

LETTRE n°05
Février 2022



La Bassée © Alexandre Deloménie/PirenSeine

ÉDITORIAL par Bernard Landau et Gwenaël Querrien

TOUS EN SEINE!

À l'heure où l'importance des fleuves et de leurs bassins versants pour la préservation des grands équilibres environnementaux de nos territoires est en principe reconnue, reste concrètement à mieux prendre en compte la singularité de chacun d'eux¹, issue de multiples facteurs, géographiques (relief, débit, importance des affluents, urbanisation, régulation...), historiques, économiques...

Plus petit des grands fleuves français par sa longueur et son débit, la Seine irrigue néanmoins une grande métropole européenne, Paris. De sa source à son estuaire, elle traverse une succession de vallées, plaines, coteaux, dessinant de nombreuses boucles dont certaines intensément urbanisées. Ce sont autant de paysages et de lieux de vie dont les équilibres naturels sont menacés par la pression anthro-

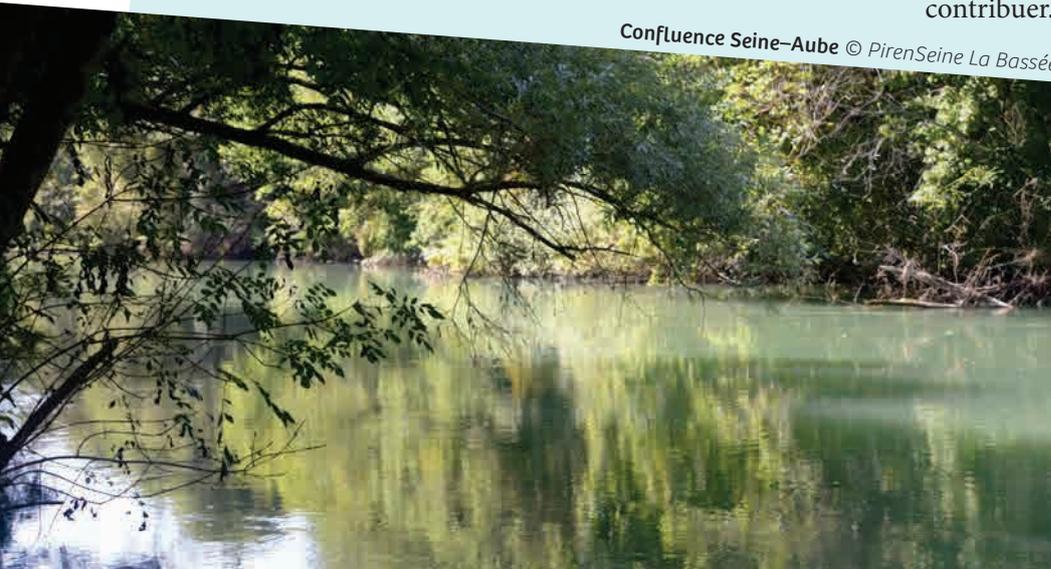
pique et le dérèglement climatique². Comment concilier la préservation et le renforcement des écosystèmes complexes et fragiles de cette “trame de vie verte et bleue” et le renouveau économique et industriel de sa vallée? Tels sont les cadres et les enjeux d'un nécessaire débat auxquels cette 5^e parution de La Seine n'est pas à vendre, association qui fêtera son 4^e anniversaire en 2022, se propose de contribuer.

L'AXE SEINE, UN PROJET D'INTÉRÊT NATIONAL.

Depuis la proposition visionnaire en 2008 de l'équipe d'Antoine Grumbach dans le cadre de la Consultation pour “Le Grand Pari(s)”³, l'ensemble des acteurs concernés par le fleuve et ses abords⁴, de Paris au Havre, sont progressivement montés sur le pont d'un “axe Seine” nouvellement proclamé.

Tout commence en mai 2010 avec la tenue au Havre du colloque “Une Seine d'Avenir”, puis la publication sous la direction de Jacques Attali de l'ouvrage *Paris et la Mer, la Seine est capitale*⁵ et la nomination d'Antoine Ruffenach, alors Maire du Havre, à la tête d'un “Commissariat général au développement de la vallée de la Seine”. Les 5 agences d'urbanisme concernées y sont

Confluence Seine-Aube © PirenSeine La Bassée



présentes et publieront en janvier 2020 les conclusions de leur travail prospectif. Puis, en 2013, est créée une Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine, dirigée par le préfet François Philizot⁶. En juin 2021, lui succède Pascal Sanjuan, chargé de boucler le nouveau CPIER⁷ 2023/2027.

Alors qu'en Octobre 2012 l'Union européenne inscrit la vallée de la Seine comme un maillon essentiel du corridor Atlantique⁸, les Régions Normandie et Île-de-France ainsi que les villes de Paris, Rouen et le Havre conjuguent leurs efforts autour de "l'axe Seine"⁹. Une structuration progressive de coopérations

souples et informelles entre de multiples acteurs publics et privés se met en place, amorçant un projet global fondé sur la compétitivité économique, la performance ferroviaire, la transition écologique, et plus généralement autour de la sous-exploitation de l'axe fluvial de Paris à la mer.

Date marquante, en juin 2012 est créé le GIE Haropa qui aboutit le 1^{er} juin 2021 à la fusion en un seul établissement des ports du Havre, de Rouen et de Paris. Haropa port devient le 1^{er} port fluvial de France et le 5^e port nord-européen, à vocation internationale. Fait nouveau, et conséquence probable de la fusion des ports,

l'axe Seine franchit le périphérique à l'est et commence enfin depuis 2021 à s'intéresser à la Seine Amont, jusqu'ici hors champ des missions de la Délégation interministérielle.

Si les évolutions actuelles, centrées sur le volet économique, sont palpables, notamment cette impulsion volontaire du fret fluvial pour accompagner une renaissance de la vocation industrielle de la vallée de la Seine, reste que les volets écologiques, sociaux et culturels – autres piliers constitutifs du développement durable (cf. Rapport Brundtland, Unesco, 1987) – sont encore bien trop absents. Le chemin est long!

1 – Cf. "La singularité de la Seine", par Gwenaël Querrien et Simon Ronai (LaSPAV), Le Journal de l'Axe Seine, 26 nov. 2021.
 2 – Cf. Plus grand que la Seine – Acteurs en réseau, paysages en projets, sous la direction de J. Billey, A. Fesquet, A. Jacquin, Ed Parenthèses, Mai 2021.
 3 – Le seul des 10 projets retenus à l'issue de la Consultation internationale sur le Grand Paris – lancée par Nicolas Sarkozy fin 2007 – qui sera suivi d'effets à l'échelle du fleuve. Une exposition des 10 propositions a eu lieu à la Cité de l'architecture en 2009.
 4 – Cf. dans ce numéro, article sur les acteurs, de S. Ronai et Gw. Querrien (LaSPAV).
 5 – Fayard 2010.
 6 – On lui doit, entre autres, la publication en août 2019 aux éditions Autrement de L'Atlas de la vallée de la Seine de Paris à la mer.
 7 – CPIER : contrat de plan interrégional État-Régions Vallée de la Seine.
 8 – Corridor de fret - Portugal, Espagne, France, Allemagne.
 9 – Avril 2015 : comité interministériel en partie consacré à la vallée de la Seine pour élargir l'horizon du Grand Paris. Signature du premier contrat de plan État/Régions de 410 M€ à partir du document « Vallée de la Seine 2030 » ; novembre 2019 : début à Paris du cycle de 4 ateliers prospectifs « Seine vision 2040 » (mobilité, foncier, énergie, adaptation aux crises climatique) ; décembre 2020 : validation par les deux conseils régionaux des études pour la nouvelle ligne ferroviaire Paris/Normandie.

UN FLEUVE, UNE MULTIPLICITÉ D'ACTEURS, POUR ÉCRIRE QUELLE PARTITION?

par Simon Ronai et Gwenaël Querrien

La liste d'acteurs qui suit montre la complexité du suivi de la vie du fleuve – écosystèmes, paysages et usages – et de sa gestion, la dispersion et l'enchevêtrement des compétences entre un grand nombre d'instances aux missions et aux objectifs multiples et disjoints, sans doute complémentaires mais aussi parfois contradictoires.

Dans cette situation peu lisible où les initiatives locales sur fond de réchauffement climatique foisonnent sans cadre global, comment avancer vers une vision et une approche plus cohérente de tous les aspects des 776 kms de "l'Axe Seine" ?

Entre le pouvoir régalién de l'État et les intérêts spécifiques des collectivités locales, entre la pression croissante sur un foncier rare en rive de fleuve et les enjeux de préservation de la biodiversité, de la qualité des eaux, et des dangers toujours présents de pollutions, entre le développement du fret fluvial, la revitalisation décarbonée d'un axe économique stratégique pour le pays et la préservation

d'un écosystème complexe et tout autant stratégique, quels arbitrages, quels cadres de concertation, quelle implication citoyenne inventer? Quelle structure de gouvernance et quels types de coalitions vertueuses imaginer?

Ne pourrait-on pas, face à ce qui est devenu un labyrinthe administratif, créer un conservatoire des fleuves, s'inscrivant dans une loi sur les fleuves, leurs îles et leurs rives, pour élaborer une politique globale de protection et de mise en valeur des écosystèmes et des paysages fluviaux à l'échelle des bassins, une politique qui n'existe que pour la qualité de l'eau avec le Comité de bassin et l'agence de l'eau (cf. infra) qui pourraient en être le support pour peu qu'on en redéfinisse les fonctions institutionnelles et les profils des participants? Ce conservatoire aurait pour mission de préserver les cours d'eau des prédateurs de toutes sortes tout en permettant les activités non des-

tructrices, et travaillerait en relation avec les différents niveaux d'acteurs et en prenant en considération les initiatives citoyennes.

Autre option: le "Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres", créé par la loi du 10 juillet 1975, pourrait devenir aussi celui des "rives des fleuves et rivières"? Cet établissement public de l'État a pour mission initiale de "mener, dans les cantons côtiers et dans les communes riveraines des lacs de plus de 1.000 hectares, une politique foncière de sauvegarde de l'espace littoral, de respect des sites naturels et de l'équilibre écologique et ce, après avis des conseils municipaux intéressés". Le conservatoire acquiert ainsi des parcelles du littoral menacées par l'urbanisation ou dégradées pour en faire des sites restaurés, aménagés et accueillants, dans le respect des équilibres naturels.

Les rives des fleuves sont-elles si différentes de celles des grands lacs?



© Agence de l'eau Seine-Normandie

LE COMITÉ DE BASSIN SEINE-NORMANDIE assemblée de 185 membres où sont représentés les collectivités, les usagers de l'eau (agriculteurs, industriels, consommateurs, pêcheurs, associations de protection de l'environnement...) et l'État. Il définit les grandes orientations de la politique de l'eau sur le bassin.

L'AGENCE DE L'EAU SEINE-NORMANDIE met en œuvre la politique de l'eau du bassin en finançant les projets des acteurs locaux, grâce à des redevances perçues auprès de l'ensemble des usagers. Ces projets contribuent à améliorer la qualité des ressources en eau, des rivières et des milieux aquatiques.

Sans prétendre à l'exhaustivité, les principaux acteurs ayant mission sur la Seine sont aujourd'hui les suivants :

A - LES ACTEURS INSTITUTIONNELS RELEVANT HISTORIQUEMENT DE L'ACTION RÉGALIEUNE DE L'ÉTAT

- 1. Le Comité de bassin et l'Agence de l'eau Seine-Normandie** : double instance, instaurée en 1964 par la première loi sur l'eau, pour chaque grand bassin versant (7 en métropole). "Le comité est une instance délibérative qui rassemble toutes les parties prenantes (collectivités locales, industriels, agriculteurs, État, consommateurs, ONG...)" Il fixe la politique de l'eau et des milieux aquatiques du bassin, traduite dans le SDAGE (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux). Il vote le programme (sur 6 ans) de l'Agence de l'eau (établissement public de l'État) qui perçoit les redevances et finance les projets des communes.
- 2. Les Commissions Locales de l'Eau (CLE)** : s'organisent "au niveau des sous-bassins correspondant à une unité hydrographique ou un aquifère. Créée par le préfet, la CLE détermine le périmètre du SAGE, schéma d'aménagement et de gestion de l'eau au niveau du sous-bassin, qui doit respecter le SDAGE et a valeur juridique. Elle est composée de représentants des collectivités territoriales (>1/2), de représentants des usagers (>1/4) et de représentants de l'État (<1/4).
- 3. VNF** (Voies navigables de France) : Établissement public à caractère administratif créé en 1991, gestion des ports, gestion de la logistique fluviale, entretien de la navigabilité, garantie de la viabilité du fleuve, valorisation domaniale du foncier en bord de l'eau, promotion du tourisme,
- 4. La DCE** (directive cadre sur l'eau) adoptée par l'Union européenne en octobre 2000 et à laquelle tous les États membres doivent se conformer.
- 5. La Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine**, créée en 2013 : valoriser le fleuve et unifier sa gouvernance, élaboration du contrat de plan interrégional de la vallée de la Seine. Priorité au développement économique
- 6. HAROPA** : Établissement public unique créé le 1^{er} juin 2021 par la fusion des trois ports - Le Havre, Rouen et Paris - pour améliorer l'usage et la compétitivité du fleuve; gouver-

nance à 3 niveaux : conseil de surveillance de 17 membres, conseil d'orientation, conseil de développement

B - LES AUTRES GRANDS ACTEURS STRATÉGIQUES

- 1. L'EPTB Seine Grands Lacs** (Établissement Public Territorial de Bassin), Syndicat mixte regroupant les départements de Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-saint-Denis et le Val-de-Marne, créé en 1969 : gestion du débit, gestion équilibrée et durable de la ressource en eau, coordination des PAPI : programmes d'actions de prévention des inondations.
- 2. Le SIAAP** (syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne, créé en 1970-1971). La gestion de l'assainissement a longtemps été du ressort de l'ancien département de la Seine. Le SIAAP réunit les départements de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne rejoins par une partie des départements de l'Essonne, des Yvelines et du Val-d'Oise. Il transporte et dépollue chaque jour les eaux usées, les eaux pluviales et les eaux industrielles de l'agglomération parisienne.

C - LES SERVICES DÉCONCENTRÉS DE L'ÉTAT, MINISTÈRES ET PRÉFECTURES

1. Préfecture de Région : Réglementation de la navigation intérieure, prévention des inondations et des crues, gestion de crise
2. Préfecture de police : sécurité et secours aux personnes et aux bateaux
3. Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports : gestion des ressources en eau, évaluation des risques d'inondation, prévention des pollutions et des risques technologiques, production et gestion des déchets, développement des énergies renouvelable,

D - LES TRÈS NOMBREUSES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET LEURS AGENCES D'URBANISME

1. **Les 3 Régions** en charge des SDRAE¹ et SDRIFE² (Île-de-France, Normandie, Bourgogne Franche-Comté)
2. **Les 17 Départements** traversés par la Seine et ses affluents
3. **Les 303 communes et intercommunalités riveraines** qui définissent leurs PLU, leurs PLUI et leurs SCOT...

4. **La communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise** qui regroupe 73 communes situées sur le cours du fleuve entre Paris et Rouen
5. **La MGP (Métropole du Grand Paris)** : compétence GEMAPI (gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations), autorité organisatrice du transport de marchandises
6. **Les 8 EPT³** directement concernés par le parcours du fleuve au cœur de la métropole parisienne
7. **Les agences d'urbanisme** (création en 1967 LOF) : APUR et Institut Paris Région, Agence d'urbanisme de la Seine et Eure à Rouen, Agence d'urbanisme du Havre et de l'estuaire au Havre.



La mise à grand gabarit de la Seine entre Bray et Nogent vise à accroître les échanges commerciaux avec le Bassin parisien, les ports du Havre, de Rouen et le nord de l'Europe. © VNF

E - LES SERVICES ET DISPOSITIFS PARISIENS

1. Une nouvelle délégation consacrée à la Seine,
2. Le service des canaux, rattaché à la direction de la voirie, Paris étant propriétaire du canal de l'Ourcq et du canal Saint-Denis (héritage de leur rachat fin XIX^e par le département de la Seine à l'État).
3. Un contrat de superposition de gestion entre le Port et la Ville, excepté pour un tronçon au Pont des Invalides géré par VNF
4. Plusieurs directions de la VDP : voirie, propreté et eau, espaces verts et environnement

F - INSTITUTIONS PROFESSIONNELLES, ÉTUDES ET RECHERCHE, AVIS CONSULTATIFS

1. **Le PIREN Seine** : Programme Interdisciplinaire de Recherche sur l'eau et l'environnement du bassin de la Seine (en lien avec l'Agence de l'eau)
2. **Le musée de la Batellerie et des voies navigables** de Conflans-Sainte-Honorine
3. **Le réseau d'acteurs du paysage** animé par l'École nationale du paysage de Versailles

G - LES ACTEURS DU FLEUVE ET DES COMMUNAUTÉS PORTUAIRES

1. **Seine Port Union** rassemble les 4 communautés portuaires de l'axe Seine
 - L'Union maritime et portuaire du Havre et l'union portuaire rouennaise
 - La communauté portuaire de Paris
 - La communauté portuaire de Gennevilliers
2. **Le syndicat de la marine fluviale** (groupe-ment de salariés)
3. **Syndicats de Bateliers**

4. Associations de bateaux logements
5. Associations sportives (canotage, voile, rameurs...).
6. Associations de pêcheurs
7. Associations locales savantes d'histoire (notamment de la peinture)

H - LA SOCIÉTÉ CIVILE ET LES ASSOCIATIONS

1. L'association Vélo et Territoires (nationale) : fédère un réseau de collectivités territoriales (67 départements et 11 régions sont membres) pour développer l'usage du vélo et donc les itinéraires cyclables, notamment le long de la Seine de Troyes jusqu'au Havre
2. L'association Arbres (nationale) : Aider les initiatives d'inventaires locaux d'"arbres remarquables", veiller à leur protection, documenter leur histoire, leurs caractéristiques, organiser des visites...
3. L'association Espaces
4. France Nature Environnement
5. L'association La Seine en partage : créée en 2001 à l'initiative d'élus de communes riveraines (très active de 2004 à 2013)
6. Les nombreuses associations militantes, régionale (LaSPAV) ou locales (riverains mobilisés autour de projets et d'aménagements de toutes natures et de toutes dimensions).

1 - SDRAE : Schéma Départemental des Ressources d'Alimentation en Eau

2 - SDRIF : Schéma directeur de la Région Ile-de-France

3 - Établissements publics territoriaux.

IVRY-CONFLUENCE LA MUTATION DIFFICILE D'UNE FRICHE INDUSTRIELLE

Pourquoi la mutation d'une friche industrielle inondable de 145 ha, fortement polluée, coupée du centre d'Ivry par un faisceau de voies ferrées et située dans le prolongement de la ZAC Paris-Rive gauche, a-t-elle été si difficile et si peu soutenue ? Pourquoi n'avoir pas pris en compte la dimension métropolitaine de la confluence Seine-Marne, deux fleuves structurant le territoire de la métropole parisienne ? Rappel des faits¹.

1^{ÈRE} ÉTAPE : COMMENT LES ÉLUS RÉTICENTS ONT FREINÉ LES INITIATIVES DE L'ÉTAT

1989 : le programme Banlieue 89, porté par Roland Castro et Michel Cantal-Dupart, effraie les acteurs politiques de la Seine Amont. Ayant pour objectif le rééquilibrage de l'Est parisien, ce plan comportait un front bâti sur la Seine, la création de places urbaines et la construction de nouveaux ponts. Il a inquiété les élus locaux – préoccupés de l'emploi industriel et des risques de gentrification – et a retardé pour longtemps l'inévitable mutation perçue comme une menace politique et sociale.

1990 : le Livre Blanc de la Région parisienne, qui précède l'élaboration du nouveau Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme, est rejeté par les élus locaux.

Présenté par Michel Rocard le 6 février 1990, ce plan prévoyait de développer trois nouveaux pôles urbains, à l'ouest (La Défense, boucle de Gennevilliers, Montesson), au nord (Gares du Nord et de l'Est, Plaine Saint-Denis et Canal de l'Ourcq), au sud-est (Bercy-Tolbiac, Ivry, Vitry, Charenton, Maisons-Alfort). L'opposition frontale des élus contre l'intercommunalité, la densification, l'implantation d'emplois tertiaires débouche sur le non au projet Castro (qui rêvait d'un grand Manhattan sur l'île de Vitry) et sur le refus du Grand Paris. La reconversion économique et sociale de Seine-amont, secteur déclinant de la Métropole, est repoussée.

1991 : Programme de remise à niveau, même scepticisme des élus

Le 22 janvier 1991, M. Collot présente au nom du préfet de Région un programme de densification des 1700 ha de terrains mutables concernant 12 communes en déclin pour regagner 120.000 habitants et 110.000 emplois. Constatant l'abandon quasi général des berges de Seine, il proposait :

- “d'établir un grand projet d'ordonnance urbaine prenant comme axe fort la Seine, ses berges, ses ponts, et franchissant les deux coupures urbaines, le boulevard périphérique au nord et la plaine de Villeneuve le Roi/Valenton au sud”
- “d'engager sur dix ans une action globale de requalification de l'environnement en visant la remise en état de la totalité du linéaire des berges fluviales” (le département s'y est engagé pratiquement seul pour un montant de 400 millions de francs)

1992 : Scénario 2003/2015 de développement pour les villes de Seine Amont, une timide amorce de réflexion sur la Confluence.

Reflétant la division administrative et les divergences politiques, la Confluence est alors perçue comme constituée de deux territoires séparés :



Vue générale d'Ivry Confluences © Sadev 94

– “Confluence Marne” concerne Charenton/Saint Maurice dans le prolongement de Paris Bercy et les bords de Marne coupés des villes par l'autoroute A4

– “Confluence Seine Amont Nord” traite à Ivry du redéveloppement centré sur la Zac du port et la place Gambetta, et envisage la desserte par deux lignes de métro dans le prolongement de l'opération Paris rive gauche

Cinq domaines d'action sont proposés le 15 avril 1992 : péréquation des charges foncières, construction de 25.000 logements, contrat de ville à l'échelle de Seine Amont, amélioration des transports et des franchissements, réaménagement des 30 kms de berges.

2005 : le Schéma départemental “objectif 2020”

parle de la Seine mais pas de la Confluence. Élaboré d'avril 2004 à décembre 2005, cet assemblage de projets associe activités, déplacements, habitat, loisirs, nouvelles traversées mais le Département priorisait en 1991/92 le Trans Val de Marne, la rocade Orbival jusqu'aux années 2000, et le site propre sur la RN 305 plutôt que le bord de Seine.

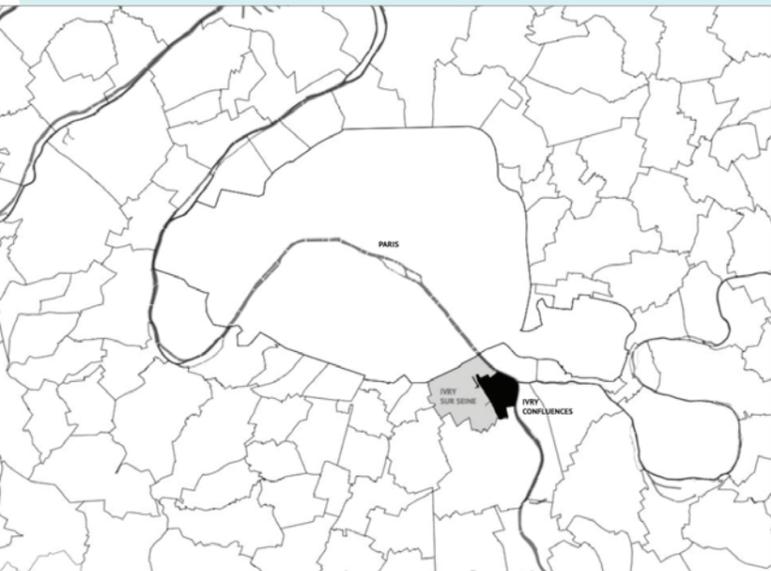
2006 : les Projets d'urbanisme d'intérêt national et Seine Amont Développement (association regroupant 5 communes) ne ciblent pas la Confluence. Le 5 janvier 2006, le préfet

de Région confirme ses objectifs : construire 30.000 logements et créer un EPA dans cet espace sans gouvernance intercommunale. En octobre 2006, le projet des 5 communes de Seine Amont Développement est de valoriser les rives de Seine comme vitrine du paysage, identité du secteur, accueil d'activités innovantes, réponse au choix d'habiter les bords du fleuve desservis par le TCSP entre la bibliothèque nationale et les Ardoines.

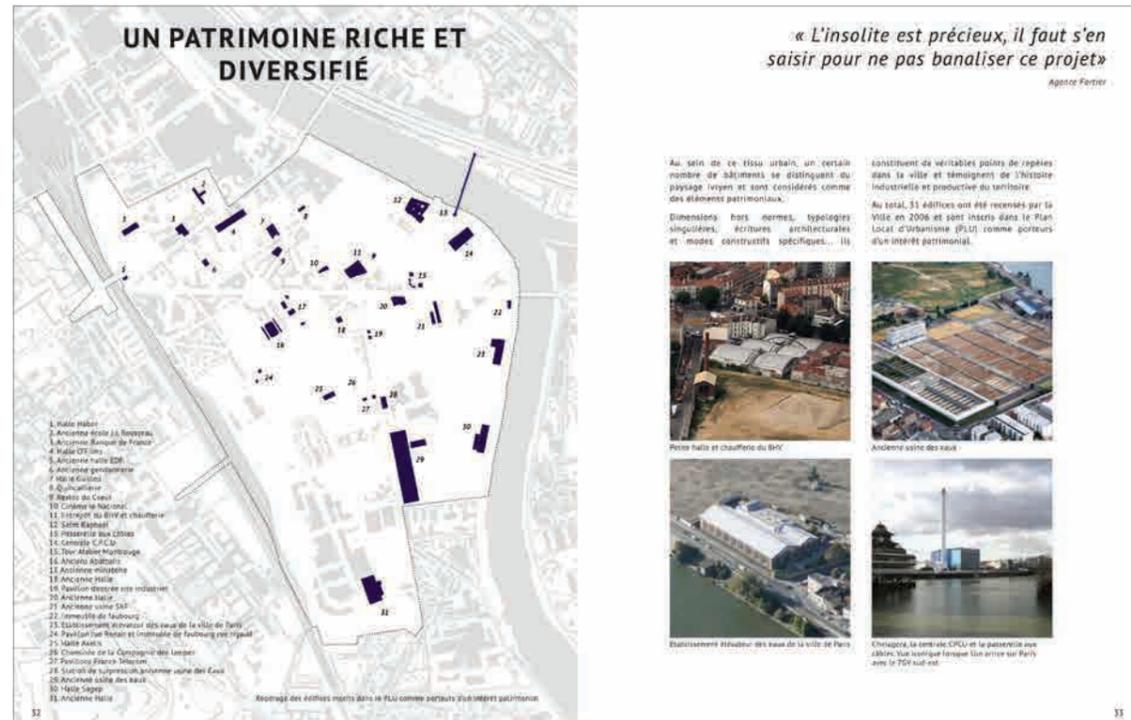
2007 : Le Protocole Orly/Rungis/Seine Amont ne concerne pas explicitement la Confluence. En novembre 2007, contrat entre l'État et les collectivités autour de 12 quartiers prioritaires dont Gagarine / Truillot à Ivry.

2009 : Le regard élargi porté par les équipes de la consultation sur le Grand Paris sur la Seine Amont.

D'août à décembre 2009, cinq de ces équipes traitent la Seine comme axe de développement métropolitain fédérateur doté d'une gouvernance à la bonne échelle : résorber la coupure entre les deux rives, dépasser la juxtaposition de territoires enclavés, intégrer la question du risque associée à l'accueil de nouvelles populations et de nouvelles entreprises, rétablir un parcours continu sur les deux rives, transformer le rapport entre ville et nature.



ZAC Ivry-Confluences, schéma de situation – Cf. Ivry Confluences, Plan-guide, Livre 1, doc. Agence Fortier/SADEV 94, 2019.



Patrimoine industriel, double page extraite de *Ivry Confluences, Plan-guide, Livre 1, doc. Agence Fortier/SADEV 94, 2019.*

Tout au long de ces années, l'objectif prioritaire était la relance de toute la Seine Amont où "la Confluence", telle que désignée actuellement, n'était pas très visible. Sont évoqués le traitement des berges de part et d'autre du fleuve, un équipement culturel, une cité de la ville sur la passerelle aux câbles, un espace public fluvial, mais l'idée d'un parc de dimension métropolitaine tel que nous l'envisageons aujourd'hui n'était pas au centre des visions. Pour réaliser un vaste parc ouvert sur le fleuve, les conditions conceptuelles, techniques, financières et politiques n'étaient pas réunies. Il manque encore aujourd'hui le dispositif partenarial capable d'articuler les échelles opérationnelles de la commune à la vallée, à la Métropole et à la Région.

2° ÉTAPE: COMMENT IVRY, SEUL, TENTE DE COMBINER EXIGENCES ENVIRONNEMENTALES, OBJECTIFS SOCIAUX, COHÉRENCE URBAINE ET ÉQUILIBRE FINANCIER

En 2010, le choix politique d'Ivry était de retrouver des activités économiques et des ressources pour développer un nouveau quartier habité doté de logements à prix maîtrisés et d'équipements publics, le tout desservi par des transports publics efficaces dont le prolongement de la ligne 10 du métro.

Constructibilité

- 1.300.000 m² d'activités pour 18.000 emplois dont 4.000 déjà implantés,

- 8.500 logements (moitié de logements sociaux) dont 1.500 livrés
 - 44ha d'espaces publics aménagés dont un parc public de 4,5 hectares.

Calendrier

- 2010 création de la ZAC
 - 2013 début de la construction du 1^{er} îlot de logements
 - 2016 début de la 2^e tranche
 - 2025 clôture prévisionnelle repoussée à 2030

Bilan prévisionnel

- Dépenses: 700 millions € (dont 340 foncier, 130 travaux, 115 équipements, 45 mise en état des sols...)
 - Recettes: 150 millions € (collectivités et État), 550 millions € charges foncières,
 - Maîtrise d'ouvrage concédée en 2011 à la SADEV pour 20 ans

Pour répondre aux difficultés du terrain et à la maîtrise du coût des logements, la SADEV 94 n'a eu d'autre choix que de densifier: dépolluer des terres industrielles (10% du bilan), rénover le parc de logements insalubres, conserver quelques bâtiments industriels, gérer les risques liés aux pollutions et aux inondations. Autant de contraintes qui restreignent l'usage des bâtiments de logements, des sous-sols de parking, des commerces et locaux d'activités en rez-de-chaussée.

Bruno Fortier, urbaniste coordinateur lauréat d'un concours, proposait la reconquête de la Seine avec un parc public face au Pont aux Câbles et un



ZAC Ivry Confluences, perspective de la volumétrie générale © uapS/ACLAA/Base

programme urbain mixte autour du boulevard recevant le T zen (bus à haut niveau de service, en site propre). Tout l'enjeu était de préserver la cohérence globale et la qualité du projet confié par la SADEV à 4 architectes-urbanistes de renom – Paul Chemetov, François Leclercq, Nicolas Michelin et Bernard Reichen.

Depuis, les aléas liés au report de la desserte en métro, à la lente libération des sols, à la fluctuation du marché, à la difficulté de coordonner les équipes de concepteurs ainsi que la crise ouverte par le fiasco du nouveau collège (problème de pollution du sous-sol ayant empêché son ouverture) ont nourri le mécontentement des riverains et des associations face aux retards et incertitudes programmatiques.

Fin 2017, trouvant le projet en cours insuffisamment lisible et unificateur, la Ville décide de le redéfinir et de changer l'équipe de maîtrise d'œuvre pour tenir compte des contraintes politiques, financières et opérationnelles.

2019, Nouvelle maîtrise d'œuvre urbaine: «Ivry pop City» (pop: paysage original et productif).

La difficile commercialisation des bureaux et la pression du tissu associatif conduisent au choix d'une nouvelle équipe, UAPS-ACLAA-BASE-ZEFCO-WT2I, autour d'Anne Mie Depuydt. Cette décision liée au calendrier des municipales de 2020 promettant écologie, qualité de vie, densification mesurée, petite échelle et libération des berges, ouvre la voie à la démarche «Ivry pop City» inspirée de l'idée de béguinage. Elle tente de répondre aux contraintes contradictoires du moment: infléchissement de la programmation bousculée par les réalités du marché immobilier,

demandes locales d'espaces ouverts publics et plantés, ouverture sur le quai de Seine.

Actuellement, seuls les projets de logements semblent en accord avec la programmation initiale alors que le retard se creuse pour les bureaux impactés par la saturation du marché et la mauvaise desserte du quartier qui n'a pas démontré son attractivité dans un environnement métropolitain concurrentiel². Les surfaces de bureaux sont réduites de 400.000 à 200.000 m², les 8.500 logements dont 1.500 livrés restent programmés, les espaces verts sont de 12 ha en comptant les nombreux espaces plantés entre immeubles, cela dans le strict cadre du bilan financier de plus en plus difficile à équilibrer par la SADEV et la Ville.

Les mutations et les concurrences aux alentours immédiats de la Confluence

L'allée d'Ivry à Paris s'éloigne de la liaison naturelle du quai de Seine alors que les Ateliers Yves Lion aménagent un boulevard périphérique post-urbain au trafic évaporé et noyé sous la végétalisation et que les projets immobiliers proches et concurrents émergent sans arbitrages ni cohérence:

Les tours Duo: 105.000 m² de planchers (86.000 m² bureaux, 1.800 m² hôtel)

Nouvel R «Réinventer Bruneseau»³: 10.000 m² construits dans les bretelles du périphérique, le marketing urbain de la SEMAPA masquant la préemption privée du paysage Seine et de l'espace public du quai haut.

Zac Bercy-Charenton à Paris: 583.500 m² de planchers (270.000 m² logements, 210.000 m² bureaux, 18.000 m² commerces, 17.000 m² logistiques, 12.000 m² hôtels, 6 tours de 50 à 180 m).

Zac Charenton-Bercy à Charenton: 360.000 m² de planchers (166.000 m² bureaux, 133.000 m² logements, 61.000 m² commerces hôtels).

Zac des Ardoines à Vitry: 660.000 m² de planchers (310.000 m² bureaux, 83.000 m² activités, 229.000 m² logements, 17.000 m² commerces, 21.000 m² équipements).

Zac Vitry gare: 435.000 m² de planchers (285.000 m² logements, 65.000 m² activités, 55.000 m² bureaux, 5.000 m² commerces, 25.000 m² équipements).

Ivry Confluence: un projet qui n'a jamais bénéficié du calendrier, des moyens et de l'attention que sa localisation aurait justifiée

L'évolution du regard sur le fleuve a substitué à l'approche fonctionnelle, économique et esthétique, une compréhension enrichie d'autres enjeux environnementaux qui imposent une approche

plus exigeante. Le site Confluence, qui concerne le quart du territoire de la ville, est un enjeu hors de portée pour une commune de 60.000 habitants confrontée à de nombreuses priorités. Pourtant il a toujours été traité comme un dossier local dans le microcosme politique du Val-de-Marne auquel les acteurs « extérieurs » ont été trop peu associés de crainte d'interférences sur le contenu du programme et sur les choix politiques, d'où le rôle de la SADEV et la faible ingénierie de projet qui postule qu'Ivry sait et veut faire tout seul, sans accompagnement extérieur suffisant :

- Pour l'État, Seine Amont est la somme de 12 communes où, parmi de multiples secteurs d'aménagement, le quartier de la Confluence n'a pas bénéficié d'une visibilité particulière portée par l'EPORSA.
- Pour le département, l'important est de conforter sa cohérence territoriale et d'accompagner un nombre limité de projets.
- Pour la commune d'Ivry, d'abord préoccupée par ses relations avec Paris et la cohésion du territoire communal, l'objectif est de préserver autant que possible sa tradition de ville populaire aux portes de Paris.

Le « petit territoire » de la Confluence, à l'échelle départementale où régionale et même périphérique à Ivry, ne bénéficie que d'une riveraineté et d'accès médiocres à la Seine. Il n'a jamais vraiment été au cœur des attentions, concentrées sur d'autres sites dont la visibilité a dominé la scène métropolitaine. La coupure physique et politique entre les deux rives de la Seine et de la Marne a empêché de prendre la mesure du grand paysage. Aujourd'hui, la vraie échelle géographique de la confluence Seine/Marne est divisée entre 4 communes (Paris 12^e et 13^e, Charenton, Alfortville et Ivry) et 3 établissements publics territoriaux qui ne collaborent pas de part et d'autre des deux fleuves, voire se concurrencent.

Alors qu'Ivry accueille de grands services urbains (le SYCTOM – syndicat intercommunal de collecte des ordures ménagères -, et le CPCU - compagnie parisienne de chauffage urbain), la Ville a signé deux conventions de coopération avec Paris en 2019 et en mars 2021 et souhaite la rétrocession à titre gracieux des 4 ha du terrain de la CPCU pour créer le parc en compensation carbone de la présence de l'usine d'incinération d'Ivry près du périphérique en cours de modernisation (moins polluante). Il reste qu'un projet aussi ample aurait

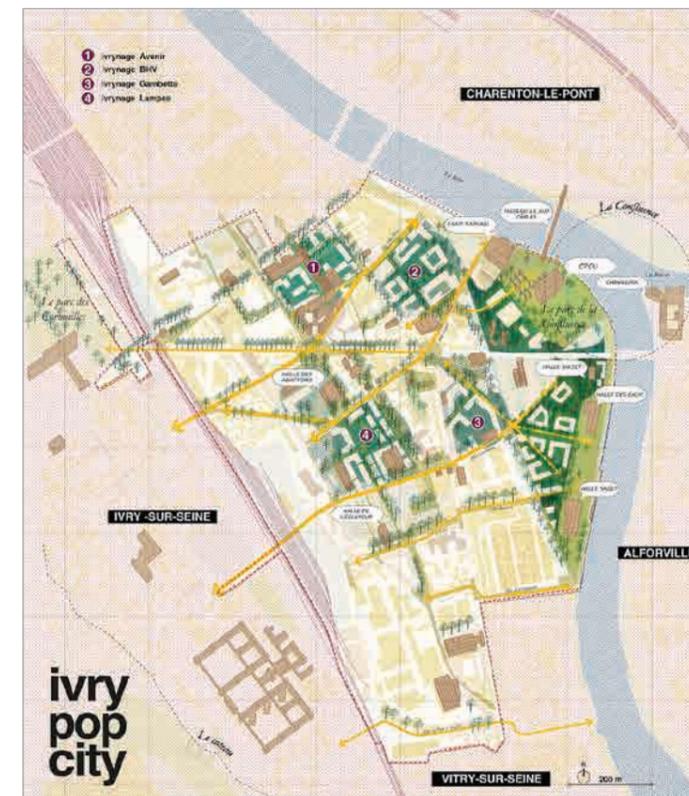
pu être plus ambitieux et mieux maîtrisé au sein d'une démarche intercommunale, quand, jusqu'au milieu des années 2000, les élus de la Défense où de la Plaine Saint-Denis portaient résolument la mutation de leurs territoires sur la scène politique métropolitaine. Partager le portage du projet avec la Métropole, voire la Région, aurait sans doute permis de créer sur ce site fragile – car inondable et pollué par des entreprises, pour certaines encore présentes – un espace ouvert sur le fleuve de dimension métropolitaine. Pour garder la maîtrise complète du contenu de la programmation, Ivry et la SADEV 94 n'ont pas pu ou voulu bénéficier de concours extérieurs et n'ont eu d'autre solution que de densifier: est-ce vraiment cela garder la maîtrise ?

La Confluence a cumulé les handicaps qui pèsent sur le bilan d'une opération encore fragilisée par la conjoncture post covid :

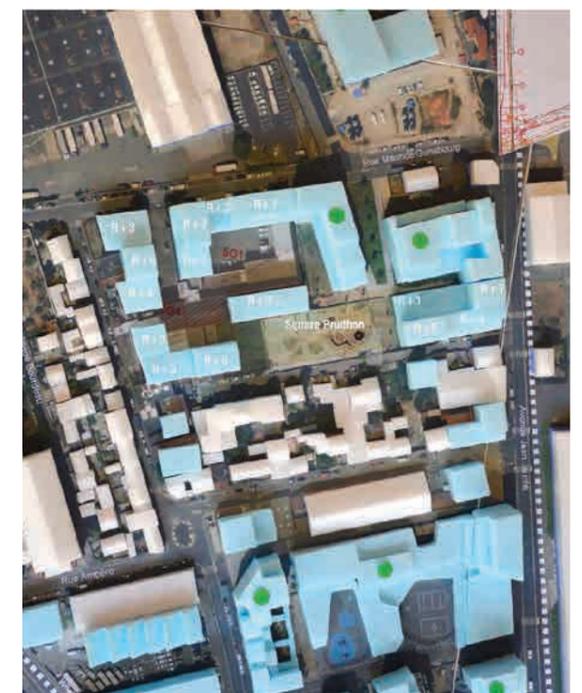
- prédominance d'emprises industrielles polluées, encore occupées où en friche, habitat ouvrier, patrimoine à préserver
- coût de dépollution et d'aménagement de terrains industriels inondables
- fluctuations de la conjoncture immobilière et concurrence entre projets comparables arbitrés par le marché
- hésitations sur le devenir de la ville entre mutation tertiaire et maintien de l'industrie, entre logements sociaux et diversification sociale
- changements d'équipes de concepteurs initialement chargés des 5 secteurs découpés en îlots
- jeu politique partisan local, absence de culture du compromis, effet des initiatives associatives contradictoires
- déficit obstiné de gouvernance intercommunale et marginalisation de ce projet dont l'impact potentiel a été minoré et sous-estimé

Tous ces obstacles ont entraîné le déficit d'espaces ouverts sur un site fluvial unique. L'absence de partenariats techniques et financiers suffisamment forts pour accompagner Ivry dans la conduite d'un projet ambitieux utile à toute la Métropole révèle notre incapacité collective à donner à ce lieu la place qui lui revient.

Simon Ronai et Gwenaël Querrien



Ivry Pop City. Le principe des "Irynages", inspirés de la forme des béguinages, selon leurs auteurs © uapS/ACLAA/Base



Maquette de l'îlot 5G (R+3 à R+7) © uapS/ACLAA/Base



Plan masse Ivry-Confluences 2007. Bruno Fortier coordinateur, Paul Chemetov architecte urbaniste. © P. Chemetov/ADAGP 2007

1 - Un premier article sur Ivry Confluences a été publié dans la lettre n°2 de LaSPAV (nov. 2019).
 Voir également le Plan Guide Ivry Confluences, 2019, livre 1 et livre 2 (réalisé avec l'Agence Fortier).
 2 - L'Institut Paris Région recense 1 795 secteurs de projets d'au moins 5.000 m² de surface de plancher et d'au moins 50 logements en zone urbaine.
 3 - Cf. plus loin dans ce dossier Seine amont, article sur Bruneseau.

DES CASIERS DANS LA BASSÉE? DES ÉQUILIBRES À RÉGÉNÉRER EN CONTINU

Le projet de renforcement, dans la zone humide de la Bassée, du système de protection de la métropole parisienne contre les fortes crues de l'Yonne¹ et de la Seine a été l'objet de controverses² entre les tenants du laisser-faire la nature – même si la “nature” dans ce secteur est issue de remodelages successifs – et ceux qui pensent qu'il est possible de créer un nouveau dispositif de protection tout en respectant et en restaurant les équilibres naturels.

En contemplant aujourd'hui les étendues d'eau de la Bassée, a-t-on conscience de la longue histoire qui a façonné ces paysages? En fait, nous captons un instantané d'une longue évolution. Cette zone humide alluviale de premier plan, d'une richesse écologique reconnue Natura 2000, est certes la vallée d'expansion des crues de la Seine depuis des millénaires mais elle résulte aussi de décennies d'exploitation agricole, d'extraction de sables et granulats, de travaux destinés à protéger Paris d'inondations catastrophiques, et de reconquêtes incessantes par la faune et la flore de vastes espaces profondément modifiés par l'homme.

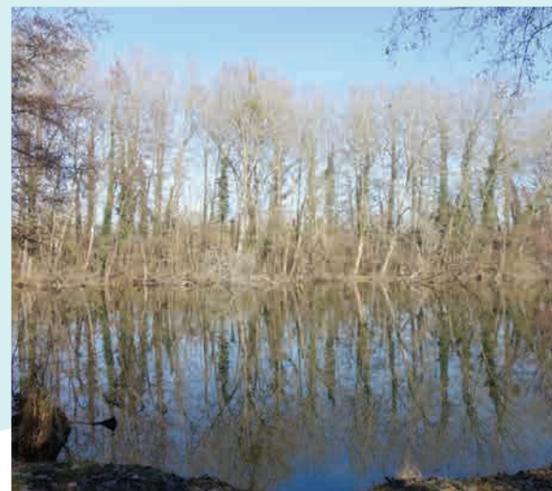
De la confluence avec l'Aube jusqu'à Montereau, la Bassée couvre plus de 400 km² et compte envi-

ron 150 plans d'eau, pour la plupart laissés par les gravières qui se sont multipliées dès les années 60. Dans le même temps, les reconfigurations destinées à réguler le flux de la Seine pour les besoins de la navigation, pour contenir les débordements ou, à l'inverse, pour maintenir l'étiage, ont bousculé les équilibres.

Peu à peu, la prise de conscience de la fragilité de ces équilibres amène heureusement à plus d'humilité dans les interventions. Aujourd'hui, l'heure n'est plus aux barrages et grands lacs de retenue: le projet est d'édifier des “casiers”, système de digues permettant de retenir, le temps de la crue, l'eau pompée dans la Seine et de la laisser ensuite s'écouler par simple gravitation quand la crue cesse. À l'issue de l'enquête publique, un “casier pilote” va être réalisé³ pour tester le dispositif. Il en faudrait une dizaine pour être efficace⁴. Dans le même temps, les réserves d'eau et le rôle d'épuration, la richesse offerte par les milieux créés pour la faune aquatique, pour les oiseaux, pour des espèces végétales rares, que représente la Bassée font l'objet d'une vigilance renouvelée de la part des pouvoirs publics comme des riverains, des associations, des naturalistes.



La Bassée, simulation de la digue du casier pilote
© EPTB Seine Grands lacs



La Bassée Tournefous. © Laurence Lestel/PirenSeine



La Seine à la confluence de l'Aube © PirenSeine

Si on se doit absolument de veiller à ne pas dégrader de telles sources de valeur, voire à les optimiser, il n'en demeure pas moins évident qu'on ne peut pas tout figer dans un état de nature « idéal »⁵. De fait, chaque intervention a son apport et son revers.

L'exploitation des sables et granulats est nécessaire. Elle permet de ne pas trop faire peser le développement de l'Île-de-France sur les régions voisines. Même si on a recours à des matériaux de substitution, les besoins en matériaux restent importants. Le recyclage n'est pas encore suffisant

pour assurer l'ensemble, et surtout la diversité, des constructions. Fort heureusement, les progrès pour remettre en état les sites d'exploitation sont continus. Et puis, malgré tout, les plans d'eau de Cannes-Écluses sont devenus un site ornithologique reconnu avec un arrêté de biotope.

Les matériaux extraits sont véhiculés par voie fluviale et c'est heureux. Une circulation encore plus intensive de camions serait un désastre. Encore faut-il que le cours de la Seine permette la navigation en toute saison...



Plan des 9 casiers prévus à la Bassée, en amont de la confluence Seine/Yonne. © EPTB Seine Grands lacs



Le casier pilote (en rouge) © EPTB Seine Grands lacs



Deux vues des paysages de la Bassée, dont un secteur de réserve naturelle (en bas) © PirenSeine

Quant à la protection des installations en aval menacées par des inondations de grande ampleur, il est clair, d'après les estimations récentes, que le principe de précaution impose d'augmenter les capacités de rétention des eaux autant que possible et de pouvoir agir sur les temporalités entre la montée des eaux de l'Yonne et de la Seine. La question alors semble moins être l'artificialisation d'une zone naturelle déjà considérablement remodelée que le contrôle de toute intervention et surtout de bien mesurer le cumul des impacts. La Bassée est un vaste écosystème en perpétuel renouvellement où tout est lié dans l'espace et dans

le temps. Si on s'appuie sur l'existant pour parvenir à anticiper un peu plus les effets des aléas climatiques, il importe de préserver au mieux toutes les capacités de rétablissement de cet ensemble de sites uniques.

Par contre, en parallèle, il est primordial de s'empresser plus sérieusement à réduire les vulnérabilités en aval et de ne pas en rajouter dans les urbanisations nouvelles, comme nous l'avons déjà dénoncé par ailleurs.

Anne-Marie Roméra

1 – Le débit de l'Yonne est plus important que celui de la Seine à leur confluence, si bien que ce devrait être l'Yonne le fleuve et la Seine l'affluent. Mais l'histoire en a décidé autrement.
 2 – Cf. le Dossier réalisé en vue de l'enquête publique de 2020 par FNE Seine-et-Marne et FNE Île-de-France, « Les projets d'aménagement de La Bassée en Seine-et-Marne : confronter deux visions ».
 3 – Le site pilote, en Zone Natura 2000, est composé en majorité de plans d'eau (anciennes gravières, 192 ha), de milieux naturels (87 ha), de bois (75 ha), d'espaces agricoles (13 ha). Cf <www.seinegrandslacs.fr> La Bassée.
 4 – Les études hydrauliques, basées sur des crues historiques, ont montré que le projet global permettrait d'abaisser le niveau de la Seine en période de crue (tous les 5 à 8 ans) de 20 à 50 cm suivant le type de crue, avec une moyenne de 35 cm à Montereau et de 25 cm à Paris. Le site pilote (8 km de digues) permettra quant à lui d'abaisser les niveaux d'eau de 6 cm à Paris et de 8 cm à Montereau en moyenne. Les digues feront 2m50 de haut, seront végétalisées et comporteront un chemin de crête de 3m50 de large utilisable hors période de crue par les piétons et cyclistes.
 5 – Jean-Louis Rizzoli, Pierre-Yves Durand (Institution interdépartementale des barrages réservoirs du bassin de la Seine), « Un nouvel aménagement pour lutter contre les crues dans le bassin de la Seine » in Cahiers de l'IAURIF n°142 Les risques majeurs en Île-de-France. Aménager pour prévenir.



Vue générale du projet Bruneseau Seine. En second plan, on aperçoit les tours duo (J. Nouvel arch.) © Hardel Le Bihan, Tohme, Adjaye Ass.

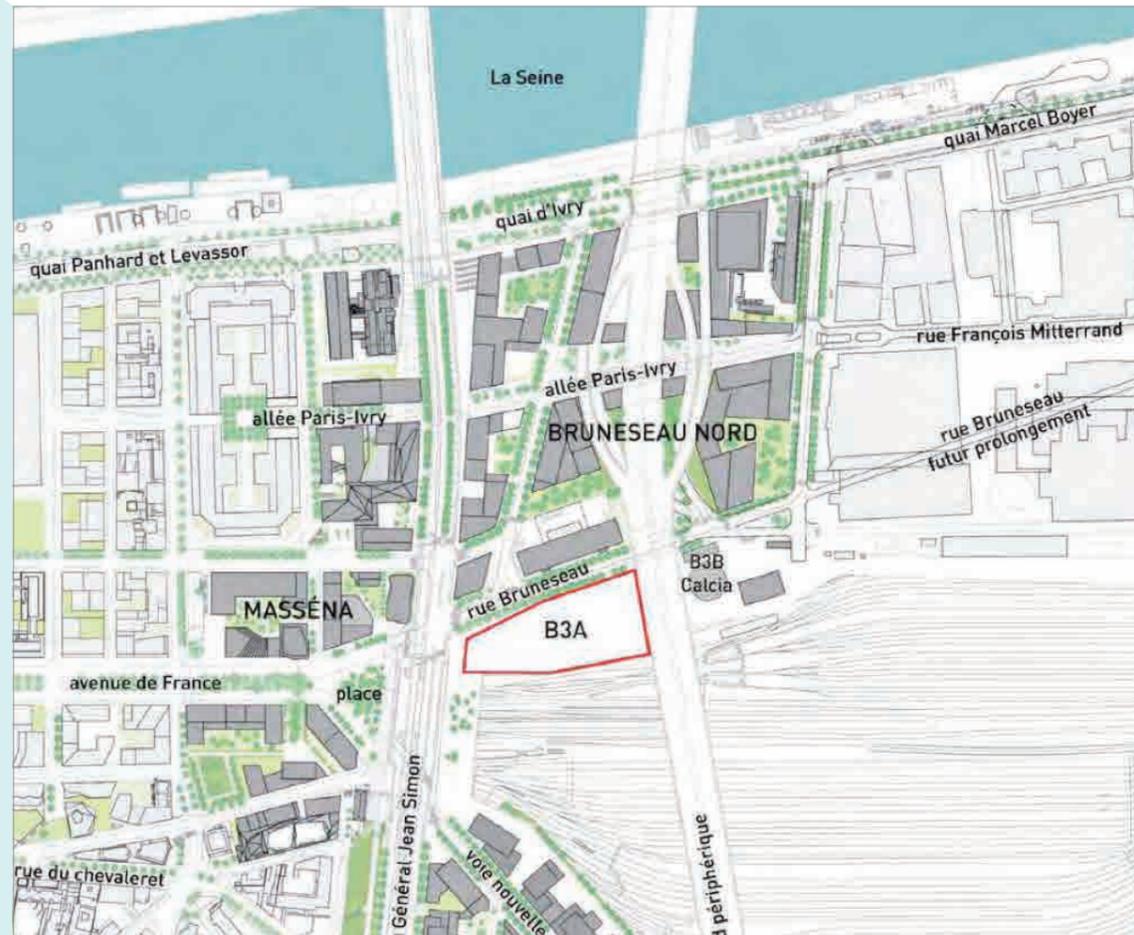
LE PROJET DE TOURS DANS BRUNESSEAU NORD VA ÊTRE REMIS À PLAT! L'OCCASION, ENFIN, D'UN PROJET BIOCLIMATIQUE INTERCOMMUNAL?

Dans Paris, en limite d'Ivry et au bord du périphérique, ont récemment émergé deux tours massives et déhanchées de 120 et 180 m de haut, crevant la Skyline de l'est parisien au bout de l'avenue de France: les tours Duo. Dessinées comme un énième "signal" entre Paris et la banlieue – du dire de leur architecte, Jean Nouvel –, comme si marquer cette limite était indispensable (d'aucuns disent que c'est un lien...), elles accueillent depuis peu le siège de la banque Natixis (6000 employés) et un hôtel-restaurant 5 étoiles. Cette "valeur de signal" ne devait d'ailleurs être que temporaire car dans les cartons de la SEMAPA étaient prévues de nouvelles tours sur le secteur Nord de Bruneseau¹: le projet 'Nouvel R' (rebaptisé depuis Bruneseau Seine), un ensemble de huit bâtiments, avait été choisi en 2019 à l'issue d'un discret dialogue compétitif et "réinventif" engagé en 2017 entre 4 équipes d'investisseurs avec leurs architectes.

Il s'agissait de réaménager le site inhospitalier de l'échangeur récemment reconfiguré du bd Périphérique porte d'Ivry. Au lieu d'apaiser les lieux et de préserver le couloir de rafraîchissement et de ventilation que constituent pour Paris et les communes voisines le fleuve et ses berges, le projet retenu prévoyait la construction de 90.000 m² de surface de planchers, dont deux tours de 100 et 180 m de haut, pour l'essentiel des programmes de logements en accession, commerces et restaurants panoramiques

COUP DE THÉÂTRE AU CONSEIL DE PARIS D'OCTOBRE 2021.

Resté inconnu du grand public et d'une bonne partie des élus, un sujet a priori mineur est venu perturber les choses: au conseil de Paris du mois d'octobre a été proposée au vote la prolongation d'une clause résolutoire à la vente d'une propriété publique, la Cité Technique signée de l'architecte Michel Kagan,



Étude d'impact des tours DUO de Jean Nouvel (dans le rectangle orangé) dans le schéma urbain de Yves Lion pour Bruneseau nord. (doc. Préfecture)



Photo aérienne Bruneseau nord © Ph. Guignard/Air-images/Semapa



Bruneseau nord, image d'une rue intérieure © Hardel Le Bihan, Tohme, Adjaye Ass.

située à l'est du site en limite d'Ivry. Cette vente de la SEMAPA était indispensable à la construction de la 1^{ère} tour de 100 m de haut prévue en bord de Seine. Or un amendement des verts refusant la prolongation de cette clause résolutoire a été voté à bulletin secret à une forte majorité des conseillers de Paris. Ce vote a annulé de fait la vente de la Cité Kagan et remis en cause toute l'opération.

(dont la cour d'école du futur quartier); déficit dramatique de desserte par les transports en commun pour les milliers de personnes attendues (le prolongement de la ligne 10 du Métro n'est pas encore financé à ce jour!); excavation de milliers de m³ de terres remplacées par des fondations colossales en béton nécessaires aux tours dans la zone du PPRI (secteur inondable).

URBANISME BIOCLIMATIQUE INTERCOMMUNAL OU RETOUR EN PIRE D'UN URBANISME BRUTAL ET ARROGANT QUE L'ON CROYAIT RÉVOLU ?

Autant le dire franchement, à l'heure du changement climatique et de l'élaboration d'un PLU bioclimatique, le projet de la Ville (Semapa) cochant toutes les mauvaises cases :

Constructions extrêmement denses accentuant la congestion et édifiées aux abords du bd périphérique, site parisien des plus pollués; absence d'espaces verts en pleine terre si ce n'est les sempiternelles terrasses arborées; pollution sonore permanente des espaces publics situés en sous-face du périphérique; effet venturi bien connu au pied des immeubles de très grande hauteur; très mauvais bilan énergétique des tours au regard des règles de sobriété énergétique supposées prévaloir; ombres portées des tours sur les constructions alentours

IL EST GRAND TEMPS DE PENSER PARIS AVEC LES VILLES VOISINES !

Ce même urbanisme daté a prévalu pour les 80 ha du futur quartier Bercy-Charenton de l'autre côté de la Seine, ou pour son miroir de 15 ha 'Charenton Bercy' à Charenton-le-Pont où Bouygues Immobilier prévoit la construction d'une tour de 60 étages et 190 m de haut. Tous ces projets sont réexaminés. Mieux, le journal *Le Parisien* a annoncé le 31 janvier dernier la remise à plat complète du projet Nouvel R. À l'heure de la métropole du Grand Paris, la priorité devrait être, tant pour les portes de Paris que pour la Confluence Seine/Marne, de penser de façon solidaire et coordonnée les centaines d'hectares en cours de transformation le long de la Seine avec des projets urbains écologiques bien desservis par des transports en commun efficaces.

Pour LaSPAV, B. Landau

1 - Tandis que Bruneseau nord, la partie en bordure de Seine, était voué à se hérissier de tours, Bruneseau sud, une friche SNCF, était promis à une forte densification du bâti alors que la présence de pleine terre, rare dans la capitale, aurait pu ouvrir d'autres horizons. Tout ceci est aujourd'hui remis en cause.

ÉRIC SAPIN

ASSOCIATION ALTERNAT

«*Éric Sapin est le président ou plutôt le « capitaine de bateau » de l'association Alternat. L'association possède deux péniches qui sont des lieux d'initiatives, de rencontres et de formations sur les questions de lutte contre les violences.*» – France Bleu Paris (2017).

Alternat, Association européenne de chercheurs « Hommes et Cours d'Eau », Laboratoire d'Innovation Sociale par la Recherche-Action (LISRA)

LES ENJEUX ANTHROPOLOGIQUES D'UN TRANSPORT PUBLIC FLUVIAL EN ÎLE-DE-FRANCE...

Si un consensus social est possible sur le constat que tout dans la vie n'est pas réductible à des biens de consommation et de marchandisation (sourire, tendresse, citoyenneté et civisme, politesse, oxygène, ciel, etc.), alors l'intuition initiale de « La Seine n'est pas à vendre », partie d'un sursaut d'indignation face à la main invisible du marché convoitant la Seine comme plus-value / faire-valoir immobilier, pose bien la « Seine » (et par extension toute rivière) comme « entité vivante » à préserver des prédatrices diverses. Comment penser de ce point de vue, et non de celui exclusivement économique, les raisons de

l'absence de transport public fluvial au service des 12 millions de Franciliens ? La création d'un réseau de transport public fluvial en Île-de-France ne permettrait-elle pas la réappropriation culturelle de l'espace public fluvial par les habitants ?

Nous ne le savons que trop : avant que les politiques publiques commencent à s'intéresser à l'eau et à la protection de la nature à partir du dernier quart du XX^e siècle, les rivières ont été transformées au fur et à mesure du développement industriel en égouts à ciel ouvert détruisant les écosystèmes comme les traditions populaires attachées aux rivières. Ceci expliquant cela, leur gestion a également été de

plus en plus restreinte à leur fonction de « voies navigables », autrement dit, voie de circulation dédiée aux transports de marchandises sans que la qualité extrêmement dégradée des eaux ne soit à aucun moment un obstacle à une navigation toujours plus industrielle. Pour transporter du sable, du gravier, du charbon, du gasoil, des céréales, peu importe de naviguer sur des eaux mortifères...

Il en est tout autrement pour le transport de passagers, inmanquablement attirés par la contemplation des paysages et de la vie du fleuve, ce dernier se révélant alors comme « leur fleuve »...

Dans « La Trace du fleuve »¹, Isabelle Backouche souligne combien il a été difficile d'obtenir des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées leur soutien dans la création des navettes fluviales de la première exposition universelle : n'y a-t-il pas une noblesse technologique plus affirmée dans le transport utilitaire de masses inertes plutôt que dans celui visant l'agrément populaire ? Dans le même ouvrage, elle montre comment la révolution industrielle a chassé de Paris la vie sociale, artisanale et traditionnelle qui se déployait sur les rives de la Seine... En partenariat avec la Ville de Paris, un collectif autour d'Isabelle Backouche a créé des « bulles sonores » disponibles en ligne (gensdelaseine.com) permettant de ressusciter les ambiances hyper-localisées des différentes cultures sociales fluviales parisiennes avant la révolution industrielle...

Créer un transport public fluvial en Île-de-France est le premier acte d'une indispensable



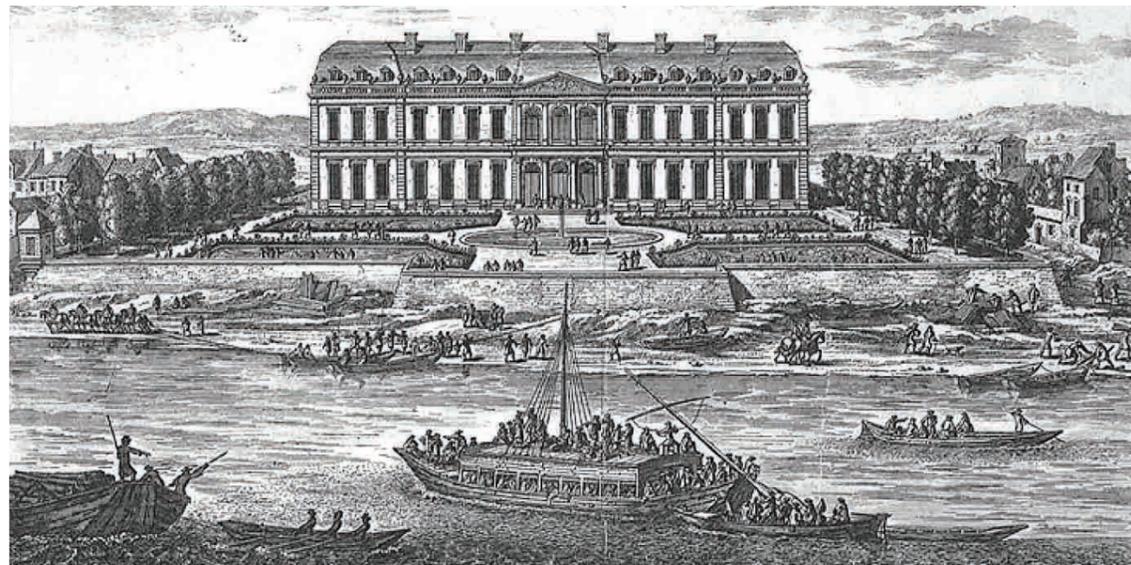
Le bac à vapeur de Caudebec en Caux (Carte postale ancienne) © 2009, Inventaire général du patrimoine

reconquête sociale pluraliste et fondamentalement écologique : à travers la correction de l'anomalie que constitue l'inexistence d'un transport public fluvial métropolitain, il s'agit de penser et poser le principe en actions du service public comme central dans l'approche fluviale.

C'est alors tourner la page d'une dépossession populaire organisée par l'État lui-même par son désengagement de la voie d'eau durant les périodes de la course à la vitesse qui auront marqué les deux siècles de croissance dopée aux énergies fossiles dont nous ne savons que trop qu'elles conduisent, in fine, à notre extinction si nous continuons sur cette lancée...

Contact : <alternat@free.fr>
<www.penichealternat.org>

¹ - La trace du Fleuve, La Seine et Paris, 1750-1850, Isabelle Backouche, EHESS, 2016



Un coche d'eau halé et diverses embarcations devant le château de Choisy-le-Roi. Gravure fin XVIII^e. © BNF, in La Seine en amont de Paris, Conseil général d'Île-de-France, 2009.



Lignes de la Compagnie générale des bateaux parisiens. © Musée de Conflans-Sainte-Honorine

Annexe 1:
**TRANSPORT PUBLIC FLUVIAL,
 « PROJET MonBB », ET SI C'ÉTAIT POSSIBLE?**

Nombreuses sont les villes qui ont opté pour un moyen de déplacement au fil de l'eau. Alors, pourquoi pas nous ? La Seine devrait permettre de voyager autrement.

Le projet MonBB est porté par un collectif de professionnels (ingénieurs, pilotes de Seine, experts fluviaux, ...), tous soucieux de penser le transport fluvial comme un service public pour les Franciliens. Initialement, l'idée de navettes fluviales dans la région a été proposée par deux jeunes marins, Mathieu Bonnin et Dany Carvalho, qui se sont rencontrés lors de leurs études en Sciences Nautiques (Officier de la marine marchande). Fondateurs de cet ambitieux projet, ils se sont inspirés du réseau fluvial de bateau-bus d'Anvers. Depuis, ils ont voyagé dans plusieurs pays européens où ils ont pu découvrir d'autres navettes fluviales comme celles de Rotterdam, une autre référence.

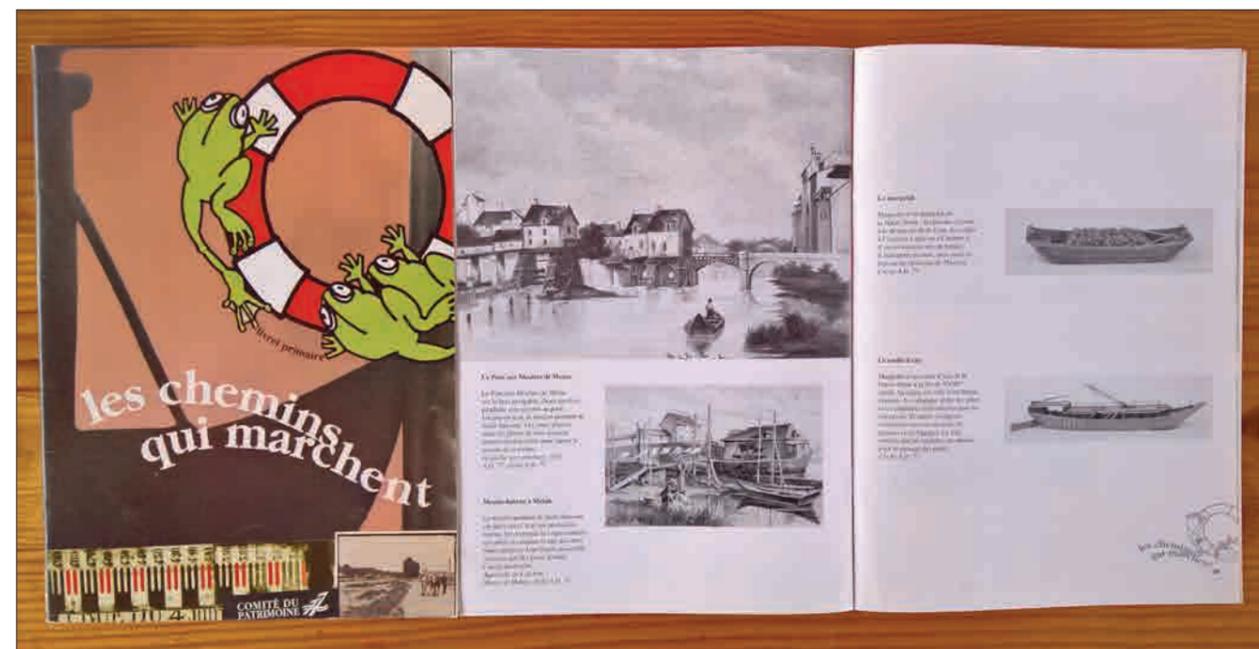
Voir le "Projet monBB" sur Facebook.

Site <www.projetmonbb.fr> ou devenir sociétaire <contact@rivercatfrance.fr>.

« En Île-de-France, nous avons le regret de constater qu'il n'y a pas de transport fluvial de passagers pour les Franciliens. Aujourd'hui, le transport de passagers sur la Seine dépend totalement du tourisme international. Le but du projet est aussi de permettre aux Franciliens de voyager sur la Seine sans passer par le « bateau-touriste ». »

En ce qui concerne l'accès à bord, le projet se veut accessible à tous avec la carte Navigo, donc connecté au réseau de transport en commun.

Le collectif a choisi de se constituer en société coopérative d'intérêt collectif pour réaliser son projet, avec pour objectif de renforcer les usages des fleuves et des rivières sur tous les territoires pour contribuer à la transition écologique, avec la participation de l'ensemble des bénéficiaires de cette mobilité. Leur objectif est d'ouvrir une première ligne dès 2023. Et si Navigo naviguait pour de vrai !?



Extrait du liuret accompagnant une exposition du Comité du Patrimoine de Seine-et-Marne © CPSM 1997

①

Annexe 2:
**LE POINT DE VUE
 DE LA SECTION SEINE
 DU SYNDICAT DE
 LA MARINE FLUVIALE**

par Pascal, Jean-Charles & Kléber

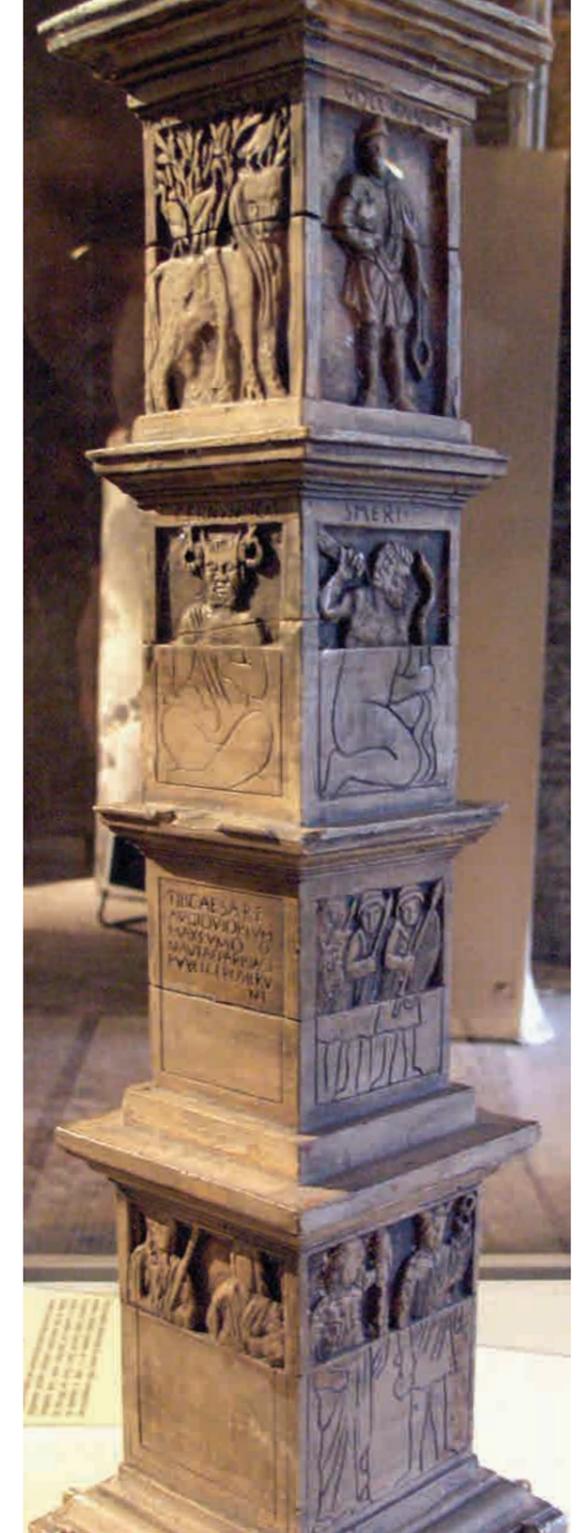
Mobilisons-nous en faveur d'un transport public fluvial en Île-de-France ! La promenade touristique et la croisière événement sont des activités qui assurent de solides bénéfices commerciaux aux actionnaires des sociétés de navigation, d'où le désintérêt ou la franche hostilité des principaux armateurs du bassin au développement d'un transport public fluvial à Paris et en Île-de-France !

Il est grand temps d'ouvrir à nouveau la Seine à l'usage des habitants de la capitale, ce projet nécessitant la mobilisation soutenue des travailleurs du fleuve en association étroite avec les usagers, riverains, et l'ensemble des associations et collectivités intéressées. C'est l'évidence, la Seine qui traverse Paris offre une voie de communication maîtresse. À l'échelle du Grand Paris, les boucles si caractéristiques de notre fleuve, qui représentaient un facteur de handicap pour la vitesse de parcours sur de longues distances, deviennent un avantage pour la desserte d'un maximum de villes, de quartiers et de sites attractifs.

Une première ligne entre Alfortville à l'Est et Suresnes à l'Ouest pourrait rapidement être complétée par deux autres lignes sur les bassins d'amont et d'aval.

Pas question de réitérer le fiasco de Voguéo à la fin des années 2000, un projet sous-dimensionné et dont l'exploitation avait été confiée à la société de promenade touristique des mal nommés Bateaux Bus ! Les navettes fluviales de nos lignes franciliennes sont pensées comme moyen de transport domicile-travail alternatif aux rames saturées du RER, aux bus ou à la voiture. Mais bien sûr, elles pourront aussi être utilisées, comme tout le réseau de transport collectif, pour les déplacements d'agrément.

Au moment où se construit le Grand Paris avec une densification croissante de l'habitat, le développement d'un service de navettes sur la Seine trouve tout son sens. En même temps que de répondre aux besoins en transport « contraints » du quotidien, notre mode de transport par le fleuve satis-



Musée de Cluny – Maquette du pilier des nautes
 © Musée de Cluny

fera le besoin d'évasion et d'enchantement toujours renouvelé des usagers au cœur de notre agglomération.

Nul doute qu'un service de navettes fluviales régulier, voguant d'un bout à l'autre de la région, rencontrerait l'enthousiasme général des Franciliens !

Contact:

<syndicatmarinefluviale@outlook.com>

IL FAUT SAUVER L'ÎLE HELOÏSE!

par Claudine Cazals, Comité Jean Vilar



Depuis 2017 le comité Jean Vilar à Argenteuil est vent debout contre le projet dépassé et destructeur d'un gigantesque bétonnage de l'île Héloïse sur la Seine. Rappel des faits:

Le 17 mars 2016, pendant le conseil municipal, le maire d'Argenteuil, Georges Mothron, annonce sans aucune concertation préalable le projet immobilier *Cap Héloïse* sur une partie de l'île Héloïse.

Ce projet prévoit, sur un terrain totalement inondable représentant 2% du terrain de la commune:

- le déclassement du terrain municipal.
- la vente du terrain déclassé au promoteur FIMINCO.
- la démolition de la salle des fêtes Jean Vilar de 1970 chère aux Argenteuillais.
- l'abattage de l'ensemble arboré remarquable de 56 arbres.
- la construction d'un multiplexe de 44m de haut (environ 14 étages), un centre commercial à 2 niveaux, une salle de spectacle, 4 tours de 33m avec 156 appartements et 2 étages de parking ouverts vers l'extérieur, 700 places de parking souterrain (payant et inondable).

En 2017 est créé le comité Jean Vilar pour dire NON à ce projet monstrueux en bord de Seine. S'ensuivent différentes actions publiques: tracts, réunions publiques, articles de presse, rassemblements, prises



de paroles...

Malgré le double avis défavorable du Commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête publique environnementale (mars-avril 2019), le maire persiste en promettant des aménagements «substantiels». Mais, prudemment, il ne met pas ce projet très impopulaire au programme de sa campagne municipale de 2020! Réélu, il rebaptise le projet «Les Promenades Argenteuil», avec pour seuls changements:

- réduction de 4 m pour le multiplexe
- réduction de 3 m de hauteur des tours et réduction de 4 à 3 tours d'appartements!

Suit un appel à manifestation du comité le 12 juin.

Lors du conseil municipal du 8 septembre à huis-clos, sont actés par la majorité:

- le déclassement du terrain
- sa vente au promoteur FIMINCO.

S'ensuit une manifestation devant la mairie à l'appel du comité et de plusieurs associations.

Puis, le 18 septembre, une manifestation devant la salle Jean Vilar.

Le 26 novembre 2021, le maire accorde le permis de construire au 2^e projet FIMINCO. Le panneau devant le site mi-décembre décrit le 1^{er} projet et de grandes photos à proximité présentent le 2^e projet. Mais quel que soit le projet, il aura pour conséquence la destruction des cinémas municipaux, des petits commerces de centre-ville, et du centre-commercial Côté-Seine Géant Casino. Plusieurs associations ont engagé une démarche de recours contre ce PC. A l'appel du comité Jean Vilar et d'une douzaine d'associations locales et régionales, une importante manifestation s'est tenue le 29 janvier 2022 contre le bétonnage de l'île Héloïse. **Pour la mise en valeur du patrimoine d'Argenteuil et des berges de la Seine, le combat continue!**

| PERMIS DE CONSTRUIRE | |
|-------------------------------------|---|
| N° Permis : | N° PC 95018 17 00066 |
| En date du : | 2, 6, 1, 1, 2, 0, 2, 1 |
| Déjà délivré par : | Monsieur le Maire de la Ville d'Argenteuil |
| Bénéficiaire(s) : | FIMINCO SAS |
| Nature des travaux : | Construction de plusieurs bâtiments : - Une salle de spectacle ; - Un complexe de 9 salles de cinéma ; - Des commerces sur 2 niveaux ; - 156 logements avec 2 niveaux de parkings en superstructure ; - Un parc de stationnement public. |
| Architecte : | FRESH Architectures et RRC Architectes |
| Surface de plancher autorisée : | 40 372 m ² |
| Hauteur de la/des construction(s) : | Salle de spectacle : 23,95 m |
| | Cinéma : 43,01 m |
| | Commerces : 10,70 m |
| | Logements : 33,38 m |
| Surface des bâtiments à démolir : | 3 398 m ² |
| Surface terrain : | 22 248 m ² |

ÎLE SEGUIN PARTIE CENTRALE, DERNIER ROUND?

par Bernard Landau
DE DBS À BOUYGUES, ENCORE ET TOUJOURS DES BUREAUX!



Façade nord du projet Bouygues en vis-à-vis de Boulogne Billancourt. © BIG/Bouygues

«L'île Seguin, île maudite» titrait *Télérama* en janvier 2021. Depuis 2005, fin de la démolition des bâtiments de l'usine Renault sur l'île, son aménagement va de rebondissements en rebondissements¹, les plus récents étant l'abandon des projets Jean Nouvel (2009-2015, 2 tours 225.000 m²), du campus Bolloré (2017-2019, 230.000 m²) puis du projet DBS (130.000 m² de bureaux, 2019-2021).

En effet, lors du Conseil Municipal du 15 avril 2021, le maire de Boulogne-Billancourt a informé les élus bouloonnais de l'éviction de DBS et de la signature d'un nouveau contrat avec Bouygues Immobilier, portant sur une opération de même nature.

Motif: selon le contrat signé avec la Ville, DBS devait avoir obtenu un PC vidé de tous recours au mois de mars 2021. Ce n'était pas le cas: deux recours contentieux, un sur l'arrêté préfectoral sur l'étude d'impact Loi sur l'Eau et l'autre contre les deux permis de construire accordés à DBS étaient déposés. La mobilisation et l'action juridique ont payé!

Cette fois, c'est à Bouygues Immobilier de relever le défi: avoir trouvé des occupants pour les bâtiments projetés et obtenu un permis de construire vidé de tout recours en août 2022. Après avoir choisi le cabinet d'architectes Danois «BIG», le groupe n'a négligé aucun effort pour essayer de lever en amont toutes les embûches d'un véritable parcours du combattant: s'inscrire dans l'OAP du PLU adopté en 2018,

répondre au programme de bureaux (118.000 m² de bureaux au lieu des 130.000 m² de DBS), se garder des foudres des associations des coteaux de Meudon qui criaient au crime de perte de vues sur le grand panorama de la plaine de Billancourt et la Tour Eiffel (légère baisse des hauteurs d'immeubles), rencontrer les signataires de La Déclaration de l'Île Seguin et les associations requérantes contre les permis de DBS, obtenir l'"agrément bureaux" du préfet dans une période très tendue (crise du tertiaire, télétravail...) notamment dans le 92, satisfaire à l'avis de l'autorité environnementale (DRIEAT) et à celui de la MRAE (mission régionale d'autorité environnementale) – alors que la ville de Boulogne est carencée en espaces verts et en logements sociaux - et proposer un projet architectural convaincant².

Par ailleurs, selon nos informations, le projet EME-RIGE prévu sur la pointe amont de l'île devrait évoluer et sa réalisation être confiée à Bouygues construction.

Après avoir consulté les associations et informé les élus bouloonnais entre septembre et décembre 2021, le projet a été rendu public dans la presse municipale. Début janvier a été annoncée la tenue d'une consultation du public via une procédure PPVE (Participation du Public par Voie Électronique) du 19 janvier au 19 février 2022:

<https://www.enquetes-publiques.com/Enquetes_WEB/FR/EP21511/Deposer.awp>

Les maquettes de «Vivaldi» (nom de baptême de l'ensemble) sont exposées à la maison des projets.

N'EST PAS VIVALDI QUI VEUT!

Il cemento dell'armonia e de l'inventione

Comme le projet précédent de DBS, Vivaldi est composé de 6 bâtiments répartis de part et d'autre d'une rue centrale, élargie à 20 m au lieu de 15, dont 5 dédiés à l'immobilier de bureaux ; le sixième, une halle gastronomique, occupe la position centrale face au jardin public d'1,5 ha ouvert sur Meudon. Les deux immeubles de part et d'autre de la halle seront, paraît-il, mutables un jour en logements (ce qui n'est pas autorisé par l'actuel PLU de Boulogne pour l'île et ce qui est structurellement difficile vu l'épaisseur des bâtiments).

La proposition construit moins de surface de plancher (118.000 m²) et un peu moins haut (entre 79,6 m NGF et 72,2 m NGF). Le bâtiment le plus haut est à 10 étages, face à Boulogne, et est positionné sur l'île en vis-à-vis de la Seine Musicale. 700 places de parkings sont logées dans le socle des bâtiments. Bouygues a annoncé occuper 71.000 m² de planchers construits avec une de ses filiales actuellement implantée à Vélizy.



Les nouveaux bâtiments font écran entre les rives
© BIG/Bouygues

LES DEUX FACES D'UN MÊME PROJET :

La nouveauté de la proposition (qui fleurit aujourd'hui dans nombre de projets architecturaux) est celle d'une architecture 'néo babylonienne' de bâtiments en terrasses plantées, supposées rajouter près d'un hectare de végétation sur l'île.

LaSPAV TIENDRA SA 4^e ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE LE 18 MARS 2022

cf. heure et lieu sur

<www.laseinenestpasavendre.com>

Au nord, côté Boulogne-Billancourt, 5 imposantes et sévères façades planes, dressées à l'aplomb du quai telle une coupe en 2D dans un projet par ailleurs en gradins (3D) qui évoque l'architecture des années 70 de la Grand Motte côté Meudon et, côté Boulogne, les énormes paquebots-immeubles touristiques qui sillonnent les rivages de la Méditerranée et d'ailleurs.

Au sud, côté Meudon, un jeu de terrasses plantées adoucit la perception de l'ensemble. La pérennité de la végétalisation de cette architecture est, de l'aveu de Bouygues, expérimentale. Quoi qu'il en soit, il y a peu de chance que le site ressemble aux images de synthèse bucoliques et ensoleillées (y compris au nord!) de la communication du projet. Mais surtout, ce banal programme de 110.000 m² de bureaux (donc un quartier désert la nuit), au centre d'une île de 11,5 ha, n'offre aux usagers qu'un petit jardin public d'1,5 ha et dresse une muraille au milieu du fleuve entre Boulogne et Meudon, dégradant ainsi le grand paysage de ce méandre remarquable des boucles de Seine proche de Paris.

La mairie de Boulogne a procédé du 19 janvier au 19 février derniers à une "Participation du public par voie électronique", procédure accélérée par rapport à une enquête publique (sans commissaire enquêteur ni réunions ouvertes). Était-ce pertinent? Toujours est-il que sur les 752 avis déposés, 72,5 % refusent le projet, 18 % y sont favorables et les 9,5 % restant sont indécis ou réservés. Plusieurs associations ont déposé un recours contre l'agrément donné par le préfet à ces bureaux...!

Nouveau projet, nouvelle impasse? Pourquoi s'obstiner à tant construire sur une île dont la vocation serait de retrouver au XXI^e siècle la nature qu'on lui a confisquée au XX^e? N'est-ce pas le choix intelligent qui a été fait il y a 40 ans pour sa voisine, l'île Saint-Germain ! **Changer de programme est plus que jamais nécessaire!**

1 - Lire l'historique des projets successifs dans notre Newsletter n°4, spécial Île Seguin, mars 2021

2 - Cf., sur le projet Vivaldi, Les 4 Lettres de la Déclaration de l'île Seguin (2 sont déjà parues) sur <www.la-declaration-ile-seguin.fr> ou <www.laseinenestpasavendre.com>

FORMULAIRE ADHÉSION À LaSPAV

ADHÉSION À TITRE INDIVIDUEL

TARIFS :

- ADHÉSION SIMPLE : 20 €
- ADHÉSION + DON : **ENTRE 40€ ET 200€**
(PAR TRANCHES DE 20€)
- ÉTUDIANT, CHÔMEUR, RETRAITÉ : 10 €
(PAR CHÈQUE EXCLUSIVEMENT, AVEC JUSTIF.
À L'ADRESSE DE LASPAV INFRA.

PAR CB EN LIGNE VIA HELLOASSO

WWW.HELLOASSO.COM/ASSOCIATIONS/LA-SEINE-N-EST-PAS-A-VENDRE

PAR CHÈQUE À L'ORDRE DE L'ASSOCIATION

LA SEINE N'EST PAS À VENDRE

FORMULAIRE TÉLÉCHARGEABLE SUR LA UNE DE NOTRE SITE,
À REMPLIR ET ENVOYER AVEC VOTRE CHÈQUE SOUS ENVELOPPE
AFFRANCHIE À : BERNARD LANDAU, LASPAV, 57 BD. ARAGO, 75013 PARIS

ADRESSE MAIL : CONTACT@LASEINENESTPASAVENDRE.COM

Newsletter de l'association *La Seine n'est pas à vendre* - Février 2022 - N°5 - Directeur de la publication: Bernard Landau
Direction de la rédaction: Bernard Landau et Gwenaël Querrien
Ont participé à ce n°: Anne-Marie Roméra, Simon Ronai, Éric Sapin - Conception graphique: A. de la Bâtie

www.laseinenestpasavendre.com // Association n° RNA W751245403 - JO du 21/07/2018