

**Table ronde 2 (synthèse)**  
**Identités, cultures, paysages et usages du Fleuve**

**5 mai 2009**

**Introduction**

**François DUGENY, directeur général de l'IAU Île-de-France** : dans cette deuxième table ronde, la question du fleuve sera étudiée en tant que facteur d'identité de la région Île-de-France et de la métropole. Le Fleuve et le relief ont forgé les paysages et généré la trame foncière - sur laquelle notre Institut a beaucoup travaillé. Le Fleuve est aussi un axe d'urbanisation, de transport et de biodiversité, intrinsèquement lié à notre culture : où que ce soit dans notre métropole, on se situe par rapport à ce Fleuve (en amont, en aval, rive gauche, rive droite).

Notre Institut a beaucoup investi en études sur la Seine et la Marne. Le cahier publié il y a quatre ans constitue une référence en la matière. Il a essayé de prendre en compte toutes les dimensions du fleuve, y compris celle de l'identité culturelle. Le cahier « Trois siècles de cartographie » comprend aussi un excellent article de Bernard Le Sueur, qui interviendra tout-à-l'heure sur l'histoire du Fleuve et de son aménagement au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Le Fleuve a pris sa place en tant que territoire stratégique et élément structurant du projet spatial du SDRIF, porté par la Région Ile-de-France, et dont l'IAU a été maître d'oeuvre.

A notre programme d'aujourd'hui, deux approches complémentaires ont été retenues : d'une part, le fleuve comme patrimoine fluvial et vecteur de développement ; d'autre part, l'identité culturelle du fleuve, l'évolution des usages et la recherche de complémentarités, avec les questions d'animation culturelle et de développement touristique.

**Mireille FERRI, vice-présidente du Conseil régional d'Île-de-France** : le Fleuve est une question politique majeure, qui renvoie à la fabrication de l'identité et à la notion de vivre ensemble et des références que l'on se donne dans une société. Le Fleuve est un paysage particulier, c'est donc généralement un élément d'identification fort. Mais ce n'est pas toujours le cas. Certains territoires ou villes ont voulu l'oublier à certains moments. L'exemple de la ville de Nantes est instructif : nous avons mené il y a longtemps toute une série d'animations avec l'objectif d'aller rouvrir l'Erdre. Mais certains habitants n'en voulaient surtout pas car ils associaient l'Erdre à la boue, aux rats, aux mauvaises odeurs, et voulaient s'en débarrasser.

Aujourd'hui, refaire une identité urbaine à partir de l'eau est redevenu quelque chose de positif. On abordera tout-à-l'heure les questions de l'île de Nantes, où l'identité de la ville se reconstruit à partir de l'activité humaine liée au fleuve, et du fleuve lui-même. S'agissant de la Seine, nous sommes encore dans une forme d'ambivalence. La reconquête des voies sur berges, l'opération "Paris Plage", sont emblématiques...mais si on doit reconquérir les voies sur berges, c'est bien qu'à un moment on a mis des autoroutes au bord du Fleuve, c'est dire qu'il n'avait plus beaucoup d'intérêt. Autre exemple avec l'opération d'intérêt national Seine-Amont. Evidemment, la Seine, c'est oui dans le discours. Mais quand il faut traduire le rapport à la Seine dans le schéma stratégique, on ne pense qu'une identité liée aux loisirs et au paysage, mais pas encore une identité d'usage. La meilleure preuve que nous n'avons pas encore reconstruit cette identité, c'est qu'il y a peu de conflits d'usage ou d'intérêts autour de la Seine, contrairement à la Loire, où il y a eu des conflits entre groupes d'intérêts pour s'approprier le fleuve, et donc pour le coup il y avait identité. Le chantier qui est devant nous, c'est comment partager l'idée que ce Fleuve est un élément fondamental de notre capacité à vivre ensemble.

Mais quand il y a conflit d'intérêts ou d'usage, par exemple portant sur le fleuve, il faut un mode particulier de résolution des conflits. Il n'y a pas plus fondamental qu'un fleuve pour résoudre les conflits d'échelles, par exemple choisir de conserver des ports le long de Seine Rive-gauche au lieu de les chasser pour muséifier les rives de Seine dans Paris. Puisque l'on veut construire l'identité, il faut en même temps reconstruire les types de gouvernance autour du Fleuve, parce que finalement l'identité c'est le sentiment d'un destin commun, donc un fait éminemment politique.

## **Séquence A**

### **Le patrimoine fluvial : mémoire vivante et vecteur de développement**

**Bernard BENSOUSSAN, Voix Publiques** : quatre petits constats :

- jamais le fleuve n'aura été autant d'actualité qu'aujourd'hui : c'est une dimension contemporaine du désir de la ville
- les questions liées au patrimoine, aux sites d'activités situés au bord du fleuve et au tourisme fluvial figurent dans les trois pages consacrées au fleuve dans le projet de SDRIF
- la moitié des grands projets de la consultation du « Grand Pari(s) » font référence au réseau fluvial
- le fleuve occupe une place très significative dans la culture du développement urbain durable, qui n'est pas seulement une question de production intellectuelle ou de

représentation mentale, mais concerne aussi le mode de vie et la civilisation au sens le plus vivant du terme.

**Pierre-Marie TRICAUD, IAU-îdF** : je rappelle d'abord les données fondamentales de la géomorphologie francilienne. Au centre du Bassin Parisien, quatre niveaux de couches correspondent aux grandes plates-formes structurales (plateaux de Beauce et de Brie, plaine de France, plateau du Vexin). La Seine et ses affluents ont façonné le rebord très découpé de ces plateaux. Les mouvements des plaques de la croûte terrestre ont provoqué des failles qui se retrouvent dans un certain nombre de directions (les buttes de Dammartin, la ligne des étangs de Hollande dans la forêt de Rambouillet, la vallée de la Seine, la perspective des Champs-Élysées). Enfin, l'érosion a créé des reliefs particuliers, dont l'un des plus caractéristiques est la dissymétrie des méandres.

Le mot « bassin » doit se comprendre à deux échelles : le bassin "géologique" (couches sédimentaires du Bassin Parisien à l'intérieur duquel on trouve le bassin versant de la Seine), et les petits bassins versants, moins perceptibles dans le paysage. Ce qui structure fortement le paysage, c'est la vallée : la rupture de pente d'où l'on a une vue, et le fond de vallée avec le lit du fleuve en bas. La vallée – et à une échelle plus fine chacun des méandres – a structuré l'organisation du territoire et du parcellaire, avec la ligne de rebord du plateau qui est celle des belvédères. Ces éléments ont guidé de grandes compositions urbaines (à Paris et ailleurs), soit transversales soit longitudinales.

Dans le dialogue ville/fleuve, comment ces différentes compositions peuvent être prolongées et pour quels usages ? Dans le sens transversal, ce qui est important est la notion de façade – la ville regarde le fleuve et est regardée depuis le fleuve – et l'accès au fleuve depuis la ville. Dans le sens longitudinal, l'enjeu important est celui du cheminement, la possibilité de suivre la berge tout le temps, avec des contournements d'obstacles parfois nécessaires, à traiter de la façon la plus « naturelle » possible (pas d'effets d'angle droit). Enfin, comment la ville s'articule-t-elle avec le fleuve ? au-delà du traitement des berges, la mixité des usages (travail, loisirs) est un enjeu très important, notamment en termes d'identité.

**Philippe MONTILLET, IAU-îdF** : le mot patrimoine signifie « ce que le père transmet », et par extension « ce qu'une génération va transmettre à une autre ». En accolant les termes « patrimoine » et « fluvial », deux approches sont possibles : une approche étroite – le patrimoine fluvial *stricto sensu* (les bateaux, les ouvrages de navigation) – et une approche large : l'ensemble de ce que le fleuve a induit en matière d'occupation des sols et d'usage.

Le territoire de la Seine, c'est 200 kilomètres et 200 communes. Mais cet espace peut être divisé en trois parties :

- une "Seine amont", commençant aux portes de l'Île-de-France et se terminant à l'entrée de l'ancien département de la Seine
- une "Seine centrale" (celle de l'ancien département de la Seine, avec Paris en son centre)
- et enfin, une "Seine aval".

Ces trois parties ont eu des développements très différents. Initialement, la Seine et ses affluents permettaient d'apporter l'approvisionnement dont Paris avait absolument besoin pour se développer. Les premières villes portuaires se sont ainsi installées en Seine amont, et toutes les grandes installations (canaux etc.) y débouchent. L'Ancien Régime avait bien compris l'importance de ce bassin amont : il englobait dans sa « gouvernance » le bassin de l'Yonne, stratégique pour l'approvisionnement et la liaison avec la Loire. La Seine centrale est celle qui correspond à Paris et au confluent. La Seine aval va se développer plus tard, avec les grands échanges par bateaux à vapeur, à partir du Havre, et le remplacement de l'agriculture par l'industrie.

Quelques sous-entités méritent d'être soulignées :

- les coteaux (belvédères, ouvrages de défense, villégiatures)
- la plaine alluviale inondable, avec des chapelets de grandes fermes
- les îles, petits secteurs laissés à la nature, sans construction (sauf à Melun et Paris), qui fragmentent le cours de la Seine en deux parties, dont l'une va être consacrée à la navigation et l'autre, rester naturelle, très « rivière »
- les berges, lieux de fonctions multiples initialement, qui ont évolué vers des lieux à fonction unique.

Ce patrimoine est témoin des activités des hommes, mais aussi de la manière dont on a organisé l'espace : ainsi à Saint-Mammès (bâti très resserré), à Bouaffle (village organisé en une sorte de rempart au flux de la Seine). La principale activité des villages et petites villes installés autour de la Seine était l'agriculture. Les activités fluviales sont réduites à leur plus simple expression, le port de Thomery étant l'unique port ancien subsistant sur tout le bassin de la Seine. Les autres usages liés à l'eau ont disparu (bateaux-lavoirs, pêche industrielle). Autres éléments individualisés souvent disparus ou en déshérence : des installations liées au labour (machine de Marly et patrimoine industriel en général) ou au bonheur (stades nautiques, villégiatures).

Les ensembles sont aussi très importants. Pendant très longtemps on n'a pas construit sur la Seine : le développement urbain en bord de fleuve n'est apparu qu'avec la révolution du XIX<sup>e</sup> siècle (quais, écluses). On a pu notamment organiser des têtes de pont, des fronts de berge. Jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, ville et ponts étaient séparés : les ponts étaient une minorité, établis sur les grands axes à l'échelle du grand bassin parisien (Mantes, Meulan, Bray)

Ce patrimoine est porteur de sens, très varié, et bien réparti sur 200 km, mais il est trop peu reconnu. Il faudrait une politique globale, à l'échelle du fleuve : renforcer le travail d'inventaire, créer un centre de valorisation de ce patrimoine, définir un projet fleuve cohérent intégrant ce passé et l'avenir.

**Roselyne BUSSIERE, Service régional de l'inventaire** : je vais essayer d'analyser par le menu le rapport que les communes ont entretenu avec la Seine, dans sa boucle entre Saint-Germain-en-Laye et Poissy. À Saint-Germain-en-Laye, la Seine a agi comme un aimant : les rois ont créé dès le milieu du Moyen-Âge un monastère au cœur de la forêt (couvent des Loges), mais se sont ensuite rapprochés de la Seine (château vieux, château neuf, terrasses). A la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, le fleuve sauvage et la forêt du Vésinet étaient intégrés dans un grand paysage visible de la grande terrasse, immense belvédère tourné vers le fleuve.

A Maisons-Laffitte, le château a été d'emblée conçu dans une vaste composition intégrant le fleuve, dont le vestibule placé au centre développait les perspectives et l'iconographie.

A Andrésy, des maisons de campagne ont mis en scène le fleuve (jardins en terrasse descendant jusqu'à la Seine, belvédères, balcons tournés vers l'eau et l'île) et ont façonné le paysage très particulier de cette ville. Cette particularité a probablement été favorisée par le tracé du chemin de halage, qui passe sur l'autre rive (rive gauche) un peu en amont. Mais au XIX<sup>e</sup> siècle la Seine a été domestiquée (construction de ponts, de barrages), et la navigation s'est rapprochée de la rive droite, ce qui a modifié le rapport au fleuve.

Ces éléments peuvent éclairer des prescriptions d'aménagement, c'est ce qui s'est fait à Andrésy dans le cadre du travail sur la ZPPAUP.

**François HUART, Agence des Espaces Verts** : l'Agence des Espaces Verts (AEV), créée en 1976, a pour mission de mettre en œuvre la politique du Conseil Régional en matière des espaces de forêts, des espaces naturels et de promenade. Elle intervient à trois niveaux:

- à l'échelle de l'ensemble de l'Île-de-France, au sein du système régional des espaces ouverts défini dans le projet de SDRIF

- à un second niveau constitué de la ceinture verte et des grandes vallées (Seine, Marne, Oise)
- à l'échelle de sites unitaires sur lesquels intervient l'AEV : 75 périmètres régionaux d'intervention foncière (PRIF).

Les PRIF concernés par le Fleuve prennent en compte différents enjeux : les zones d'expansion des crues, les périmètres approchés de captage, les bassins d'alimentation de captage, la biodiversité des rives et de l'eau, les coteaux. Ces enjeux sont souvent tissés entre eux.

Dans la dimension identitaire, la spécificité de la vallée de la Seine en Île-de-France est son méandre, sa forme hydromorphologique très particulière. L'ensemble des vallées d'Île-de-France forme une sorte de semis hydrologique, tout un « chevelu » qui converge vers la Seine, sorte de « gouttière » de la région. Une autre spécificité de l'Île-de-France est la progression de l'urbanisation « en doigts de gant » dans les vallées, au-delà de l'agglomération centrale : donc concurrence avec les espaces naturels de la vallée, elle-même zone inondable. Il faut rappeler en outre l'importance de la sécurité et de la qualité de l'approvisionnement en eau potable et les menaces que représentent des projets d'urbanisations situées dans les vallées.

Dans ces vallées, l'AEV intervient à la fois sous l'angle longitudinal et sous l'angle transversal : par exemple dans la partie aval de la Seine toute une série de PRIF ont été mis en place dans ces deux dimensions. Les variétés des conditions climatiques et géomorphologiques vont y créer des situations de biodiversité multiples, à caractère patrimonial. Peu à peu, de grands ensembles sont appelés à être reliés pour restaurer des continuités. Le patrimoine naturel, tel qu'il figure au projet de SDRIF, est complètement lié aux vallées. L'AEV intervient à la fois dans une notion d'aménagement du territoire (le système régional des espaces ouverts, via les PRIF) et dans une échelle de subsidiarité, par des subventions aux collectivités qui s'inscrivent dans ces objectifs.

**Jacques DEVAL, DREIF** : je développe sur le territoire de Seine-amont (Val-de-Marne) un regard sensible sur le patrimoine industriel ordinaire, à partir d'une approche de terrain très fine, en cherchant à rassembler des regards d'artistes ou de savants pour construire une culture du territoire (expérience d'ateliers). Une particularité de la Seine, ce sont les mouvements du lit du fleuve qui ont été révélés par le laboratoire d'archéologie départemental du Val-de-Marne. Avec ce service tout un « patrimoine ordinaire » a été relevé (darses, usines électriques, passerelles, etc.). Certains éléments disparaissent, mais les plus importants comme traces d'identité peuvent être reconstitués en partie ou sous d'autres formes (« café de la marine » à Choisy).

Avec les acteurs publics et les grandes entreprises concernées, il est possible de construire une culture de territoire, une médiation culturelle, seule façon de faire face aux mutations foncières et de préfigurer les projets d'aménagements de ces territoires.

**Laurent THERY, SAMOA** : Nantes et Saint-Nazaire ont toujours été situées au bord de l'eau, avec le fleuve, l'estuaire, la mer, les marais, les rivières...Mais ce n'est pas parce que c'est une terre d'eau que les villes le savent et le vivent. Je vais vous indiquer comment la mutation est en train de s'organiser.

Le XX<sup>e</sup> siècle a consacré l'usage presque exclusivement utilitaire de l'estuaire. Depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le processus de chenalisation de la Loire a été largement engagé : endiguements, suppression des seuils, comblement des bras et des vasières. Le lit du fleuve est descendu de plus de 7 mètres et le fleuve lui-même est devenu un véritable tuyau pour les activités logistiques. S'y sont ajoutés les grands établissements énergétiques, l'activité portuaire, la construction navale. Comment des projets urbains ont-ils initié des retrouvailles avec le fleuve ?

Voici Saint-Nazaire, dont le port (avant-port de Nantes) était la raison d'être. En 1944 la ville a été détruite en raison de la base sous-marine allemande qui y avait été construite, puis a été reconstruite en s'opposant au fleuve. Personne n'imaginait retrouver le chemin de l'estuaire et du fleuve, car cette base semblait une blessure inguérissable. Cela a quand même été fait, pour retrouver le destin de la ville, et la base a été transformée en un lieu culturel, festif et touristique qui est devenu un atout touristique pour la région.

Nantes aussi s'était détournée de son fleuve, alors que la ville historique avait été conçue par rapport à la Loire. Tous les passages entre les îles ont été bouchés pour faciliter la chenalisation, et former une seule île entièrement dédiée à l'activité industrielle et portuaire. Du coup la ville s'est « continentalisée », le fleuve n'était plus le lieu de représentation de la ville. Après la fermeture des chantiers navals, cette île est devenue une grande friche industrielle. Le projet actuel de l'Île de Nantes est de reconstruire le lien entre la ville et le fleuve (par la conception des espaces publics, des cheminements, des quais), de retrouver la nature en plein cœur de la ville, et de s'appuyer sur l'histoire des lieux pour des usages contemporains (promenades « à dos d'éléphant » pour redécouvrir le site des chantiers, parcours artistique sur l'estuaire).

C'est à partir de ce mélange entre renouveau urbain et activité culturelle que nous imaginons de reconstruire un projet de métropole prenant le fleuve comme axe de composition, ce qui est

une attitude très nouvelle pour Nantes et Saint-Nazaire. Les projets en bords de fleuve peuvent vraiment être la charpente d'un nouveau paradigme de développement, où le fleuve n'est plus l'outil d'usages qui lui sont extérieurs, mais où il devient lui-même la condition de ce développement.

## Débat

**Mireille FERRI, vice-présidente du Conseil régional d'Île-de-France** : la différence entre ce qui a été dit antérieurement sur la Seine et ce dernier exposé, c'est que là on est parti sur de la transformation de patrimoine tout en le respectant. Les reconquêtes ne sont pas toujours faciles : à Saint-Nazaire il a fallu batailler contre le traumatisme ; à Nantes, l'image de l'éléphant fait référence au commerce triangulaire, que la ville a longtemps voulu nier. Le patrimoine, ce n'est pas seulement retrouver des traces, c'est aussi se situer dans ce qu'il y a de douloureux ou de complexe dans l'histoire, et faire un projet d'urbanisme à partir de là est fondamental. Sans culture collective sur le passé, il n'y aura pas de projet de transformation du fleuve ; sauf à le limiter à l'esthétique, mais qui ne portera pas d'identité.

**Bernard LE SUEUR, historien** : avec le plan de relance, les barrages qui canalisent la Seine devraient être détruits les uns après les autres. Il y a une menace à très court terme sur le barrage de Chatou, barrage extraordinaire réalisé dans les années 1930 et qui faisait la gloire des ingénieurs français de l'époque. Que fait-on du point de vue patrimonial avec ce genre de destruction ?

**Philippe MONTILLET, IAU-îdF** : la notion de patrimoine ne signifie pas uniquement « conserver », mais pourquoi et pour quel usage. D'où l'importance de l'inventaire pour déterminer ce qui doit demeurer, ce que l'on doit transmettre pour l'identité des lieux, pour donner un sens aux projets. Par exemple, si le barrage de Chatou est l'unique de son espèce, sa conservation présente un intérêt. Aussi le diagnostic patrimonial doit-il être à la base de toute étude de projet territorial.

**XX** estime que le patrimoine renvoie également à l'histoire des lieux et qu'il ne faut pas limiter cette notion à une question d'inventaire.

**Anne-Marie CHAVANON, IAU-îdF** : selon la Convention européenne du paysage, le patrimoine désigne une partie du territoire telle qu'elle est perçue par les populations. Les populations ont-elles été associées aux projets des villes de Nantes et de Saint-Nazaire ? et à

la protection du patrimoine industriel de Seine-amont ? Quels peuvent être leurs souhaits ?

**Jacques DEVAL, DREIF** : à Saint-Nazaire, le seul débat était « comment démolir la base sous-marine ». L'équipe municipale qui a porté le projet de réouverture de la ville sur l'estuaire est allée à contre-courant de l'opinion publique. Maintenant que ce pari a été gagné, il y a une évidence populaire pour dire que c'est une très bonne chose. A Nantes, la question de conserver ou pas le site des chantiers navals a été posée publiquement dès l'élection de l'équipe municipale. Beaucoup d'associations se sont alors créées et mobilisées sur l'histoire des chantiers navals, la mémoire ouvrière, et ont été impliquées dans le projet. A une autre échelle, le travail d'atelier de création artistique à Vitry s'est fait avec une commission locale qui réunissait des associations de riverains ou d'habitants, en liaison avec la ville et la préfecture. Il y a eu deux grandes fêtes sur le site EDF, avec toutes les associations de la ville (danse, musique), tous les habitants sont venus. L'idée était que des artistes et la population investissent le site industriel, révèlent ce patrimoine aux architectes et urbanistes qui travaillent aux projets d'aménagement de ce territoire.

**Jacqueline VARIER-GANDOIS, Conseil Général du Val-de-Marne** : je précise que pendant près de quinze ans, la ville de Vitry, le Département, les services de l'État et les associations ont essayé de trouver un usage et une reconversion possible pour le bâtiment de la centrale EDF, mais qu'aucun projet viable financièrement n'a émergé. Ce qui a été convenu était de conserver sa « sœur jumelle », en Seine aval. La ville de Vitry et le Département restent très attachés au passé industriel du site et font un vrai travail pour se projeter dans sa reconversion.

**Philippe LANGLOIS, Croissy-sur-Seine** : le barrage de Chatou est situé en plein site des Impressionnistes, en face de la maison Fournaise. Cette dimension paysagère n'a pas été prise en compte dans le passé, je pense que le nouveau projet l'intègre beaucoup plus.

**Guillaume ABAQUESNE, CA d'Argenteuil-Bezons** : dans notre secteur tout a été détruit par une voie rapide ; on veut reconquérir les berges, mais il ne faut pas non plus tomber dans le travers de vouloir retrouver les paysages de Monet coûte que coûte. Il y a des conflits depuis plus de dix ans, entre les industriels et les habitants qui veulent retrouver le côté festif. Le plus important c'est de ne pas perdre le fil de notre histoire, travailler sur des parcours, etc. Des réalisations modernes peuvent tout à fait intégrer les points forts d'un paysage.

**Valérie KAUFFMANN, CAUE de l'Essonne** : ce département périurbain a été assez massacré par l'urbanisation, mais finalement il y a quand même le fleuve qui passe. Mais la plupart du temps on n'y accède pas, on ne le voit pas, les deux rives ne se parlent pas. Les deux exposés

sur le paysage ont montré que le fleuve peut être la matrice de la réflexion sur le territoire, et pas seulement sur les berges. Il peut donner du sens pour recomposer le territoire de la ville de Grigny, même si la vallée de la Seine y est invisible.

**François HUART, Agence des Espaces Verts** : les notions de trames vertes et de trames bleues qui sont développées dans le Grenelle trouvent bien entendu un écho dans les vallées. La notion de partage ou de concurrence dans l'espace peut aussi se réfléchir. Il y a dans les vallées des installations qui s'y sont mises par facilité (voies ferrées, surface plane), mais pourraient très bien s'inscrire ailleurs. Comment composer ?

**Castore GABBIADINI, Conseil régional de Picardie** : le futur canal Seine Nord pourra-t-il être considéré comme un élément du patrimoine ? comment l'intégrer dans le vécu de la Picardie et ses liaisons avec l'Île-de-France ?

**Jacques DEVAL, DREIF** : il y a beaucoup de lobbying autour de ce projet, y compris autour du futur port d'Achères : il faut rassembler ces paroles très diverses sur le patrimoine pour faire une démarche paysage, très en amont.

**XX, association "Hommes et cours d'eau"** : ce qui sera construit en Picardie sera le plus long pont-canal du monde. Entre 120 000 et 150 000 visiteurs par an pourraient le voir. Nous avons proposé de créer un centre d'interprétation pour mettre en valeur le travail des ingénieurs fluviaux, la France étant pionnière depuis le XIX<sup>e</sup> siècle dans ce type d'ouvrage.

**Philippe MONTILLET, IAU-îdF** : c'est exactement le même problème pour les ponts, avec la révolution de Perronet puis les ponts suspendus.

## **Séquence B**

### **Identités et cultures du Fleuve :**

### **évolution des usages et recherches de complémentarités**

**Emmanuel BLUM, IAU-Île-de-France** : le fleuve est un territoire d'accueil de diverses pratiques (tourisme, plaisance, transport de passagers, loisirs et sports nautiques, etc.) et clientèles, d'où problèmes de partage de ces usages. L'activité la plus importante en Île-de-France concerne le transport fluvial de passagers : 7 millions de passagers par an, dont 90 % à Paris, et aussi croisières et promenades. Dans le domaine des loisirs et des sports nautiques, on compte 16 000 licenciés en Île-de-France, pour des pratiques très locales et concentrés sur quelques secteurs. Les plages fluviales sont beaucoup plus rares. Par contre des « événements » utilisent le fleuve comme élément d'image, notamment Rock en Seine et Paris Plage. Les haltes et ports fluviaux de plaisance sont concentrés principalement sur deux secteurs : les boucles de la Marne, qui dans l'imaginaire collectif sont identifiées aux loisirs, et la confluence de la Seine et de l'Oise, (Conflans-Sainte-Honorine) dont l'histoire est liée à la batellerie.

Le principal frein au développement de la navigation de plaisance et des activités touristiques et de loisirs sur le fleuve est le conflit d'usages avec le transport fluvial de marchandises. VNF accorde la priorité au transport des marchandises, notamment pour des raisons économiques, ce qui entrave le développement d'autres activités (attente aux écluses, manque d'équipements, remous, problèmes de sécurité, etc.). Il y a également les conflits d'usage entre les activités de loisirs elles-mêmes (nuisances des sports nautiques motorisés). De plus, pour la navigation de plaisance, les équipements existants sont saturés et pour une bonne part de qualité très médiocre. Les ports fluviaux sont réservés à 80/90% à des bateaux permanents, pour des raisons de rentabilité, ce qui restreint la navigation de tourisme sur de grands itinéraires. Globalement, les infrastructures touristiques fluviales franciliennes sont de qualité médiocre (manque de ravitaillement en essence, de services de restauration, de lien avec le patrimoine local). La séparation des publics est très nette : pratique touristique exclusive à Paris, promenades sur berges et en plaisance au-delà. Les territoires d'Île-de-France gagneraient à plus de mixité dans ce domaine. Les retombées locales sont difficiles à évaluer, elles impliquent une coordination des divers acteurs (liens fleuve/commerces par exemple). Elles peuvent être importantes en termes d'image quand les berges sont mises en valeur.

Le projet de SDRIF parle du Fleuve comme un territoire à valoriser, notamment comme lieu d'expérimentation d'un tourisme et de loisirs durables. La politique régionale des pôles touristiques prioritaires concerne en grande partie des secteurs fluviaux. D'autres acteurs

importants interviennent dans l'aménagement des berges : Conseils généraux, SIAAP. Enfin, des itinéraires touristiques cyclables (véloroutes) sont en cours de mise en œuvre à l'échelle nationale. Le fleuve est un support important de ces itinéraires, à la fois en termes de paysage et d'offre touristique, mais aussi par l'utilisation des chemins de halage.

**Bernard LE SUEUR, historien** : à chaque époque, le socle économique et social de l'univers fluvial engendre un système de besoins, de pratiques, de regards, de cultures et d'identités fluviales. Sur le temps long, les sociétés séquaniennes ont conjugué le fleuve dans son cœur parisien selon trois modèles culturels successifs, ce que je vais illustrer en m'appuyant sur la notion de port fluvial.

La première culture, à l'image de cette gravure du XVII<sup>e</sup> siècle, est l'âge d'or de la conjugaison de l'économie traditionnelle. Paris n'a pas un port, mais une multitude de ports installés tout au long de la ville, parallèlement au sens du courant. Culture de l'acceptation : l'homme et la rivière sont en osmose, on accepte la rivière telle qu'elle est et on y pratique le maximum d'activités (surtout en amont). Culture de proximité et de compromis social sans cesse renouvelé en raison des rapports de force entre les sphères politique, religieuse, économique et sociale. Enfin, culture à faible empreinte technologique, sur des espaces relativement restreints, sans plans d'ensemble.

Le second modèle est la culture de domination et de rejet. Pour l'illustrer, voici le port de Gennevilliers au XX<sup>e</sup> siècle. Il s'agit d'un port extra muros, aux activités concentrées et rejetées en banlieue. C'est un port en darses et docks, sur le modèle industriel anglais, et qui s'inscrit dans un paysage hautement industriel. La Seine sert ici d'abord à l'approvisionnement de la ville et à son expansion urbaine : fonction transport. Elle va servir également d'approvisionnement en eau, servir les usages industriels : une logique de besoins hiérarchisés et sélectionnés émerge. Temps du repli : les sociétés riveraines s'éloignent de la rivière, sale, où s'entassent les cailloux et le charbon, lieu de perdition. Culture de l'éloignement : on parle du fleuve comme d'une personne étrangère, y compris pour améliorer les conditions d'hygiène. Surtout, culture empreinte de technologies et de science : la Seine est transformée en une machine d'eau, une "techno-rivière" sans rien de naturel, complétée de 130 km de canaux.

Le troisième âge est une culture de composition, que j'illustre par le port de l'Arsenal à Paris. Retour à un port intra muros, où le tourisme nautique se combine avec les promenades sur les bords de Seine. Il y a une prise de conscience des limites de la science et de la technique, des questions environnementales, et des problématiques liées aux risques majeurs. Les sociétés retrouvent leurs cours d'eau, mais pour valoriser des espaces limités, ce qui va déboucher sur

une culture de proximité sélective, de reconquête ("flurbanisation"). Culture d'entreprise aussi, avec une nouvelle fracture fluviale entre un réseau magistral (réseau de marchandises conservé et exploité par VNF et l'État) et un réseau que l'État va abandonner aux régions et aux départements et qui sera destiné au tourisme. Paris va devoir retrouver sa place à l'intérieur de ces deux réseaux.

Ces différents modèles ont laissé de multiples traces qu'il faudrait identifier et valoriser pour permettre leur réappropriation sociale. Notre association projette de créer une cité de la Seine au niveau de la région, qui pourrait devenir le pôle de tous les croisements de regards identitaires.

**Olivier MEÏER, Festival de l'Oh ! , Conseil général du Val-de-Marne** : ce festival est né il y a neuf ans, pour accompagner un mouvement de reconquête du patrimoine par la population. Le Val-de-Marne est un département dense, urbain, mais doté d'un patrimoine fluvial exceptionnel. Il dispose en outre d'un réseau d'assainissement à gestion publique très conséquent. Tout ceci crée une forte mémoire collective et un patrimoine réel que je résume en quatre mots clés : les guinguettes, les baignades, les sports nautiques et la peinture impressionniste. Mais qui se trouvent enfouis derrière une histoire récente faite d'urbanisation, d'industrialisation et de lutte contre les crues. L'interdiction de la baignade a été un vrai moment de rupture dans la relation de la population à son Fleuve. L'objectif du Département, avec le Festival, était de reconstruire un lien fort entre les habitants du Val-de-Marne et l'eau, en associant une grande manifestation culturelle, festive et populaire au bord de l'eau et des actions éducatives sur l'eau et le développement durable, avec la volonté de fédérer tous les acteurs du territoire.

L'originalité de cette manifestation, qui rassemble chaque année 200 000 personnes, est la place prépondérante donnée aux activités de création artistique, sur les berges, les péniches, etc. Cette dimension sensible s'étend à l'approche des questions environnementales, à la capacité d'interroger la culture technicienne. Le festival a d'emblée impliqué toutes les communes, les grands partenaires institutionnels, le mouvement sportif et nautique, les acteurs de l'éducation et de la recherche. Il se déroule sur plusieurs sites : 10 escales (Val-de-Marne, Seine Saint-Denis, Paris) reliées par navettes fluviales. Ces navettes sont au prix de 2 euros et financent des actions de solidarité internationale sur le thème de l'eau. En parallèle, des actions pédagogiques se déroulent toute l'année : accueil de classes pour croisières et projets d'enquêtes (11 500 collégiens par an), université populaire itinérante de l'eau et du développement durable (trois mois par an).

Tout ceci a accru la demande sociale sur les enjeux de la gestion de l'eau, qui a amené le Département à élaborer dans une démarche participative le Plan Bleu Départemental, une politique de l'eau pour les quinze prochaines années, avec une charte, dix objectifs, et des engagements sur 94 actions concrètes. Ce Plan Bleu est né de l'expression publique par les festivaliers du désir d'agir dans divers domaines liés à l'eau ; il sera bientôt adopté par le Conseil Général.

**Hélène SALLET-LAVOREL, Comité Départemental du Tourisme de Seine Saint-Denis :**

l'opération « l'Été du Canal » a été lancée en 2008. Le canal est un trait d'union entre Paris et la banlieue, et en même temps une vraie coupure pour la Seine Saint-Denis puisqu'il divise le Nord et le Sud du département (peu de ponts). Il est totalement délaissé par les prestataires touristiques, pourtant c'est un espace de loisirs de proximité et facile à naviguer (peu d'écluses). Le canal de l'Ourcq a une vocation de transport de marchandises et a contribué au développement industriel de la Seine Saint-Denis, mais les villes lui ont tourné le dos. Aujourd'hui elles se le réapproprient : toutes les communes riveraines ont d'importants projets d'aménagement sur ce canal, mais avec une dimension principale de développement urbain, et peu de volet tourisme et loisirs.

Le CDT a donc voulu développer une opération de loisirs et de tourisme pour inciter à prendre en compte cette dimension dans les différents projets d'aménagement. L'objectif était d'identifier le canal comme un support essentiel à des activités de loisirs populaires et comme un axe privilégié de déplacements doux entre Paris et la banlieue, et de faire découvrir notre territoire. De nombreux partenaires y participent, y compris le Parc de la Villette. Pendant les trois mois d'été, un service de navettes fluviales est mis en place (au coût d'un euro) à partir du bassin de la Villette jusqu'à Noisy, Bondy, avec des escales. À bord, des commentaires expliquent le territoire, son histoire, son avenir et ses transformations. Le CDT incite aussi les communes à organiser leurs nombreuses manifestations sur les berges du Canal. Le troisième volet est l'installation de parcs nautiques urbains gratuits dans les diverses communes. Enfin, le Comité Régional du Tourisme et le Parc de la Villette ont financé un pont mobile flottant, installé au sein du Parc, pour permettre le passage entre la rive sud et la rive nord ; c'est aussi un élément fort d'animation (il pivote au passage de péniches) qui a attiré 250 000 personnes. En complément : programmes de parcours sur les berges, visites-excursions de sites accessibles par le canal, balades nocturnes en zodiac, l'été prochain bals sur scènes flottantes. Bilan : succès populaire (35 000 passagers sur les navettes le week-end), fort relais médiatique. Et surtout enclenchement d'une dynamique : les communes ont pu se rencontrer pour échanger sur leurs projets, certaines ont revu leur programmation pour intégrer des loisirs nautiques, des partenaires privés sont prêts à s'investir, un travail commun a été lancé au niveau des trois

départements concernés. On explore aussi les possibilités de navette fluviale Paris banlieue, mais cela risque de poser des problèmes redoutables pour la circulation sur voirie au niveau du pont de Crimée, mobile.

**Régis THEPOT, Établissement Public Loire** : cet organisme est un syndicat mixte comprenant 50 collectivités ou groupements de collectivités, qui a vocation à intervenir à l'échelle du bassin, en appui des collectivités. Il est partenaire de l'Etat et de l'Agence de l'Eau, notamment dans le cadre du Plan Loire. A l'origine du Plan Loire, c'est un conflit très dur entre écologistes et aménageurs sur le projet de barrage de Serre-de-la-Fare : on touchait à un mythe national, la Loire comme symbole bien français. L'Etat a proposé un arbitrage, le premier Plan Loire (1994), qui a permis de prendre recul, de replacer les conflits locaux à l'échelle du bassin, d'intervenir sur la durée (10 ans). Ce Plan a été prolongé via les CPER. L'approche actuelle équilibre bien celle de l'Etat et celles des acteurs locaux.

Pour revenir au sujet de cette table-ronde, je vais focaliser sur le secteur de la Loire moyenne, très particulier car endigué depuis le Moyen-Age. En cas de crue « historique » (qu'on n'a pas eu depuis le XIX<sup>e</sup> siècle), le coût des dommages directs serait l'ordre de 10 milliards d'euros, c'est-à-dire au troisième rang d'importance nationale des risques naturels. On sent bien que cette question est une des priorités de l'aménagement de la Loire depuis des siècles, mais la solution n'a toujours pas été trouvée. Mais il n'y a pas de culture du risque sans culture du fleuve. Les échanges avec les Néerlandais nous ont apporté des éléments importants : ne pas trop se focaliser sur le risque (on ne serait pas entendus par les riverains), commencer par aménager des espaces de convivialité au bord du fleuve, pour y faire venir les habitants. Et on ne peut pas aménager un espace fluvial sans être complètement imprégné de son histoire. Les premières enquêtes publiques ont commencé sur la Loire au XIX<sup>e</sup> siècle et les aménagements réalisés à cette époque n'ont pas été contestés par la population. Il y a eu aussi une petite commune, la Chapelle-sur-Loire, totalement sinistrée en 1856 par une crue et la rupture d'une levée : les élus actuels ont voulu commémorer les 150 ans de cette catastrophe, avec les habitants, en reconstituant ce qui s'était passé, et ils en ont fait un événement touristique très attractif. Quelque chose de formidable, et aussi bien sûr un outil de prévention qui participe à la culture du risque. Deuxième exemple, celui du château de Saint-Cyr, en face d'Orléans : il a été coupé en deux par une crue en 1866, et une association s'est créée pour restaurer...les ruines, en faire un lieu de mémoire du risque inondation, avec un spectacle et un volet touristique (le château est au bord d'une piste cyclable intégrée dans le projet « Loire à vélo »). La ville d'Orléans a organisé aussi des événements festifs pour faire venir la population vers le fleuve. Pour en savoir plus: [www.plan-loire.fr](http://www.plan-loire.fr)

**Jacky VIEUX, Maison du Fleuve Rhône** : voici des images du grand projet qui a été livré il y a moins de deux ans, sur la rive gauche du Rhône à Lyon, plusieurs km en centre-ville. C'est une opération magistrale en matière d'espaces publics, sur les berges, qui a rencontré un succès considérable en termes de fréquentation sur les bords du fleuve (plus qu'avec le fleuve). Je rappelle que le Rhône a connu en une génération un bouleversement total, avec la réalisation de 19 barrages, et il y a 20 ans les riverains considéraient que le fleuve leur avait été volé pour en faire un fleuve industriel (couloir de la chimie, centrales nucléaires) et lourdement aménagé. Donc un contexte peu favorable aux projets ludiques. Pourtant, des paquebots fluviaux sont apparus dans les années '90, pour une clientèle de touristes étrangers allant rejoindre la Méditerranée via Avignon et Arles. Puis est venu le projet Via Rhôna, une véloroute allant du Léman à la Méditerranée, en cours de réalisation avec de nombreux maîtres d'ouvrage.

La Maison du Fleuve Rhône s'est employée à organiser des dispositifs culturels qui fédèrent les acteurs autour du fleuve. Premier exemple : "Cap sur le Rhône", qui réunit une quinzaine de musées et de lieux patrimoniaux ayant en commun l'histoire de la navigation rhodanienne, de la batellerie antique à la navigation contemporaine. Le principe étant une promotion commune de ces 15 sites et une réflexion sur le développement du tourisme à partir du patrimoine fluvial (avec des sites étapes pour le vélo, la plaisance). Deuxième exemple : « la saison du Fleuve Rhône », promotion de 150 manifestations de tous ordres qui existent au bord du fleuve. L'idée étant de faire écho à cette diversité, renforcer la visibilité des événements, donner au grand public le sentiment que le fleuve est un espace animé. Troisième exemple : la création il y a cinq ans d'un site « portail » sur le Rhône, à la fois encyclopédie grand public et nombreuses rubriques d'actualités touchant au fleuve (transport, patrimoine, tourisme et loisirs). Très visitées, ces rubriques sont alimentées par des centaines d'acteurs tout au long du linéaire, on met en scène un véritable journal. Autre chantier, la banque de données "fleuve patrimoine" : il s'agit d'une plate-forme partagée de métadonnées qui permet de connecter les documentations de différentes institutions (services d'archives, Compagnie nationale du Rhône, agences d'urbanisme, acteurs économiques) sur les aspects historiques, patrimoniaux et culturels du fleuve. Dans un premier temps (en cours) l'accès est réservé aux professionnels, mais l'objectif (2010) est bien le grand public, y compris journalistes, porteurs de projets, organisateurs d'évènements. Nous avons aussi organisé six ateliers sur six sites différents, avec l'Ecole d'architecture de Grenoble et l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, pour enrichir les projets de réappropriation du fleuve portés par les communes riveraines : ces travaux seront publiés dans un livre DVD qui sera diffusé gratuitement à toutes les communes riveraines et à tous les acteurs du fleuve.

---

La maison du Fleuve Rhône est donc à la fois une vitrine culturelle du fleuve, qui offre des

services culturels classiques, et un laboratoire qui accompagne les collectivités et les acteurs pour que le fleuve soit non seulement un bien commun mais quelque chose de vécu, perçu à la fois comme élément de vitalité et facteur de risques. La maison du Fleuve Rhône s'est auto-instituée il y a 20 ans à Givors, elle a gagné peu à peu reconnaissance et soutiens, sans doute parce qu'elle s'est placée dès le départ vis-à-vis du fleuve globalement. C'est une association, mais il est envisagé de la faire évoluer vers une entreprise publique locale avec une équipe d'une quinzaine de personnes. Elle travaille non pas avec des financements pérennes, mais sur des projets : on doit donc toujours être en prise avec les problématiques du moment et penser recomposer les alliances en permanence.

## Débat

Sur une question au sujet de son exposé, **Bernard LE SUEUR** indique qu'il a pris l'exemple des ports parce qu'ils sont une sorte de miroir facilement regardable par la société, avec ces trois modèles culturels qu'il a présentés. Il précise qu'avec l'industrialisation, qui s'est développée surtout en aval et reposait sur le transport du charbon et des matériaux de construction venant du Nord, il a fallu près d'un siècle pour adapter le système fluvial et casser le verrou parisien (tirants d'air trop faibles sous les ponts) avec le système des canaux entre Oise et Seine. D'où la naissance d'un nouveau système de ports, dont celui de Gennevilliers est le symbole. Puis le lien entre la société riveraine et le fleuve s'est cassé intramuros avec les voies sur berges.

**Karine BERTHIER, Centre d'histoire et de technique de l'Université Paris 1** : dès les années 1740 apparaissent des tentatives de gare d'eau ou de futurs projets de canaux pour contourner Paris, et tout le secteur de Seine-amont s'est développé avec la métallurgie en bord de fleuve au XIX<sup>e</sup> siècle. Il y a aussi tout un petit patrimoine : les secteurs de plage et de baignade, utilisés jusque dans les années soixante à Vitry, dans le quartier du Port-à-l'Anglais.

Sur une double question, **Olivier MEÏER** indique que le Festival de l'Oh ! a existé dès 2001 en raison d'un volontarisme politique fort de la part de l'exécutif, mais que sa pérennisation avec ses partenariats a demandé du temps. Le budget du Festival de l'Oh ! est de 1 790 000 € en 2009, à quoi il faut rajouter le coût de la masse salariale d'une quinzaine de personnes en régie directe. Et **Emmanuel BLUM** précise que le tourisme fluvial est par essence interrégional, et que toutes les régions voisines de l'Île-de-France sont beaucoup plus équipées et identifiées que celle-ci. L'Île-de-France a une image de destination touristique beaucoup plus culturelle, liée à Paris. **XX** rappelle qu'un schéma directeur du tourisme fluvial à l'échelle du bassin

parisien avait été étudié par l'IAURIF en 1997 dans le cadre du contrat de plan interrégional ; il n'a pas eu de suite mais la logique interrégionale en la matière a un intérêt certain.

Sur une question, **Régis THEPOT** répond que le Plan Loire comporte divers volets (hydraulique, environnemental, recherche d'informations, patrimonial). Pour des raisons historiques, le Plan est plutôt focalisé sur la thématique inondation, il aborde maintenant la question de l'impact du changement climatique. Le volet patrimonial n'est pas prioritaire, mais c'est un élément important participant de la culture ligérienne, avec le Val de Loire, un paysage culturel de 300 km inscrit au patrimoine mondial par l'UNESCO. Mais les actions de l'établissement visent l'ensemble du bassin de la Loire, 100 000 km<sup>2</sup>.

**Guillaume ABAQUESNE, CA d'Argenteuil-Bezons** : les échanges de tout-à-l'heure sur le port de Gennevilliers montrent bien que sur le fleuve tout le monde est un peu sur le qui-vive. En ce qui concerne Argenteuil-Bezons (*situé sur l'autre rive de la Seine, face à ce port*), on s'est battu il y a dix ans pour que le PAP puisse développer au maximum le transport fluvial, donc réduire la pression des transports routiers sur notre territoire et nous permettre de transformer la voie rapide sur berges en boulevard urbain. Mais nous savions déjà que l'augmentation du trafic de ce port allait poser problème à notre base d'aviron, juste en face. Nous avons réussi à négocier avec le PAP une amélioration de l'entrée de ville sur le pont d'Argenteuil, nous avons noté une possibilité de réserve naturelle sur le deuxième bras de l'accès du port de Gennevilliers, et espérons pouvoir déplacer l'aviron avec la base de loisirs de Bezons. Nous avons aussi réussi à trouver avec le PAP un compromis sur le port à sable d'Argenteuil, qui devait être l'annexe du port de Gennevilliers. Et maintenant que le port s'étend, les habitants nous disent : vous voulez faire un boulevard urbain sur les berges, mais le paysage appartient à celui qui le regarde, et en face nous voyons monter des murs de containers. On se trouve en pleine contradiction avec ce que nous avons souhaité en termes de développement du transport fluvial. Mais nous adhérons complètement à ce qui a été montré sur le côté festif de la reconquête des berges, on ne peut pas penser l'aménagement du fleuve (*ici, de notre boulevard urbain*) sans penser aussi ce côté ludique. **XX** signale aussi l'ambiance qui s'est développée entre les ponts d'Argenteuil et de Bezons par le biais des écrits de Maupassant : on peut retraiter les têtes de pont dans cet esprit.

**Jacky VIEUX, Maison du Fleuve Rhône** : la question, c'est comment on travaille avec le temps, en faisant aujourd'hui des choses qui ne serviront que beaucoup plus tard. Par exemple, c'est à la faveur d'un travail ethnologique sur l'imaginaire de rive à rive qu'on a convaincu le Service régional de l'inventaire d'engager un travail sur les ponts. Ce chantier a été ouvert, il servira un jour, et cela a pu se faire grâce à ces effets de rebond entre initiatives. Autre

exemple, le patrimoine immatériel : les représentations des sociétés et des liens, ça devient un enjeu pour la réappropriation, les diverses formes d'attachement au fleuve constituent le véritable terreau à partir duquel se développe le mouvement très fort que nous constatons tous.

**Bernard BENSOUSSAN, Voix Publiques** : Blaise Pascal, qui avait une confiance assez limitée en l'espèce humaine, semblait faire une confiance plus forte au fleuve puisqu'il disait : « les fleuves sont des chemins qui marchent et qui nous portent là où l'on veut aller » . J'espère que nous nous sommes un peu avancés sur ce chemin.

**François DUGENY, directeur général de l'IAU Île-de-France** : les sujets abordés et le contenu du débat ont confirmé l'importance patrimoniale que revêt le fleuve pour nous. Certains des exemples qui ont été cités (Nantes, Saint-Nazaire) ont montré en quoi le patrimoine peut être le support du développement métropolitain ainsi que le catalyseur d'un mieux-vivre ensemble. Les débats ont mis aussi en évidence les conflits d'usage, d'aménagement, voire les conflits de gouvernance autour du fleuve. Cela s'inscrit dans une évolution des politiques mises en œuvre autour du fleuve. Les prochaines tables rondes aborderont des sujets sur lesquels il existe aussi des conflits, mais nous avons entendu qu'on peut avoir des regards croisés, notamment dans la manière dont les aménageurs prennent en compte le patrimoine. Il faudra voir comment croiser les regards dans l'autre sens : comment l'historien et l'environnementaliste prennent en compte le fait que le fleuve est un facteur d'attractivité économique, un facteur de développement de transports qui nécessite des aménagements ? C'est vraiment l'intérêt de ces tables-rondes et nous tenterons d'y veiller pour celles qui viennent.