

## La Seine, patrimoine intouchable

La Seine scintille de mille écailles sous le soleil zénithal, elle est noire les soirs d'hivers, elle est jaune quand ses eaux sont menaçantes pour le zouave du Pont de l'Alma, elle est grise comme le ciel, comme les toits, quand tout est gris, elle est miroir immobile l'été, tôt le matin sous le Pont du Carrousel. Certains soirs, les reflets des réverbères décrivent dans l'eau des danses simiesques.

La Seine est mobile, changeante, fugitive, parfois grave et austère. Elle est chemin qui coule au cœur de la ville, dessinant une courbe d'une élégance indicible, bien visible des terrasses de la Cité de l'architecture et du patrimoine. « La plus belle avenue de Paris, c'est la Seine » affirme Roland Castro.

La Seine a un rapport avec la ville plus présent, plus consubstantiel que Londres, Rome, Prague ou Florence. Paris est né du fleuve à partir de ses îles constituant du cœur historique. La Seine a donné à la cité son site, elle l'a protégée de l'emprise de ses ennemis, elle a fondé et fait fructifier son économie. Ce qui est sans doute le plus fort dans cette lecture du fleuve aussi bien pour les visiteurs que pour les usagers, les habitants, c'est l'utilisation de la Seine comme élément à part entière de son architecture et de son paysage urbain. La topographie du rapport à la ville : berge maçonnée, souvent en pente, quais bas et murs de quai haut, autant de constructions différentes mais liées et complémentaires constituant un paysage linéaire, une sorte de bande continue, un lieu à part, un ailleurs retranché de l'agitation et jamais le même, large ou étroit, pavé ou asphalté...

Cette ordonnance courant le long du fleuve n'est pas seulement longitudinale, elle est ponctuée en sa partie haute d'une succession de sites urbains de qualité exceptionnelle, témoignages de l'évolution historique de la cité, voire du pays. Chaque immeuble, chaque construction révèlent sa propre qualité mais leur juxtaposition affiche un caractère à la fois éclectique et harmonieux.

La convergence pertinente au cours des siècles des pouvoirs politiques, des enjeux économiques et de transport, des contextes historiques particuliers, des propositions des professionnels du cadre de ville a produit une géographie puissante de lieux culturels d'une exceptionnelle qualité : Louvre, Orsay ; Hôtel de Salm, musées de la Monnaie, de l'Homme, de la Marine, d'Art Moderne, des Arts Premiers, Grand et Petit Palais, IMA, CAPA..

Aux bords de la Seine, c'est toute l'histoire de la France qui s'affiche.

Mais aussi, cette impressionnante avenue d'eau est rythmée par 37 ponts porteurs d'histoires et de légendes, elle aussi traversée par de grandes compositions transversales entre le Champ de Mars et le Trocadéro, entre les Invalides et les Champs-Élysées, entre l'Institut et la rue Saint-Honoré via la Cour Carrée du Louvre.

Le caractère remarquable de la Seine, c'est à la fois le lien entre les deux rives autant avec le Centre historique qu'avec les grands axes perpendiculaires conçus lors d'expositions universelles.

La relation, la connivence est constante entre le fleuve et la ville, l'eau et la pierre.

« L'ensemble appréhendé comme une entité géographique et historique forme un exemple exceptionnel et unique d'architecture urbaine en bordure d'un fleuve où les strates successives de l'histoire de Paris, ville capitale d'un des premiers grands états-nations d'Europe se sont harmonieusement superposés ». (« brève synthèse » justifiant de la « valeur universelle exceptionnelle » du site « Paris, rives de la Seine (France) » et de son inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO en 1991.)

Ce qui a fait sens pour le classement par l'UNESCO, c'est, tout au long de l'histoire, l'implication des pouvoirs politiques dans le développement et la croissance économique de la ville et leur implantation sur les rives du fleuve. Sans évoquer les Parisii et leur oppidum au cœur de la Cité, les Mérovingiens et Carolingiens, Clovis fixant le siège de son royaume sur les bords de Seine, c'est en 1170 que Philippe-Auguste accorde à la hanse des bâteliers et des marchands d'eau le droit de commercer entre Mantes et Auxerre et c'est ainsi qu'ils sont à l'origine du pouvoir municipal et que leur blason et devise deviendront ceux de Paris.

La forteresse de Philippe-Auguste et Charles V est remplacée par les Tuileries dont le jardin longe le fleuve. Henri IV édifie la galerie du bord de l'eau longue de 300 mètres entre le Louvre et les Tuileries. La Seine commence alors à ordonnancer la ville.

En 1607, Henri IV inaugure le Pont Neuf, le premier pont sans maisons ; les parisiens traversent le fleuve pour la première fois, en l'apercevant, une promenade sur l'eau, une perspective inattendue, une sorte de libération. Tous les ponts, à cette époque, étaient occupés par des maisons étroites aux toits pentus et très hauts et des boutiques d'orfèvres (le pont au Change), de parfumeurs, de teinturiers, d'apothicaires ou d'armuriers...En 1614, Marie de Médicis confie à l'entrepreneur Marie le mission de réunir les deux îles aux Vaches et Notre-Dame. Le Vau, architecte du Roi fait protéger les berges mouvantes et fait construire de très beaux hôtels particuliers qui s'ouvrent sur la Seine. L'île Saint-Louis devient « l'île aux Palais » et le quai de Béthune « le quai aux balcons ».

Louis XIV et Louis XV embellissent la rive gauche par l'édification du Collège des Quatre Nations (l'Institut de France) et l'hôtel de la Monnaie de l'architecte Antoine. Les grandes perspectives se structurent, la place de la Concorde, encadrée par les Tuileries et les Champs-Élysées s'installe vers et contre la Seine. Au siècle des Lumières, de nouvelles exigences s'imposent. En 1750, Voltaire se révolte contre la laideur, l'inconfort, la saleté : « il faut élargir les rues étroites et infectes, découvrir les monuments qu'on ne voit point et en élever qu'on puisse voir ». Il est vrai que la Seine est encombrée de toutes sortes d'embarcations, les berges sont saturées de métiers qui dégagent des odeurs perstentielles : tanneurs, bouchers...Les hygiénistes s'insurgent et souhaitent que l'air circule sans entrave le long du fleuve. Enfin, le Parlement décrète en 1759 la destruction des maisons sur huit des neuf ponts existants qui sera effective en 1788.

Après la Révolution, de nombreux immeubles qui surplombent dangereusement la Seine sont détruits, les quais sont aménagés, un des derniers terminés est le quai des Célestins.

Quatorze ponts sont édifiés, les quais imposants endiguent, consolident et assainissent les berges et offrent à la fois au fleuve toute sa plénitude et sa beauté et permettent aux vents de circuler librement.

Au XXème siècle, la voiture envahit les berges, la cité s'adapte au règne de l'automobile, séparant la ville du fleuve qui devient une voie de circulation et de stationnement. Le paysage des rives est gravement atteint jusqu'à l'abandon de la voie expresse rive gauche puis, très récemment, l'ouverture aux promeneurs de la voie rive droite. Cette mutation de l'usage de ces espaces devra se traduire par un véritable projet de restauration et d'embellissement.

Afin que la Seine retrouve son panorama, sa fluidité dans toute son ampleur on imagine encore aujourd'hui les conflits entre les différents pouvoirs politiques et économiques, modernistes et commerçants. Les bras de Seine étaient encombrés, la circulation était malaisée, les incendies et les inondations (1658-1740) dévastent les ponts, ruinent les maisons, les rives sont obstruées. La saleté, le manque d'hygiène, les odeurs inommables, le manque d'air s'imposaient partout.

Aujourd'hui, la Seine est traversée par 37 ponts sur 13 kms, soit un pont tous les 350 mètres. Leur nombre décroît au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre : dans les Yvelines, un pont tous les 5 kms, dans les Hauts-de-Seine, tous les km et, en amont, le rythme est de tous les 2 kms.

Le classement au patrimoine mondial de l'UNESCO en 1991 a mis profondément l'accent sur cette sédimentation historique longue qui nous offre aujourd'hui « un paysage fluvial des plus majestueux ». « Les quais de la Seine sont jalonnés d'une succession de chefs d'oeuvre architecturaux et urbains édifiés du Moyen-Age au XXème siècle ... »

Le texte de l'UNESCO insiste sur la responsabilité de l'Etat afin de préserver ce « Bien Propre » du patrimoine parisien : « l'emprise de l'Etat, à travers ses réalisations et sa législation y et extrêmement forte, ce qui permet de préserver le « Bien » dans toute son intégrité ».

Plus loin : « l'ensemble du Bien jouit de protections légales au plus haut niveau (code du patrimoine, code de l'urbanisme, code de l'environnement). Le Bien est dans un site inscrit et comprend en outre six sites classés...Au titre des Monuments Historiques, tous les grands monuments sont classés en totalité ». 29 bâtiments sont classés, 46 inscrits et deux secteurs sauvegardés couvrent le centre de Paris. Ce n'est pas de la surenchère mais la reconnaissance insigne d'un patrimoine exceptionnellement riche dans sa nature et sa diversité.

Evidemment, cette expression de la quintessence d'une société urbaine accomplie dont l'expression se manifeste sur les quais de Seine avec perfection par la représentation de « la plupart des styles architecturaux et des manières de bâtir utilisés pendant près de huit siècles » (UNESCO) ne peut supporter ni l'anecdotique, le dérisoire, le superficiel, l'objet à la mode, la position désinvolte.

Or, à mi novembre 2017, la Ville de Paris lance un appel à projets pour la construction de trois passerelles piétonnes « habitées » franchissant la Seine dans Paris dans le cadre du programme « reinventig city ».

Le texte du projet a de quoi laisser pantois Il est écrit :

- « Paris compte 37 ponts et passerelles...en proposant trois nouveaux sites, la Ville de Paris souhaite prendre date dans cette histoire »
- - « Pas seulement dédiés aux déplacements, ces franchissement seraient autant des lieux de vie que des lieux de passage. Ils seront destinés à différents usages urbains selon un modèle économique à inventer en offrant un potentiel inégalé pour mettre en scène le fleuve et le franchir »
- - « Le programme consiste à privilégier les développement d'activités récréatives, de loisirs, de restauration ou d'activités commerciales en lien avec le fleuve. »

L'objectif est exprimé dès les premières lignes : la Ville veut laisser une empreinte de son mandat, « souhaite prendre date dans cette histoire », comme s'il s'agissait d'une impérieuse nécessité !

« Ces passerelles seraient autant de lieux de vie que de passage », donc dédiées à différentes activités. Ce sont des lieux construits pour quelles fonctions et avec quelles caractéristiques de volumétrie, de hauteur, de matériaux, de couleurs ? Etant donné le caractère totalement « innovant » du projet, les préconisations du PLU en cette matière sont inexistantes !

« Le modèle économique est à inventer » : avant de lancer un tel projet, une étude d'impact concernant la faisabilité économique, le montage financier, les acteurs partenaires, les investisseurs est évidemment exigible.

Et ce « modèle » doit aussi tenir compte des avis des différents services directement impliqués : le Port autonome, le Service de la navigation, la Préfecture, les mairies d'arrondissement, la DREAL, l'UDAP.

Qu'est-ce qu'un « potentiel inégalé » pour mettre en scène le fleuve et le franchir ?

Comment le lien avec le fleuve sera-t-il assuré ?

Ces passerelles créeraient de véritables barrières visuelles, brisant les grandes perspectives, arrêtant la fluidité du paysage et des écoulements d'air indispensables à l'organisation de la cité.

La force, la puissance, le génie des lieux seraient alors anéantis.

Et comment financer ces constructions ? Les passerelles de Solférino (1999) et Simone de Beauvoir (2005) ont coûté respectivement 9,1 millions d'euros et 21 millions d'euros à la Ville. En août 2017, le successeur de Boris Johnson, Sadiq Khan, maire de Londres, a abandonné le projet de pont-jardin sur la Tamise dont le coût était passé de 68 millions à 226 millions d'euros. Est-il aberrant d'imaginer que les investisseurs qui seront sélectionnés pour édifier ces passerelles obtiennent comme compensation afin d'équilibrer leur budget la possibilité de construire sur les quais à proximité, par exemple, de l'ancienne préfecture Sully-Morland, de l'Arsenal et de l'Institut du Monde Arabe juste au-dessus des jardins Tino Rossi comme il a été déjà envisagé des constructions place Mazas près du bassin de l'Arsenal !

Sans apporter d'autres arguments concernant chaque implantation de passerelle, cette initiative faisant fi de l'histoire parisienne, de la mémoire collective de la capitale et de son fleuve et de la décision de l'UNESCO relève d'une incongruité totale et d'une absence de sens incompréhensible.

Un mandat électoral ne se cantonne pas à faire des coups pour marquer son éphémère passage. Le patrimoine de Paris n'appartient pas à l'élu qui, au contraire, a la responsabilité de la transmission de l'héritage dont il est dépositaire et d'une vision prospective et équilibrée de l'avenir.

Jean-Pierre Courtiau  
vice-président de l'Association  
« La Seine n'est pas à vendre »