiversité, consistera donc à souligner l'impérieuse nécessité de ne pas créer de « coupures » drastiques dans le continuum vital de l'eau pour l'environnement naturel et humain. Cette préoccupation devra être prise en compte dans l'élaboration du schéma régional de cohérence écologique, document de définition de la trame verte et bleue régionale, instauré par les lois Grenelle 1 et 2.

3.5.3 - La qualité de l'eau et notamment son impact sur la santé

L'état écologique de l'eau en Ile-de-France doit être amélioré

« L'eau est indispensable à la vie. Sa qualité a une incidence directe sur la santé. Par son fort pouvoir d'entraînement et de dilution, c'est aussi un élément très fragile, susceptible de recueillir tôt ou tard presque tous les polluants. C'est donc une ressource essentielle, à caractère patrimonial » (IAU. L'environnement en Ile de France. Mémento 2011 p. 37).

La pollution générée par les activités humaines perturbe l'équilibre naturel du cycle de l'eau et rend difficile certaines fonctions (eau potable, baignade, pêche, maintien de la biodiversité, etc.). Ainsi cette ressource aux usages potentiels multiples est à protéger des pollutions que peuvent générer l'industrie, l'agriculture, les collectivités ou le simple citoyen.

L'incidence de la pollution sur l'eau et la santé résulte des risques chimiques et microbiologiques provenant de bactéries, de virus ou de parasites et de l'eutrophisation des eaux par la prolifération des micro-algues toxiques et des cyanobactéries.

Aussi la première préoccupation des autorités sanitaires consiste à assurer la qualité de l'eau potable. Celle-ci, en fait, présente peu de risques du fait de la surveillance et de traitements efficaces réalisés dans les stations d'épuration et assurés en principe par le développement des réseaux d'assainissement. Cela étant, l'urbanisation francilienne croissante nécessite le renforcement du processus de traitement, qui ira probablement en se complexifiant.

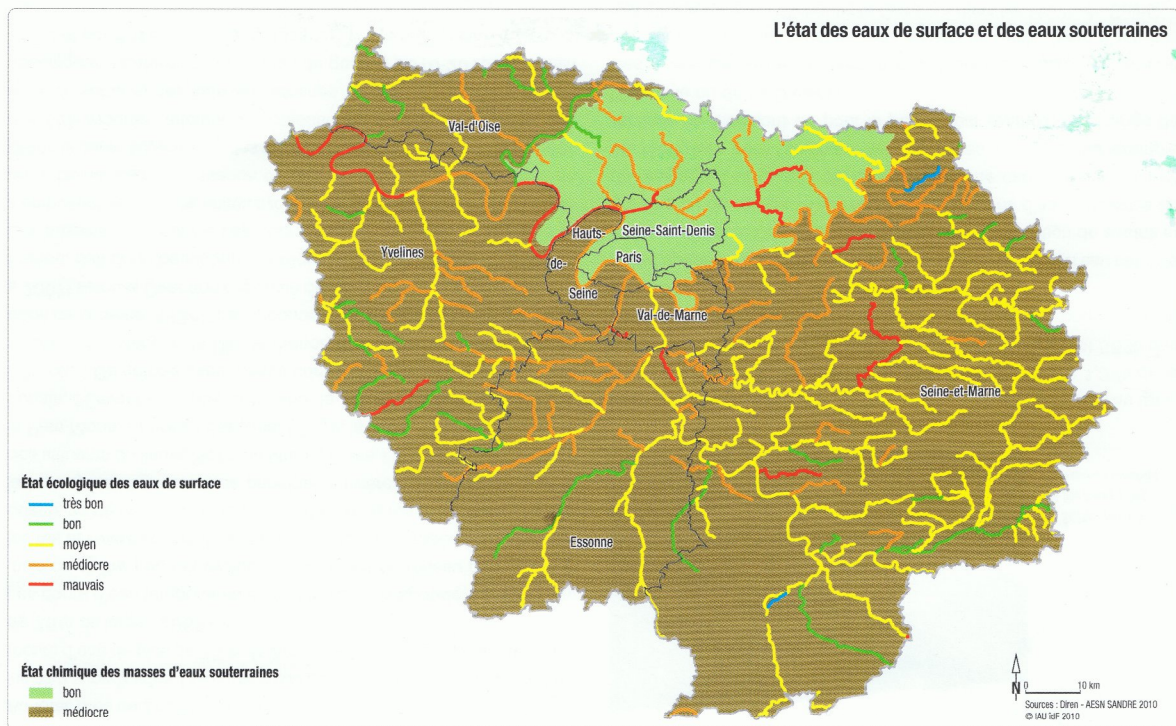
⁷ Chaque année durant le printemps ou l'été des pollutions par déficit en oxygène se produisent lors de phénomènes orageux.

« Le ruissellement entraîne des risques locaux d'inondation fréquents, et aussi des problèmes de transfert de polluants et d'érosion des sols qui contribuent à la dégradation des ressources en eau et sol, et qui viennent contrecarrer les efforts d'atteinte du bon état écologique des cours d'eau. L'Ile de France est la quatrième région française la plus concernée, et cet aléa risque de s'accroître avec le changement climatique (SDRIF p.83 « favoriser la maîtrise des ruissellements à la source »).

« La carte ci-dessous présente l'état écologique des cours d'eau observé sur les données 2009 et l'état chimique des masses d'eau souterraines. Force est de constater l'actuel état médiocre de la majeure partie des masses d'eau souterraines et le mauvais ou médiocre état écologique des cours d'eau principaux, souvent les plus modifiés. Des problèmes locaux de pollution expliquent aussi le mauvais état de certains cours d'eau. » (IAU.L'Environnement en Ile de France. Mémento 2011 p. 40 et 41).

L'environnement en Ile-de-France - Mémento 2011

L'eau 40



Le constat énoncé et la carte ci-dessus montrent qu'il y a beaucoup à faire pour respecter la « Directive Cadre Européenne sur l'eau (DCE) ».

Cependant, grâce au traitement, le francilien a une bonne perception de la qualité de l'eau distribuée.

D'après le baromètre santé environnement 2007 de l'Institut national de prévention et d'éducation pour la santé (INPES), 70% des franciliens déclarent consommer de l'eau du robinet et 30% uniquement de l'eau en bouteille.

La majorité des franciliens (80%) déclarent être satisfaits de la qualité de l'eau distribuée dans leur commune, même si des craintes sont souvent évoquées lorsqu'il s'agit d'utiliser cette eau pour l'alimentation des nourrissons et des femmes enceintes.

Selon la DRASS, en 2006, 99,8% de la population francilienne a bénéficié d'une eau bactériologiquement conforme pour 95% des résultats.

Globalement, la consommation d'eau baisse

« Globalement, l'île de France a la chance de connaître relativement peu de conflits dans l'usage de l'eau, sauf en grande couronne, grâce à l'interconnexion très développée des réseaux d'adduction d'eau potable, notamment sur la base de la ressource régulée des grands fleuves(cette régulation est assurée par les Grands Lacs de Seine dont la première fonction est le soutien des étiages pour permettre la navigation). Cependant localement, il peut y avoir des conflits d'usage autour d'une ressource en eau souterraine ou en termes d'aménagement du territoire liés à des projets futurs du développement de bassins de vie ou d'activités ».

Volumes prélevés en 2005 et en 2007 :

Origine des prélèvements	2005		2007	
	Volumes (m3)	%	Volumes (m3)	%
Collectivités	1 420 535 387	66	1 556 745 687	75,6
Industrie	722 996 859	33	485 772 687	23,6
Agriculture	22 468 921	1	15 486 216	0,75
Total	2 116 001 167		2 058 004 590	

Source : AESN *L'environnement en Ile de France – Mémento 2011*

« La baisse globale des prélèvements (de 5% telle qu'illustrée pour 2005 et 2007 par le tableau ci-dessus) est liée à l'amélioration des process industriels, à une moindre consommation domestique constatée depuis dix ans (diminution de l'ordre de 1 à 2% par an malgré l'augmentation de la population d'après les producteurs/distributeurs d'eau potable), mais aussi à la diminution des industries consommatrices d'eau » (IAU.L'Environnement en Ile de France. Mémento 2011).

Qui gère la qualité de l'eau ?

La gestion de l'eau relève d'un dispositif institué en 1964 selon lequel l'île de France est incluse dans le bassin hydrographique Seine Normandie. Ce dernier couvrant un territoire de près de 100 000 km² avec une façade maritime de 640 kms, un réseau hydrographique de 56 000 kms, une population de 18 millions d'habitants, 8 régions, 25 départements et 8 720 communes.

Le bassin hydrographique de Seine Normandie est, en réalité, constitué par trois ensembles :

- Le bassin de la Seine (La Seine de la source à l'estuaire sur son parcours de 780 kms et ses affluents la Marne, l'Oise, l'Yonne ...),
- Au sud-ouest, le bassin de la Basse Normandie,
- Et au nord les fleuves côtiers en limite du bassin Artois-Picardie.

L'usage de l'eau est géré par le comité de bassin (institué par la loi sur l'eau du 16 décembre 1964), qui est le lieu de concertation sur la politique de l'eau entre les usagers, les

collectivités locales et l'Etat ; une agence de l'eau en assure le secrétariat. L'Agence de l'eau est un EPA (Etablissement Public à caractère Administratif) doté de la personnalité juridique, sous tutelle du Ministère chargé de l'Ecologie et du Développement Durable (détails dans le chapitre III).

La loi LEMA (loi sur l'eau et les milieux aquatiques de 1992) a conforté cette organisation en instituant :

- Des instances de bassin pour générer des mécanismes de concertation,
- Des redevances pour financer des opérations d'intérêt commun,
- Les agences de l'eau pour dégager les moyens nécessaires,
- La recherche de consensus pour lier préservation du milieu et équilibre des usages.

Ces dispositions nationales sont complétées par une **directive-cadre européenne sur l'eau (DCE), définie dès 2000**, pour la gestion et la protection des eaux par grand bassin hydrographique, **qui fixe comme objectif aux états membres d'atteindre dès 2015 un bon état général des eaux souterraines de surfaces et côtières**.

Le Comité de bassin de Seine Normandie, chargé par la loi sur l'eau de 1992 de l'élaboration d'un document stratégique qui oriente la politique publique de l'eau et fixe les objectifs à atteindre concernant les cours d'eau et les nappes souterraines, a adopté le 29 octobre 2009 le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et son programme de mesure (PDM) avec pour objectif le "bon état global (quantitatif et qualitatif) des masses d'eau souterraines (partiellement) franciliennes : quatre masses d'eau en 2015, cinq en 2021 et dix-sept en 2027" (IAU. Environnement en Ile de France. Mémento 2011. p42) IAU. L'Environnement en Ile de France. Mémento 2011 p. 42). **En résumé, l'objectif pour 2015 est l'atteinte du « bon état écologique » sur seulement un quart des cours d'eau et sur près d'un sixième des eaux souterraines.**

Par ailleurs, le 9eme Programme d'intervention (2007-2012) de l'Agence de l'eau Seine-Normandie définit les grandes orientations techniques et est l'outil d'application de la directive cadre sur l'eau et de plusieurs plans nationaux importants :

- Le plan santé environnement,
- Le plan de gestion et de rareté de l'eau,
- Le plan national de recherche et de réduction des rejets et substances.

Pour bien évaluer les enjeux, il est intéressant de savoir que ce programme prévoyait d'apporter aux maîtres d'ouvrages 4,4 milliards d'euros (hors primes) pour contribuer au financement de 8,2 milliards d'euros de travaux. En 2010 ces aides se sont élevées à 1022 millions d'euros dont 795 millions au titre du traitement de la pollution et 11 millions affectés à l'amélioration de la gouvernance (sans avoir pu isoler la partie francilienne de ces sommes).

Enfin, dans le cadre du Projet Interrégional (CPIER 2007-2013) lié au Plan Seine décidé par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 12 juillet 2005, des axes stratégiques sont proposés : la lutte contre les inondations, la qualité de l'eau et des milieux naturels, la préservation de la biodiversité.

Deux initiatives sont à signaler dans le cadre de la prévention de la pollution des eaux :

- L'association « AQUI-Brie » pour la nappe du Champigny, concernant notamment la prévention de la pollution de l'eau sur le volet nitrates et pesticides, constitué en 2001 par l'Etat, la Région et le Conseil général de Seine-et-Marne,

- Le groupe « Phyt'eaux propres Ile de France » pour la gestion des phytosanitaires, mis en place en juin 1998 par le Préfet de Région.

Le chapitre III « Besoin de gouvernance ? » présentera les différents acteurs en charge de la gestion de l'ensemble des problématiques qui se posent et les outils et procédures mis en œuvre.

Remarque : malgré les efforts consentis par tous les acteurs il est regrettable de ne pas atteindre les objectifs, au demeurant modestes, de la directive européenne pour 2015. Il faut souhaiter que tout soit mis en œuvre pour les atteindre avant 2027.

3.5.4 - Les problèmes énergétiques (dont les économies d'énergie)

Les cours d'eau furent les infrastructures « naturelles » qui permirent les premiers échanges importants entre les communautés installées sur leurs bords, notamment en utilisant le « courant » pour transporter les matériaux et les biens. Premier usage de la « houille blanche ».

On peut considérer le développement du transport du fret par la voie fluviale comme une contribution à la réduction des gaz à effet de serre, d'abord par la réduction du trafic routier mais plus particulièrement en considérant que le courant des fleuves et des rivières est une énergie disponible et quasiment gratuite. Prenant en compte cependant, que pour ce faire, des investissements sont à réaliser en termes d'infrastructures pour permettre la navigation (barrages, écluses, réservoirs d'alimentation, etc...) et la régulation des débits.

Remarque : dès lors que l'on réalise des retenues d'eau, on peut considérer qu'il pourrait être judicieux de concevoir des micro-centrales électriques aux points d'échappement, comme cela se fait déjà sur certains cours d'eau. Pour information, la Seine compte 26 écluses sur son cours et l'Yonne 24, ces dernières faisant l'objet par Voies Navigables de France d'un programme pluriannuel de rénovation des ouvrages, qui offrira l'opportunité de recréer la continuité biologique de la rivière, tout en cherchant à améliorer l'intégration architecturale et paysagère des ouvrages. Ne pourrait-on, dans ce cas, étudier l'intérêt de l'intégration dans ces nouvelles écluses de turbines pour produire de l'électricité localement, comme moyen d'appoint.

3.5.5 - La préservation des risques d'inondation

Le bassin de la Seine subit régulièrement des crues hivernales ou de printemps dues à la montée de ses eaux ou de ses affluents.

Afin de réguler le débit de la Seine, plusieurs lacs-réservoirs ont été aménagés depuis la fin des années 60. Ils sont gérés par l'EPTB (Etablissement Public Territorial de Bassin) Seine Grands Lacs, qui est un établissement public interdépartemental regroupant Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne.

Historiquement, il a la charge d'une double mission essentielle :

- soutenir l'étiage pour maintenir les débits de la Seine et de ses affluents ;
- lutter contre le risque lié aux inondations dans le bassin de la Seine en écrêtant les crues.

Pour remplir ces missions, l'EPTB Seine Grands Lacs exploite des ouvrages situés en dérivation de la Seine, de la Marne (lac du Der-Chantecoq), de l'Aube (lac d'Orient, lac Amance et lac du Temple) et sur l'Yonne (lac de Pannecière).

Les lacs existants permettant d'atténuer les crues (ils peuvent stocker jusqu'à 830 millions de m³ d'eau) mais pas de les éliminer, de nouveaux aménagements sont en projet, comme « la Bassée ». Situé en Seine-et-Marne, ce site est l'une des plus importantes plaines inondables en amont de Paris. Le projet consiste à réaménager une plaine, en amont de Montereau-Fault-Yonne, pour y stocker temporairement 55 millions de m³ d'eau pompés dans la Seine, pour réduire une éventuelle crue exceptionnelle de l'Yonne ou de la Seine.

« Une inondation majeure, en Ile de France, aurait des répercussions économiques considérables. La vulnérabilité de l'économie régionale, liée à l'importance et la concentration des activités dans la zone inondable, appelle la mobilisation de tous les acteurs » (IAU. note rapide n°534/Février 2011).

La crue centennale menacerait, hors lit mineur, 830 000 Franciliens (7,2 % de la population régionale) et 46 300 hectares (3,85% de l'Ile de France). Ses conséquences financières, selon l'IAU, seraient de l'ordre de 30 à 40 milliards, sans intégrer les conséquences humaines et sociales de ce que la région, dans son projet de Plan Climat régional, qualifie pour le territoire francilien de principal risque naturel.

En Ile de France, 246 communes riveraines de la Seine (155 dont Paris), de la Marne (69) et de l'Oise (22) et 254 communes non riveraines sont recensées comme « inondables ». Les habitants de ces 500 communes représentaient en 2007 de l'ordre de 65% des franciliens et accueillaient 72% des emplois. Parmi ces derniers plus de 630 000 dans 57 600 établissements qui sont potentiellement exposés pour tout ou partie de leur emprise aux inondations (IAU. Note rapide n°534. février 2011).

Cette menace a conduit la DRIEE⁸ à concevoir 4 scénarii (R06, R08, R1 et R1.15) prenant en compte un pourcentage du débit de la Seine relevé en 1910. Le scénario R1.15, c'est 115% du débit qui correspond aux Plus Hautes Eaux Connues (PHEC) ; le différentiel de 15% prend en compte les effets des 4 barrages des Grands Lacs en amont de Paris, qui pourraient dans le meilleur des cas « absorber » 70 cm d'une crue, ainsi que les aménagements du lit de la Seine inexistantes en 1910.

Au-delà des vulnérabilités des activités économiques, le plus souvent évoquées, il faut anticiper celles qui toucheraient également la population, de l'ordre de 2,5 millions de personnes, affectée à des degrés divers par la crue (près de la moitié des personnes directement impactées sont exposées à des zones d'aléas forts à très forts avec des hauteurs de submersion supérieure à 1m !). Il convient donc d'identifier et d'anticiper les problèmes liés à l'inaccessibilité à tout ou partie des services et aménités des bassins de vie, dont en premier lieu ceux relevant de l'approvisionnement (eau potable, énergie, nourriture, monnaie, évacuation des déchets, etc.). Par ailleurs, il est probable que des zones et des établissements (notamment hospitaliers avec 41 000 lits concernés) devront être évacués, et qu'il faudra assurer la sécurisation des personnes et des biens.

Aussi, et sans ignorer les effets sur tous les domaines économiques, sociaux et environnementaux de chaque bassin de vie, chaque francilien devra faire face aux impacts de la crue qui concernent des secteurs vitaux :

⁸ Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie.

Pour l'alimentation électrique, dès le scénario R 0.6 (déclenchement de l'alerte), les effets de la crue se font ressentir dans tous les départements d'Ile de France, hormis Paris, et concernent au total plus de 80 000 usagers. Et au total ce sont 12 millions de clients à basse tension qui sont potentiellement impactés par le scénario le plus défavorable R1.15 en Ile de France, dont 377 000 à Paris.

Pour l'alimentation en eau, la dégradation de l'approvisionnement passe de plus de 25 000 habitants privés d'eau potable à R 0.6, à 5.5 millions à R 1.15.

Pour les déchets (problématique de santé publique), dès R 0.6 et au fur et à mesure de la montée de la crue le secteur est impacté et à partir de R 1.0, la collecte des déchets ménagers étant interrompue dans les quartiers inondés, les parisiens devront apporter leurs déchets à des points accessibles et non inondés.

Au-delà des conséquences immédiates de la crue, il faut également considérer qu'une partie des services et infrastructures sinistrés demanderont un certain temps avant de retrouver un fonctionnement normal, ainsi :

- La réouverture d'un hôpital ayant subi une inondation sera une opération coûteuse et longue (6 mois minimum) ;
- ERDF s'engage à rétablir les réseaux de 90% des clients, 5 jours après la fin de l'aléa en fonction des conditions environnementales et d'exploitation des réseaux ;
- L'importance économique du métro explique l'impérieuse nécessité de procéder à sa protection, car en cas d'inondation du réseau, donc de dégradations importantes des équipements, un an sera nécessaire à la remise en service du réseau en mode dégradé et 4 années supplémentaires seraient nécessaires pour une remise à neuf avec un niveau d'exploitation optimale (coût financier considérable) ;
- Après une crue de niveau R 0.8, la SNCF estime que 35% des voies ferrées touchées par les effets de la crue pourront être rapidement remises en exploitation. Pour des infrastructures plus sérieusement affectées le délai nécessaire pour une remise en service est estimé à 18 mois ;
- Pour la circulation routière, la remise en état des infrastructures les plus sensibles à la montée des eaux, comme par exemple l'A14 et les tunnels de la Défense, demandera plusieurs mois d'intervention.

Qui gère la crise ?

Afin de gérer de manière efficiente cette crise, la définition d'un cadre juridique adapté est indispensable. L'état d'urgence correspond à cette nécessité donnant ainsi aux responsables de la conduite des opérations les moyens d'agir. Le Préfet de Police, préfet de la zone de défense et de sécurité engagera ses moyens organiques et sollicitera les renforts extra-zonaux. Pour ce faire il s'appuiera, dans le cadre de la gestion d'une crise majeure, sur le Secrétariat Général de la Zone de Défense et de Sécurité (SGZDS) de Paris dont l'objectif consistera à : « assurer la gestion la plus efficace de l'évènement en coordonnant au mieux l'action de chacun, maximiser l'action de tous, gérer le présent, anticiper la dégradation de la situation, préparer le retour à la normale » (page 15. Brochure Secrétariat Général de la Zone de Défense et de Sécurité de Paris).

Remarque : sauf événement pluvieux inattendu, il faut noter que la montée des eaux serait progressive, de l'ordre de 50cm/jour pendant 10 jours pour atteindre R1.15, ce qui permettrait la mobilisation de la cellule de crise et la mise en œuvre d'une réponse qui ne pourrait être que globale.

Comment se préparer à une crise éventuelle ?

Avant tout, pour agir il faut d'abord prendre conscience du risque. Or la majorité des franciliens est mal ou pas informée. Un grand nombre d'élus et certains acteurs économiques occultent ce risque par méconnaissance.

Ayant pris conscience du risque, il convient de le faire accepter et de l'intégrer comme une situation qui sera d'autant mieux gérée, et donc acceptable par le plus grand nombre, que son traitement sera anticipé et connu.

A l'exception de l'administration et probablement de grandes entreprises ou de grands groupes, la plupart des établissements exposés, notamment les PME-PMI, intègrent rarement les conséquences d'un tel événement, ceci d'autant plus difficilement que l'occurrence de cette crue, 1%, est centennale et sa survenue imprévisible.

Dans les départements dotés d'un Plan de Prévention au Risque Inondation (PPRI), les maires doivent réaliser un Plan Communal de Sauvegarde (PCS) qui organise la mobilisation des acteurs communaux et les moyens de la gestion de crise. Cependant peu de communes ont un PCS ; c'est regrettable, car ce dernier doit envisager l'ensemble des risques encourus par la commune, industriels et naturels. Les PCS permettent en effet une réponse de proximité pour assurer l'alerte et le soutien des populations, ainsi que la continuité des services essentiels.

Ainsi, l'ensemble des PCS franciliens pourrait participer à la mise en place de manœuvres de « desserrement » de la population évacuée à cause de la crue.

Dans le cadre de la gestion des populations sinistrées, l'opportunité d'une évacuation massive systématique des populations demeure une question majeure, d'autant que la faisabilité d'une telle manœuvre n'est pas certaine et qu'elle risque de générer des conditions de vie encore plus rustiques, surtout si elle n'est pas correctement gérée. Il est également possible, souhaitable voire certain que nombre de Franciliens gagnent la province. En cas d'évacuation de la population, il conviendra également d'assurer la sécurité des biens des personnes évacuées.

Remarque : « dans le cadre de cette crise, il est évident que les moyens de renfort publics n'ont pas actuellement le dimensionnement nécessaire pour répondre à l'ensemble des demandes des différents pôles. Aussi il sera indispensable de mobiliser toutes les ressources, notamment celles du secteur privé (par voie de réquisition), afin de réserver l'emploi des moyens publics aux secteurs sensibles ou aux interventions d'urgence. » (ZDS.SGZDS. Colloque « Réponses de l'Etat et des opérateurs économiques face à une crue majeure de la Seine en Ile de France ». 4 octobre 2010).

La région doit préparer la gestion du risque futur d'inondations en Ile de France, dans le cadre de la poursuite de la mise en œuvre régionale de la transcription de la Directive européenne 2007/60/CE du 23 octobre 2007 relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation. Les plans de gestion du risque inondation élaborés d'ici 2015, dans le cadre de la directive européenne inondation, transposée en droit français par la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010, devraient y contribuer.

Cette mise en œuvre doit se faire en lien avec le SGZDS, seul service gestionnaire global de la crise, afin de s'assurer de la cohérence de ces mesures dans l'organisation générale.

3.5.6 – Pistes de réflexion

- Concernant le paysage : Les atteintes au paysage et au cadre de vie sont la première source de conflit entre les habitants et les aménageurs, il importe donc d'associer le plus tôt possible les riverains des projets afin d'éviter, autant que faire se peut, les démarches contentieuses, qui en retardent souvent la réalisation et même parfois peuvent aboutir à leur abandon.
- Concernant la biodiversité : Dans le cadre de l'élaboration du « Schéma régional de cohérence écologique » (SRCE) il conviendra de prendre en compte le fait que ne doivent pas être créées de « coupures » drastiques dans le continuum vital de l'eau et de mettre en place des indicateurs de suivi de la biodiversité.
- Concernant la qualité de l'eau et la santé : Il est difficile de ne pas regretter l'atteinte tardive (2027 au lieu de 2015) des objectifs européens concernant le « bon état global » des masses d'eau souterraines franciliennes. Il faut souligner l'impérative nécessité que tout soit mis en œuvre pour atteindre ces objectifs le plus tôt possible.
- Concernant les problèmes énergétiques : Il conviendra d'envisager la modernisation des écluses et d'étudier l'opportunité de créer des mini-centrales hydro-électriques.
- Concernant le risque inondation : La région doit utiliser tous les moyens à sa disposition pour diffuser l'information disponible, sans à priori, vers les élus régionaux, vers les services régionaux et ses partenaires institutionnels ou de circonstance. Y compris par l'organisation de réunions d'information et de formation « au partage du risque inondation ».
 - Les documents de la responsabilité de la Région ou de celle de l'Etat (plans, schémas, chartes, stratégies...etc.) devraient intégrer le risque inondation, qui à lui seul rend illusoire et aléatoire tout exercice prospectif dans le cas d'une crue centennale.
 - Dans les normes HQE devrait figurer le critère « risque inondation » et les professionnels de l'immobilier devraient porter à la connaissance des acquéreurs les risques inhérents à la situation géographique du bien.
 - la réalisation des PCS (Plans Communaux de Sauvegarde) devrait être incluse dans les compétences des intercommunalités et les PCS devraient être intégrés dans les PLU.
 - La révision du SDRIF et les projets portés par la loi sur le Grand Paris devront intégrer et répondre durablement à toutes les conséquences économiques, sociales et environnementales de ces risques d'inondation quelle qu'en soit l'importance.
 - La Région doit aider, si ce n'est pas déjà le cas, en amont de l'Ile de France, les régions traversées par la Seine, l'Yonne et la Marne à concevoir et réaliser des ouvrages ou aménagements qui pourraient atténuer la montée des eaux en Ile de France. Et ce en termes d'ingénierie et financier.

III BESOIN DE GOUVERNANCE ?

La notion de gouvernance peut être définie comme un processus visant à coordonner des acteurs, des usagers, des associations et des institutions pour réaliser des buts débattus entre eux.

La gouvernance est ainsi, par définition, un élément clé du développement durable dans sa capacité à conduire un projet qui concilie les enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

Elle s'appuie notamment sur la concertation préalable qui a pour objectif de permettre au porteur du projet de prendre en compte différents avis dans son processus de décision sur des sujets aux enjeux croisés et multiples.

Cette notion, s'agissant du fleuve concerne des enjeux multiples et parfois antagonistes pouvant créer des conflits d'usage : qualité de la ressource en eau, développement économique, biodiversité, cadre de vie.

En premier lieu, détaillons les principaux acteurs publics ayant autorité sur le fleuve puis analysons les dispositifs existants.

1 - Les principaux acteurs du fleuve

Une multitude d'acteurs participent à la gestion de la Seine et plus largement des masses d'eau en Ile-de-France :

- L'Etat (principalement avec le plan Seine et le plan inondation)
- L'Agence de l'Eau Seine Normandie
- Le comité de bassin Seine-Normandie
- Les établissements publics de l'Etat gestionnaires du domaine public fluvial (VNF et Ports de Paris) et le Service de Navigation de la Seine (SNS)
- Le Conseil de Coordination Interportuaire de la Seine (C.C.I.S.) et le GIE (HAROPA) constitué par les ports du Havre, Rouen et Paris
- Les collectivités locales et leurs regroupements (syndicats mixtes notamment)
- Les établissements publics territoriaux de bassin
- Les Groupements d'Intérêt Public
- Les usagers de toute nature et les riverains groupés ou non en association.

« La loi 64-1245 du 16 décembre et le décret du 14 novembre 1966 ont **institué les comités de bassin**. La loi sur l'eau du 3 janvier 1992 a chargé les comités de bassin d'élaborer les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) avant qu'ils ne soient soumis à l'approbation de l'Etat. Les comités de bassin sont en charge de suivre l'exécution des SDAGE.

Le comité de bassin est une assemblée qui regroupe les différents acteurs publics ou privés agissant dans le domaine de l'eau. Son objet est de débattre et de définir de façon concertée les grands axes de la politique de gestion de la ressource en eau et de protection

des milieux naturels aquatiques à l'échelle d'un bassin hydrographique.

Le comité de bassin est consulté par le président du conseil d'administration de l'agence de l'eau sur le taux et l'assiette des redevances. Il peut également être consulté sur toute question intéressant l'agence et saisi, notamment par l'Etat, sur toute question intéressant la gestion de l'eau dans le bassin. »

Extrait de vie-publique.fr

Pour en savoir plus sur le régime juridique des voies fluviales de la Seine, voir l'annexe n° 1.

1.1 - L'agence de l'eau et le comité de bassin

L'agence de l'eau est un établissement administratif de l'Etat placé sous la double tutelle du ministère de l'écologie et de celui des finances. Elle a pour principale mission d'initier à l'échelle du bassin une utilisation rationnelle de l'eau, la lutte contre la pollution et la protection des milieux aquatiques. Elle coordonne l'élaboration du SDAGE. Elle perçoit des redevances et apporte son soutien à des actions d'intérêt commun dans le domaine de l'eau. L'agence de l'eau finance l'animation à hauteur de 50%, les études à hauteur de 70% et les enquêtes à hauteur de 50% et les investissements des aménagements.

Présidé par le préfet de la région Ile de France, coordonnateur du bassin Seine Normandie, le Comité de bassin approuve le SDAGE. Il anime et coordonne la politique de l'Etat en matière de police de l'eau et de gestion des ressources en eau afin de réaliser l'unité et la cohérence des actions des services déconcentrés dans les régions et les départements concernés. Il s'appuie pour cela principalement sur la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE) d'Ile-de-France en tant que délégation de bassin.

La police de l'eau et la politique de prévention des risques inondation sont conduites par le préfet coordonnateur du bassin.

Le Comité de bassin est composé de 185 membres, dont :

- 40% de représentants de collectivités locales (7 titulaires pour 7 régions, 25 titulaires pour 25 départements, 4 représentants au titre de la coopération interdépartementale, 38 représentants de communes et EPCI)
- 40% de représentants d'usagers (25 titulaires pour l'industrie, 9 pour les associations de protection de la nature, 6 pour les consommateurs d'eau, 8 pour la pêche, la pisciculture et activités liées, 7 pour l'agriculture, 7 pour les milieux sociaux-professionnels, 3 pour la distribution d'eau, 2 pour la distribution d'électricité, 1 pour la batellerie, 1 pour le tourisme, 1 pour les activités nautiques et 4 personnalités qualifiées)
- 20% de représentants de l'Etat (7 préfets de 7 régions, le préfet du département de la Marne, le préfet maritime de la Manche, des directeurs régionaux de l'environnement, de l'aménagement et du logement, ainsi que d'autres directions, le directeur général du port du Havre et celui du port de Rouen etc...)

1.2 - Deux établissements publics de l'Etat sont gestionnaires du domaine public fluvial, Voies Navigables de France (VNF) et le Port Autonome de Paris (Ports de Paris).

VNF est gestionnaire de la très grande majorité du domaine public fluvial du bassin Seine Normandie et est représenté localement par sa direction territoriale du bassin de la Seine. Ports de Paris est gestionnaire du domaine public fluvial à vocation portuaire en Ile-de-France. Ces deux établissements ont pour principal objectif de développer le transport fluvial comme alternative au transport routier conformément aux objectifs, en la matière, fixés par le Grenelle de l'environnement. Ils conduisent également des politiques environnementales de lutte contre les pollutions et de restauration de la faune et de la flore dans lesquelles s'inscrivent, à titre d'exemple :

- La construction des passes à poissons sur les barrages gérés par VNF sur la Seine
- La « renaturation » des berges des ports de Limay et de Bonneuil gérés par Ports de Paris.

1.3 - Le Service de la Navigation de la Seine (SNS)

Ce service de l'Etat a un double « statut » correspondant à des missions spécifiques. Il est d'une part chargé de missions régaliennes dans le domaine de la police par exemple. D'autre part il est et reste, jusqu'à fin 2012 à la disposition de VNF pour l'exploitation et l'entretien des voies navigables, situation juridique qui évoluera au 1^{er} janvier 2013 en une intégration hiérarchique et fonctionnelle du service et de son personnel au sein de l'établissement public.

1.4 – Le Conseil de Coordination Interportuaire de la Seine (C.C.I.S.)

Le « Conseil de Coordination Interportuaire de la Seine » a été créé par un décret du 19 mai 2009 pris en application de la loi du 4 juillet 2008 portant réforme des ports maritimes.

La mission de ce conseil est de veiller à assurer la cohérence des actions des ports du Havre, Rouen et de Paris.

Cette mission est concrétisée au principal par un « document de coordination » révisé tous les cinq ans qui porte pour l'essentiel sur la coordination des grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissements, de stratégie et de promotion des trois ports.

En d'autres termes, le C.C.I.S. veille d'une part à la cohérence des plans et actions stratégiques définies par chacun des trois ports et définit d'autre part des orientations et projets stratégiques communs.

Le C.C.I.S. est composé de 16 membres dont :

- 5 représentants des collectivités territoriales concernées (région Ile-de-France et Haute-Normandie), communauté d'agglomération du Havre et de Rouen et Ville de Paris ;
- 2 représentants de l'Etat à savoir les préfets des Régions Ile-de-France et Haute-Normandie ;
- 3 représentants de chacun des ports en la personne de leur directeur ;
- 2 représentants d'établissements gestionnaires d'infrastructures : R.F.F. et V.N.F. ;

- 4 personnalités qualifiées dont 3 représentants de leur Conseil de surveillance ou d'administration en l'état, il s'agit des trois Présidents de ces Conseils et d'une personnalité nommée par le Ministre « chargé des ports maritimes ».

Les délibérations du C.C.I.S. sont adoptées à la majorité absolue des suffrages exprimés et soumises à un Commissaire du Gouvernement coordonnateur qui assiste aux séances du C.C.I.S. et qui peut y opposer son veto.

La composition du C.C.I.S. apparaît comme un gage de bonne gouvernance incitant à une réelle concertation entre des parties légitimes de par leur représentativité et leurs compétences dans un espace politique, géographique et économique bien dimensionné.

Le « document de coordination » précité a été adopté à la fin 2011. L'avenir permettra de juger si les actes sont à la hauteur des ambitions de ce document.

1.5 - Le Groupement d'Intérêt Economique (GIE) HAROPA

Le GIE : constitué en janvier 2012 par les ports du Havre, Rouen et Paris et baptisé « HAROPA, Ports de Paris Seine Normandie » s'analyse à la fois comme une première suite logique des travaux du C.C.I.S. et comme le bras opérationnel des orientations stratégiques définies par le « document de coordination ».

Le choix d'un GIE répond aux besoins de réactivité, de souplesse et de coordination qu'exige la mise en œuvre des projets et actions qui, dans un premier temps, seront traités au sein de cette structure commune. Il répond également à un souci bien compris de « faisabilité » politique et sociale pour instaurer une coordination progressivement renforcée entre les trois ports qui, connectés au monde entier grâce à une offre maritime de premier plan, génèrent un total de près de 130 millions de tonnes de trafics maritimes et fluviaux. HAROPA occupe ainsi le 4ème rang européen après Rotterdam, Anvers et Hambourg.

Le GIE dont les moyens humains sont mis à disposition par les trois ports se présente à la fois comme leur représentant commun, un « guichet unique » et un facilitateur dans la mise en œuvre de projets articulés autour des quatre grands axes stratégiques suivants :

- L'augmentation de la part de marché des ports de Paris Seine Normandie en Europe,
- Le développement d'une logistique propre,
- Le développement durable des territoires sur la base d'un schéma partagé d'aménagement de l'Axe Seine,
- La promotion commune de l'identité portuaire de HAROPA en France comme à l'international.

La gouvernance du GIE est bâtie autour :

- D'un Conseil d'Administration composé des trois directeurs généraux des ports,
- D'une instance de concertation plus élargie que celle du C.C.I.S. notamment vers les acteurs économiques, les associations environnementales et les syndicats de salariés.

A terme, lorsqu'un retour d'expérience pourra être fait sur le fonctionnement du G.I.E., se posera la question de maintenir ou non le C.C.I.S.

1.6 - Les collectivités locales

Elles exercent de nombreuses compétences dans le domaine de l'eau soit en tant qu'opérateur soit en tant que planificateur ou prescripteur. Par exemple, au niveau communal, intercommunal ou départemental, elles organisent la production de l'eau qu'elles collectent dans le fleuve (l'approvisionnement de Paris et de l'Ile de France est réalisé pour partie de prélèvements dans la Marne, l'Oise et la Seine). Au niveau communal, intercommunal ou régional (pour l'Ile de France), elles élaborent des documents de planification ou d'urbanisation qui sont opposables aux tiers et conditionnent ainsi l'utilisation des berges et le développement d'espaces portuaires.

Les départements, depuis une dizaine d'années, ont engagé des actions sur les berges de la Seine. Certains d'entre eux ont défini des schémas d'aménagement des berges, avec la participation de collectivités riveraines, pour assurer une plus grande cohérence à l'échelle de leur territoire.

1.7 - Les établissements publics territoriaux de bassin (EPTB)

Ces établissements ont été institués par la loi n°2003-689 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la prévention des dommages.

Ce sont des établissements publics de coopération des collectivités territoriales qui peuvent constituer un bras opérationnel pour la conduite d'actions concrètes s'inscrivant dans la politique de bassin. Après l'Entente interdépartementale Oise - Aisne sur le bassin hydrographique de l'Oise, le 15 avril 2010, l'Institution Interdépartementale des barrages réservoirs du Bassin de la Seine devenue celle des Grands Lacs de Seine a été récemment reconnue EPTB sur le bassin de la Seine Amont par arrêté du préfet de région du 7 février 2011. Ces institutions étendent ainsi leurs missions initialement centrées sur la lutte contre les inondations à la préservation des milieux aquatiques et à la gestion des zones humides avec pour objectif de contribuer à l'atteinte du bon état écologique des eaux.

2. Les dispositifs de gouvernance existants et leur coordination :

Les collectivités locales ont naturellement leur propre gouvernance qui leur permet de fonder une politique équilibrée entre les différents objectifs qu'elles portent. D'une certaine manière, c'est également le cas des établissements publics. L'agence de l'eau, VNF et Ports de Paris ont des conseils d'administration formés de représentants des usagers, des collectivités locales et de l'Etat dont les décisions relèvent d'un processus de gouvernance distinct.

Le préfet coordonnateur de bassin en lien avec les préfets de département a également un rôle très spécifique à la fois en tant qu'animateur des échanges entre institutions et un rôle d'arbitre. Il est notamment appelé à arbitrer entre les différents usages en cas d'étiage sévère du fleuve et place alors l'alimentation en eau potable au premier rang des usages prioritaires.

« Afin d'anticiper d'éventuels problèmes en période d'étiage sévère, chaque préfet de département signe en début d'année un arrêté cadre départemental fixant des seuils sur les nappes et les cours d'eau à partir desquels des restrictions d'usages progressives et proportionnées s'appliquent.

Ces travaux sont coordonnés au niveau du bassin Seine-Normandie par un arrêté cadre pris par le préfet coordonnateur de bassin. Issu d'une large concertation au niveau du bassin cet arrêté permet d'assurer la cohérence des arrêtés départementaux, notamment concernant les seuils ainsi que les mesures de restrictions correspondantes.

L'arrêté cadre de bassin définit les 4 seuils suivants :

- Seuil de vigilance : les campagnes de sensibilisation et d'appel au comportement citoyen sont lancées afin de réduire les utilisations de l'eau qui ne sont pas indispensables. Pour réduire les risques de pollution, un rappel à la vigilance est fait auprès des principaux sites produisant des rejets polluants. Une surveillance accrue des rejets les plus significatifs est mise en place ;
- Seuil d'alerte : des efforts coordonnés de restriction et d'interdiction des usages non productifs, correspondant à une réduction d'au moins 30% des prélèvements en eau de surface et dans les eaux souterraines de la zone où s'appliquent les restrictions (hors Autorisation Exceptionnelle de Prélèvement AEP), doivent être mis en place ;
- Seuil de crise : les restrictions sont renforcées, correspondant à une réduction d'au moins 50% des prélèvements en eau de surface et dans les eaux souterraines de la zone où s'appliquent les restrictions (hors AEP) ;
- Seuil de crise renforcée : seuls l'alimentation en eau potable et le respect de la vie biologique sont assurés, tous les usages significatifs non prioritaires sont interdits ; les prélèvements pour l'alimentation en eau potable sont restreints au minimum.

Les mesures de sensibilisation, de surveillance et de limitation des usages de l'eau sont prises de manière progressive à partir de chaque franchissement de seuil. Le préfet coordonnateur de bassin est donc en charge de la réalisation de cet arrêté et de l'animation du comité sécheresse du bassin Seine-Normandie. Il s'appuie pour ce faire sur sa délégation de bassin. »

Extrait arrêté 2007-398 du 23 mars 2007

Le comité de bassin, instance spécifique de gouvernance, est souvent appelé le « Parlement de l'eau ». Il élabore le SDAGE qui constitue le vecteur principal de la gouvernance du fleuve. Le SDAGE est décliné au niveau local par les SAGE.

2.1 – Le SDAGE

Le SDAGE, dont l'élaboration est coordonnée par l'Agence de l'eau, est approuvé par le préfet coordonnateur de bassin. Il constitue certainement le principal outil de gestion des ressources en eau.

En premier lieu, il demeure la seule démarche de mise en cohérence et de définition d'objectifs réellement réalisée à l'échelle du bassin.

En outre, la composition du comité de bassin garantit une participation de l'ensemble des parties-prenantes du fleuve ainsi que la définition d'objectifs résultant d'un consensus de ces mêmes parties prenantes.

Enfin, le législateur ayant donné une valeur juridique particulière au SDAGE, celui-ci s'impose par un lien de « compatibilité » à tous les programmes et décisions administratives dans le domaine de l'eau, à l'ensemble des documents de planification et d'urbanisme (SDRIF, SCOT, PLU), aux schémas départementaux de carrières et naturellement aux éventuels **schémas d'aménagement et de gestion des eaux** (SAGE). Aucun de ces documents ne peut être incompatible avec les principes édictés par le SDAGE.

Il convient de souligner que, mis à part le SDAGE, il existe d'autres documents de portée opérationnelle distincte et dont la nature soit concerne directement le fleuve, soit entraîne à son égard des conséquences indirectes. Il en va ainsi du Plan Seine qui est un document général non prescriptif, du contrat de projet interrégional de la Seine, et par ailleurs de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine et bien sûr du SDRIF. Tous deux ont un caractère prescriptif.

Le SDAGE 2010-2015, adopté par le comité de bassin le 29 octobre 2009, a pour principale ambition affichée d'obtenir en 2015 le « bon état écologique » sur 2/3 des masses d'eau. Cet objectif fondamental qui traduit le droit européen et français en la matière s'est naturellement imposé à tout autre objectif pouvant être porté sur le fleuve. Au plan de la hiérarchie juridique, le SDAGE est opposable à l'administration et à ses décisions, dans le cadre d'un rapport de compatibilité, c'est-à-dire de cohérence ; mais il n'est pas opposable aux tiers. Une intervention individuelle contraire aux principes du SDAGE ne pourra donc pas être attaquée en soi ; seule la décision administrative ayant entraîné, permis ou autorisé cette intervention pourra être contestée en justice, s'il s'avère qu'elle est incohérente avec les dispositions intéressées du SDAGE.

Au total ce document relativement général fixe un objectif collectif dont l'atteinte reste dépendante d'actions à mener par de nombreux opérateurs et à une déclinaison plus précise des enjeux et des actions relevant de la vocation des SAGE.

Le contenu du SDAGE, ainsi que la réalisation des objectifs qui y sont inscrits sont sous gouverne de la Commission Européenne.

2.2 – Les SAGE

Les SAGE ont vocation à concilier usages de l'eau et exigences du milieu à une plus petite échelle et de façon plus prescriptive. Ils ont vocation à couvrir les secteurs où les enjeux et les priorités d'usages sont réels et importants.

Le SAGE, élaboré à l'échelle d'une masse d'eau, par une commission locale de l'eau (CLE) qui associe les usagers, les collectivités locales et l'Etat et dont la composition est arrêtée par le préfet de département, est soumis avant approbation à une enquête publique. Il est composé d'un plan d'aménagement et de gestion durable de la ressource en eau et des milieux aquatiques définissant les objectifs partagés par les acteurs locaux et d'un règlement déterminant les mesures permettant d'atteindre ces objectifs qui sont opposables aux tiers.

65 SAGE dont 22 en Ile de France ont été identifiés par le SDAGE du bassin Seine Normandie 2010-2015 comme nécessaires. A ce jour 27 SAGE sont en cours d'émergence, d'élaboration, de mise en œuvre ou de révision (cf. site GEST'EAU) ce qui met en évidence la difficulté de la montée en puissance et de l'animation du dispositif.

Le SAGE s'impose aux décisions du domaine de l'eau et aux documents d'urbanisme. Il doit être compatible avec le SDAGE. Ainsi le SAGE est le premier outil de gouvernance à caractère réglementaire. Il est avant tout destiné à prévenir les évolutions futures et s'inscrit dans une démarche de long terme.

« Il est à noter que la zone « Seine centrale », allant de la confluence de la Marne jusqu'à la confluence de l'Oise, ne constitue pas un bassin versant hydrographique en tant que tel, et n'est donc pas une « unité hydrographique homogène et cohérente » au sens de la loi. Elle mérite cependant la mise en place d'une instance de réflexion sur une gestion durable de l'eau qui puisse regrouper de nombreux et divers acteurs dont les activités ont un impact sur ce bien commun. [...] En effet, ce territoire fortement urbanisé a connu des imperméabilisations importantes, qui rendent urgentes des mesures de maîtrise des eaux pluviales à la source et qui poussent à réinventer une gestion plus durable de l'aménagement urbain. » *Source Anne Le Strat Présidente d'Eau de Paris – Décembre 2010. Ce territoire traverse 5 départements et 87 communes.*

2.3 - Les contrats

Il existe un certain nombre de contrats, tel que le « Contrat global pour l'eau », associant l'Agence de l'Eau, des maîtres d'ouvrages et des co-financeurs, qui définit des objectifs en lien avec le SDAGE, et en accompagnement du SAGE. Le contrat remédie essentiellement aux situations héritées du passé et s'inscrit plutôt dans une démarche à court terme. Le périmètre du contrat doit être cohérent en terme hydrographique mais ne porte pas nécessairement sur un territoire identique à celui du SAGE. Ainsi, sur un SAGE il peut y avoir plusieurs contrats. Les Contrats globaux doivent avoir un comité de pilotage, une cellule d'animation dédiée.

3- Des initiatives intéressantes de rapprochement entre divers acteurs

Bien conscients des enjeux multiples de gestion du fleuve et plus largement des masses d'eau, plusieurs initiatives voient le jour, ce qui montre la nécessité d'organiser une gouvernance globale du territoire de la Seine.

La nomination par l'Etat d'un « Commissaire au développement de la vallée de la Seine », constitue une réelle innovation, susceptible de faire émerger une nouvelle vision d'ensemble à l'échelle du fleuve, et de déboucher sur un organe de concertation à l'échelle de l'Axe Seine.

Le « Pacte Grande Seine 2015 » rassemble collectivités locales, établissements publics, compagnies consulaires, filières économiques, partenaires privés, pour agir ensemble en faveur de l'aménagement durable en Seine aval.

Des associations, comme par exemple « La Seine en Partage », qui rassemble des communes riveraines et qui organise, depuis plus de dix ans, des colloques sur diverses thématiques liées au fleuve. Egalement, on peut citer l'association Espace (association d'insertion par des chantiers à caractère environnementaux), qui anime une réflexion depuis 2009 sur l'opportunité de la création d'une gouvernance de l'eau sur le territoire.

4 - Quelques pistes de réflexion en regard du rapport du Commissaire Général pour le Développement de la Vallée de la Seine

Indéniablement il existe d'ores et déjà une forme de gouvernance liée au fleuve mais limitée à la ressource qualitative et quantitative en eau. Cette gouvernance multiple est très fortement structurée par les décisions du comité de bassin qui dispose d'un statut légal particulier et qui fait du SDAGE, qu'il adopte, un texte essentiel et incontournable. Il serait souhaitable que l'objectif des 22 SAGE sur le territoire francilien soit atteint au plus vite, et que le secteur particulier de « Plaine et Coteaux de la Seine centrale urbaine » soit géré.

Compte tenu de la dimension stratégique du fleuve en termes d'aménagement du territoire à l'échelle du Bassin parisien (développement économique, transport et logistique, logement...), il est nécessaire de se doter d'un nouvel outil de gouvernance en responsabilité de porter un projet ambitieux autour du fleuve.

C'est dans ce cadre qu'il convient d'examiner la proposition d'Antoine RUFENACHT telle que présentée dans le rapport remis le 15 février 2012 au Premier Ministre.

Le Commissaire Général au Développement de la Vallée de la Seine propose l'installation d'une conférence composée à parité de 15 représentants pour l'Etat, 15 pour les Collectivités territoriales (3 Régions, 6 Départements, agglomérations) et 15 pour le monde économique. Cette conférence s'appuierait sur un Commissariat général pérennisé, véritable "bras armé" de la nouvelle gouvernance, à la fois force de proposition et porteur de la mise en œuvre des projets retenus. (voir rapport RUFENACHT au Premier Ministre, pp. 27 à 30 - "une gouvernance et des moyens pour agir vite"... – pp. 55 à 60 : "synthèse des propositions du rapport").

Les projets s'inscriraient dans le cadre d'une "feuille de route à vingt ou trente ans" (une durée assez comparable à celle d'un Schéma Directeur !) et auraient pour objectif essentiel de favoriser le développement économique et l'emploi.

- **La Conférence**, s'appuyant à la fois sur l'équipe étoffée du Commissariat Général au Développement de la Vallée de la Seine (CGDVS) véritable « administration de mission » mais aussi sur les compétences existantes au sein des services de l'Etat, des Collectivités territoriales et des milieux économiques, définirait et approuverait les grandes orientations d'aménagement et de développement de la Vallée de la Seine.

Aucun domaine de réflexion ne lui serait fermé : aménagement et développement économique durable, recherche et enseignement supérieur, patrimoine et culture, équipements structurants et grandes infrastructures....

L'important est que l'ensemble des acteurs concernés puissent être représentés et que les thèmes et sphères d'action fassent l'objet d'une approche coordonnée.

Antoine RUFENACHT propose dans ce cadre une conférence composée de 45 membres répartis en trois collèges de 15 membres.

Extraits rapport RUFENACHT février 2012

Le collège des représentants de l'Etat pourrait comprendre les trois Préfets des régions Ile-de-France, Haute-Normandie et Basse-Normandie, les Préfets des départements de l'Eure, du Val d'Oise, des Yvelines et des Hauts-de-Seine, ainsi que des membres désignés par le Ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, le Ministre de l'économie de l'industrie et de l'emploi, le Ministre de l'intérieur, le Ministre du budget, le Ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche, le Ministre de l'agriculture et de l'aménagement du territoire, le Ministre de la ville et le Ministre de la culture.

Le collège des Collectivités territoriales pourrait être composé des Présidents des trois Conseils Régionaux d'Ile-de-France, Haute-Normandie et Basse-Normandie (ou de leurs représentants), des Présidents des Conseils Généraux du Calvados, de la Seine-Maritime, de l'Eure, du Val d'Oise, des Yvelines, des Hauts-de-Seine, du Conseil Général de Paris, Maire de Paris (ou de leurs représentants) et de cinq Présidents de communautés d'agglomération incluses dans la Vallée de la Seine (ou de leurs représentants) désignés par l'ensemble des communautés d'agglomérations répondant à la même définition. Afin de palier les éventuels ressentiments provoqués par cette nécessaire sélection, il serait loisible aux élus du territoire global de se regrouper au sein d'une sorte d'assemblée générale à laquelle les membres de la conférence délivreraient régulièrement toute information relative aux travaux de ladite conférence.

Le collège des acteurs économiques pourrait être constitué de six membres désignés par les instances des pôles de compétitivité exerçant leurs compétences sur le territoire des trois régions concernées, de deux membres désignés par les Chambres Régionales d'agriculture de Haute et Basse-Normandie, de trois membres désignés par les trois Conseils économiques, sociaux, et environnementaux régionaux, de quatre membres représentant les Chambres de Commerces et d'Industrie présentes sur les trois régions.

Ajoutons en ultime précision que la Conférence pour le développement de la Vallée de la Seine ainsi composée élirait son Président en son sein.

L'idée essentielle à retenir ici est donc bien que cette conférence constitue le lieu unique où s'approuve le projet cadre d'aménagement et de développement de la Vallée de la Seine. Elle devrait être institutionnalisée dans les délais les plus brefs de manière à entamer au plus vite ses travaux. La suggestion est de prévoir son existence dans le décret créant le CGDVS qui pourrait être modifié à cette fin.

Mais le CESER Ile de France s'interroge sur cette composition, dont il mesure qu'elle repose sur la volonté de permettre au plus grand nombre d'acteurs concernés d'être représentés et de pouvoir s'exprimer.

Mais plusieurs questions restent posées : sur la pondération des participations (est-on dans la logique d' « un acteur égale une voix », comme dans Paris-Métropole, et faut-il considérer alors que les Régions sont au même niveau qu'une communauté d'agglomération ?), sur la zone géographique considérée (quelle représentation pour la Seine en amont de Paris ?), sur la participation des acteurs sociaux (dès lors que le développement économique et l'emploi sont des objectifs forts du projet).

- **Le Commissariat Général, instrument de préparation et de mise en œuvre du projet**

Le Commissariat Général devient une sorte d'exécutif de la conférence. Il joue à son égard un rôle de proposition et de préparation des décisions, permettant ainsi à la conférence dans ses domaines de compétences, de définir les priorités de l'aménagement et du développement stratégique de la Vallée de la Seine "afin que celle-ci participe pleinement à l'essor nouveau du Grand Paris.

Le Commissariat se trouverait ainsi chargé de la mise en œuvre des décisions de la conférence ; son intervention viserait notamment à assurer la coordination des différents acteurs impliqués dans la réalisation des actions concrétisant le projet stratégique. A ce titre, il pourrait avoir recours à la procédure des appels à projets.

Le rapport insiste également sur l'importance de la contractualisation entre l'Etat et les acteurs qui y seront parties prenantes, sous la forme d'un contrat pluri-régional.

Enfin, afin d'assurer son autorité, le Commissariat serait rattaché au Premier Ministre, ce qui lui donnerait une réelle légitimité d'intervention, tant vis-à-vis des services de l'Etat et des établissements publics d'Etat, que des acteurs avec lesquels il serait en relations : collectivités territoriales, acteurs économiques.

Le Commissariat Général au Développement de la Vallée de Seine apparaît ainsi comme les « administrations de mission » qui se sont développées dans les années 60 pour les grandes opérations d'aménagement (Aquitaine, Languedoc-Roussillon...), avec à leur tête des grands commis de l'Etat (Racine, Biasini...), qui ont mis en place de grands projets d'intérêt national avec des équipes réduites. Rien n'est toutefois totalement comparable compte tenu de l'évolution institutionnelle, du développement de la décentralisation, des procédures plus ouvertes de concertation et de contractualisation entre acteurs publics. Mais l'idée reste de limiter les compétences à l'étude et à la réalisation de grands projets d'intérêt national et ici, à dimension inter-régionale.

Tout ceci suppose naturellement pour crédibiliser le projet que des moyens financiers importants soient envisagés pour la réalisation d'équipements et de projets jugés "incontournables".

A cet égard, le rapport retient en première analyse quatre projets majeurs structurants pour l'Axe Seine représentant une enveloppe globale de 18 milliards d'euros.

- Les projets envisagés, qui concernent plus directement l'Ile-de-France ou ont une incidence sur son développement sont :
 - La ligne nouvelle Paris Normandie (sur laquelle le CESER Ile-de-France s'est à de nombreuses reprises prononcé, notamment au travers du cahier d'acteurs qu'il a établi dans le cadre du débat public),
 - La structuration d'un réseau à haute performance réservé au fret entre Paris, Rouen et le Havre (d'ailleurs pris en compte dans la loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris),
 - l'achèvement de l'A 104, lié à la construction du Port d'Achères,
 - la liaison fluvio-maritime dans le Port du Havre.

Le rapport RUFENACHT établit une liste synthétique de propositions complémentaires qui rejoignent pour l'essentiel les propositions exprimées dans le présent rapport du CESER Ile-de-France pour le territoire francilien.

Ces propositions rejoignent aussi celles plus générales que le CESER Ile-de-France porte depuis de nombreuses années s'agissant de l'élargissement des réflexions à l'ensemble du Bassin Parisien, de la prise en compte d'une approche identitaire "séquanais", de la nécessité de mise en place d'une "conférence du Fleuve" telle que nous l'avions proposé dans les travaux préparatoires du SDRIF 2008 et qui fut reprise dans le document adopté par le Conseil Régional le 25 septembre 2008.

Dès lors, le CESER ne peut que se réjouir de voir dans le principe ses réflexions reprises et amplifiées dans le rapport du Commissaire Général au Développement de la Vallée de la Seine même s'il lui reste à en apprécier les modalités de mise en œuvre, si le projet devient réalité.

L'important mouvement de décentralisation engagé depuis les années 1970 en France a rapproché le pouvoir de décision du citoyen, a donné corps au principe de subsidiarité, a vitalisé les Collectivités territoriales en leur donnant d'importantes responsabilités et compétences. Il a par contre fractionné l'action publique, en particulier sur les projets d'ampleur nationale ou interrégionale.

La démarche proposée, sans remettre en cause, loin s'en faut, une décentralisation aujourd'hui irréversible, rappelle la nécessité de la cohérence de l'action publique nationale, en apportant des solutions nouvelles innovantes en matière de gouvernance où la recherche du consensus passe par le débat entre acteurs et la contractualisation.

Si notre ambition initiale, liée à la compétence régionale du CESER, était, par le présent rapport, de rechercher une gouvernance originale à la dimension de l'Ile-de-France, force est de constater que la proposition RUFENACHT qui s'articule désormais sur un aménagement interrégional à l'échelle du Bassin Parisien, et dans le cadre élargi du Grand Paris, va dans le sens de nos orientations et constitue, en elle-même, une réponse à nos réflexions constantes depuis plusieurs mandatures de notre institution.

En ce sens, le CESER Ile-de-France, en liaison avec ses partenaires, et notamment sur l'Axe Seine avec les CESER de Haute et Basse-Normandie, suivra avec attention le développement de ce projet.

Il le fera avec d'autant plus d'attention que le rapport RUFENACHT renforce les CESER en reconnaissant leur forte implication dans le dossier ("la mobilisation des trois CESER mérite d'être relevée" p. 18, 19 et 20 du rapport) et en proposant leur participation au sein de la conférence, comme membres à part entière du collège des acteurs économiques (voir p. 28 du rapport).

Malgré sa pertinence et donc son intérêt, le projet du Commissaire Général au Développement de la Vallée de la Seine ne peut totalement nous satisfaire dans la mesure où il limite son champ d'action à un Axe Seine apparemment réduit au territoire allant de Paris au Havre.

Le Grand Paris, point d'appui et de référence à l'élargissement du projet à l'Axe Seine prend naturellement en compte des territoires situés en amont de Paris : Seine Amont, mais aussi toute la zone agglomérée, au sens de l'INSEE qui s'étend jusqu'à Evry, voire au-delà.

En outre, la Seine, dans sa continuité géographique génère des effets de l'amont vers l'aval. Ainsi le traitement des crues, la question des pollutions aquatiques, pour ne citer que ces exemples, entraînent la prise en compte de l'espace fluvial au moins

jusqu'aux territoires de la Bassée, en incluant également les ouvrages d'écrêtement des crues situés sur la Marne, l'Aube et l'Yonne. On imagine mal que la gouvernance de "la Vallée de la Seine" qui ne s'interdit, selon le rapport RUFENACHT "aucun domaine de réflexion", ne s'intéresse pas à un tel sujet qui a des impacts potentiels ou réels sur l'aval.

De la même façon, en matière de logistique et de fret, on imagine mal comment la conférence proposée dans le rapport ne porterait pas intérêt à des projets d'ampleur comme la liaison à grand gabarit entre Bray sur Seine et Nogent sur Seine.

Certes, la conférence ne peut être envisagée comme un "attrape-tout" qui s'intéresserait à tout ce qui concerne le fleuve et ses abords. Mais tout projet d'ampleur ayant directement ou indirectement une incidence interrégionale et s'inscrivant dans l'intérêt national aurait vocation à être évoqué et traité à son niveau.

L'Axe Seine recouvre en fait une véritable "opération d'intérêt national" mettant en jeu les thématiques majeures à dimension stratégique (développement économique et emploi, équipements structurants, aménagement urbain du territoire, environnement, transports et mobilité...) sur un espace exceptionnel par sa nature, ses dimensions géographiques, dépassant les limites territoriales régionales habituelles.

Il ne s'agit pas enfin, dans cette présentation d'une nouvelle gouvernance d'ajouter une couche supplémentaire au mille-feuilles institutionnel mais, tout en maintenant les structures actuelles qui sectoriellement régissent le traitement des activités publiques, il convient de rechercher comment, dans le nécessaire fractionnement institutionnel renforcé par la décentralisation, on peut trouver de façon pragmatique (pour reprendre l'expression d'Antoine GRUMBACH) une réponse convenable aux grands dossiers interrégionaux, d'ampleur nationale, dans un cadre simplificateur fondé sur le débat, l'échange et l'approche contractuelle entre Collectivités.

Utilement élargi à la Seine Amont, le projet de "développement de la Vallée de la Seine" devrait être à même de favoriser la démarche Grand Paris dans la compétition que se livrent les grandes villes-monde.

Tout comme l'ACTEP au niveau intercommunal, ou comme Paris Métropole au niveau de l'agglomération parisienne, la proposition RUFENACHT constitue une approche originale et novatrice pour traiter les problématiques de dossiers intéressant plusieurs collectivités entre lesquelles les relations ne peuvent plus s'établir sur la seule base du rapport d'autorité.

L'importance des enjeux, mais aussi le nécessaire partage d'investissements lourds nécessitent, au delà des procédures institutionnelles classiques, des traitements répondant à la fois à des soucis de simplification et d'efficacité des procédures, de respect des acteurs impliqués, quelle que soit leur positionnement et leur niveau, de rapidité car les projets doivent s'adapter aux nécessités d'une concurrence accélérée entre grandes métropoles mondiales.

Deux structures semblent, à l'issue de ce travail, devoir assumer des missions de gouvernance particulières, auxquelles il conviendra d'être attentif : le comité de bassin, dans sa dimension de gestion de l'eau et de valorisation de l'environnement, et l'« administration de mission » en gestation au travers du rapport RUFENACHT.

Certes, des progrès restent à faire en termes de rationalisation, en particulier au niveau des organismes que nous avons étudié dans le cadre de la gouvernance, notamment au niveau portuaire et de la gestion du domaine public fluvial.

Mais le sens est donné dès lors que les réflexions s'organisent dans le cadre d'un territoire interrégional et « Bassin parisien » et portent sur des projets d'envergure où tous les acteurs doivent être orientés sur l'intérêt national.

BIBLIOGRAPHIE

1/Les travaux des CESER hors Ile de France

CESER Haute-Normandie :

- Avis sur le SDAGE de la Seine et des cours d'eau côtiers normands, programme de mesures du bassin 2010-2015 -mars 2009,
- Avis sur les enjeux de la gestion de l'eau à l'horizon 2015 -2004,
- Avis sur l'aménagement de l'Estuaire -mars 2003,
- Rapport sur les enjeux portuaires -décembre 2003,

CESER Picardie :

- Avis sur le SDAGE Bassin Seine-Normandie -mai 2009,
- Contribution sur le Canal Seine-Nord-Europe -avril 2006,
- Avis sur les principaux enjeux, questions importantes et calendrier de travail pour la gestion de l'Eau dans les bassins Seine-Normandie et Artois-Picardie à l'horizon 2015 -décembre 2004,
- Avis sur la ressource en eau-avril 2001,

CESER Basse Normandie :

- Rapport sur les perspectives et conditions de développement de ses ports de commerce -juin 2008,

CESER Champagne-Ardenne :

- Avis sur le SDAGE adopté le 7 mai 2009.
- Rapport sur une politique régionale de développement de la voie d'eau -octobre 2004,

CESER d'Aquitaine, associé aux CESER de la façade atlantique :

- Avis sur le transport maritime -mars 1999.

En Pays de Loire, mis à part un rapport de juin 2006 plus orienté environnement il n'y a aucun travaux sur le bassin de la Loire qui est partiellement navigable ainsi qu'une partie de l'Erdre, de la Sèvre et de la Maine,

2/ Les travaux du CESER Ile de France intégrant des réflexions autour du fleuve : SDRIF, Cote IA 50195 :

- Enjeux et potentialités du tourisme fluvial en Ile de France dans le contexte du Bassin parisien et de l'Union européenne (Jean-Jacques YVAIN-15/05/2003). Cote IA 44887
- Voie d'eau et infrastructures portuaires d'Ile de France (Jean-Marc SCHAEFFER – 04/11/2003). Cote IA 45194
- La liaison à gabarit européen Seine Nord (Daniel RABARDEL – 21/05/2001)

- Avis relatif à la modification partielle du SDAU de la Région Ile de France (Jean-Claude BOUCHERAT 10/05/1990)
- Avis n°2009-03 du 29 avril 2009 relatif au projet de SDAGE (Eric BERGER)

3/ IAU -Ile de France

- Les collectivités locales et le fleuve en Ile de France : première enquête régionale – rapport d'étude décembre 2010, Cote IA 50911
- Mise en œuvre de la dimension fleuve du SDRIF sur le territoire de la Seine Aval Adélaïde Bardon) – rapport d'étude septembre 2010, IA 50727
- Zones inondables : des enjeux toujours plus importants en Ile de France -Note rapide environnement n°516 – septembre 2010, Cote IA P.246bis
- Schéma régional des continuités écologiques : la trame aquatique -Note rapide environnement n°470 -avril 2009, Cote IA P.246/4
- Le tourisme fluvial en Ile de France – rapport d'étude mai 2008, Cote IA 49144
- Politique des départements en faveur des berges du fleuve en Ile de France – rapport d'étude juillet 2007, Cote IA 48834
- Le fleuve, élément incontournable pour un développement régional durable (Elisabeth Bordes Page) – rapport d'étude septembre 2006, Cote IA 47793
- Les groupements de communes à fiscalité propre au fil de l'eau -Note rapide gestion locale n°415 -avril 2006, Cote IA P.246/4
- Les risques majeurs en Ile de France : aménager pour prévenir. Cahiers n°142 – août 2005, Cote IA P.117
- -Les groupements à fiscalité propre d'Île-de-France et la gestion de l'eau : une compétence au milieu du gué – rapport d'étude juin 2005, Cote IA 46508

Projet de territoire pour la Seine aval – rapport d'étude mars 2005, Cote IA 46268

- Etat de l'assainissement et du ruissellement en Île-de-France – rapport d'étude septembre 2004, Cote IA 45810
- La prise en compte des risques majeurs dans l'aménagement de l'Île-de-France - Note rapide environnement n°356 -juin 2004, Cote IA P.246bis
- Le fleuve : un système, des territoires, des acteurs. Cahiers n°141-avril 2004, Cote IA P.117
- Les risques majeurs en Ile de France : connaître pour mieux maîtriser. Cahiers n°138 juillet 2003, Cote IA P.117
- Les principaux bassins versants et cours d'eau de la région d'Île-de-France,
- Cartographie régionale au 1/150.000 -juin 2003,
- Evolution de l'occupation du sol des schémas d'aménagement et de gestion des eaux
- d'Île-de-France : Note de présentation ; Données chiffrées (2 volumes) ; Atlas avril 2003
- Le SDRIF et la ressource en eau : les nécessités d'une action concertée -Note rapide
- Bilan stratégique SDRIF n°29/330 -avril 2003, Cote IA P.246/13
- L'eau en Île-de-France : aspects sanitaires et environnementaux -Note rapide
- environnement et santé n°2/312 -décembre 2002, Cote IA P.246/12
- Espaces publics : Espaces de vie, espaces de ville (Plans verts). Cahiers n°133-134 - 2e et 3e trimestres 2002, Cote IA P.117
- Les bassins versants d'Île-de-France et la pollution des eaux par les phytosanitaires
- rapport d'étude octobre 2001, Cote IA 43306
- Groupements intercommunaux et assainissement en région d'Île-de-France - rapport d'étude décembre 2001, Cote IA 43457
- Les vallées d'Île-de-France : Renouer avec le fil de l'eau. Cahiers n°125-126 -4 ème trimestre 1999 – 1er trimestre 2000, Cote IA P.117

- Série des rapports d'études sur les petites vallées d'Île-de-France réalisées pour l'AEV :
- cadrage général des études de vallées dans le cadre du Plan vert -avril 1993 ; le Grand Morin -septembre 1994 Cote IA 35232; la Mauldre et le ru de Gally -novembre 1994
- Cote IA 40183 ; la Montcient et l'Aubette de Meulan -juin 1995 Cote IA 36682 ; l'Epte juillet 1995 Cote IA 36811 ; l'Essonne -septembre 1995 Cote IA 36896 ; la Juine septembre 1995 Cote IA 36895 ; la Viosne -avril 1996 Cote IA 36897; le Loing -juin 1996 Cote IA 38265; le Morbras -juin 1996 Cote IA 37795 ; l'Yerres -décembre 1996 Cote IA 38264; le Lunain – décembre 1995 / édition 2000 Cote IA 42184 ; l'Ysieux septembre 1998 / édition 2000 Cote IA 42368 ; la Vaucouleurs -janvier 1996 / édition 2001 Cote IA 43217.

Etude régionale voie d'eau, janvier 2003, Port Autonome de Paris-IAU

4/ APUR

- Paris métropole sur Seine – Septembre 2010, Cote IA P.300

5/ Conseil Régional Ile de France

- Le projet de SDRIF adopté par le Conseil Régional le 25 septembre 2008 (pp. 98/99, pp.110/112, pp 161/165, p 213)
- L'Ile de France au fil de l'eau – décembre 2010,
- L'eau urbaine : ateliers de création urbaine Ile de France 2030 – septembre 2009, Cote IA 50196
- Seine Métropole, Paris, Rouen, Le Havre – février 2009, Cote IA 50006

6/ Agence d'urbanisme de la Région du Havre et de l'estuaire de la Seine,

- Magazine du colloque inaugural Paris-Rouen-Le Havre, Seine d'Avenir, publié en novembre 2010.
- Compétitivité des villes portuaires : le cas de l'Axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris, Caen)- France. Rapport OCDE ; Merk, O., et al, 2011,

7/ Association la Seine en partage

(Tous les documents peuvent être téléchargés sur le site internet)

- Rapport Grande Seine 2015 – schéma global d'aménagement durable de la Seine aval, du barrage de Poses au pont de Tancarville. T.1 : orientation et organisation de la gouvernance ; T.2 : projets proposés – février 2010, Cote IA 50376-50377-50378
- La trame verte et bleue en France métropolitaine, le grenelle de l'environnement, enjeux et expériences – juin 2010,
- Le service public de l'eau potable – 2010,
- La crue de 1910 – 2010
- La Seine et les risques d'inondation -2009,
- Le statut des berges – 2009,
- Compte-rendu du colloque : aménager les berges-une nécessité-un défi – 2008,
- Compte-rendu du colloque : la Seine un trésor écologique à sauvegarder – 2007,
- La Seine et les risques majeurs – inondations, technologiques, climatiques – 2007, Cote IA T.7506
- Compte-rendu du colloque : La Seine, un atout économique essentiel face aux défis du
- canal Seine-Escaut – 2006,

- Première ébauche du Plan Seine – 2006,
- Le domaine public fluvial, consistance, utilisation, responsabilité – 2006,
- Etre riverain – une chance – des problèmes – la riveraineté, le risque d'inondation, les pollutions, l'aménagement des berges, le transport fluvial, le tourisme fluvial – 2005,
- Le risque d'inondation en Ile de France – 2005,

8/ Etat

- Le SDRIF d'avril 1994 (pp 62/63 réhabiliter les cours d'eau, les îles et les milieux humides, 66/67 gérer rationnellement les ressources en eau, 68/69 épurer les eaux usées et dépolluer les eaux fluviales, 70/71 atténuer les effets des inondations, 165 transports de fret)
- Avant-projet consolidé – Schéma National des infrastructures de transport. Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement – janvier 2011
- Le Grand pari de l'agglomération parisienne – fleuve et cours d'eau. Ministère de la Culture et de la Communication – avril 2009.
- Contrat de projet interrégional entre l'Etat et les Régions Haute-Normandie ; Basse-Normandie, Ile de France, Champagne-Ardenne, Picardie et Bourgogne 2007-2013.

9/ Ajout Patrimoine

- Deval, Jacques, Seine-Amont, le patrimoine comme dynamique, Revue de
- L'Association nationale des Architectes des Bâtiments de France, La Pierre d'Angle, n°38-mars 2005
- Bardon, Adelaïde, Guigou, Brigitte, Montillet, Philippe, Sallet, Charlotte, Histoire et identité socio-culturelle du territoire d'ORSA, IAU-ÎdF, Paris, 2010 – Cote IA 50510
- -Bussière, Roselyne, Un belvédère en Yvelines, Andrésy, Chanteloip-les-Vignes, Maurecourt, Inventaire général du Patrimoine, Somogy, Paris, 2008. Cote IA 49505
- Cueille, Sophie Poissy, cité d'art, d'histoire et d'industrie, Service régional de l'Inventaire, APPIF, Paris, 2003 Cote IA 45213
- Duhau, Isabelle, Autour d'Orgeval de la boucle de Poissy au Pays de Cruye,
- Inventaire général des richesses artistiques de la France, Drac Ile-de-France,
- Collection Images du patrimoine, Parsi 2000, Cote IA 42400
- Thieblemont, Anne Laure, Les îles d'Ile-de-France, Conseil général Ile-de-France et Agence des Espaces verts, éditions Alternatives, Paris 1995 Cote IA 37045
- Reflets de la Seine impressionniste, Catalogue d'exposition, Rueil-Malmaison, 2008
- Seine et son histoire en Île de France (La), Paris et Ile-de-France, Mémoire, Tome
- 45, 1994. Cote IA 10530(45)
- -Seine en amont de Paris (La), Service régional de l'Inventaire, Région Île de France,
- Paris 2010

10/ Ajout Fleuve et Transports

- La Seine : un trésor écologique à sauvegarder. Colloque du 3 octobre 2007 à Paris. Cote IA DN 29
- APUR. Un Nouveau regard pour le site de la Seine. Accessibilité, attractivité, biodiversité. 2007. Cote IA 49303
- Camille Beauvois. Evolution du "Waterfront" parisien : vers une conciliation des usages ?. 2008. Cote IA 49859
- Région Ile-de-France. Si l'Ile-de-France 2030 m'était contée : futurs possibles. 2009. Cote IA 50194

11/ Autres

- Daniel JANICOT : « La dimension culturelle du Grand Paris », janvier 2012. La Documentation française,
- Antoine RUFENACHT rapport d'étape remis au Premier Ministre le 30 septembre 2011 sur le développement de l'axe Seine,
- Antoine RUFENACHT rapport du Commissaire Général au Développement de la Vallée de la Seine remis au Premier Ministre le 14 février 2012
- « Urbanité des cités portuaires » - coordonné par TH. BAUDOUIN, Michèle COLLIN, Claude PRELORENZO. Editions l'Harmattan, mars 2010,
- Rapport inter consulaire Axe Seine « Pour une stratégie de développement économique de l'Axe Seine, de Paris à la mer », novembre 2011.
- Jacques ATTALI : « Paris et la mer, la Seine est Capitale », Fayard, mai 2010, Cote IA 50473 Antoine GRUMBACH – Atelier International du Grand Paris

ANNEXES

annexe n°1 – Eléments juridiques relatifs aux voies fluviales

Le régime juridique des voies fluviales et de la Seine: le domaine public fluvial

« Le domaine public fluvial comprend :

- Les cours d'eau navigables ou flottables....ainsi que leurs bras, même non navigables ou non flottables, les noues et boires, les dérivations ou prises d'eau artificielles même établies dans des propriétés particulières à condition qu'elles aient été pratiquées par l'État dans l'intérêt de la navigation ou du flottage ;
 - Les lacs navigables ou flottables ainsi que les retenues établies sur les cours d'eau du domaine public ... à condition que les terrains submergés aient été acquis par l'État ou par son concessionnaire à charge de retour à l'État en fin de concession ;
 - Les rivières canalisées, les canaux de navigation, étangs ou réservoirs d'alimentation, contre fossés et autres dépendances ;
 - Les ports intérieurs et leurs dépendances ;
 - Les ouvrages publics construits dans le lit ou sur les bords des voies navigables ou flottables pour la sûreté et la facilité de la navigation ou du halage ;
 - Les cours d'eau, lacs et canaux qui, rayés de la nomenclature des voies navigables ou flottables, ont été maintenus dans le domaine public ;
 - Les cours d'eau et lacs ainsi que leurs dérivations classés dans le domaine public selon la procédure fixée à l'article 2-1 en vue d'assurer l'alimentation en eau des voies navigables, les besoins en eau de l'agriculture et de l'industrie, l'alimentation des populations ou la protection contre les inondations ;
 - les cours d'eau, canaux, lacs, plans d'eau et ports intérieurs appartenant au domaine public fluvial des collectivités territoriales et de leurs groupements ;
- Les cours d'eau et les lacs appartenant au domaine public sont appelés cours d'eau et lacs domaniaux. »

Cette définition du domaine public fluvial relevant de l'article 1 du code du domaine public fluvial (CDPF) est aujourd'hui quelque peu caduque : en effet, l'ordonnance 2006-460 du 21 avril 2006, elle même ratifiée par l'article 138 de la loi 2009- 526 du 12 mai 2009, a abrogé par son article 7 les articles 1 à 16, 18 à 29, 33 à 41, 43,44, 55 à 61, 227, 236 à 245 du code du domaine public fluvial relatifs à la consistance, les servitudes, la conservation, la gestion, les inondations, rendant de ce fait également inadapté, notamment du fait des changements de références, le dossier réalisé en 2006 par l'association « la Seine en partage » sur le domaine public fluvial (En revanche le dossier sur les berges -2009- de cette même association utilisant les références du CGPPP a servi de base essentielle à la présente note de synthèse).

La version du CDPF disponible au 15 août 2011 traite des articles 80 à 229 relatifs aux transports (bateaux, marins, VNF, exploitation et modernisation), de façon temporaire puisqu'ils ont été abrogés par l'article 7 de l'ordonnance 2010-1307 du 28 octobre 2009 mais restent encore « dans l'attente des dispositions réglementaires du code des transports ».

Les dispositions relatives au domaine public fluvial ont par conséquent été re - codifiées dans le nouveau Code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP) entré en vigueur le 1er juillet 2006 qui concerne les biens et droits, à caractère mobilier ou immobilier, appartenant à l'État, aux collectivités territoriales et à leurs groupements, aux établissements publics et autres personnes publiques.

I – LES COMPOSANTES DU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL

Le domaine public fluvial se compose désormais:

1) Du Domaine public fluvial naturel, constitué des cours d'eau et lacs appartenant à l'État, aux collectivités territoriales ou à leurs groupements, et classés dans leur domaine public fluvial qui sont appelés cours d'eau et lacs domaniaux (CGPPP Articles L2111-7 et L 2111-8)).

Les limites des cours d'eau domaniaux sont déterminées par la hauteur des eaux coulant à pleins bords avant de déborder (CGPPP Article L2111-9)

2) Du Domaine public fluvial artificiel (CGPPP Article L2111-10), constitué :

1° Des canaux et plans d'eau appartenant à une personne publique relevant de l'article L. 2111-7 ou à un port autonome et classés dans son domaine public fluvial ;

2° Des ouvrages ou installations appartenant à l'une de ces personnes publiques, destinés à assurer l'alimentation en eau des canaux et plans d'eau ainsi que la sécurité et la facilité de la navigation, du halage ou de l'exploitation ;

3° Des biens immobiliers appartenant à l'une de ces personnes publiques et concourant au fonctionnement d'ensemble des ports intérieurs, y compris sol et sous-sol des plans d'eau lorsqu'ils sont individualisables ;

4° A l'intérieur des limites administratives des ports maritimes, des biens immobiliers situés en amont de la limite transversale de la mer, appartenant à l'une de ces personnes publiques et concourant au fonctionnement d'ensemble de ces ports, y compris le sol et le sous-sol des plans d'eau lorsqu'ils sont individualisables.

Le classement d'un cours d'eau, d'une section de cours d'eau, d'un canal, lac ou plan d'eau dans le domaine public fluvial d'une personne publique relève d'un motif d'intérêt général (navigation, alimentation en eau des voies navigables, besoins en eau de l'agriculture et de l'industrie, alimentation des populations, protection contre les inondations, tous les droits des riverains, des propriétaires et des tiers demeurant réservés (CGPPP Article L 2111-12). Ainsi la domanialité publique fluviale n'est elle désormais plus directement caractérisée par la navigabilité ou la flottabilité.

Le classement dans le domaine public fluvial est prononcé, après enquête publique, avis des assemblées délibérantes des collectivités territoriales sur le territoire desquelles se situe le domaine à classer, ainsi que du comité de bassin compétent en cas de classement dans le domaine public fluvial d'une collectivité territoriale ou d'un groupement. Les indemnités éventuelles, en fonction des dommages résultant de ce classement, sont fixées comme en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique. Elles tiennent compte des avantages qui peuvent en être retirés (CGPPP Article L 2111-12)

Les ports intérieurs relèvent des mêmes dispositions (CGPPP Article L2111-12).

Le domaine public fluvial relève du régime général de la domanialité publique et de ses deux grands principes (CGPPP Article 3111-1 et-2):

- le principe d'inaliénabilité : ce dernier étant sans valeur constitutionnelle, le législateur est libre d'y déroger, sous la double condition d'une désaffectation puis d'un déclassement. L'aliénation éventuelle ne concerne que le domaine public artificiel et peut prendre différentes formes, vente, échanges entre personnes publiques, transfert de l'État vers les collectivités territoriales (CGPP Articles 3112-1, 3112-2, 3113-1);

- le principe d'imprescriptibilité selon lequel une personne publique ne peut être privée de la propriété de son bien.

Dans le cas où le domaine public fluvial de l'État ou des collectivités locales fait l'objet de déclassements (CGPPP Article 2142-1), les dépendances du domaine public fluvial sont alors placées, pour les parties naturelles du lit, dans la catégorie des cours d'eau et lacs non domaniaux et, pour les autres parties, dans le domaine privé de la personne publique propriétaire (CGPPP Article 2142-2)

La propriété des alluvions, relais, atterrissements, îles et îlots qui se forment naturellement dans les cours d'eau domaniaux est soumise aux dispositions des articles 556, 557, 560 et 562 du code civil (CGPPP Article L2111-13) : Les alluvions profitent aux propriétaires riverains, qu'il s'agisse d'un cours d'eau domanial ou non, quitte à en assurer les servitudes (CC article L 556); quand l'eau courante forme des relais en se retirant de l'une des rives du cours d'eau et en se portant sur l'autre, le propriétaire de la rive découverte en profite sans que le riverain du côté opposé puisse réclamer le terrain perdu (CC article L557). Les îles,

ilots, atterrissements qui se forment dans le lit des cours d'eau domaniaux appartiennent à l'État ou à la collectivité locale propriétaire en l'absence de titres ou prescriptions contraires (CC Article L 560). Enfin, si un cours d'eau, en se formant un bras nouveau, coupe et embrasse le champ d'un propriétaire riverain, et en fait une île, ce propriétaire conserve la propriété de son champ, même si l'île s'est formée dans un cours d'eau domanial (CC Article L 562).

Les berges peuvent relever de divers statuts:

1) elles peuvent être regardées comme des dépendances du domaine public, terrestre ou fluvial : elles constituent des dépendances du domaine public fluvial naturel puisqu'elles ne sont pas citées parmi les éléments du domaine public artificiel défini par l'article 2111-10 du CGPPP. A ce titre, elles sont comprises dans le domaine public fluvial selon le phénomène d'ordre naturel dit du « plenissimum flumen », lorsqu'elles sont recouvertes par les eaux coulant à pleins bords avant de déborder. Leur délimitation matérielle n'est pas obligatoire en soi, mais l'administration est tenue de faire droit à toute demande de personne privée la sollicitant, sous le contrôle du juge administratif, sur plan le mais sans matérialisation sur le terrain.

Elles peuvent aussi être regardées comme relevant du domaine public terrestre lorsqu'elles sont la propriété d'une personne publique et sont affectées à l'usage du public, ou à un service public à la condition qu'elles aient fait l'objet d'aménagements indispensables à l'exécution de ce service public (CGPPP article 2111-1).

2) Si elles ne répondent pas aux conditions d'entrée dans le domaine public, elles relèvent du domaine privé des personnes publiques pour autant que celles-ci en soient propriétaires (CGPPP Article 2211-1); sont ainsi concernées notamment les réserves foncières, les chemins ruraux..... Ces personnes publiques gèrent librement leur domaine privé (CGPPP Article 2221-1)

3) Enfin, les riverains peuvent être propriétaires de berges, à condition de pouvoir en apporter la preuve (CC article 2272 al 2), ces berges pouvant être grevées de servitudes publiques administratives à des fins de protection.

Ces servitudes sur des berges propriété de riverains le long de cours d'eau domaniaux sont les suivantes:

- Servitude de halage (CGPPP Articles 2131-2 et 2131-3)

Partout où il existe un chemin de halage ou d'exploitation dans l'intérêt de la navigation, le propriétaire doit laisser libre un espace de 7,80 m de large le long du cours d'eau. Il en va de même pour les berges d'îles. Il lui est en outre interdit d'y planter arbres et haies autrement qu'à une distance de 9,75 m. Si l'état de la navigation le permet, l'autorité gestionnaire peut réduire ces distances. Enfin, la collectivité propriétaire du cours d'eau peut procéder à l'acquisition des propriétés riveraines par expropriation pour cause d'utilité publique si elle estime insuffisante la servitude de halage ou si elle veut établir un chemin disposant de conditions constantes de viabilité.

- Servitude de marchepied ((CGPPP Articles 2131-2 et 2131-3)

Elle oblige le propriétaire riverain d'un cours d'eau ou d'un lac domanial de laisser libre sur chaque rive une distance de 3,25 m, sans plantation d'arbres ni clôtures. Cette servitude de marchepied est à l'usage du gestionnaire du cours, des pêcheurs et des piétons. Elle peut être exceptionnellement réduite jusqu'à 1,50 m. Le droit de circulation des piétons et pêcheurs peut être exceptionnellement supprimé pour des raisons d'intérêt général ou lorsque les berges sont incluses dans des bâtiments industriels

Ces servitudes sont sanctionnées par le refus de permis de construire. Elles s'appliquent sans indemnité ni sans procédure préalable mais les riverains peuvent demander à l'administration de reconnaître la servitude dans un délai de 3 mois. A défaut de réponse, les plantations, clôtures ou autres installations faites ne peuvent être supprimées que moyennant indemnité. Il y a également indemnité en cas de classement du cours d'eau dans le domaine public fluvial créant ainsi servitudes nouvelles CGPPP Articles 2131-4 à 3131-6).

Aucune servitude légale n'existe le long des cours d'eau non domaniaux, hormis des servitudes de libre passage des engins d'entretien dans le lit ou sur les berges (CGPPP article 2131-2/code de l'environnement article 211-7 IV), sur 6 m.

La circulation sur les chemins de halage est encadrée (article 62 du décret du 6 février 1932 modifié par l'article 33 du décret 2008-1321 du 16 décembre 2008): autorisation écrite individuelle, temporaire et précaire, limitation des catégories de bénéficiaires parmi lesquels les cyclistes, dispenses d'autorisation pour d'autres catégories parmi lesquelles les piétons.

- Autres servitudes (Code de l'environnement article 211-12)

Des servitudes d'utilité publique peuvent être instaurées sur demande de l'État ou des collectivités territoriales ou leurs groupements en vue de créer des zones de rétention des eaux de crues ou de ruissellement, de créer ou restaurer des zones de mobilité du lit mineur d'un cours d'eau en amont des zones urbanisées pour préserver les caractères hydrologiques et géomorphologies essentiels, de préserver ou restaurer des zones humides. Leur instauration ouvre droit à indemnisation des propriétaires de terrains dans ces zones, de la part de la collectivité ayant demandé l'institution de la servitude.

II- LE POIDS DES COLLECTIVITES TERRITORIALES

La reconnaissance d'un domaine public fluvial propre aux communes et autres collectivités territoriales est récente (loi 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels-article 56, et loi 2004-809 du 13 août 2004 relatives aux libertés et responsabilités locales- article 32) et concrétisée par l'article L111-7 du CGPPP précité, le régime juridique du cours d'eau entraînant le régime juridique des berges.

Les modalités de constitution d'un domaine public fluvial communal/territorial revêtent diverses formes:

- l'acquisition amiable ou expropriation d'un élément (cours d'eau, canal, plan d'eau) jusqu'alors non domanial suivie d'un classement;

- Le transfert de propriété (de domanialité) de la part de l'État ou d'une autre personne publique, à titre gratuit, sur demande de collectivités territoriales ou sur proposition de la personne publique propriétaire (CGPPP Article 3113-1), le bénéfice du transfert de propriété étant réservé en priorité aux Régions, qui, en cas de demande de transfert émanant d'une autre collectivité territoriale, doit être saisie de cette hypothèse, bénéficie d'un délai de 6 mois pour faire connaître son refus d'exercer son droit prioritaire au transfert ou déposer sa propre demande; l'absence de réponse dans ce délai de 6 mois vaut refus implicite.

Ne peuvent être transférées les parties du domaine public fluvial compris dans le périmètre d'une concession hydraulique, ni les cours d'eau et canaux du réseau magistral.

Le transfert emporte subrogation dans tous les droits et obligations afférents au domaine transféré à l'égard des tiers. Une convention entre l'État et la collectivité en définit les modalités et la date d'effet.

Les collectivités territoriales, par ailleurs, peuvent gérer des berges, dans le cadre des dispositions prévues par les articles 2123-2, 2123-3, 2123-7 du CGPP :

- soit dans l'hypothèse de conventions de gestion concernant uniquement le domaine public de l'État en vue d'assurer conservation, protection et mise en valeur du patrimoine national((CGPPP article 2123-2)

- soit dans l'hypothèse d'un transfert de gestion entre personnes publiques permettant une gestion en fonction de leur affectation (CGPPP article 2123-3)

- soit dans l'hypothèse d'une superposition d'affectation, d'une ou plusieurs destinations nouvelles tout en conservant sa destination d'origine, ce qui se rencontre fréquemment sur les chemins de halage, les digues et berges pouvant être à la fois des dépendances du domaine public fluvial et du domaine public routier (quai de la Seine/promenade/jardin public) CGPP Article 2123-7.

Un bon exemple des possibilités d'actions des collectivités locales peut être fourni par l'élaboration d'une « Charte promenade de Seine » permettant d'enclencher une réappropriation du fleuve, en Essonne et une dynamique collective, réunissant la Région Ile de France, l'Agence des espaces verts, le Conseil général 91, des communes et

communautés d'agglomération, des syndicats intercommunaux, Voies navigables de France et le Port autonome de Paris (cf rapport au CA de levage 11-103 du 28 juin 2011. Ce projet s'appuie sur les articles 2211-1 et 2221-1 (voir supra) de CGPPP relatifs à l'utilisation du domaine privé des personnes publiques.

III LES MODALITES DE GESTION

La personne publique propriétaire du domaine public fluvial est chargée de son aménagement et de son exploitation; concernant les collectivités locales, cette règle s'inscrit dans le respect des compétences de l'Etat (police de l'eau et de la navigation, utilisation de l'énergie électrique, autorisations de prises d'eau et d'installation de production électrique) et des pouvoirs de police des maires. Aucun travail ne peut être exécuté sans son autorisation (CGPPP Articles 2124-6 et suivants)

En matière d'entretien, les travaux de protection et d'entretien des servitudes sont à la charge des propriétaires riverains, dans le cadre d'un statut privé. Pour le domaine public, ces charges appartiennent à l'administration propriétaire (CGPPP Article 2124-11) mais peuvent être transférées à une autorité gestionnaire, par convention ou par texte légal. L'obligation d'entretien s'applique normalement à l'ensemble des dépendances domaniales, aménagées ou non, et aux ouvrages publics incorporés au domaine. Il doit permettre un usage du domaine conforme à sa destination (navigation, promenade publique aménagée, par exemple). Si les cours d'eau ne sont plus utiles à la navigation, la personne publique propriétaire n'est tenue à aucune autre dépense que celles entraînées par un nécessaire rétablissement naturel (CGPPP Article 2124- 12)

La protection du domaine public fluvial constitue une obligation pour la collectivité publique.

Aussi existe-t-il une police de la conservation du domaine public fluvial, qui relève de l'autorité affectataire (gestionnaire) du domaine, comme par exemple voies navigables de France ou les ports autonomes. Elle donne lieu à des contraventions de grande voirie (CGPPP article 2132-2,) réprimant les manquements aux textes de protection, d'intégrité, d'utilisation du domaine public fluvial et aux servitudes.

Elles sont constatées, poursuivies et réprimées par voie administrative, suivent une procédure précise (CGPPP Article 2132- 21 et 23 et procédure des articles L774- 2 et suivants du code de procédure administrative), font l'objet d'amendes allant de 150 à 12000€ en cas d'atteintes à l'intégrité du domaine public fluvial ou à son utilisation (CGPPP Articles 2132- 5 à 11), les atteintes aux servitudes de halage et de marchepied entraînant une remise en état des lieux (CGPPP Articles 2132-16 et 17).

La collectivité se doit d'engager les poursuites une fois constatées les conditions de la contravention de grande voirie et engage sa responsabilité en cas de carence de son obligation.

Le maire peut également intervenir sur le domaine public fluvial, et sur le domaine privé, au titre de son pouvoir de police générale et de protection de l'ordre public, sûreté, sécurité, salubrité publiques (CGCT Article 2212-2) et au titre de son pouvoir de police spéciale (circulation, stationnement, baignades, activités nautiques dans les communes relevant de la loi littorale (communes riveraines de plans d'eau de plus de 1000 ha et des estuaires situées en aval de la limite de salure des eaux).

Les utilisations du domaine public fluvial peuvent être collectives (promenades publiques, chemins verts) ou privatives. Elles sont alors soumises à autorisations:

- autorisations d'occupation du domaine public délivrées par la collectivité propriétaire, voire par le gestionnaire, établissement public ou collectivité par effet d'un texte soit par effet d'un accord entre le propriétaire et le gestionnaire.

- conventions d'occupations temporaires,
- concessions de services public

Elles peuvent aussi être soumises à des autorisations unilatérales (permis de stationnement, permission de voirie.

L'administration dispose de pouvoirs étendus pour accorder ou non ces autorisations: motifs d'intérêt général, entendu très largement, droit d'octroi tenant compte de diverses limites. L'occupation est précaire et révocable, elle donne lieu à redevance.

annexe 2 – Le port de Duisbourg

Duisbourg, 1er port intérieur mondial alimenté par Rotterdam, 2ème port maritime mondial

Source « Paris et la Mer » Jacques Attali

Le port de Duisbourg, situé dans le bassin de la Ruhr en Allemagne, est le plus grand port intérieur mondial. Il traite plus de 40 millions de tonnes de marchandises, soit environ 1 million d'EVP grâce à ses six terminaux intermodaux autour desquels 300 entreprises fournissent de la valeur ajoutée. Sa situation géographique est privilégiée : non seulement le port regroupe 12 millions de consommateurs dans un rayon de 60 km, soit l'équivalent de l'agglomération parisienne, mais c'est aussi un passage quasi obligé pour accéder aux marchés d'Europe centrale et d'Europe de l'Est en empruntant les voies fluviales. Les ports d'Amsterdam, de Rotterdam et d'Anvers (l'ARA) l'ont d'ailleurs bien compris, et ont établi des relations privilégiées avec Duisbourg. Ainsi, une société commune entre Deutsche Bahn (Allemagne), ECT (Rotterdam) et United Depots (Hambourg) a été créée pour gérer deux terminaux de conteneurs à Duisbourg, et, récemment, Rotterdam a inauguré la ligne ferroviaire Betuwe Express dédiée à la liaison entre ces deux ports.

La présence dans le port de Duisbourg présente un double intérêt. D'une part, il s'agit d'un fort relais de croissance pour Le Havre, puisqu'il ouvre sur un marché plus important que l'agglomération parisienne. D'autre part, il permet au Havre de tirer un avantage compétitif du canal Seine-Nord en cours de conception, en légitimant sa position sur l'hinterland européen. Cependant, un tel partenariat n'a de sens que si un trafic suffisant venant de l'estuaire de la Seine est garanti, et si le coût global pour acheminer les marchandises par ce trajet reste inférieur au coût des autres trajets possibles.

annexe 3 – L'exemple de Shangai

Extrait de « La rive urbaine en Chine. Figures de la relation au fleuve dans l'urbanisme et l'aménagement des villes du bas Yangzi

Franck SCHERRER Université Lyon 2 / GÉOCARREFOUR VOL 79 1/2004

Ce qui manque aux villes du delta se retrouve très exactement à Shanghai : c'est pourquoi il valait mieux finir par la métropole, afin que l'arbre – le spectaculaire face à face entre le Bund et Pudong de part et d'autre du Huangpu - ne cache pas la forêt. Le paysage fluvio-urbain de Shanghai aujourd'hui condense et expose tout à la fois une identité urbaine en construction. La condensation vient de ce que la ville s'y donne à voir dans une certaine globalité, surtout pour le visiteur, qu'il monte en haut de la Perle de l'Orient (tour de télévision au bord du fleuve, 486 m) ou qu'il arrive sur le Bund par le spectaculaire viaduc autoroutier Yan'anlu. L'exposition tient au choix explicite d'une théâtralisation à tout va de l'espace public. La promenade surélevée et en estacade qui tient lieu désormais de quai reproduit le dispositif de ces rotondes panoptiques qui présentaient des panoramas de ville dans l'Europe de la première moitié du XIXe s. Elle met en scène, de jour comme de nuit (avec une mise en lumière ébouriffante), comme une évidence, la confrontation/synthèse entre l'Orient et l'Occident, l'alignement démonstratif des anciens sièges de banque, hôtels et légations des anciennes concessions sur le Bund et les gratte-ciel de la ville nouvelle de Pudong. Le miroir tendu par Shanghai semble donc nous renvoyer tous les traits de la reconquête fluviale à l'occidentale : renouvellement de l'espace public, reconversion d'espaces industrialo-portuaires, réhabilitation du patrimoine riverain, développement du tourisme fluvial urbain... Mais plusieurs faits viennent démonter l'évidence.

Le principe de l'extension urbaine sur la rive est du Huangpu est présent dans les schémas directeurs dès les années 1950, mais la ponction financière de Pékin sur Shanghai pendant la période maoïste ne donne aucune marge de manoeuvre pour sortir la ville de sa déchéance. C'est le schéma directeur de 1986 qui fixe les principes du redéploiement de la ville, qui repose notamment sur l'essor de Pudong, promue nouvelle zone économique en 1990. Ce schéma a suscité un certain scepticisme dans l'expertise urbaine occidentale, en raison de la barrière physique que constitue le Huangpu (il n'y avait aucun pont sur le fleuve à Shanghai avant 1993) et du caractère irraisonné de grands équipements d'infrastructures à financer en moins de 15 ans, et de l'absence de toute logique de phasage (Ged, 2000). On ne peut que constater, voire admirer, en 2004, la capacité à réaliser dans les délais le programme édicté. La relation ville/fleuve, dans cette transformation cyclopéenne de la ville, combine encore une fois des éléments paradoxaux par leur concomitance. Il y a d'abord la prouesse technologique et la

rapidité de réalisation des ponts Yangpu (600 m de portée, record mondial) et Nanpu, qui renouvelle et recouvre toute à la fois l'héroïque geste maoïste de la construction du pont de Nankin. Barrière à franchir, le fleuve n'est en aucune manière un axe de développement de la ville nouvelle : celui-ci court d'ouest en est, de la ville à l'aéroport international. Néanmoins, la partie la plus proche du fleuve, le nouveau centre des affaires de Lujiazui, a fait l'objet d'un investissement tout particulier, étroitement lié à sa position et retranscrit dans son aménagement. D'une part, le changement d'affectation de cette zone occupée par des usines et des entrepôts a généré des coûts nettement plus lourds que celui des espaces agricoles disponibles ailleurs. D'autre part, l'aménagement de la bordure du fleuve au point où l'axe de l'Avenue du XXIe s. rejoint la Perle de l'Orient a, semble-t-il, fait l'objet d'âpres marchandages entre tenants d'une valorisation immobilière maximale et ceux d'un large dégagement des monuments géants que constituent, outre la Perle de l'Orient, la tour Jinmao et le World International Center. L'investissement public est allé ici dans le sens d'une valorisation symbolique maximale de la nouvelle rive urbaine (Ged, 2000). En face, le Bund a connu une double évolution. D'une part, les monuments du quai, revendus à leurs anciens ou à de nouveaux propriétaires sous condition de réhabilitation, forment désormais un ensemble urbain patrimonial reconnu comme de toute première grandeur. D'autre part, le

vieux quai proprement dit a été transformé en voie rapide urbaine connectée au réseau d'autoroutes en viaduc. Simultanéité de ce que les villes européennes et américaines ont au contraire connu en succession. Plus encore, la transformation de la berge traduit de façon exemplaire cette synthèse que nous voyons comme paradoxale : la grande promenade piétonne qui connaît un énorme succès public est construite en encorbellement sur le fleuve, interdisant tout contact avec l'eau ainsi que les accostages de bateau ; on est loin de la "reconquête du fleuve" tel que la projettent les villes occidentales ! Il reste que l'évolution de Shanghai est tellement rapide que les référentiels urbanistiques se superposent sans cesse. Depuis quelques mois, l'interface entre Pudong et le Huangpu, au départ ponctuel, autour de la Perle de l'Orient, se transforme en linéaire sous la forme d'un véritable waterfront à vocation plutôt résidentielle. Il se dessine surtout une transformation urbaine plus profonde liée à la réalisation de l'Exposition universelle de 2008. Comme à Séville, et plus encore, comme à Lisbonne, le projet urbain de l'exposition s'appuie intégralement sur la reconversion de terrains industrialo-portuaires en amont du pont Nanpu. L'axe du fleuve se dessine comme une alternative nouvelle à la projection est-ouest de Pudong, mais il ne s'agira pas là, comme à Londres ou à Lyon, d'une "redécouverte" identitaire.

annexe 4 – L'exemple de Bruxelles : une stratégie de développement pour une cohabitation des usages en milieux urbains

Geneviève ORIGER, Directeur Marketing et Développement du Port de Bruxelles

Au regard des chiffres illustrant la répartition des différents modes de transport, nous constatons qu'il y a beaucoup à faire pour rééquilibrer cette répartition. Il existe donc une volonté politique sur laquelle les ports peuvent s'appuyer. La question n'est néanmoins pas aussi évidente dans un cadre urbain. Le rôle principal d'un port comme celui de Bruxelles est un rôle économique d'approvisionnement pour la consommation, mais également pour l'économie en général.

Le port de Bruxelles se situe au sein de la métropole, à cinq heures de navigation d'Anvers, au travers d'une véritable autoroute maritime. Entre Anvers et Bruxelles, nous ne comptons que deux écluses, et un gabarit de 4 500 tonnes avec une profondeur de 6,5 mètres. Vers le Sud, le gabarit est moins important, même s'il s'agit du gabarit européen qui fait 1 350 tonnes. En outre, nous bénéficierons bientôt, je l'espère, de la liaison Seine – Nord, qui nous ouvrira la route vers le bassin du nord de la France.

Le port de Bruxelles demeure néanmoins d'une taille très restreinte qui n'est pas comparable avec le port de Londres ou le port de Paris. Nous disposons d'une voie d'eau de 14 kilomètres, constituée de deux canaux. A l'origine, Bruxelles possédait une rivière, la Senne, qui a été canalisée sous les Bourguignons. La voie d'eau a donc ainsi contribué à favoriser sa prospérité.

A ce jour, ces deux canaux, qui n'ont certes pas la majesté ni le charme que possédait la Senne auparavant, traversent la ville du sud vers le nord. Cette traversée a souvent été considérée comme figurant une barrière entre la partie Est de la région bruxelloise, réputée plus aisée, et la partie Ouest de cette même région, avec une population un peu plus différente.

La région bruxelloise en elle-même est de taille assez réduite, et ne comprend que 12 kilomètres de quais. L'activité du port de Bruxelles, quant à elle, s'étend ainsi sur 80 hectares. Nous venons d'ailleurs de recevoir un complément, et nous approchons les 100 hectares.

Sur ces superficies réduites sont traitées 20 millions de marchandises, dont 7 millions nous parviennent par voie d'eau. Le rôle d'approvisionnement, d'ailleurs historique, est donc bel et bien réel. Ces marchandises sont essentiellement du vrac, mais également, depuis quelque temps, des conteneurs. La région bruxelloise est en effet devenue une ville tertiaire, ce qui signifie que l'outil portuaire nécessaire est totalement différent, en traitant et en véhiculant des produits plus adaptés aux mutations économiques.

Bruxelles constitue un véritable centre économique. Les flux qui transitent au niveau des ports paraissent très souvent abstraits, alors qu'ils peuvent véritablement permettre de remporter des batailles économiques sur une région. Nous dénombrons ainsi 300 entreprises qui procurent une valeur ajoutée considérable qui est plus importante que les autres activités si nous comparons le nombre d'hectares utilisés. Ces entreprises regroupent en outre près de 10 000 emplois. Ces emplois sont extrêmement intéressants dans le sens où ils peuvent pleinement contribuer à l'accord social dans cette région.

Comme tous les ports, le port de Bruxelles représente donc un réel apport pour l'économie et l'environnement. La consommation énergétique des transports représente 30 % des émissions de CO₂, dont 84 % sont imputables au transport routier. Or en termes de consommation de carburant, il est possible de parcourir 550 kilomètres en bateau contre 100 kilomètres en camion. De plus, un bateau de taille modeste représente tout de même plus de 40 camions. En outre, au niveau des coûts collectifs, il apparaît que le rapport est de un à quinze entre la voie d'eau et les routes.

Le port de Bruxelles a une volonté de se redéployer, dans le cadre des réseaux de transport européens, en tant que plate-forme logistique au travers de trois axes principaux : la

modernisation logistique, de manière à assurer le maintien de la chaîne logistique ; l'expansion foncière ; l'intégration urbaine.

A la différence de la situation londonienne, nous n'avons pas la chance de disposer de terrains historiquement dédiés au port. En outre, au début des années 1990, les terrains portuaires ont failli disparaître au profit d'une ré-appropriation immobilière de cette zone. Un moratoire avait donc été décidé, et il nous a fallu faire tout notre possible pour qu'à l'issue d'une étude, dont les prémisses ne nous étaient pourtant pas favorables, il soit décidé de dédier des terrains à l'activité portuaire. Nous disposons donc de ces mêmes terrains depuis 1995, mais compte tenu de l'évolution des législations régionales, nous devons demeurer vigilants.

En outre, pour pouvoir maintenir la croissance des trafics telle qu'elle s'est amorcée depuis cette période, nous avons décidé de mettre sur pied une stratégie d'intégration urbaine pour recomposer les liens entre la logique urbaine et la logique portuaire, pour revaloriser l'activité logistique portuaire en tant qu'activité de pointe, et enfin pour transformer cette « zone » en « espace » qui soit riche de sens urbain. Le canal deviendrait ainsi un port, dans l'acception la plus riche de ce terme, c'est-à-dire un havre, un accueil.

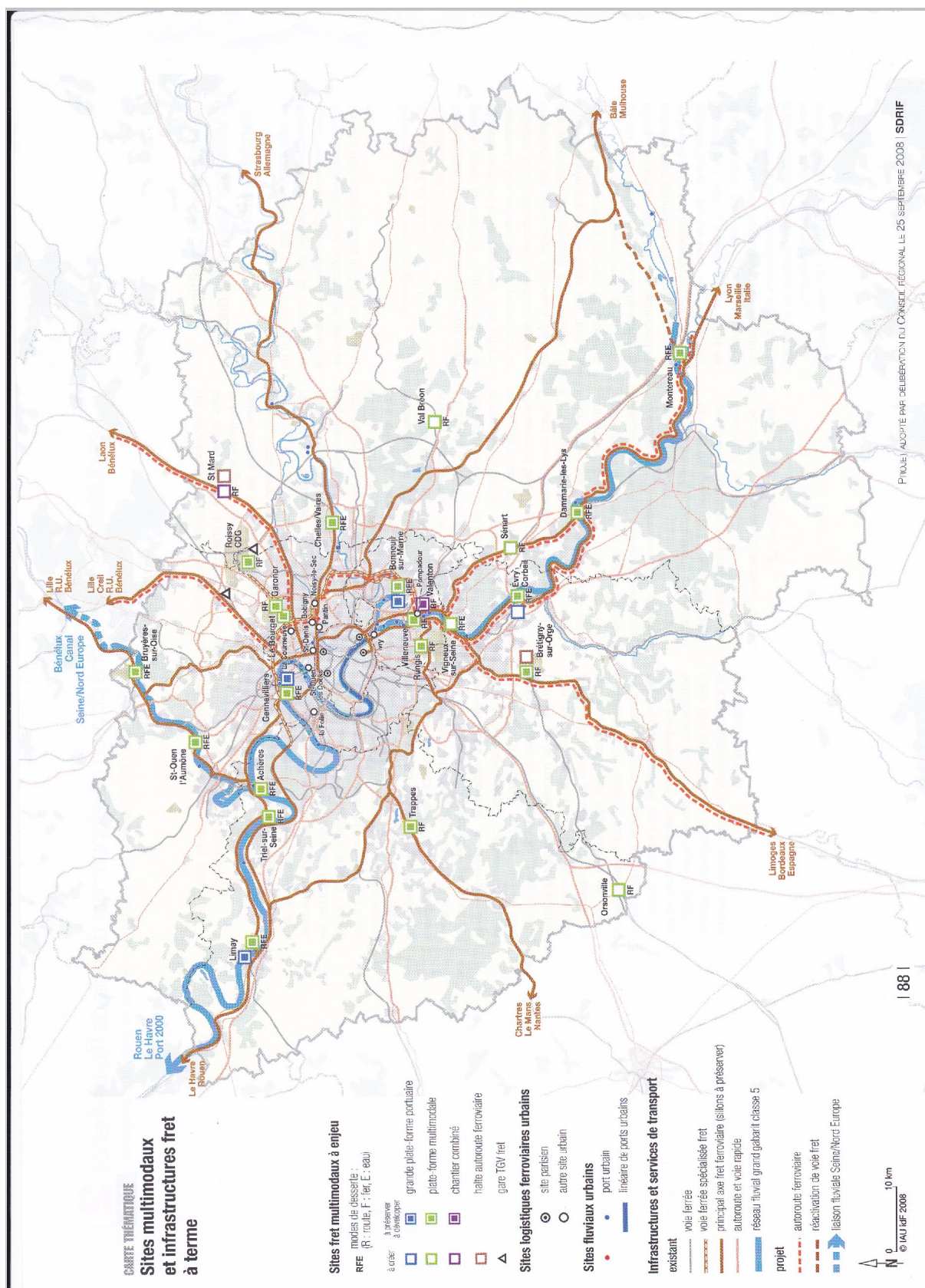
En partenariat avec nos entreprises, nous avons ainsi décidé de réinsérer le domaine portuaire dans la structure urbaine avec la conscience fière du port, compte tenu du gain qu'apportent les entreprises portuaires.

Nous avons pu convaincre les autorités régionales de nous octroyer une dotation régionale pour améliorer cette intégration urbaine, dont le premier objectif était de rendre au public certains espaces. Nous avons également signé à deux reprises une charte avec nos entreprises, afin qu'elles améliorent leurs installations. Les entreprises ont en effet compris qu'elles se fragilisaient en ne présentant pas leurs activités de manière attrayante. Elles ont donc accepté de participer et de s'inscrire dans le sens de notre initiative, et nous ne pouvons que nous féliciter de leur dynamisme en ce domaine.

Nous avons également établi une signalisation des limites, cette signalisation servant également au cheminement des piétons, ainsi qu'un programme de lumière avec l'illumination de certains ponts. Nous entendons en outre renforcer la diversité des usages, par exemple au travers d'un projet d'école de voile très contemporaine, ou de la journée portes ouvertes que nous organisons chaque année.

Je pense que la complémentarité des activités marchandes et des activités de plaisance est possible, et qu'il s'agit d'un choix de ville. Nous sommes persuadés que le rôle du pôle du port intérieur retrouvera une légitimité encore plus importante dans les années à venir, en développant davantage des rôles complémentaires. Nous allons finaliser notre plan de développement à l'horizon 2015, et ce plan devrait nous permettre de faire des choix, d'encadrer nos décisions, et de pouvoir évaluer le retour sur investissement public ainsi que les retombées sur l'ensemble de la région. Des tendances lourdes ont d'ores et déjà été identifiées : l'importance des flux dans certains corridors ; la croissance du transport de marchandises ; la chaîne logistique intégrée ; l'inter-modalité ; la complémentarité avec les ports côtiers.

Annexe 5 – Carte du SDRIF de 2008 « Sites multimodaux et infrastructures fret à terme » p 88



annexe 6 - Le transport de voyageurs sur la seine

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (le S.T.I.F.) compétent pour organiser le transport public fluvial régulier de personnes avait souhaité compléter les offres de transport collectif existantes par un nouveau mode de transport sur la Seine attrayant, confortable et non soumis aux aléas de la circulation automobile. C'est ce qui a amené le S.T.I.F. à mettre en œuvre un « service expérimental » de navettes fluviales entre les ports de Maisons-Alfort (à la hauteur de l'École vétérinaire) et la Gare d'Austerlitz, baptisé VOGEO. En octobre 2007, le Conseil du S.T.I.F. a approuvé le marché expérimental pour la mise en place, à compter de juin 2008 et pour une durée de 31 mois s'achevant le 31 décembre 2010, d'un service de navettes fluviales de transport régulier de personnes, dans le bief parisien de la Seine, avec la Compagnie des Batobus.

En date du 8 décembre 2010, en raison des résultats financiers catastrophiques enregistrés, le Conseil du S.T.I.F. a approuvé un avenant n° 2 au marché précité en vue de le prolonger pendant une durée de 30 mois (jusqu'au 30 juin 2013) permettant d'assurer la continuité du service public jusqu'à la mise en place d'un nouveau service étendu sur le bief de la Seine, au cas où celui-ci serait décidé à l'issue des travaux conduits par le S.T.I.F. avec les collectivités et les partenaires concernés, sur la rentabilité de cette ligne de transport fluviale peu empruntée.

L'avenant n° 2 modifiant l'économie générale du contrat dans des proportions dépassant très largement le seuil communément admis par la jurisprudence du Conseil d'État et de la Cour de Justice des Communautés européennes, cet avenant ne contenant aucune suggestion technique pouvant laisser présager un bouleversement de l'économie générale du contrat, le Préfet de Région a demandé, dans le cadre du contrôle de légalité, en date du 7 janvier 2011, qu'il soit procédé sans délai à l'annulation de la délibération et de l'avenant n° 2 de prolongation.

Le S.T.I.F. ne pouvant pas conclure de gré à gré avec la Compagnie des Batobus, afin d'éviter tout risque de contentieux, s'est conformé à la demande du Préfet de Région. Pour éviter que l'exploitation ne soit brutalement suspendue, sans que les usagers aient été préalablement avertis de la **cessation du service** et des alternatives de transport proposées sur le trajet considéré, le Conseil du S.T.I.F. vient de procéder à l'annulation de la délibération du 8 décembre 2010 et a approuvé un nouvel avenant de prolongation de l'activité de quelques mois (du 16 février 2011 au 5 juin 2011 au plus tard), pour un montant de plus d'un million et demi d'euros, afin de permettre la fermeture du service dans des conditions financières acceptables pour le S.T.I.F..

De nouvelles études sont en cours et une nouvelle expérimentation pourrait être lancée en 2013 sur une distance plus pertinente partagée en trois tronçons (allant de Suresnes à Maisons-Alfort) après une consultation publique lancée par le S.T.I.F., qui se déroulera entre le 23 juillet 2012 et le 23 mars 2013. Compte tenu des résultats antérieurs et de l'absence de rentabilité de cette ligne qui est doublée, en voie de surface, par un dispositif très complet de lignes d'autobus, de métro, ainsi que le RER C, le S.T.I.F. ne croit pas à la pérennité d'un système qui n'offre aucun avantage, puisque la vitesse commerciale est de 10 kilomètres/heure, ce qui, pour des voyageurs ordinaires ne présente pas d'intérêt. Seuls des touristes pourraient éventuellement être tentés pour découvrir les bords de Seine. ou des compagnies d'autocars de tourisme pour transporter d'un point à un autre des visiteurs. Il semblerait que cette seconde tentative soit vouée à l'échec, faute de pertinence sérieuse et de rentabilité.

annexe 7 – Un exemple de conflit d'usage

Certains clients traditionnels de la voie d'eau ne devront pas pour autant être négligés. Leurs besoins et leurs souhaits devront faire l'objet de la même attention que celle apportée au développement du transport des conteneurs par la voie fluviale. Les matières premières agricoles, notamment les céréales, sont des produits dont le coût du transport représente une part importante du prix de la matière première, une fois celle-ci rendue chez l'utilisateur. Les producteurs, qui souhaitent s'inscrire dans une démarche de développement durable, voudraient, comme nous l'avons déjà dit, limiter, autant que faire se peut, les moyens de transport, la route en premier lieu, dont le bilan carbone est peu favorable.

C'est pour ces raisons que les principaux organismes de collecte de céréales, en particulier la Coopérative agricole Île-de-France (sise à Étampes), cherchent à développer l'utilisation de la voie fluviale. Cette coopérative est, entre autres, confrontée à de graves difficultés pour organiser efficacement ses transports par la voie d'eau. Les Ports de Paris se sont eux-mêmes faits l'écho de plaintes émanant du voisinage concernant les nuisances imputables à l'acheminement par camion des céréales et des oléagineux vers le port Saint-Nicolas de Corbeil, où s'effectuent actuellement les chargements sur le réseau mouillée. Dans le cas particulier, un exemple parmi tant d'autres, il serait judicieux que la coopérative puisse rapidement disposer d'un nouveau site, d'une longueur d'au moins 100 à 150 mètres de long et d'une superficie d'au moins 5.000 mètres carrés, situé en bord de Seine, à proximité des villes de Corbeil et d'Evry, lui permettant ainsi de maintenir l'acheminement par la voie d'eau de denrées diverses (orge de brasserie, blé dur et colza essentiellement) vers le nord de l'Europe. Ce sont 100.000 tonnes de productions agricoles qui se retrouveront inexorablement transportées par la route, si une solution satisfaisante ne peut être offerte, dans des délais raisonnables, à cette coopérative. Cet exemple est intéressant, car il permet de comprendre quels sont les enjeux pour la voie d'eau et pour la préservation de l'environnement.

annexe 8 – La synthèse du CESER sur le tourisme

Le rapport et l'avis 2003-05 du CESER au nom de la commission du Tourisme, des Sports et des Loisirs du 15 mai 2003 par M. Jean-Jacques IVAIN intitulé « enjeux et potentialités du tourisme fluvial en Ile-de-France dans le contexte du bassin parisien et de l'Union Européenne », quoique datant de plusieurs années contient nombre de propositions pertinentes qui paraissent toujours valables.

L'article 3 propose de soutenir le développement du tourisme fluvial, dans les Yvelines dans un des deux sites du Mantois ou des Coteaux dans le cadre de pôles régionaux de développement touristique.

L'article 5 « souhaite que la promotion du tourisme fluvial se fasse en liaison avec les Régions du Bassin parisien limitrophes. Il suggère que soit constitué un Comité de pilotage des Comités Régionaux du Tourisme concernés par le tourisme fluvial au sein du Bassin parisien.

L'article 7 suggère de faire appel à des cofinancements européens afin « d'élaborer une stratégie dans la perspective d'une coopération interrégionale de nature à favoriser le développement du tourisme fluvial en Ile de France

L'article 9 propose de définir une charte graphique du tourisme fluvial, déclinable au plan local selon les thématiques à déterminer en concertation avec les autres Comités Régionaux de tourisme du Bassin parisien.

L'article 11 propose l'élaboration d'une véritable stratégie de communication, permettant de valoriser les pôles les mieux équipés et les plus attractifs, de façon à favoriser les projets mis en œuvre par les acteurs publics et privés franciliens.

L'article 14 Le CESER demande que les aménagements des voies d'eau puissent être étendus au-delà des berges, partout où le tourisme fluvial peut se développer grâce à la richesse de l'offre culturelle environnante.

Dans l'article 23 le CESER encourage le développement d'un projet fluvial alternatif aux services de transports terrestre de passagers et apprécie l'étude à Paris et avec les communes limitrophes d'une ligne fluviale de transports en commun.

annexe 9 – La pêche

La pêche sur la rivière Seine a de tous temps été active. Avant la dernière guerre des trains de pêcheurs partaient des gares parisiennes vers l'Yonne, la Seine-et-Marne et l'ex Seine-et-Oise. Les documents du début du siècle dernier montrent des quantités énormes de barques de pêcheurs, sur la Seine et la partie basse de ses affluents (Marne, Oise, Ourcq). A partir de 1950, avec l'arrivée de l'automobile, les Parisiens partent de plus en plus loin pour les vacances ou les week-ends. La vente des asticots sur le quai de la gare de Lyon s'arrêta vers 1975...

La Seine a toujours été très fréquentée par les pêcheurs (environ 30 000 à ce jour), même durant les années les plus noires de la pollution. Entre 1990 et 2000, un pêcheur pouvait facilement capturer 100 kg de poissons (gardons et brèmes) en une après-midi en Seine. Depuis 2000, la pêche est plus compliquée car les espèces sont plus nombreuses. On capture aujourd'hui gardons, ablettes, barbeaux, goujons, carpes et aussi des sandres, des brochets, des silures (jusque 2 m de long) et des anguilles, même si la consommation du poisson est déconseillée en raison de l'imprégnation de leurs chairs par les PCB (**Polychlorobiphényles : ces dérivés chimiques chlorés sont plus connus sous le nom de "pyralène"**). Cf rapport de l'ANSES – 2012. Les techniques de pêche ont aussi beaucoup évolué et se pratiquent avec un matériel spécialisé. Toutes dépenses confondues on estime que chaque pêcheur dépense environ 1000 € par an pour son loisir. Un réel tourisme pêche se met en place avec différents « produits » dont la pêche du silure en Seine en ayant recours à un guide professionnel propriétaire d'un bateau équipé pour cette activité (prix pratiqué : 150 à 200 €/jour, l'investissement : bateau + matériel équivalent à 15 000 €). Les poissons sont le plus souvent remis à l'eau.

L'interdiction actuelle de la consommation de poissons de la Seine a éliminé quasiment totalement la pêche professionnelle fluviale (il reste deux pêcheurs) ce qui est certainement dommage car la production piscicole d'un fleuve doit être exploitée. La chair de poisson d'eau douce est une source de protéines non dépourvue d'intérêt alors que les ressources marines s'épuisent... Une pêche professionnelle avec une installation de transformation semble une piste à explorer.

La fréquentation des berges par les promeneurs à pied, en vélo, à cheval et les pêcheurs peut constituer la base d'un tourisme de proximité non négligeable qui nécessite des investissements de faible ampleur (maison de la rivière avec toilettes, bar, restauration rapide, aire de stationnement, location éventuelle d'embarcations légères – en particulier sur les bras non navigués, etc.). L'aspect social de la fréquentation des berges du fleuve et de ses affluents est aussi importante pour que le public accepte les aménagements en cours ou à venir. On peut aussi penser à des manifestations nautiques (descente de la Seine en barque, en canoë, etc.) qui auront le même objectif.

annexe 10 – Glossaire

AEP :	Autorisation Exceptionnelle de Prélèvement
C8 :	Conférence Permanente des Présidents de Région du Bassin parisien
CESE:	Conseil Economique, social et Environnemental
CIADT: Territoire	Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire
CLE :	Commission Locale de l'Eau
CPIER 2007-2013 :	Contrat de Projets Interrégional Etat Régions
CREA :	Communauté de l'Agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe
CCIS :	Conseil de Coordination Inter-portuaire de la Seine
DCE :	Directive Cadre Européenne sur l'eau
DRIEE:	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie
EPA :	Etablissement Public à caractère Administratif
EPAMSA :	Etablissement Public d'Aménagement Seine Aval
EPTB :	Etablissements Publics Territoriaux de Bassin
EVP :	Equivalents Vingt Pieds
GIE :	Groupement d'Intérêt Economique
HQE :	Haute Qualité Environnementale (page 55)
IAU :	Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile de France
INPES :	Institut National de Prévention et d'Education pour la Santé
OIN :	Opération d'Intérêt National
ORSA :	Orly Rungis – Seine Amont
PCB :	polychlorobiphényles (ou pyralène)
PCS :	Plan Communal de Sauvegarde
PDM :	programme de mesure
PHEC :	Plus Hautes Eaux Connues
PIB :	Produit Intérieur Brut
PLU :	Plan Local d'Urbanisme

PME :	Petite et Moyenne Entreprise
PNR :	Parc Naturel Régional
PPRI :	Plan de Prévention du Risque Inondation
RFF :	Réseau Ferré de France
SAGE :	Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDAGE :	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux)
SCoT :	Schéma de Cohérence Territoriale
SDRIF :	Schéma Directeur de la région Ile de France
SNIT :	Schéma National des Infrastructures de Transport
TIC :	Technologies de l'Information et de la Communication
TIR :	Territoires Interrégionaux et Ruraux
UE :	Union Européenne
VNF :	Voies navigables de France
ZDS :	Zone de Défense et de Sécurité
SGZDS :	Secrétariat Général de la Zone de Défense et de Sécurité
SNS :	Service de Navigation de la Seine
SRCE :	Schéma régional de cohérence écologique
ZAE :	Zone d'Activité Economique