

## VALORISER LE FLEUVE EN ÎLE-DE-FRANCE

### Table ronde 1 (restitution) Des pistes pour un aménagement durable

4 décembre 2008

#### Introduction

**François DUGENY, Directeur Général de l'IAU Île-de-France** : Je vous remercie d'être venus très nombreux ce matin et d'être là pour ce démarrage à 9 heures, malgré les problèmes de métro de ce matin. Merci à Mireille de présider cette première de 4 tables rondes qui s'inscrivent en fait dans la continuité de nos travaux puisque cela fait une trentaine d'années (et même peut-être plus) que l'on travaille sur cette problématique du fleuve au travers de la « trame bleue », au travers des approches qu'on a faites sur la Seine, au travers des travaux qu'on a fait sur la Marne. Avec un point d'orgue qu'on a connu en 2003/2004 en faisant un travail important sur le fleuve qui s'est traduit par ce Cahier paru au deuxième trimestre de 2004. Un travail important, pourquoi ? Parce que c'est la première fois je pense qu'on avait pris le fleuve dans toutes ses dimensions. D'une part comme composante majeure de l'écosystème, comme vecteur de communication, vecteur de transport, comme lieu de régénération urbaine du fait que, comme vous le savez, nombre de zones industrielles héritées du 19e siècle sont situées le long de la Seine, qui était l'axe majeur de transport de l'énergie de l'époque qui était le charbon. Quatrième composante, quatrième angle sous lequel cela avait été abordé, c'est en tant qu'espace identitaire, donc propice au développement culturel et touristique puisque même une partie du tracé de la Seine est classée au patrimoine mondial.

Publication, donc, de ce Cahier en 2004. J'en avais écrit à l'époque l'introduction avec Elisabeth BORDES-PAGES - je pense que beaucoup de monde dans cette salle la connaît - , qui est la cheville ouvrière des tables rondes qui s'engagent aujourd'hui. En fin de l'introduction que nous avons rédigée de concert, nous avons dit que le fleuve apparaît donc comme une vraie occasion de construire un projet d'ensemble pour assurer le développement équilibré de ce composant majeur de l'écosystème métropolitain. Il faudra pour cela fédérer tous les décideurs et les partenaires autour de cet « espace-territoire » de niveau supra communal qui, pour exister, a besoin d'être appréhendé à des échelles territoriales qui transcendent les logiques de la gestion administrative et politique courante. C'est un système, un réseau, qui est à considérer dans tous les projets. La mise en œuvre d'une démarche permettant de fédérer les politiques et les projets pour une mise en valeur croisée de ces atouts est donc nécessaire.

La révision du schéma directeur régional d'Ile-de-France a offert une opportunité à cette démarche qui s'engageait sur le fleuve, permettant de sortir d'approches purement sectorielles et de nouer un lien obligé entre les territoires à toutes les échelles et entre acteurs de ces territoires. Aujourd'hui le SDRIF a effectivement bien pris cette dimension en compte. Je pense que Mireille reviendra dessus dans son introduction, puisque le SDRIF a défini le fleuve comme l'élément fédérateur du schéma régional.

Nous sommes donc aujourd'hui à la première de 4 tables rondes qui vous sont rappelées dans l'invitation-programme que vous avez reçue. Cette première table ronde va permettre de broser le paysage, nous en aurons une seconde sur les problématiques d'identité et approche disons culturelle et identitaire du fleuve, une troisième sur fleuve et logistique et une quatrième sur construire et vivre avec le fleuve. Je ne vais pas m'étendre sur ce dernier point puisque je pense qu'on y reviendra assez largement à l'occasion de cette première table ronde.

Ces tables rondes seront animées par Bernard BENSOUSSAN, de « Voix Publiques », que je retrouve avec plaisir puisque c'était un des brillants animateurs des forums et tables rondes du SDRIF. Il va donc animer cette première table-ronde, dès lors que, Mireille, vous aurez fait votre introduction, ce dont je vous remercie.

**Mireille FERRI, Vice-présidente du Conseil régional d'Île-de-France** : D'accord, écoutez je vais effectivement tâcher de la faire la plus courte possible pour qu'on puisse passer à des choses assez consistantes. Puisqu'en même temps c'est l'ouverture globale de ces ateliers du fleuve. Je vais vous dire deux ou trois mots de ce qu'on peut en attendre. C'est-à-dire que ce sont des lieux de débat, de concertation. Tels que vous êtes dans la salle, pour ce que j'en vois, je suppose que ce sont des sujets éminemment familiers. Sur cette question du fleuve, nous ne sommes pas là devant un sujet neuf, comme vous l'avez très bien dit François, vous l'avez déjà, exploré à de nombreuses reprises, au moins au sein de l'IAU et de tous les organismes qui sont présents. Simplement, ce cycle d'ateliers nous permet de repartir, de voir comment, du croisement de toutes ces propositions, de toutes ces analyses, peuvent naître un certain nombre de pistes d'amélioration de l'insertion du fleuve dans notre fonctionnement global régional et, j'allais dire aussi, dans notre fonctionnement urbain.

Aujourd'hui, dans ce qui est posé là, sur le sujet, ne serait-ce que la conjugaison de l'économie et de l'environnement ou de la notion de risque, si vous avez des idées pour nous permettre d'aller plus loin, elles seront bienvenues.

Le premier sujet, on le connaît bien. Quand on dit qu'il y a un problème aujourd'hui pour conjuguer l'économie et l'environnement, ce qui pourrait se décliner sur tous les thèmes de la terre et qui est très net aussi sur la question du fleuve, on sait bien qu'il y a un conflit d'usage. Sur les berges d'abord, pour des raisons de fonctionnement urbain ou d'aménité globale (le bruit, les camions, etc.), pour des questions esthétiques, pour des questions de conviction sur l'aspect « vivant » du fleuve (est-ce qu'une implantation portuaire génère, pour l'écosystème, des impacts qui sont irréversiblement négatifs ou pas ?). Je crois qu'ici c'est encore une question de nuance et de site. Mais au-delà de la question de la bataille sur l'appropriation des berges, il y en a d'autres : certains usages industrialo-commerciaux du fleuve impliquent des dragages, des retenues, des fonctionnements hydrauliques différents qui eux-mêmes ont des impacts sur les hydro-systèmes ou globalement sur la qualité de l'eau et sa diversité. Ca encore, ce sont des approches plus classiques. Et puis il y en a d'autres. Il y a des mots qu'on ne prononce jamais, je ne sais pas si vous avez la possibilité de les aborder : la question des rejets, la question des déchets industriels et des déchets toxiques qui sont parfois générés par certaines activités. Je ne parlerai pas des hôpitaux, voilà, je ne l'ai pas dit. Mais on sait que quand il faut conjuguer des usages et certains objectifs, nous butons devant des difficultés réelles. Donc, ça, c'est votre première partie. L'état des lieux, nous le connaissons à peu près. Comment ressentez-vous cette possibilité de trouver les voies de l'apaisement sur les conflits d'usage, des meilleurs partages, et comment cette TABLE RONDE nous y aide ?

Le deuxième sujet concerne la notion de risque. Je vous disais tout à l'heure que nous sommes sur des sujets balisés : ancestralement, le risque lié au fleuve n'est pas une nouveauté. Simplement, si nous nous disons que dans une région où l'urbanisation a à ce point gagné les berges, où aujourd'hui une grande part de la surface est potentiellement inondable, ça nous sort de la réflexion classique sur les zones plan d'exposition aux risques : faut-il construire ou ne pas construire ? Comment on gère le risque ? La possibilité d'établir des réglementations un peu coercitives du style "vous ne construisez pas », c'est bien, mais est-ce suffisant ? Ou est-ce qu'on prend le risque d'expérimenter sur certains sites des modes de résistance à la crue qui permettent de gérer différemment le risque, la sécurisation des eaux, de la circulation des personnes, des immeubles, des alimentations électriques, des alimentations tout court (s'il y a une inondation, comment on fait pour continuer à manger ou à se chauffer dans les immeubles qui sont tout électriques) ? Donc la notion du risque abordée non pas simplement sous l'angle "on s'en protège" mais sous l'angle "qu'est-ce qu'on teste pour mettre en protection ce qui existe de toute manière déjà, ou pour penser différemment l'urbanisation demain ?

Alors, dans la révision du schéma directeur, quand nous avons proposé sur la question fluviale "il faudrait permettre quelques constructions en zone dite inondable", pour tester justement un certain nombre de choses, on nous a répondu « principe de précaution ». Mais il ne faut rien avoir compris au principe de précaution pour dire qu'il n'y a pas intérêt à tester des dispositifs y compris en zone inondable. Ces zones inondables sont souvent des lieux où on va pouvoir désamorcer un peu la puissance des crues en laissant justement des lieux d'expansion, d'inondation. Comment gère-t-on la possibilité d'avoir des espaces dédiés à la crue aléatoire qui n'arrive finalement que tous les X années, alors que ces lieux sont aussi des lieux d'une certaine manière urbains ? Comment n'est-on pas simplement dans "on vitrifie un secteur parce qu'il est potentiellement inondable" et comment en fait-on aussi un lieu d'aménité et un lieu fort du fonctionnement urbain, y compris quand il n'y a pas de crue ? Donc ça fait partie des schémas d'aménagement nouveaux : entre ceux qui voulaient tout

bétonner et ceux qui voulaient ne rien faire, je crois qu'il y a possibilité aujourd'hui de trouver des éléments un peu novateurs de travail. Merci.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Bonjour, merci Madame la Vice-présidente, merci Monsieur le directeur du mot très aimable que vous avez eu tout à l'heure. Donc c'est avec grand plaisir que je retrouve un certain nombre d'entre vous et que je vais animer ce premier débat sur le fleuve. Beaucoup de choses ont été dites qui n'étaient pas de pure forme.

Nous sommes largement entrés dans le vif du sujet avec ces deux propos introductifs. Donc je vais me contenter de rappeler quelques règles et de formuler quelques vœux. Le premier c'est qu'on est dans un contexte de travail un peu privilégié puisque le SDRIF a été adopté, puisque nous sommes dans une forme de séminaire dans lequel la communauté de travail peut fonctionner de façon assez sereine. Et si nous pouvions avancer en suivant les prescriptions du programme qui nous enjoint d'ouvrir quelques pistes à la fin de ce premier débat, eh bien nous aurions déjà accompli une partie de la tâche qui nous incombe.

Deux petits mots de remerciement. D'abord aux organisateurs et c'est fait, ensuite aux intervenants qui sont tous présents ce matin à l'exception d'une géographe, Stéphanie BEUCHET, qui est empêchée aujourd'hui mais qui sera présente sur un débat ultérieur. Pour des raisons de place et de scénographie, on va procéder en deux temps. Nos experts de l'IAU, qui vont cadrer un petit peu le débat, sont déjà en place. Ensuite ils céderont la place en rejoignant le premier rang et on fera monter nos 4 invités que j'appellerai à s'asseoir pour la première table ronde.

Alors, 3 heures et demi de débat sans pause. Il y aura juste une rotation à la tribune. Et donc on enchaînera une séquence après l'autre et les deux débats. Il me revient la charge redoutable de faire respecter le temps, donc, j'appelle à la même concision les experts, les intervenants, de façon à préserver le capital commun de la discussion pour que les uns et les autres puissent s'interpeller ici en tribune et que vous, dans la salle, vous puissiez également intervenir. C'est le jeu dans un exercice comme celui-là et je ne voudrais pas que, finalement, on sacrifie trop à ce principe en disant "il n'y a plus le temps pour le débat". C'est toujours très frustrant pour les uns et pour les autres. Et puisque le sujet des deux tables rondes a déjà été présenté, je ne m'y étendrai pas. Je dirai simplement qu'on est dans un exercice de conjugaison dans l'une et l'autre séquence. Il va nous falloir travailler sur un système d'équation assez difficile mais passionnant et utile pour le débat d'aménagement : travailler à la conjugaison d'une part d'économie et d'environnement, d'autre part de l'urbanisme et de la maîtrise des risques.

### **Séquence A** **Un fleuve durable : conjuguer économie et environnement**

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** Donc, sans plus de transition, je cède la parole à Bernard CAUCHETIER qui appartient à la direction Environnement, que beaucoup connaissent sans doute, et qui est spécialiste des risques environnementaux, puis à Lydia MYKOLENKO qui est plutôt spécialiste transport de la maison pour que l'un et l'autre nous aident à cadrer le débat. Alors, deux petites questions très rapides à l'un et à l'autre. D'abord à Bernard CAUCHETIER qui va ouvrir. Est-ce que vous pouvez nous parler de la valeur environnementale de ce fleuve et la décrire un petit peu ? Et puis en même temps, nous dire quelles sont, du point de vue de l'environnement, les recommandations que vous feriez au moment où on parle (ce sera le propos de votre collègue) d'augmenter sensiblement le trafic fluvial sur la Seine et son réseau ? Et puis à Lydia MYKOLENKO : peut-elle nous dire pourquoi, de son côté, elle croit au développement du fluvial et pourquoi, en experte, elle y appelle d'une certaine façon. Et puis de quoi avons-nous besoin en termes d'aménagement portuaire, notamment ? Puis enfin, dire un peu quelles sont nos chances dans cette espèce de compétition qui s'ouvre dans le quart nord-ouest européen. Merci à l'un et à l'autre.

**Bernard CAUCHETIER** : Merci. Je vais vous présenter de manière très sommaire le rôle que joue le fleuve en termes de fonctionnement de la biodiversité.

Tout d'abord, quelle est la place du fleuve et de sa partie centrale. L'Ile-de-France en fait est un carrefour qui est au cœur du bassin de la Seine, et c'est ce rôle de carrefour qui est absolument

déterminant pour le fonctionnement de la biodiversité. Ce rôle de carrefour a aussi déterminé l'aménagement ou la structuration de notre région avec, notamment, le développement au cœur de ce carrefour des premières urbanisations (vu la disponibilité de l'eau, la facilité d'accès, les îles centrales) et à partir de là le développement d'un certain nombre de voies de communication qui sont parties de ce centre, puis le développement progressif de ce centre selon deux logiques : une logique de "tache d'huile", (c'est-à-dire qui se développe de façon centrifuge) et une logique de doigts de gant (c'est-à-dire le long des axes de communication ou des axes de vallées - qui sont aussi des axes de communication).

En termes de biodiversité, c'est aussi un carrefour géographique. Ce qui fait la diversité de notre région, c'est que ce carrefour est fait d'un certain nombre de plateaux. Sur ces plateaux, des variations de sols ont entraîné des variations d'occupation des sols et des variations de milieux naturels. La Seine, si on prend une échelle assez vaste, comment ça se présente ? Vous avez ici une carte avec l'ensemble des occupations des sols sur la partie nord de la France. On s'aperçoit que la Seine a un rôle de communication énorme, y compris entre les milieux naturels.

Quel est le rôle des communications entre les milieux naturels ? Jusqu'ici on avait travaillé sur le milieu naturel en disant "il faut préserver un certain nombre de milieux naturels". Sauf qu'à partir du moment où un milieu naturel est cloisonné, enfermé, il n'y a plus de communication avec l'extérieur, et surtout plus de communication génétique. Il y a une déperdition progressive, pour diverses raisons, une érosion de la biodiversité. Donc l'un des moyens de regagner, de maintenir la biodiversité, est de rétablir les communications entre ces milieux naturels. Et avec le changement climatique, on va avoir des évolutions de répartition des espèces, et si ces espèces ne peuvent pas migrer, il y aura déperdition de la biodiversité. C'est ce qui s'est passé au moment des glaciations : les espèces ont été bloquées par la Méditerranée, les Pyrénées et les Alpes, et on a perdu une grande partie de la biodiversité. Aujourd'hui on se trouve face à des dynamiques beaucoup plus rapides.

Donc, le rôle essentiel, vous le voyez ici dans les axes de la Seine et de ses principaux affluents, c'est le lien entre les deux milieux naturels : d'une part la mer évidemment, en aval, mais d'autre part, le Morvan et le Massif Central, et avec la Marne les côtes du Bassin Parisien et les régions de l'est (et notamment les Vosges), avec le Loing, la forêt d'Orléans et tout le bassin de la Loire, avec l'Oise, la Picardie et les Ardennes. On a ici un carrefour qui est absolument essentiel pour le fonctionnement de la biodiversité dans l'ensemble du bassin parisien et de la moitié nord de la France.

L'attraction qu'a joué cette situation de carrefour a fait que l'urbanisation et les moyens de communication se sont développés. Donc, avec des axes d'infrastructures qui ont fractionné le milieu, des infrastructures radiales et tangentielles qui ont formé une toile d'araignée très dense, des implants de plus en plus denses vers le centre. Voilà une vue de la situation de la région : si on regarde les blocs d'espaces agricoles et naturels, tels qu'ils se situent par rapport aux principales infrastructures de transit en Ile-de-France, on s'aperçoit qu'il ne reste par exemple que 2 secteurs de plus de 5 000 hectares - et 5 000 hectares c'est à peu près la surface vitale d'un troupeau de cerfs. D'où la mise en place, à la demande de la Région, d'un schéma des continuités écologiques. Schéma qui ne peut pas se comprendre seul et qui est donc un schéma de fonctionnement des espaces naturels. Je vous en présente ici une synthèse très sommaire mais qui montre bien le rôle du fleuve dans cet ensemble. On a deux grands systèmes d'intérêt national qui sont d'une part l'axe des fleuves (la Seine et ses affluents, avec notamment la Marne et l'Oise), et d'autre part l'axe de la biodiversité, l'axe majeur en Ile-de-France, qui part en amont de la Bassée, c'est-à-dire la vallée de la Seine, qui passe par les ensembles de Fontainebleau, du Gâtinais, de Rambouillet et la vallée de Chevreuse, et du Vexin. Ce sont les 4 grands ensembles de biodiversité, très riches, en Ile-de-France.

Ces connexions sont variables selon les espèces. La connexion aquatique est une des connexions majeures. L'axe principal, c'est évidemment la Seine. Il a été largement mis à mal dans son fonctionnement pour un certain nombre d'espèces compte tenu de la densité de l'urbanisation, avec des déperditions que l'on a connues avec les rejets, etc., même si les choses, chimiquement, s'améliorent. Et il y a aussi un axe de "dérive", pour les zones aquatiques et les zones humides, qui relie cet axe majeur de la biodiversité et la Seine en amont de Paris, avec des possibilités de communication entre des petits réseaux aquatiques qui sont extrêmement fragiles. Cet axe de dérive passe notamment par l'Essonne, qui est sous pression urbaine très forte. D'où l'intérêt énorme de cet axe du fleuve et de la prise en compte de sa restauration.

La synthèse que je vous présente résulte de la prise en compte de 5 réseaux majeurs de connexions. L'un pour la grande faune, qui concerne beaucoup moins l'axe du fleuve - mais les 4 autres le concernent : une trame herbacée continue qui sert à de nombreux animaux et notamment aux reptiles, une trame linéaire arborescente, une trame des milieux humides et une trame aquatique. Les trames herbacée, arborescente et aquatique concernent au premier chef l'axe de la vallée. Je vous ai représenté ici une carte qui donne le nombre de réseaux dans le schéma général et le nombre de réseaux concernés par chacun des tronçons des continuités. Vous voyez que la Seine, c'est toujours 3 à 4 réseaux dans la partie centrale et 5 dans les parties extérieures.

Comment fonctionnent ces continuités liées à la rivière et à ses berges ? Ce sont principalement des continuités aquatiques, herbacées, arborées, qui fonctionnent à la fois longitudinalement et latéralement. Ce schéma indique que, la vallée elle-même étant au milieu, la rivière a un certain nombre de dépendances : des dépendances aquatiques en haut, les zones humides en bas, etc. Ces communications latérales sont donc importantes aussi sur le fonctionnement.

La situation nécessite donc de préserver le cadre et la fonctionnalité de ces communications à tous les niveaux de ces aménagements, et de réhabiliter, dans le cadre de reprises d'aménagement, un certain nombre de fonctions qui ont été compromises par une urbanisation qui ne prenait pas en compte ces éléments - qui étaient d'ailleurs peu connus. La fonction des continuités écologiques est relativement nouvelle dans les préoccupations. C'est une tâche de longue haleine, ce qui ne veut pas dire que tout aménagement est impossible. On peut regarder ce qui viendra après dans les discussions.

Prenons l'exemple d'un port. Si on veut garder des continuités longitudinales alors que le port va s'implanter en bordure du fleuve, on n'est pas obligé de faire un port des deux côtés au même endroit : on peut intervenir sur une berge et garder des continuités sur l'autre berge. Prenons des espèces comme le castor ou la loutre - qui n'existent plus en Ile-de-France mais qui peuvent y revenir - elles ont besoin d'une berge refuge, mais pas forcément de deux. Le problème c'est de préserver d'abord l'ensemble de ces fonctionnalités. Évidemment, il y a toute une série de choses que l'on pourrait regarder dans le détail mais c'est à chaque fois des cas particuliers. Je voulais donner cet exemple parce qu'on va parler du transport fluvial. Je vous remercie.

**Lydia MYKOLENKO** : Merci. Bernard CAUCHETIER a parlé de la Seine comme une connexion écologique d'une importance nationale, moi je vais donc aborder la Seine comme une connexion économique d'importance internationale. Tout simplement parce qu'au bout de cette connexion, il y a un grand port maritime : Le Havre, et que depuis ces 10 - 15 - 20 dernières années, et plus particulièrement depuis ces 5 - 10 dernières années, les grands ports maritimes jouent pour les économies nationales, un rôle essentiel. Le transport maritime s'est développé d'une manière tout à fait considérable, il représente aujourd'hui en gros les 3/4 des échanges entre les pays. C'est aujourd'hui un mode de transport tout à fait essentiel et qui s'effectue sur essentiellement 3 axes, dont l'axe Asie/Europe, qui est aujourd'hui l'axe essentiel des échanges internationaux.

Ce qu'il faut avoir en tête également, c'est que le transport maritime de conteneurs s'est développé d'une manière encore plus rapide que le transport maritime toutes marchandises, à un rythme très élevé de 10 % par an. Vous voyez ces chiffres : 60 millions de conteneurs maritimes échangés en 2000, 110 millions en 2006, 121 millions en 2007. Aujourd'hui, le contexte avec la crise économique est un peu perturbé, mais les experts s'accordent à dire que cette croissance va se poursuivre pour de multiples raisons. D'abord parce que les marchandises conteneurisées ne sont plus aujourd'hui uniquement des biens de consommation : on conteneurise de plus en plus de marchandises. Et dans un contexte de crise économique les délocalisations ne s'arrêteront pas, même si ces derniers temps on a entendu un certain nombre de chargeurs affirmer qu'ils allaient reconsidérer produit par produit ces délocalisations (je pense qu'aujourd'hui ces progressions seront un petit peu freinées elles aussi). En conclusion : le transport maritime de conteneurs va continuer sa croissance.

Vous voyez, ici, l'ensemble des ports conteneurs européens : l'essentiel du trafic de conteneurs se situe dans ce qu'on appelle le "range-nord", entre Le Havre et Hambourg. A peu près 2/3 du trafic de conteneurs sont réalisés ici. En 2007, ces ports représentaient 34 millions d'EVP, et avec les énormes projets qu'ils ont mis en œuvre ou qu'ils mettent en œuvre, les uns et les autres, on prévoit en 2015 un trafic de 77 millions d'EVP, donc pratiquement un doublement de l'activité de ces grands ports maritimes.

Des projets donc gigantesques, vous voyez ici un tableau qui est important à avoir en tête pour les ordres de grandeur. Le premier port européen à conteneurs est le port de Rotterdam avec plus de 10 millions de conteneurs traités. Il est en train d'aménager un énorme terminal, MaasVlakte 2, qui aura une capacité de 8 millions de conteneurs à lui seul. Donc une capacité à l'horizon 2015 de traitement du port de Rotterdam de 15 millions d'EVP. Ils mettent déjà en œuvre un nouveau programme et ce nouveau programme devrait, à l'horizon 2035, amener un traitement de 32 à 35 millions de conteneurs. Anvers, troisième port à conteneurs européen avec 8 millions de conteneurs traités en 2007. Anvers a mis en 2007 un terminal à conteneurs en place, le Deurgangdock, d'une capacité de 4 millions d'EVP. Lui aussi met en œuvre des projets importants dont 4 nouveaux terminaux qui sont prévus pour un objectif de traitement de 16 millions de conteneurs à l'horizon 2015. Donc vous voyez on est dans des ordres de grandeur extrêmement importants. Le port du Havre, lui, au bout de notre corridor Seine a aujourd'hui un trafic de 2,6 millions conteneurs. Il est en train de rattraper son retard avec la mise en œuvre progressive de leur grand projet qui vous sera présenté tout à l'heure : Port 2000, dont vous avez entendu parler. Port 2000 sera, à terme, un ensemble de 12 postes à quai qui permettra le traitement de 6 millions de conteneurs avec les 2 millions qui continueront à être traités sur les anciens sites. On arrivera donc à l'horizon 2015 à une capacité d'environ 8 millions de conteneurs traités.

Ces ports maritimes ont donc aujourd'hui un rôle essentiel : ils deviennent de vraies grandes portes d'entrée maritime des produits que nous consommons. Et aujourd'hui il n'y a pratiquement plus un seul produit que nous utilisons dans notre vie quotidienne qui n'ait été fabriqué au moins en partie sur un autre continent. Donc qui n'utilise le transport maritime. C'est d'autant plus important que, aujourd'hui, la compétitivité de ces ports maritimes se joue aussi à terre et qu'ils ont besoin, pour se développer, pour rester dans la course, d'être desservis par des axes de transport massifiés. Aujourd'hui, les ports maritimes font face à des projections *de trafic* de leurs terminaux, d'où les grands projets que je vous ai développés. Ils font face aussi à des projections *de trafic* routières extrêmement importantes qui pèsent grandement sur leur compétitivité, et donc plus aucun n'envisage son développement sur le seul mode routier. Ils ont besoin de transports massifiés, fluviaux et ferroviaires.

Vous voyez ici une carte qui représente de manière schématique les grandes origines et destinations de transport de marchandises tous modes. Donc vous voyez cette concentration des parts d'Anvers-Rotterdam vers le cœur de l'Europe, qui passe un petit peu au large de la France. Ce qui est intéressant sur cette carte, c'est de voir ici tous les grands itinéraires de transport ferroviaire au départ de Rotterdam et d'Anvers. Donc, un réseau extrêmement dense dont une partie est également constituée d'axes ferroviaires dédiés au transport de marchandises. Vous avez ici la Betuwe line, un axe de 160 km dédié fret qui permet de relier Rotterdam à la Ruhr, au cœur économique de l'Europe, et à la plateforme tri-modale de Duisbourg. J'en parlerai tout à l'heure.

Anvers, également, sera desservi (le projet est en cours) par ce qu'on appelle le Rhin d'acier, qui est également un axe ferroviaire dédié fret. Donc, un besoin d'autant plus important de ces grands axes massifiés. D'autant que le prix du transport terrestre représente 25 à 30 % d'un transport intercontinental : on voit bien l'enjeu économique pour la compétitivité des ports maritimes.

J'attire l'attention sur ce tableau, qui montre pour le trafic conteneurisé la part des modes routiers, ferroviaires et fluviaux des grands ports maritimes que sont Anvers, Rotterdam, Le Havre et Marseille. On voit la part extrêmement importante qu'a la voie fluviale pour la desserte des ports d'Anvers et de Rotterdam. En France on est en retrait, à la fois sur Le Havre et sur Marseille ; par contre, on a une forte dominance du mode routier pour la desserte de ces deux ports. Donc depuis ces dernières années on développe l'offre des modes alternatifs au départ des ports du Havre et de Marseille, en particulier l'offre fluviale. On a aujourd'hui sur Le Havre, Gennevilliers, Bonneuil, un nombre de navettes fluviales important : 11 navettes par semaine pour Le Havre-Gennevilliers, 4 navettes par semaine pour Le Havre-Bonneuil. Donc une offre récente qui se développe, et avec elle le trafic conteneurs fluvial. En Ile-de-France, on était à 22 000 conteneurs par l'offre fluviale en 2000, on est passés à 80 000 en 2006, 102 000 en 2007, avec une prévision à l'horizon 2012 de 250 000 EVP. Donc une forte croissance, l'émergence de nouveaux acteurs du transport fluvial, une offre diversifiée qui explique cette croissance.

Il ne suffit pas, pour faire du transport fluvial, d'avoir un grand port sur la façade maritime et une offre de transport. Il faut aussi que, dans l'hinterland, on ait des plateformes qui permettent le transfert modal : amener, décharger et traiter l'ensemble de ces conteneurs.

Je vous ai présenté une photo du port de Duisbourg. Vous avez vu qu'il est relié par un ensemble de navettes ferroviaires et fluviales à Rotterdam, Anvers, Zeebrugge, à Hambourg également. Il est à peu près situé à 200/250 km de l'ensemble de ces ports. Le port de Duisbourg est le premier port fluvial d'Europe, le deuxième étant le port de Paris. C'est une plateforme tri-modale extrêmement importante par sa taille et elle permet donc d'organiser, de structurer, d'attirer les flux par l'ensemble des services de transport qu'elle présente. Ce qui est important de noter sur le port de Duisbourg, c'est qu'il occupe plus de 2 000 hectares, mais qu'il comporte aussi une plateforme tri-modale à proximité immédiate du port fluvial historique, qui fait à elle seule 650 hectares, avec deux terminaux à conteneurs tri-modaux. Et sur l'un d'eux, CMA CGM (compagnie maritime française, troisième groupe mondial de transport maritime) a investi pour y traiter ses conteneurs. C'est vraiment l'exemple le plus significatif, et qui aujourd'hui en Europe est le plus à même à structurer, réorienter les flux dans l'hinterland des ports maritimes.

Le deuxième exemple intéressant qu'on peut avoir plus près de nous est celui de Delta 3 (Douges), qui se situe au sud de Lille. C'est un terminal ferroviaire et fluvial de 300 hectares, avec 3 zones logistiques déjà quasiment occupées et où une extension est déjà en cours. C'est pour vous donner l'idée de la surface que nécessite une plateforme d'hinterland, ce qu'on appelle aujourd'hui les terminaux inland, si on veut qu'effectivement ils jouent un rôle dans le report modal.

Donc nous avons besoin en Ile-de-France de développer des sites tri-modaux, donc fluviaux bien évidemment, d'envergure. Plusieurs ont été inscrits dans le SDRIF. Vous avez le site historique de Gennevilliers, et puis des sites à développer que sont Lille même, Achères, Bruyères sur Oise, et Montereau tout à fait à l'amont. Donc des sites vraiment d'envergure européenne. Il y a évidemment les autres sites qui se situent ici à l'amont, qui ont un rôle plus régional ou plus local à jouer, et qui sont essentiels également dans leur vocation à favoriser le report modal: Bonneuil bien entendu (qui fonctionne également comme un terminal à conteneurs fluvial, vous l'avez vu), Vigneux et Evry.

Ce sont des enjeux importants, avec essentiellement un enjeu économique bien évidemment. On verra avec l'exemple de Monoprix que l'utilisation du mode fluvial a des avantages économiques pour les chargeurs. C'est un gros enjeu environnemental également puisqu'il permet de contribuer à la solution des problèmes de congestion. Il semble que ce mode fluvial et le mode ferroviaire - je ne souhaite pas les dissocier parce que les 2 sont indispensables et complémentaires- doivent être mobilisés si on veut s'inscrire dans le Grenelle de l'Environnement, dont l'objectif est d'atteindre 25 % du trafic de marchandises par les modes non routiers à l'horizon 2022. Si on veut vraiment s'inscrire dans le Grenelle de l'Environnement, il est absolument indispensable de développer le transport fluvial de marchandises. L'avantage environnemental est ici clairement mis en évidence : en équivalent-pétrole, la route permet de transporter une tonne de marchandises sur 50 km, la voie ferrée sur 130 km, et le mode fluvial sur 275 km. Donc tout report d'un poids lourd sur le fleuve est un avantage environnemental évident.

Je vous remercie.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Merci, merci à tous les deux. On est un tout petit peu en retard, mais on a rattrapé une bonne partie de notre retard, ce qui est une bonne nouvelle pour la suite du débat. J'appelle sans plus tarder nos 4 intervenants de la première table ronde à regagner leurs places. Et puis, pour synthétiser ce qu'on a entendu, j'ai entendu parler de quelque chose qui ressemble à une explosion du transport maritime, j'ai entendu parler de transports massifiés et puis, surtout, de besoins de plateformes tri-modales, d'espaces portuaires et, par conséquent, avec déjà une localisation assez précise en Ile-de-France, au moins de 5 plateformes de dimensions nationales européennes. Et puis, à l'autre bout de cette petite table d'experts, j'ai entendu parler de besoins de continuités écologiques, de trames aquatiques, de trames humides et puis j'ai entendu aussi parler de la fragilité de ces continuités, de leur importance pour la pérennité de la rivière. Et puis, chose qui ne m'était pas non plus très familière, j'ai entendu parler des dépendances de la rivière et de ses milieux particulièrement sensibles aux aménagements. Donc, je crois qu'on est dans une espèce de tension qu'il va nous falloir approfondir et discuter tous les 4.

Alors, Jean-Pierre DECROIX (qui est Directeur Territorial à l'Agence de l'Eau), j'ai envie de vous poser une question finalement assez simple : du point de vue écologique, qu'est-ce que le fleuve est en mesure de supporter ? Qu'est-ce qu'on peut lui infliger si je puis dire, du point du transport fluvial sans lui faire courir trop de risques ? Peut-être pouvez-vous nous dire d'ailleurs quels sont les risques qui menacent le fleuve ? En quoi le transit va les aggraver peut-être, et puis, surtout, de quelles solutions techniques on dispose pour les limiter ?

**Jean-Pierre DECROIX, Directeur Territorial à l'Agence de l'Eau Seine-Normandie** : Bien, merci. Bonjour à toutes et à tous. Je vais donc vous parler un peu d'écologie et essayer de répondre à vos questions, bien sûr, et puis vous donner peut-être des pistes de travail conjointes et parallèles pour les années à venir. La Seine ça peut être très beau et très écologique, ça peut être toujours très beau et un peu moins écologique et ça peut être ni l'un ni l'autre. Je vais en fait vous faire trois flashes très rapides : qu'est-ce que nous devons faire, comment nous pouvons faire et puis un exemple pour illustrer cette diapositive.

Je vous rassure tout de suite, je ne vais pas vous présenter l'ensemble des directives cadres sur l'eau, simplement vous rappeler que ces directives cadres de 2000 sont maintenant définitivement opérationnelles. *Elles vont l'être* encore de manière plus prégnante fin 2009 avec l'approbation du SDAGE, schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux. Et qu'est-ce qu'on nous demande ? En fait sa révolution est de parler d'écologie, de considérer, d'une manière un peu simpliste, que la qualité de l'eau est atteinte ou doit être atteinte, et que nous devons dorénavant nous concentrer sur le bon état écologique et en particulier sur un élément essentiel qui est la biologie des masses d'eau des rivières et du fleuve dont nous parlons ce matin. Et transformer un état en général plutôt rouge vers des couleurs un peu plus sympathiques.

Le bon état écologique, ça peut paraître un petit peu lointain et un petit peu difficile à caractériser par rapport à la chimie : quand on dit "50 mg de nitrates", c'est en dessous, c'est au-dessus, c'est bien clair. Il y a quand même un certain nombre d'indices qui permettent de caractériser la qualité biologique d'un fleuve : les poissons, les plantes, les invertébrés. Mais ce qui est important aussi, c'est qu'au niveau européen, il y ait eu une calibration de régions et nous nous trouvons donc dans un ensemble homogène à atteindre. Voilà donc pour la France ce que cette inter-calibration a donné : au niveau du bassin Seine-Normandie, nous avons quelque chose de très homogène en matière d'objectifs biologiques et d'atteinte du bon état écologique des masses d'eau qui, je vous le rappelle, doit être atteint rapidement puisqu'en théorie, c'est 2015.

Pour atteindre ce bon état écologique, il y a un élément essentiel sur lequel nous pouvons faire des progrès, c'est l'hydro-morphologie des cours d'eau. Je vais essayer en quelques mots de vous dire ce que c'est. L'hydro-morphologie, qui conditionne directement la biologie, permet d'améliorer l'ensemble des indices que vous avez sur cette diapositive (ID, c'est Indice Diatomée, IP, Indice Poisson, IBG, c'est les petites bêtes, et le phytoplancton ce sont les micro-algues à l'intérieur du fleuve). La qualité de ces indices est largement dépendante de l'hydro-morphologie du cours d'eau. Et cette hydro-morphologie est conditionnée par les débits et le fonctionnement quantitatif de la rivière, mais surtout par la morphologie et, donc, la structure et l'occupation des berges et du fond du fleuve qui était évoquées tout à l'heure. C'est donc à travers la variété de ces substrats, de ces berges, que l'on arrive à développer le bon état écologique.

Sur ce transparent vous avez une liste un peu à la Prévert des différents paramètres qui permettent d'obtenir un bon état sur des tronçons de cours d'eau. En matière d'hydro-morphologie, il faut savoir que la variété est un gage de biodiversité ; mais la biodiversité, qui concerne des centaines ou des milliers d'espèces, s'obtient souvent relativement localement et avec des aménagements qui peuvent être assez limités mais très efficaces en matière de qualité biologique du cours d'eau. Je vous présenterai un exemple sur la libre circulation qui est très important. Il a été évoqué les bras (c'est ce qui est appelé les "annexes hydrauliques" sur ce transparent). C'est effectivement un réservoir de biodiversité extraordinaire et totalement négligé aujourd'hui, sur lequel il y a des capacités de progrès à faire importantes. Et puis surtout, *des progrès à faire* sur l'état des berges, l'alternance de secteurs ombragés et de secteurs ensoleillés, la variété des faciès sur les berges, et c'est ce qui est particulièrement important. Lorsque nous avons conçu notre programme d'intervention actuel, nous avons *gardé* des masses d'eau pour lesquelles l'atteinte du « bon état » était liée exclusivement à des améliorations de cette hydro-morphologie des cours d'eau.



Encore un élément sur l'hydro-morphologie. Vous parliez d'expérimentation de zones inondables, Madame [Mireille Ferri], tout à l'heure, et j'ai vraiment retenu ce terme parce que c'est aussi le manque que nous avons en matière d'hydro-morphologie. Nous avons des habitudes du passé, des chenaux bien calibrés, et nous avons beaucoup oublié les petits travaux, la capacité à améliorer nos milieux par des interventions limitées. Actuellement, ce qui manque cruellement, c'est des expérimentations et aussi des maîtres d'ouvrages. Qui va se lancer, qui va le faire ? Je précise très clairement que c'est vraiment l'obstacle aujourd'hui à ce genre d'amélioration. Il n'y a aucune limitation financière sur ce sujet. Maintenant, les techniques sont assez connues et, donc, on a vraiment besoin de maîtres d'ouvrage, d'expérimentateurs, pour montrer un certain nombre d'aménagements qui fonctionnent, y compris d'ailleurs, lorsqu'il y a des usages lourds. Nous avons l'occasion, avec le port de Paris, d'expérimenter un quai de déchargement avec une très nette amélioration biologique par rapport au système qui précède, et j'espère que ça fera école. Mais nous avons encore besoin cruellement de définir des expérimentations dans ce domaine et de montrer des vitrines à l'ensemble des partenaires pour améliorer les choses.

Un dernier point rapide sur la continuité. On a donc beaucoup d'ouvrages qui ont segmenté nos fleuves et nos rivières et qui sont un obstacle aux continuités, non seulement biologique mais aussi des sédiments. Quand je parlais d'hydro-morphologie tout à l'heure, je vous ai très rapidement parlé des micro-invertébrés, et ces micro-invertébrés fonctionnent bien quand il y a également un équilibre sédimentaire du fleuve. Et les barrages sont souvent un obstacle au transfert sédimentaire et donc un frein énorme à la biodiversité. Quant aux poissons, pour vous donner un exemple, nous avons un plan de gestion tout à fait opérationnel. Il définit (rectangle rouge) ce qu'il faut réaliser pour obtenir un bon état écologique et puis en dessous, les moyens fonctionnels ou de communication pour qu'il soit facilement mis en œuvre. Sur un bassin très important - puisque l'objectif c'est bien que les saumons atteignent les zones de reproduction qui sont souvent en amont - eh bien, il y a un peu de travail. Sur ce transparent, vous voyez un point rouge, ça ne passe pas : il faut s'en occuper, faire des aménagements assez lourds souvent pour permettre la franchissabilité. Vous voyez que nous avons quelques années devant nous pour obtenir ce résultat. C'est d'autant plus dommage que l'amélioration de la qualité des eaux (je parle en termes chimiques), nous a déjà amené une amélioration substantielle du nombre d'espèces et également de la masse biologique qui est présente en Seine. Maintenant, l'étape à franchir pour vraiment augmenter ce graphique, c'est d'augmenter les conditions mécaniques et donc, hydro-morphologiques du fleuve pour permettre l'accueil de l'ensemble des espèces (il faut aussi que les grandes espèces puissent se nourrir) et assurer une continuité écologique du fleuve.

Voilà un dernier petit clin d'œil pour finir pour vous rappeler que dans l'eau il peut ne pas y avoir que des poissons [diapo baignade dans la Seine au Pont-Neuf, 1935].

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Merci beaucoup. Amélioration de la qualité chimique, mais en même temps physique, mais beaucoup d'obstacles, on l'a vu, eu égard à ce principe que vous donniez de liberté de circulation qui est un des fondamentaux de la qualité du fleuve.

Alors Guy COLLILIEUX, à la direction de l'ingénierie de la Compagnie Nationale du Rhône. Je voudrais que vous reveniez rapidement sur ce qu'est la CNR et le statut un peu particulier qui est le sien. Peut-être sur le contexte d'intervention qui est le vôtre, puisque vous intervenez dans un contexte où la sensibilité environnementale et la prise de conscience des enjeux du développement durable sont fortes, et que vous nous précisiez dans quel contexte institutionnel, avec quels partenaires vous arrivez à travailler. Et comment vous répondez, dans ce contexte-là, aux enjeux de préservation du fleuve. En vieux rhodanien, merci.

**Guy COLLILIEUX, Compagnie Nationale du Rhône** : Bonjour à tous. Merci de l'invitation. Effectivement, c'est un préalable, le Rhône est un fleuve particulier. Mais j'ai aussi d'autres observations préalables. La première c'est que ce que nous allons présenter est le résultat d'un travail de partenariat. La deuxième c'est que les actions dont je vais vous parler se situent dans un certain périmètre, celui d'un concessionnaire, industriel et acteur du fleuve.

Je présente rapidement la Compagnie Nationale du Rhône. C'est une société anonyme d'intérêt général, qui est concessionnaire de l'État. C'est une société qui a déjà plus de 70 ans d'expérience et

son but est d'aménager le Rhône au profit de la nation. C'est un aménagement à buts multiples : la navigation bien sûr, la production d'énergie, mais également l'irrigation.

Sur cette diapo, vous avez le schéma type de l'aménagement rhodanien : cet aménagement est reconduit 18 fois sur pratiquement l'ensemble des 500 km du fleuve. Vous avez ici un ancien cours du Rhône qui a été coupé par un barrage qui dévie les eaux vers la centrale hydroélectrique, à laquelle est accolée une écluse où transitent les bateaux. On dispose donc d'une partie en retenue qui est régulée, et d'une partie court-circuitée qui correspond à l'ancien fleuve où se situent les enjeux écologiques majeurs.

Quelques chiffres par rapport à la navigation. Il y a 300 km de voie navigable entre Lyon et la mer, avec une trentaine de sites industriels et portuaires. Le trafic de conteneurs atteint pratiquement 60 000 Evp. Les investissements concernant la navigation durant les 5 dernières années sont de l'ordre de 5 millions d'euros. Et pour l'irrigation, 120 000 hectares ont été mis en valeur.

Le résultat auquel nous sommes arrivés aujourd'hui ne date pas simplement de l'existence de la CNR. La particularité rhodanienne résidait dans un lit fluvial composé de bras morts et d'îles qui évoluaient au fil des crues. A partir de 1870, l'opération ambitieuse liée aux travaux de l'ingénieur Girardon a conduit à chenaliser le Rhône à travers un système de digues et débits submersibles construits pratiquement sur les 300 km en aval de Lyon, l'objectif étant de concentrer les eaux au centre du lit principal afin de créer par l'énergie du courant un chenal de navigation. La réponse a été assez rapide vu l'énergie du Rhône. On a effectivement formé le chenal, de nombreuses annexes fluviales se sont comblées en tout ou partie, et des marges alluviales se sont formées latéralement puis peu à peu exhausées.

Dans les années 1950, après la Deuxième Guerre Mondiale, les ouvrages hydro-électriques ont été rajoutés avec une retenue, des endiguements, des canaux, voir le schéma que je vous ai présenté préalablement. Ça n'a pas été sans conséquences. Les écoulements ont été ralentis dans les tronçons aménagés. Les secteurs court-circuités conservent une diversité d'écoulements, les tronçons endigués ont été protégés par des enrochements selon les principes techniques des années 50, ce que j'appelle l'Âge de Pierre... Et puis, avec ces 18 chutes sur le Rhône, la chaîne hydroélectrique a fragmenté le continuum fluvial.

Le deuxième élément important c'est la navigation, qui a également des incidences sur le milieu aquatique. Il y a le batillage, les vagues au passage des bateaux qui peuvent éroder les berges. Il y a les risques de pollution en cas d'accident, mais maintenant ça se gère à l'image des mesures en vigueur sur le Rhin. La navigation est également à l'origine de la présence d'espèces exotiques arrivées dans le Rhône soit par le ballast, soit via les voies d'eau amont (Saône, Rhin).

Le transit naturel des matériaux est important : le Rhône charrie en moyenne 11 millions de tonnes par an en Arles. Il convient de respecter ce transit solide, par des dragages avec remise en suspension des matériaux.

Les obstacles à la migration des poissons sont un élément important. Sur le cours aval du fleuve, on s'est dit que l'ouvrage le mieux proportionné par rapport à la dimension du fleuve, c'est l'écluse : cette écluse fait pratiquement 200 m de long et 15 m de large. A partir du début des années 90, dans le cadre d'un schéma piscicole, l'écluse a été testée pour faciliter la migration des aloses, un poisson symbole du Rhône. On fait transiter dans l'écluse un débit, porte aval ouverte, comme ceci. Le poisson positionne mieux l'écluse avec ce courant, il rentre dans le sas. On va alors élever le niveau du sas, la porte amont est ouverte, on recrée encore un petit débit et on va permettre la remontée des poissons. Les résultats ont été assez intéressants et cette expérimentation est actée dans la gestion des ouvrages aval. La deuxième action concerne l'anguille. Les anguilles passent par l'écluse bien sûr, mais on rajoute des passes spécifiques qui sont basées sur leurs capacités de reptation. Ces passes ont été installées sur l'usine de Beaucaire pour mieux connaître les flux de migration.

Sur la biodiversité et la diversité des milieux, j'ai indiqué que le Rhône était un fleuve avec un grand nombre de bras. Actuellement, plus de 130 annexes sont encore plus ou moins fonctionnelles. Donc nous avons engagé un programme de restauration, en partenariat avec les scientifiques et l'Agence de l'Eau notamment. Ce ne sont pas forcément des travaux de restauration très « musclés ». On les adapte en fonction du mode d'alimentation, de la diversité des cas de figure : vous avez des « îlons »

[nappes] rapides, lentes, etc. Aujourd'hui, plus d'une trentaine de lînes ont fait l'objet de ces travaux de restauration.

Le deuxième compartiment qui nous intéresse c'est, dans la mesure du possible, pouvoir valoriser les berges. Dans notre procédure maintenant, à l'occasion de chaque opération d'entretien ou de restauration, on privilégie le génie écologique ou les techniques associant le minéral et le végétal. Selon les cas de figure (le foncier disponible, les enjeux hydrauliques), diverses solutions sont envisageables : ouvrages anti-batillage, reconstitution d'habitats (style roselière, etc.) diversifiés selon la nature du couvert.

Dernier point important : la gestion du flux sédimentaire. Face à ces 11 millions de tonnes dont je vous ai parlé, les aménagements au fil de l'eau en laissent passer une grande partie. Seulement 5 % du flux annuel au niveau d'un site peut faire l'objet de dragages. Notre approche, avec nos partenaires, c'est de caractériser ce sédiment, voir ce qu'on a à faire, et d'identifier les enjeux en aval du site de dragage. Vu que l'objectif de notre dragage c'est de rejeter dans le Rhône, parce qu'on veut maintenir ce flux de matériaux, nous estimons le comportement du panache de sédiments remis en suspension : quelle est son ampleur, quelle influence peut-il avoir sur des enjeux ? Nous réglons alors notre chantier, éventuellement en déplaçant le rejet ou réduisant le rendement. Tout ceci fait l'objet d'un suivi. Dans ce domaine-là, il y a bien des axes de progrès : augmenter la diversité des paramètres analysés, capitaliser les résultats de suivis et développer la recherche sur les micropolluants.

Je vais conclure sur des choses qui sont relativement évidentes par rapport à la navigation. Cela a déjà été dit. L'accompagnement environnemental, pour nous, est une nécessité. On a inscrit ça maintenant dans nos procédures de fonctionnement. Les efforts se poursuivent. Il y a encore du chemin à parcourir et je crois qu'il est aussi important, pour un acteur industriel, de prendre en compte la demande locale. C'est la raison pour laquelle l'entreprise, depuis maintenant 2 ans, a engagé une politique de schémas locaux de développement durable où elle se met à l'écoute des territoires, pour mieux identifier les attentes, répondre aux préoccupations de proximité. Et vous avez sur cette diapo une liste des enjeux qui ont émergé : ça peut aller du tourisme jusqu'au développement d'énergies renouvelables. Et surtout, un point majeur qui est d'assurer la sécurité des personnes et des biens à travers les ouvrages hydroélectriques.

Je vous remercie de votre attention.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Merci. Vous avez terminé par le schéma local de développement durable. Il est bien évident que ça nous intéresse et que c'est une préoccupation partagée et chacun doit avoir son avis et sa liberté d'intervention là-dessus. Je pense que c'est des choses qu'on va retrouver et sur lesquelles on questionnera déjà notre prochain orateur. Tous les aménagements, les passes à poissons, la restauration des annexes, des berges, la gestion des sédiments, c'est des choses qu'on va questionner pour voir dans quelle mesure ces parades environnementales sont efficaces, face à l'essor du transport fluvial.

Les risques de batillage, de pollution, les risques liés aux dragages, vous les avez évoqués rapidement. Il va falloir les reprendre à travers la discussion qui va suivre puisque maintenant on va rentrer dans l'accroissement du transport fluvial et dans ses conséquences.

Monsieur FEUVRE, quelles sont les perspectives du transport fluvial à horizon 2020 ? Vous qui parlez depuis Port 2000, qu'est-ce que vous attendez en termes d'aménagement de l'Île-de-France, notamment en matière d'aménagement portuaire ? et puis, pour boucler avec la question précédente, comment est-ce que vous avez géré, vous, Port 2000, les aspects environnementaux et essayé de limiter les impacts liés au transport ?

**Christian FEUVRE, Port 2000** : Merci. Bonjour à toutes et à tous. La première chose, c'est de présenter quelques photos des 4 premiers postes à quai de Port 2000. Madame MYKOLENKO évoquait tout à l'heure les projets qui comportent à terme 12 postes à quai. Donc là vous en avez 1/3. C'est en service aujourd'hui et à titre d'exemple, le bateau qui est en bas à gauche a une capacité de transport de 11 000 EVP. Ces navires, de plus en plus gros, déchargent lors d'une escale quelque chose comme 4 500 EVP, soit 45 fois un convoi moyen qui circule en conteneurs sur la Seine. C'est ce genre d'équation qu'on a à gérer.

Sur les actions écologiques liées au développement de Port 2000, on n'a peut-être pas les difficultés de la zone du sud de la France, il y a eu beaucoup d'échanges autour de la mise en place de Port 2000.

Le premier point que je vais souligner sous forme de paradoxe : on évoque toujours le fait, dans nos discussions, que le port du Havre va injecter demain plus de conteneurs sur l'Ile-de-France. En fait on aimerait inverser le propos et souligner le fait que c'est le développement de l'activité Ile-de-France et les choix d'importer davantage de marchandises qui font qu'on a besoin de transporter davantage de conteneurs vers l'Ile-de-France. Donc on va aider à transporter correctement ces conteneurs, mais c'est bien d'abord une demande de l'Ile-de-France d'avoir davantage de conteneurs sur votre territoire. Comment fait-on pour développer cette activité correctement ? Comment fait-on également pour préserver les chances que l'activité logistique associée soit en Ile-de-France, puisque c'est une source d'emplois non négligeable ?

Je pense qu'on a un intérêt commun sur l'axe de la Seine - entre Le Havre, Rouen et l'Ile-de-France - à être performants en dessertes fluviales, puisqu'il y a un enjeu très fort en termes d'activité économique et de localisation d'activité économique. Pourquoi ? Simplement, cela a été évoqué par Lydia MYKOLENKO. Le port du Havre, vous voyez la différence de taille, on est un petit compétiteur par rapport à d'autres, et notre inquiétude c'est de ne pas être capables de tenir notre place dans cette concurrence exacerbée entre les différents ports. Le premier port de France, aujourd'hui, ce n'est pas Le Havre, c'est Anvers. Comment fait-on demain pour conserver une place correcte ou gagner un petit peu de places par rapport à ces ports concurrents ? Sachant qu'ils ne nous attendent pas, comme cela a été évoqué tout à l'heure, pour développer des investissements extrêmement conséquents, à la fois en termes de capacité portuaire mais aussi en termes d'interfaces terrestres avec des développements très lourds. La Betuwe line qu'on a évoquée tout à l'heure, à partir du port de Rotterdam, c'est 1,5 milliards ou 2 milliards d'euros d'investissements uniquement pour un des axes massifiés. Les sommes engagées par ces collectivités sont colossales. Donc si demain on veut être présents dans cette compétition, il faut qu'on soit à la hauteur en termes d'amélioration de nos interfaces.

Ce navire que j'évoquais tout à l'heure, ne va pas s'arrêter au port parce qu'en fait, l'offre de transport qu'on a aujourd'hui sur la zone havraise vers l'ensemble de l'Ile-de-France et de la France n'est pas suffisante pour que Maersk, qui est le premier armateur mondial, choisisse de faire escale ce navire au Havre. Nos enjeux, pour ce qui nous concerne, c'est comment ces différents navires demain ont des chances de venir, compte tenu de l'augmentation de leur taille et de la limitation d'escales qu'ils font en Europe ? Comment peut-on continuer à garder ou augmenter leur présence sur le site du Havre ?

Sur l'amélioration de la desserte des modes massifiés, vous avez vu les chiffres tout à l'heure : 85 % du trafic de conteneurs se fait par la route. On est très loin de chiffres des autres ports. Comment fait-on pour améliorer la part des modes massifiés, ce qui est un enjeu à la fois pour le ferroviaire, pour le fluvial et pour l'intérêt commun, et la logique du Grenelle pour l'intérêt général ?

Donc, premier élément c'est la demande forte des armateurs, plus marquée que voici quelques années sur l'intérêt d'avoir une offre de transport massifié pour justifier une escale dans un port. Le deuxième point pour ce qui concerne Le Havre, c'est que l'élargissement de l'hinterland passe beaucoup par le ferroviaire. Le fluvial peut desservir l'Ile-de-France, mais si on veut aller vers l'Est de la France, vers le Sud-Est, vers l'Allemagne, l'Italie, on a besoin d'améliorer nettement le ferroviaire. C'est une préoccupation que nous avons, au-delà du mode fluvial.

L'activité en termes de transport massifié sur le Havre : vous avez à peu près 1,8 millions d'EVP qui restent sur le territoire [national], le reste (800 ou 900 000 EVP) est transbordé sur d'autres navires pour de longues distances, ou pour du transport maritime à courte distance. Sur les 1,8 millions d'EVP qui sont traités, en 2007 on a 100 000 EVP en ferroviaire et 150 000 EVP en fluvial. Ce n'est pas énorme, ça fait 13 % de part modale pour les modes massifiés. Il y a un objectif dans lequel le port du Havre s'est engagé récemment parce que ça correspond à la politique des pouvoirs publics de développer le mode massifié : le Grenelle. Et aussi parce que ça a un intérêt très fort pour le port du Havre : si demain on veut rester compétitifs par rapport aux autres grands ports du Nord-Ouest, il faut absolument qu'on améliore notre capacité à desservir correctement les modes massifiés. Donc un doublement du trafic en termes de conteneurs traités sur la zone du Havre, et un doublement de la

part de marché des modes massifiés, donc quadrupler le trafic avec un objectif d'1 million d'EVP à l'horizon 2015-2020 (peu importe l'année). On est face à une volonté de développement très forte dans un intérêt que nous pensons commun avec la région Ile-de-France.

Là aussi, par rapport à ce qu'on imaginait dans les années précédentes, où on s'est peut-être beaucoup focalisé sur l'infrastructure maritime, *c'est un facteur 10* dans les préoccupations d'investissement pour développer la partie interface terrestre et lien avec l'hinterland. J'ai cité tout à l'heure le chiffre de la Betuwe line, c'est 1,5 milliards ou 2 milliards d'euros investis par la place portuaire et les Pays-Bas pour améliorer le transport massifié. Ce sont des sommes colossales en termes d'investissements. Que peut-on faire par rapport à ça ?

Un commentaire pour préciser le trafic fluvial actuel sur la Seine, qui dessert Le Havre. L'ordre de grandeur : 5 000 convois fluviaux en entrées-sorties, dans les deux sens. Ce qui fait de l'ordre de 5 à 10 convois par jour et par sens. C'est le trafic fluvial actuel. C'est relativement faible si vous comparez à ce que vous trouvez sur le Rhin. On a vu les volumes d'EVP qui sont transportés sur le Rhin, qui dessert une zone d'activité économique beaucoup plus importante que la Seine, certes, on en est à des ordres de grandeur très différents.

1/3 de l'activité de ces 5 à 10 convois par jour et par sens sont des trafics de conteneurs. Pour le reste, on trouve tout : des produits chimiques, du pétrole, du charbon, du sable, de l'automobile. On va se concentrer sur la partie conteneur si vous le voulez. Donc 3 convois par jour et par sens qui desservent le port du Havre : 1 sur Rouen et 2 sur l'Ile-de-France – sur les 150 000 EVP évoqués tout à l'heure, 50 000 sur Rouen et 100 000 sur l'Ile-de-France. Il y a un élément important, c'est la taille des convois, puisque c'est un facteur d'amélioration de la productivité du mode fluvial et c'est également un facteur qui peut limiter l'impact d'une croissance du trafic fluvial sur l'écologie du fleuve. Aujourd'hui, un convoi de conteneurs en moyenne, fait une centaine d'EVP. C'est des petits convois par rapport à ce qu'on peut trouver sur d'autres secteurs. Une centaine d'EVP, ça donne le chiffre que j'évoquais tout à l'heure : les 4 500 EVP du porte-conteneurs qu'on a manutentionné récemment, donc 45 convois. Et évidemment on reçoit plusieurs navires par jour. Vous imaginez ce que ça peut représenter si nous devons tout transporter dans ces conditions-là.

Ce qui est intéressant également c'est de voir que le taux de remplissage de ces convois n'est pas optimum : il est de 65 % simplement aujourd'hui en moyenne, ce qui fait qu'on a un peu augmenté notre activité de transport fluvial sans forcément augmenter le nombre de mouvements sur le fleuve. Un autre élément, c'est qu'aujourd'hui on est confrontés à des outils de transport qui sont pour certains assez anciens et de petite taille. Avec la modernisation des types de motorisation, si vous avez un convoi de taille plus importante, vous n'avez pas forcément un impact équivalent en termes d'émission de gaz à effet de serre ou de pollution liée à l'usage des hydrocarbures, et pas forcément une dégradation de ce qui est rejeté. On peut même avoir des éléments plus performants en termes de pollution avec une capacité nettement supérieure.

Là, vous avez en gros les différentes plate-formes desservies par le fleuve : celles qui existent et celles qui sont en projet. Le port le plus important est Gennevilliers, une plate-forme conséquente (je vais y revenir sur les conditions pour avoir une offre de transport performante, développer le mode fluvial dans des conditions économiques). Bonneuil sur Marne, qui est desservi un petit peu en termes de conteneurs, c'est une petite plateforme, et Limay qui dispose d'une toute petite desserte aujourd'hui.

Pourquoi j'insiste sur ces points ? Parce que les conditions de développement du mode fluvial doivent être économiques. Les opérateurs de transport combiné ne vont pas augmenter leur offre fluviale s'ils ne trouvent pas un intérêt à le faire. Pour ce qui nous concerne, les facteurs permettant le développement c'est vraiment s'appuyer sur les bases de la massification : avoir des points de chargement au départ très concentrés ; et, autant que possible, des points de déchargement à l'inverse - quand on fait de l'export, des points de traitement dans la zone de réception de marchandises - également très concentrés. C'est un point sur lequel je veux insister et que je vais essayer d'illustrer. Pourquoi ? Si vous avez une unité de 200 EVP qui dessert une plateforme une fois par semaine, ça vous fait déjà 20 000 EVP par an. Quand on raisonne sur 100 000 ou 150 000 en tout, et si vous avez plusieurs compagnies - parce qu'évidemment il n'y a pas qu'une seule compagnie qui dessert par le fleuve - si vous avez une offre de transport finalement assez limitée et qu'une fois par semaine, vous avez peu de chances que les acteurs du transport (les transitaires, les

commissionnaires ou les logisticiens des armateurs) inscrivent le mode fluvial dans leur chaîne logistique. Une offre une fois par semaine c'est insuffisant pour les intéresser : il suffit que le navire arrive le lendemain, ils ne vont pas attendre 4 ou 5 jours pour utiliser tel mode. Si vous voulez avoir une logique de développement, il faut de manière forte avoir une offre de plusieurs fois par semaine. Donc premier élément à intégrer, cette notion de massification.

Le deuxième élément c'est la desserte terminale routière. En gros, le transport routier entre Le Havre et l'Ile-de-France c'est aux alentours de 400 euros quand vous avez un transport en "One Way" (c'est-à-dire départ-arrivée : il n'y a pas de transport de conteneur en retour, il ne revient pas dans l'autre sens avec une autre marchandise). Pour la desserte terminale routière, quand on est entre 10 et 20 km entre le point de déchargement et le point de livraison, le coût est de 150-200 voire 250 euros. Un chauffeur routier avec son camion, il faut qu'il arrive à faire 2 dessertes dans sa journée. Il récupère la caisse à Gennevilliers par exemple, fait le parcours dans l'encombrement de la circulation Ile-de-France que vous connaissez, arrive à l'usine ou à l'entrepôt logistique, attend le déchargement, et ramène le conteneur vide à l'endroit où il est stocké. L'emplacement des stocks de vide, c'est fondamental, parce que si votre stock de vide est très éloigné de votre plateforme, vous allez avoir une dégradation du coût économique qui fait que le transport ne se fera pas par mode fluvial mais par le mode routier. Donc il faut avoir impérativement (c'est le point de vue du port du Havre) des terminaux de taille importante, positionnés au cœur de la zone où on va desservir les conteneurs. En desserte terminale routière, il est difficile d'aller au-delà de 30 km, en dehors de conditions d'organisation très fortes qui font que votre logisticien ou votre usine peut recevoir la marchandise la nuit par exemple, donc vous n'avez pas d'encombrement routier, vous pouvez circuler un peu plus.

Dernier point, où sont les stocks de conteneurs vides ? Ce sont les armateurs qui les déterminent. On peut discuter avec eux, essayer de multiplier leurs stocks, mais leur logique c'est de limiter très fortement le nombre d'emplacements de stocks de vide puisque derrière, pour gérer, pour les réexpédier vers l'Asie etc., ça leur coûte davantage d'argent. Leur politique est de limiter au maximum le stock de vide. Si vous avez des plateformes éclatées et qui n'ont pas de stock de vide, on aura une offre fluviale, mais peu de chance de développement fort.

C'est là-dessus que je voulais terminer. C'est l'intérêt de la compétitivité du port du Havre - et l'investissement qu'on fait, pour conserver une place importante, on pense que son intérêt dépasse le cadre du port du Havre. C'est l'intérêt de l'Ile-de-France pour préserver une activité économique et des emplois, en passage portuaire mais également en logistique. Et cette logistique concerne aussi bien la zone de l'Ile-de-France que la Haute-Normandie. On souhaite, nous, pouvoir discuter sur des perspectives d'implantation de plateformes qui soient de taille conséquente. Des petites plateformes ne nous paraissent pas les meilleures conditions de développement : la distance routière fait qu'on est hors jeu pour aller desservir avec des stocks de vides performants.

Je finis juste sur la question que vous avez évoquée sur la partie écologique. Beaucoup de travaux ont été faits en commun sur l'axe Seine pour accompagner la mise en place de Port 2000, avec le développement d'une réserve naturelle. C'est aujourd'hui une nécessité, et les extensions futures imposent évidemment d'avoir ce travail en partenariat comme ça vient d'être évoqué sur le Rhône. Je pense simplement qu'avec notre volonté de doubler ou quadrupler le trafic fluvial dans l'intérêt de tous, on doit être capables, via des plateformes de taille plus importante, de limiter la croissance du nombre de convois sur le fleuve.

Je vous remercie.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Merci beaucoup pour cet exposé qui nous plonge au cœur de réalités qu'on ne touche pas nécessairement du doigt, sur la viabilité économique de ce mode de transport fluvial. Si je résume de façon très schématique ce que vous avez dit, c'est le besoin d'un petit nombre de grosses plateformes portuaires au cœur des zones logistiques. On reviendra peut-être là-dessus tout à l'heure.

Madame RIVOALLON, vous êtes Chef de Département au Groupe Monoprix. Vous êtes un des pionniers et un des utilisateurs de ce type de transport. Question toute bête, pourquoi avoir fait ce choix du fluvial assez longtemps avant les autres ? Quel bilan est-ce que vous en faites du point de vue économique, mais aussi logistique, environnemental puisque je crois que vous avez essayé d'évaluer ça ? Peut-être quels sont les obstacles que vous avez dû surmonter pour imposer ce type

de mode de transport au sein de votre groupe et quels sont les obstacles qui paraissent les plus sérieux pour des groupes comme le vôtre ? Et puis, pour revenir à l'exposé précédent, quelles sont vos attentes en termes d'aménagement portuaire, spatiaux, en Ile-de-France ? Merci beaucoup.

**Catherine RIVOALLON, Monoprix :** Merci pour ces questions. Merci à tous et toutes d'être venus aujourd'hui. J'espère que je vais réussir à vous convaincre que, finalement, le choix du fluvial est un bon choix, et le combiner avec le ferroviaire également. Je vais d'abord vous faire une petite présentation de Monoprix, comme ça vous allez tout à fait comprendre pourquoi on a pris l'option de basculer sur le fluvial plutôt que de partir sur un mode route traditionnel.

Tout le monde connaît Monoprix. On est assez nombreux : 20 000 collaborateurs, plus de 300 magasins. Vous connaissez le groupe par le nom de ses enseignes (Monoprix, Monop, Beauty Monop et plus récemment Daily Monop). Et puis un chiffre d'affaires assez important et un capital détenu à moitié/moitié Galeries Lafayette et Groupe Casino.

Le chiffre d'affaires, c'est très important : pour le chiffre d'affaires réparti par secteur, vous voyez que l'alimentaire représente une part importante, mais que le textile et la maison-loisirs sont des secteurs qui poussent au niveau de l'offre dans les magasins. C'est important pourquoi ? Lorsque nous avons pris le choix de basculer du mode routier vers un mode fluvial et ferroviaire, un des obstacles - puisque vous parliez d'obstacles tout à l'heure - a été de dire mais "comment allez-vous faire pour transporter par voie fluviale les marchandises qui sont essentiellement saisonnières avec des rythmes de production qui tournent les 12 en 15 jours en magasin" ?

Le fluvial n'est pas arrivé comme ça. Monoprix était engagé dans le développement durable depuis plus de 15 ans, et très naturellement, pour s'engager dans cette démarche il faut choisir, à un moment donné, de l'inscrire dans la stratégie du groupe. C'est ce qui a été fait, et ça n'a pas été décidé par le haut vers le bas, parce qu'il y a eu une volonté forte d'irriguer cette démarche à tous les acteurs relais de l'entreprise et à tous les niveaux de l'entreprise, aussi bien sur le plan architectural que sur l'éco-conception, sur la partie logistique, sur l'offre de produits, de développement, de nouveaux produits équitables, bio, responsables sur le plan de l'éthique sociale, sur le plan de l'environnement. Tout ça a été complètement cohérent avec la démarche stratégique de l'entreprise, et un certain nombre de personnes se sont présentées comme étant des experts-métier dans l'entreprise et ils sont maintenant les acteurs relais de la démarche de développement durable. Ces experts-métier on les retrouve maintenant au niveau des magasins puisque le directeur de magasin véhicule cette image de développement durable vers l'ensemble des collaborateurs de l'entreprise.

Je vous parlais des engagements de Monoprix, engagements pionniers. Vous avez pas mal de dates importantes dans le cadre de la démarche de développement durable - je vous parlais tout à l'heure de Monoprix Bio, de commerce équitable. Un petit clin d'œil sur le manchot qui est devenu le symbole de l'engagement de Monoprix vers un développement durable : ce que tout le monde sait, avec le réchauffement climatique, un des premiers animaux qui partira ce sera bien évidemment et malheureusement le manchot. Et puis un engagement continu dans le choix de l'offre produit, un élargissement sur la partie coton bio. C'est un vrai challenge de se dire que finalement, ce qui existait en coton bio ne correspondait peut-être pas tout à fait en termes de style à ce qu'attendait le consommateur.

Sur la chaîne logistique, quand on a démarré dès 2003 le transport fluvial, on avait pris un objectif dès le départ de transporter 60 % de marchandises par voie fluviale. Dès 2003, la marchandise conteneurisée qui arrivait d'Asie, d'Inde, du Bangladesh, d'un petit peu partout dans le monde a pris l'option de descendre par la voie fluviale. Et là étonnement de nos collègues - et concurrents également - qui ne comprenaient pas pourquoi on avait fait ce choix. Or après retour d'expérience, il ne faut pas avoir peur d'avoir recours au fluvial puisqu'on a réussi à économiser sur notre facture de transport, à réorganiser le processus opérationnel de passation de commande et de fabrication dans les usines, mais on a également fiabilisé les rendez-vous de livraison en entrepôt. Par le passé, lorsqu'un camion partait du Havre et livrait directement l'entrepôt de Combs-la-Ville en Seine-et-Marne, il était obligé de contourner la région parisienne avec des aléas de circulation qui font que les rendez-vous au niveau de l'entrepôt ne pouvaient pas être respectés dans les timings établis. Avec l'arrivée du fluvial, on a pu fiabiliser les rendez-vous en entrepôt et on organise de façon beaucoup plus soutenue la livraison de nos marchandises saisonnières - quand une marchandise saisonnière arrive, sa vocation n'est pas de rester en entrepôt mais de repartir aussitôt vers les magasins.

Nouveauté en 2007 : nous avons eu recours au transport ferroviaire puisque nous avons une plateforme à Combs-la-Ville et que la majorité de nos magasins en région parisienne se situe au centre de Paris ou autour de Paris. Donc nous avons décidé de continuer cette chaîne la plus respectueuse possible de l'environnement, d'avoir recours au ferroviaire pour relivrer les marchandises jusqu'à la halle Gabriel Lamé [à Bercy] et de là des véhicules viennent récupérer les marchandises pour les livrer en magasin.

Enfin, dernier petit clin d'œil, dans un ou deux magasins des triporteurs électriques vont livrer la cliente jusqu'à son domicile.

Sur la part du transport fluvial, voyez les chiffres qui sont affichés. Fin 2007 on est à 72 % de marchandises transportées par voie fluviale, fin 2008, je pense qu'on sera à 75 ou 80 %. On a fait une économie sur le CO<sup>2</sup> (de l'ordre 120 tonnes) et je vous parlais tout à l'heure de la réduction de la facture de transport.

Quand on fait le choix de travailler sur le fluvial, on a également travaillé à la mise en place d'un cahier des charges « transitaire idéal », parce qu'on ne peut pas transporter la marchandise devant un port sans se soucier des conditions dans lesquelles elle est transportée. Donc avec nos transitaires on s'est engagé dans une démarche de construction d'un cahier des charges sur la partie à la fois environnementale et sociale, puisque nous avons fait le choix de ne pas fermer les yeux sur ce transport international et d'arriver à sensibiliser les transitaires avec lesquels nous travaillons et les compagnies maritimes sur cette démarche. Ca n'a pas été simple d'obtenir des réponses (on l'a fait sur une base déclarative). Là où nous attendons beaucoup, c'est sur la partie fluviale puisqu'il nous manque un certain nombre d'éléments pour continuer à enrichir ce cahier des charges « transitaire idéal » pour pouvoir remplir toutes les conditions d'un transport vertueux et respectueux de son environnement.

Voilà un petit clin d'œil sur le transport ferroviaire. Comme je viens de vous dire, l'économie de CO<sup>2</sup> est évaluée à 337 tonnes de CO<sup>2</sup>, et surtout on limite l'entrée de 12 000 camions par an dans Paris et sa couronne.

Voilà, merci.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Merci. J'ai quand même envie de vous poser tout de suite une question, que vous laissez un peu pendante et on reste sur notre faim. En réponse à ce qui a été dit précédemment, qu'est-ce que vous souhaitez, vous, comme aménagements portuaires, comme nombre de plateformes ? Parce qu'on a entendu des choses un peu contrastées.

**Catherine RIVOALLON, Monoprix** : Quand on a démarré le fluvial en 2003, on avait réorganisé la logistique de Monoprix, c'est-à-dire les implantations des entrepôts. Par le passé on faisait arriver nos marchandises sur différents ports en Europe. On a commencé à recentrer notre activité sur un entrepôt, et volontairement on l'a positionné près d'une voie fluviale et maintenant, on décharge la majorité de nos importations sur le port de Bonneuil sur Marne. La desserte de Bonneuil sur Marne n'existait pas quand on a démarré le fluvial en 2003, c'est ce qui nous a manqué dès le départ. On a été un peu précurseurs et on a poussé l'initiative à aller décharger nos conteneurs jusque Bonneuil sur Marne, ce qui se fait depuis 2006. Maintenant la difficulté - et je rejoins ce que disait mon collègue du port du Havre - c'est que certaines compagnies maritimes refusent le retour des conteneurs vides au port de Bonneuil sur Marne. Dans certains cas ça nous oblige à retourner ces conteneurs vides soit sur Gennevilliers soit sur Le Havre, c'est une des difficultés.

La deuxième difficulté est qu'on nous a souvent dit que le fleuve n'était pas assez rapide par rapport à la route. C'est vrai, mais on a trouvé une petite alternative à l'utilisation de cette route - on utilise encore la route puisque 75 % des volumes passent par le fleuve et par la voie ferroviaire, reste 25 %. Ces 25 % restants sont souvent dûs à des retards fournisseurs, des contrôles qualité, tout ce qu'on peut imaginer dans le processus de commande des produits. On a pris l'initiative en 2005 d'étudier une alternative à la route pour limiter ce recours, et on a pris l'option de travailler sur un délai court en basant notre approvisionnement sur la possibilité de recours au mode ferroviaire. Sauf que là également, en août 2007 lorsqu'on a démarré le passage du transport route vers le transport ferroviaire, on s'est trouvé un peu coincés parce que nous n'arrivions pas à fiabiliser les rendez-vous



qui arrivaient par la voie ferroviaire, vu des problèmes d'organisation pour récupérer ces conteneurs, les déposer sur des châssis à la gare de Valenton pour ensuite les relivrer à l'entrepôt.

J'ai répondu à toutes vos questions ?

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Un petit peu. L'inter-modalité, c'est difficile. La gestion des conteneurs vides, c'est difficile également et Monsieur FEUVRE nous y avait préparés. Donc, le transport fluvial, tout le monde est pour dans cette salle je crois, mais on se rend compte que ça soulève un certain nombre de difficultés, pas seulement de gestion des impacts environnementaux, mais aussi des difficultés logistiques concrètes, et d'aménagement. Le moment est venu de donner la parole à quelqu'un qui est dans la salle et qui avait envie de réagir. C'est le port autonome de Paris, un acteur majeur du dispositif et notre réflexion. Je vais lui céder la parole, et puis après à vous d'interpeller nos invités par vos questions.

**Monsieur DEPIERRE, Port Autonome de Paris** : Oui. Bonjour à toutes et à tous. Je vais réagir un petit peu puisqu'en effet, on est à l'autre bout de la chaîne. D'une part je vais quand même rappeler le travail qui a été fait justement par l'IAURIF, et la DREIF, avec une étude sur le développement de la logistique voie d'eau, qui date de 2000 / 2002. Les conclusions de cette étude, c'est qu'il y avait un certain nombre d'actions à entamer. Sur les actions qui étaient listées, 80 à 85 % sont réalisées.

Alors c'est vrai que dans cette étude on multipliait peut-être *les terminaux* (?) Je ne sais pas quel est le nombre de terminaux que vous souhaitez dans la région Ile-de-France. Un petit nombre, mais quel est ce petit nombre ? Ce serait quelque chose à déterminer. Je pense qu'il y a un travail à faire en commun. Aujourd'hui on parlait de conjuguer, il faut conjuguer.

Il faut voir toutes les difficultés pour développer un site portuaire en Ile-de-France. Par exemple, on a une réserve foncière relativement importante à Vigneux depuis 1992 : 100 hectares, à proximité des zones logistiques de la Francilienne Sud. Aujourd'hui ce n'est pas possible de le développer, donc que faut-il faire ? Il faut que les politiques, que tout le monde prenne ses responsabilités, qu'on conjugue ces éléments pour améliorer. On peut en effet faire du trafic fluvial mais il ne faut pas oublier que si on veut faire du trafic fluvial, il faut des sites portuaires. C'est banal, idiot, mais c'est à rappeler.

Je ne vais pas trop polémiquer. On a regardé les problèmes sur la région Ile-de-France, il y a peut-être aussi des problèmes au port du Havre en termes de compétitivité des chaînes logistiques. Donc, mettons tout à plat et regardons. Je ne vais pas reparler de l'écluse, etc., mais il faut aussi que le transport fluvial soit bien traité dans les ports maritimes français, ce qui n'est pas forcément toujours le cas. Ca c'est un point à regarder.

On a donné des chiffres que je liste un petit peu en vrac parce que je n'avais pas prévu d'intervention. Donc les chiffres de Lydia MYKOLENKO sur le port de Duisbourg : 2 000 hectares au total, 900 000 EVP, 55 millions de tonnes de marchandises. Le port de Paris c'est 1 000 hectares, 22 millions de tonnes de marchandises, 300 000 EVP. Donc on n'est peut-être pas si mauvais en termes de port intérieur et dans la compétition internationale, on se positionne peut-être assez bien par rapport à nos concurrents. J'espère que les ports maritimes en feront autant.

D'autre part, il faut aussi envisager quelque chose dont on n'a pas beaucoup parlé : le Nord. Il faut positionner le Nord dans la réflexion sur les réseaux de plateformes pour traiter des conteneurs. Il ne faut pas oublier les autres marchandises, en particulier les matériaux de construction. Donc, c'est bien les conteneurs, mais il ne faut pas négliger le traditionnel, et donc c'est aussi la réflexion à avoir : comment acheminer les matériaux de construction en région Ile-de-France ?

Il y a d'autres axes de développement : tout ce qui est produits recyclables, les déchets. Ca, c'est pris en compte dans les PRDE [plan régional de traitement des déchets].

Et il faut envisager aussi la distribution urbaine, donc des logistiques de transport de marchandises sur petites distances, et là aussi on est souvent confrontés à un problème : comment utiliser des sites portuaires ? Par exemple, on a un projet en Seine amont, où aujourd'hui on ne peut quasiment pas trouver de port alors qu'il existe des infrastructures. On ne peut quasiment rien faire à cause des protections de l'eau, des prises d'eau, des PPRI, etc. Donc il faut avoir une réflexion, comme vous le disiez tout à l'heure, pour conjuguer et réussir à faire émerger du trafic nouveau en transport fluvial.

Voilà, à peu près, ce que j'avais à dire.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Merci. Je pense que ça appellera aussi les réactions de la tribune et peut-être pouvons-nous partir dans la salle tout de suite et vous donner la parole à vous qui avez écouté depuis ce matin.

**Catherine CANDELIER** : Bonjour. Catherine CANDELIER, Conseil Régional et Vice-présidente du conseil d'administration du Port Autonome de Paris. Je voulais un petit peu appuyer les propos de Monsieur DEPIERRE. On s'est beaucoup intéressé au trafic d'ordre international, et on a l'impression finalement, en caricaturant un tout petit peu, que l'Ile-de-France serait productrice de conteneurs vides. Ce qui n'est pas tout à fait le cas quand même. On produit des choses dans cette région, il y a de nombreux trafics - je pense notamment au trafic agricole. C'est vrai que c'est un peu compliqué de tout mettre dans des conteneurs mais je pense que la technique des conteneurs a beaucoup évolué. Donc il faudrait peut-être qu'on mène une réflexion sur : qu'est-ce qu'on produit en Ile-de-France qui pourrait utiliser le fleuve à plus longue distance que des trafics actuellement utilisés sur des dessertes régionales.

Je voulais aussi insister effectivement sur l'arrivée du Canal Seine Nord. On a beaucoup parlé du port du Havre qui est aujourd'hui le principal fournisseur, en tout cas par la voie fluviale, de l'Ile-de-France. Donc réfléchir aussi à ce que disait Monsieur DEPIERRE, aux nouvelles infrastructures que vous allez devoir développer en Ile-de-France pour accueillir l'arrivée du Canal Seine Nord.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : On va prendre plusieurs questions puis revenir après vers la tribune.

**Michel DAVID** : Oui, bonjour. Michel DAVID, Directeur de Paris Terminal. Je voulais revenir sur le cercle des 30 km autour du terminal - qui à mon avis n'existe pas. C'est-à-dire que jamais un camion ne revient en direction du port maritime : ce qui arrive à Gennevilliers ne rentre pas dans la zone dense pour en ressortir, et pour aller livrer par exemple Poissy ou Saint-Germain. Par contre, en arrière, le fluvial est utilisé de plus en plus pour une approche qui peut se continuer et qui se continue aujourd'hui largement sur la Marne, sur l'Yonne. Donc on s'aperçoit que le fluvial sert de première marche pour que les camions puissent ensuite atteindre des zones en Champagne comme Epernay etc. vers lesquelles des camions partent de Gennevilliers tous les jours. Donc le cercle n'existe pas, c'est plutôt une première marche. Cet intérêt était bien compris par les transporteurs routiers. Ce qui a changé depuis quelques années, c'est que le fluvial n'est plus seulement la solution alternative au transport routier, mais c'est une solution complémentaire, et les plus grands d'entre eux - je pense notamment à Dentressangle - utilisent le transport fluvial maintenant comme sous-traitant pour approcher sur 300 ou 200 km les conteneurs issus des ports maritimes,

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Merci.

**Bernard LESIEUR** : Bonjour, Bernard LESIEUR, *Association Lycée Courtaud* . Je suis surpris personnellement qu'on n'ait pas parlé des verrous de navigabilité. Parce qu'on a estimé la Seine comme une espèce de tout cohérent. Or, je ne crois pas, il y a plusieurs Seine, au moins deux : celle de l'amont et celle de l'aval. Donc quand vous parlez d'un convoi moyen, en amont et en aval par exemple, ce n'est pas la même chose. Et avec l'ouverture Seine Nord ça va lever un verrou de navigabilité spatiale mais ça ne va pas lever complètement le verrou de navigabilité par rapport au tirant d'eau. Je voudrais savoir comment vous envisagez les choses ? Merci.

**Bernard BENSOUSSAN** : Je résume les questions : le Canal Seine Nord et ses implications en termes d'aménagement ; la complémentarité dont parlait Monsieur tout à l'heure entre le fluvial et le routier, le fluvial comme une pénétration intéressante dans la mesure où elle constituerait une première marche ; et puis la question sur l'existence de verrous de navigabilité. Qui veut s'emparer de cette série de questions ? Monsieur FEUVRE.

**Christian FEUVRE, Port 2000** : Je ne vais pas répondre car je ne suis pas en charge de ces sujets-là, mais réagir ou montrer un accord à ce qui a été exprimé. Je pense que le Canal Seine Nord Europe et les questions de « où est-ce qu'on va accueillir les marchandises » se posent de la même façon. Qu'on ait demain des marchandises qui arrivent par Anvers ou Le Havre, il faudra bien voir

dans quel endroit on les accueille en région parisienne. Et donc la question est de savoir où va-t-on implanter des ports de taille conséquente. Le message principal que je voulais exprimer c'est qu'il faut qu'on ait des espaces en bord de fleuve qui accueillent ces marchandises sur des espaces conséquents pour qu'on puisse avoir quelque chose de performant économiquement. C'est une condition de développement du mode fluvial. Donc qu'on ait demain Seine Nord Europe ou Le Havre, que le trafic se répartisse de telle ou telle façon, la question se posera de la même façon.

Sur la navigabilité, je vous rejoins, on a une difficulté. Le port de New York, par exemple - ils ont beaucoup d'argent par rapport à ce qu'on peut espérer- ils sont en train d'imaginer de relever des ponts pour permettre de transporter davantage de conteneurs. Je n'imagine pas qu'on soulève ça : un pont pour passer de deux hauteurs à quatre hauteurs de conteneurs. Donc il faut bien faire avec et effectivement, ce qu'évoquait Michel David, tout à l'heure, Gennevilliers peut être un point de transfert entre des unités massifiées performantes qui vont sur la Seine aval et qui soient transférées ensuite à un coût économique intéressant sur des unités plus petites qui permettent d'aller plus loin sur la Seine. Il faudra bien que les plateformes - peut-être pas dans un rayon de 30 km - soient placées au cœur des zones industrielles concernées, sinon on aura des dessertes routières telles que les transports se feront forcément par camion depuis Le Havre. C'est ce qu'on constate quand on discute avec les gens qui font le choix des modes de transport au Havre - c'est en général des logisticiens qui sont implantés au Havre ou des transitaires et en fonction des demandes de leurs chargeurs. Ils choisissent très facilement la route s'ils ont des difficultés de distance ou d'insuffisance de fréquence de desserte. Concernant ces conditions, il faut regarder quels sont les choix de ces acteurs qui, eux, décident du mode de transport. Voilà ce que je voulais évoquer là-dessus.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Quelqu'un voulait apporter d'autres éléments de réponse ou une question ?

**Mireille FERRI** : À la fois une question et une réaction. Alors la réaction je vais essayer de ne pas la faire trop virulente. Mais j'ai un passé chargé avec les ports autonomes de Nantes, Saint-Nazaire, peut-être même un peu du Havre à une époque. Si je reviens là-dessus, c'est pour illustrer la difficulté qui est aussi celle de la table ronde de ce matin. Qui ne porte pas sur l'usage du fleuve pour le transport de marchandises, mais sur la conciliation des usages du fleuve, et finalement le mode de résolution démocratique et efficace des contradictions que nous observons tous. Et c'est vrai que c'est difficile de passer de l'analyse du secteur ou du segment à cette notion de contradiction. Je reviens sur la bataille menée pendant 15 ans sur l'aménagement de l'estuaire de la Loire et notamment le secteur de Donges est, en amont du port autonome de Nantes-Saint-Nazaire, de l'implantation nazairienne. Partant du combat sur la biodiversité, il s'agissait d'interroger y compris la logique et la rationalité économique du port. Est-ce qu'il était bien raisonnable à l'époque de dire que Nantes Saint-Nazaire devait empiéter sur une vasière de plus pour faire de la concurrence à Anvers ? C'était le discours public qui était tenu. Personne ne peut y croire une seconde. Surtout quand on voit que ces quelques dizaines d'hectares étaient situées très amont et qu'à l'époque c'est nous qui disions « Mais attendez, les enjeux commerciaux aujourd'hui, à l'échelle internationale, c'est la vitesse de rotation, qu'est-ce que vous allez faire en amont des zones déjà équipées ? ». Donc il a fallu pousser et avoir des dialogues complexes avec des opérateurs qui ne sont pas toujours très souples et qui à l'époque concevaient le développement portuaire comme une affaire d'ingénieurs et une question d'infrastructures. Mais nous disons aujourd'hui « Il fallait aussi axer sur l'analyse des liaisons, des besoins, les rapports avec l'hinterland, parce qu'on ne parlait pas de voies ferroviaires ». C'est quand même dommage, quand on parlait du développement de ce port.

Donc, aborder la question dans sa complexité me mènera à dire que nous avons besoin de croiser et pas simplement de rester dans les discours de chacun, de croiser pour arriver à dire aujourd'hui "Nous ne pouvons ni sacrifier la compétitivité économique ni sacrifier les enjeux environnementaux. Il faut résoudre les contradictions". On va retrouver là aussi la nécessité d'expérimenter, de tâtonner, et on va trouver surtout des modes de gouvernance différents. Et peut-être même ce que je disais en arrivant ici, ce que j'essaie de dire parfois sur le Grand Paris, peut-être que le mode d'organisation de l'association communautaire de la Loire pourrait être un modèle pour la gouvernance de grands territoires quand on doit gérer des discontinuités ou des conflits d'échelle. Et ça, ça nous amènerait à autre chose.

Je pense qu'il y a une gouvernance à inventer sur les fleuves, qu'il y a des cultures à modifier pour les acteurs.

Je finirai par le Rhône, excusez-moi Monsieur, j'ai parié avec mes camarades pendant votre exposé que pas une seule fois vous ne prononceriez le mot « rejet de centrales nucléaires » pour le Rhône, et vous avez gagné. Et je trouve que c'est quand même extraordinaire parce que pour inventer des gouvernances nouvelles, il faut savoir poser les problèmes tels qu'ils se posent vraiment. À la limite, vous seriez venu et vous nous auriez dit - avec votre Tricastin avec ce qui se passe, etc. - "Oui on a un problème de pollution, oui on a un problème de gestion des sédiments, et on essaie de faire", votre discours était crédible. Mais ne pas en avoir dit un mot pose un problème - qui ne s'adresse pas à vous mais à l'organisme que vous représentez. Mais ça veut dire que pour avoir des formes de gouvernance nouvelles, il faut avoir une capacité à dire les choses, la transparence, il faut changer les cultures.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Bon, on avait dit que la conjugaison serait difficile... Monsieur COLLILIEUX ?

**Guy COLLILIEUX, Compagnie Nationale du Rhône** : Je voulais simplement rappeler mon introduction en disant qu'effectivement je ne pouvais qu'aborder partiellement les problèmes, et notamment les problèmes qui sont liés à l'acteur industriel qu'est la Compagnie Nationale du Rhône. En aucun cas je n'avais la prétention de me substituer à la politique générale qui est menée sur le fleuve parce que, à travers ce que vous dites, on a quand même touché à un certain nombre de problèmes. Vous parlez des rejets des centrales, des problématiques qui existent au Tricastin. Effectivement il n'y a pas que Tricastin. Je n'ai pas voulu non plus rentrer dans la problématique PCV (?), alors que c'est un problème qui est tout aussi important, si ce n'est plus du fait des contraintes. Or, là il s'agissait de présenter ce qui peut avoir un effet levier. Et ce que je vous ai présenté là, c'est véritablement des actions dans lesquelles on investit, avec le concours de partenaires, tant financièrement que techniquement. Donc, après, effectivement, la gouvernance est quelque chose qui échappe, et la Compagnie Nationale du Rhône est un des acteurs. Après, effectivement, c'est une politique d'ensemble. Pour cette nouvelle gouvernance des cours d'eau je vous rejoins complètement. Il y a un certain nombre de responsabilités auxquelles chaque acteur doit répondre et pour l'instant, la responsabilité majeure de la CNR - il y a des rejets mais aussi des inondations. Peut-être n'avez-vous pas vu les drames qui ont existé sur le Rhône au début des années 2000. C'est une responsabilité sur laquelle je n'ai pas suffisamment insisté mais qui est tout aussi importante.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Merci. Une précision, Monsieur DECROIX ?

**Jean-Pierre DECROIX, Agence de l'eau Seine-Normandie** : Oui une précision, pour avoir participé dans une vie antérieure au projet Port 2000 – mais pas avec le port du Havre. C'était un débat aussi, que je n'ai pas assez marqué tout à l'heure, entre les sciences dures et les sciences molles. On présente souvent un aménagement comme étant une capacité hydraulique, ou comme étant une capacité à transporter tant de convois par jour. Alors que dans le domaine écologique, pour un aménagement de génie végétal comme évoqué tout à l'heure, on ne vous donnera jamais le résultat en note d'IBG ou en nombre de poissons. On est encore dans un domaine en partie expérimental, et avec également un accompagnement d'entretien. Quand on fait un quai en béton, en dur, comme on le fait au Havre, on l'imagine bien pour 30 ans. Quand on fait un aménagement de génie végétal on sait que tous les ans, il faut y revenir et l'entretenir pour que la biodiversité s'installe et fonctionne. Donc ça, c'est aussi une culture que nous n'avons pas encore complètement et vers laquelle nous devons évoluer, nous devons prendre en compte cet aléa de la biologie et de l'écologie, qui est une difficulté également de dialogue avec nos grands opérateurs tels que nous l'avions dit tout à l'heure.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Je dirais que les débats comme celui que nous avons aujourd'hui sont faits pour contribuer à cette acculturation réciproque et je crois que c'est très bien ainsi.

**Intervenant non identifié** : Ca va être complètement dans le sens de Monsieur DECROIX. C'est vrai qu'aujourd'hui on ne se trouve pas, notamment dans certains territoires, par exemple en Seine aval. Nous sommes face à un changement d'échelle dans ces éléments de mobilité, de transport, etc. , et on a du mal à trouver le lieu, l'espace, l'échange, qui va permettre de coordonner ces différentes dimensions environnementales, transport, etc. et du coup des conditionnements de l'offre. J'ai l'impression aujourd'hui, face à ce qu'on a vécu en matière de déplacement et de transport, et où on

avait des transporteurs qui parlaient d'un côté, les urbanistes de l'autre (je parle pour mon côté, étant urbaniste moi-même). Au fond chaque chose avance en même temps mais avance très mal. On sent bien aujourd'hui, et je crois que vous l'avez vous-même évoquée, la question de maîtrise d'ouvrage, Mme Ferri l'a évoquée aussi au travers de l'idée de gouvernance. C'est une vraie difficulté aujourd'hui pour des espaces comme ceux-là. Comment et où est-ce qu'on va discuter de ça ? Avec qui ? Qui va arbitrer entre les choix ? Qui va faire avancer effectivement ces expérimentations concrètes ? On a une vraie difficulté.

Et petit point que je voulais poser à Madame RIVOALLON. Quel est selon vous le lien entre la stratégie de choix modal qui est portée par votre société et puis sa stratégie de localisation ? Est-ce qu'il n'y a pas un lien important entre dire « notre priorité c'est d'aller vers le centre-ville » (donc jouer l'intensification urbaine, comme on dirait dans notre jargon), et cette réponse concernant les déplacements et la mobilité par une voie qui justement sort un peu de l'ordinaire ? Est-ce que pour vos concurrents ce n'est pas plus difficile parce que justement ils n'ont pas fait ce choix de l'intensification urbaine, mais au contraire le choix de la dispersion, qui du coup leur pose problème dans la desserte ?

**Madame RIVOALLON, Monoprix** : Vous avez parfaitement raison dans le sens où effectivement les magasins Monoprix sont surtout situés en centre-ville, à environ à 10 minutes à pied de tous les clients. Je vais répondre en deux temps à votre question.

Effectivement le choix de mettre une plateforme en Seine-et-Marne a été raisonné par rapport à l'implantation des magasins. L'essentiel du chiffre d'affaires de Monoprix vient de ses magasins situés en région parisienne y compris grande et petite couronne. Le choix de l'approvisionnement sur un site en Seine-et-Marne, à Combs-la-Ville, s'est fait par rapport à cet épicerie commerciale. Mais en outre on n'a pas pris n'importe quel bâtiment, on a choisi un bâtiment HQE.

Pour ce qui est de la halle Gabriel Lamé, on s'est bien évidemment rapprochés de notre épicerie régionale parisienne. Et puis on a installé cette station *GMD* (?) qui a été inaugurée il y a à peu près 1 mois pour ensuite livrer les magasins. C'est une grande force pour Monoprix d'avoir des magasins qui sont situés en plein centre-ville. Mais si nous avions été des hypermarchés dans la périphérie très éloignée, je pense que la livraison des derniers km aurait certes été plus difficile que ce qu'on fait actuellement chez Monoprix, en revanche, toute la partie approvisionnement amont - qui concerne toute la partie traction des marchandises depuis les zones export jusqu'à un entrepôt central - , ne devrait pas être un frein pour ces sociétés-là qui peuvent très bien se positionner à proximité des voies fluviales. Après, vous en parlez à juste titre tout à l'heure, c'est une question de culture d'entreprise, de volonté et d'engagement par rapport à une démarche de développement durable. Nous étions fortement engagés dans cette démarche. Et même si, culturellement, au niveau des processus d'achat c'était presque une révolution (quand même pas !), on a pesé ce choix parce qu'on était légitimes sur cet axe de développement durable.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Je crois que ce sont des questions effectivement très fortes. On les reprendra puisqu'il y aura au mois de juin un atelier pleinement consacré aux questions de transport et de logistique, donc on a posé un certain nombre de questions ce matin qui seront reprises et retravaillées dans un format exclusif. Donc on va passer maintenant à la deuxième table ronde.

Merci à tous les quatre et aussi aux deux experts de l'IAU.

**Fin de la première table ronde.**

## **Séquence B**

### **Vivre avec le fleuve : apprivoiser les risques**

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : J'appelle Monsieur PALISSE et puis Monsieur FAYTRE de l'IAU pour quelques propos de cadrage de cette seconde séquence. Cette seconde séquence va essayer aussi de conjuguer – ce n'est pas plus facile - l'aménagement urbain dans une perspective de compacité urbaine, d'une ville plus dense, avec la maîtrise du risque d'inondation. Donc deux experts de l'IAU. L'un est expert de l'environnement et l'autre est expert de l'aménagement, que je vais solliciter tout de suite pour introduire cette seconde table ronde et cadrer un peu les coordonnées du problème que nous avons à résoudre.  
Jean-Pierre PALISSE.

**Jean-Pierre PALISSE, DUAT** : Merci. Je ne sais pas si le terme "expert" est très bon. Je me verrais plus comme praticien que comme expert... Ce que je voudrais évoquer en introduction de cette deuxième séquence, c'est le couple que forment la ville et le fleuve, et puis montrer pourquoi ce couple est si fascinant, si intéressant pour tous.

La ville et le fleuve c'est une cohabitation qui est très ancienne, comme l'apparition de la cité, et la plupart des villes d'Ile-de-France sont nées du fleuve. Comme le disait Bernard CAUCHETIER tout à l'heure, ces villes se sont implantées au croisement des voies terrestres et du fleuve. Bien sûr on pense au cas de Paris, mais on retrouve beaucoup d'implantations de ce type en aval avec Mantes ou Poissy, en amont avec Melun, Montereau, Corbeil, Pontoise, L'Isle-Adam, ou encore sur la Marne : Meaux, Lagny par exemple.

La vallée de la Seine regroupe une multitude de lieux, naturels et urbains, qui ont en une grande valeur patrimoniale. On voit ici, sur la carte des sites et monuments classés, toute cette concentration autour des abords de la Seine. Il y a des sites d'exception très divers par leur nature, comme les quais parisiens ici, et ici des îles, on en connaît de très urbaines comme l'île Saint-Louis ou parfois beaucoup plus sauvages, ou entre les deux, ici l'île de la Jatte. C'est aussi les boucles du fleuve : ici la boucle de Saint-Maur, mais on en connaît beaucoup de ce type, qui forment des sortes de presqu'îles, très présentes dans les territoires, et qui font que la ville est vraiment au bord de l'eau.

C'est aussi une grande diversité de cités qui ont été beaucoup marquées par la marine fluviale dont on a parlé. Nous sommes ici à Conflans-Sainte-Honorine, mais nous avons en amont Saint-Mammès qui est un peu dans le même esprit. Et puis, le long de tous les sites, une grande diversité des rives, qui sont parfois naturelles et parfois occupées par toutes les infrastructures de la batellerie. De la même façon, toute la diversité des ponts qui montrent comment ont évolué à la fois les techniques et l'esthétique de l'art urbain tel qu'il s'est fait sur la Seine. Et puis encore tout au long des grands jalons qui ont été construits petit à petit (églises, châteaux, usines, silos) : ici vous reconnaissez en bas la chocolaterie de Noisiel.

Donc, on trouve dans ce grand territoire du fleuve un ensemble d'espaces urbains qui prennent des formes extrêmement diverses. Bien sûr des villes (villes anciennes, traditionnelles, modernes), et les points que forment les villages (ici, qui ont été peints par un impressionniste). C'est aussi les grandes zones d'activité qui bordent le fleuve et qui notamment, au 20e siècle, sont venues s'appuyer sur ce fleuve pour des raisons de desserte mais aussi de pompage d'eau, etc. Et puis les grandes plateformes dont on parlait tout à l'heure, avec Gennevilliers, Bonneuil, Limay. Et puis toute une série d'équipements parmi lesquels les grandes bases de loisirs, des équipements urbains à forte présence naturelle. Ici l'exemple de Cergy.

Sur ce territoire on trouve donc des espaces urbains. Ils sont en permanente mutation. On le voit sur cette carte de l'occupation des sols, où on a sélectionné les zones d'activité existantes en violet, et puis en rouge on voit celles qui ont disparu entre 1982 et 2003. On voit comment elles constellent ces bords de fleuve par ces petites taches rouges qui forment une ligne de transformation permanente de la ville autour de ce fleuve. Ces espaces de mutation ce sont des friches urbaines, d'anciennes usines (ici des grands secteurs de stockage qui vont être réutilisés à d'autres usages), les grandes zones industrielles qui doivent s'adapter à de nouvelles fonctions économiques. Ce sont aussi des grands secteurs de régénération urbaines plus ou moins vieillissants qui vont se transformer, de densifier, se régénérer. On est ici sur le secteur d'aménagement de Paris rive gauche.

De ce fait, le territoire du fleuve apparaît en Ile-de-France comme un des lieux des grands projets urbains. On voit ici une carte extraite de notre SIG, qui repère l'ensemble des projets urbains sur l'ensemble de la région Ile-de-France. Ce sont des projets qui sont en cours de réalisation ou qui sont simplement projetés par des décideurs. On voit leur concentration dans ces espaces au bord de la vallée. Bien sûr, cela explique que ce territoire est effectivement un espace stratégique. Madame FERRI le rappelait tout à l'heure, et François DUGENY également, c'est évidemment au cœur de la stratégie du SDRIF, un espace stratégique pour mettre en œuvre ce nouveau SDRIF adopté par la région avec son objectif de compacité métropolitaine et urbaine, qui conduit inéluctablement à se tourner vers le fleuve. On le voit bien dans la carte de destination des territoires du SDRIF, sur laquelle on voit bien apparaître tous les secteurs de densification et d'urbanisation préférentielles et leur concentration le long du fleuve, avec toutes ces petites pastilles qui montrent les lieux privilégiés pour ce développement.

Pourquoi ce choix ? Parce que cette partie du fleuve, pour des raisons historiques et techniques compréhensibles, est bien le lieu de la concentration des grands faisceaux de transport, et qu'aujourd'hui c'est autour de ces faisceaux de transport que doit se structurer la métropole. C'est aussi, comme on le voyait tout à l'heure, un lieu d'espaces mutables. Voici la carte des terrains (potentiellement) mutables, telle qu'elle avait été préparée pour la réalisation du SDRIF. On voit toute la concentration de ces terrains autour de la Seine. Il s'agit essentiellement d'anciens sites d'activité ou d'équipements obsolètes, etc.

Et puis un autre argument c'est évidemment la grande qualité paysagère qu'offrent ces sites de Seine qui sont très attractifs pour le développement urbain. L'attraction de la ville pour le fleuve, elle vient de tous les bienfaits qu'il lui apporte. Ce sont des paysages, des ambiances particulièrement plaisantes, c'est la qualité environnementale aussi et les grandes continuités écologiques que le fleuve favorise comme l'expliquait tout à l'heure Bernard CAUCHETIER, et je crois que c'est un élément tout à fait fondamental. C'est aussi l'effet bénéfique du fleuve sur la ventilation urbaine, le climat urbain, le microclimat qu'il aide à créer dans la ville. Et aussi la contribution tout à fait notable du fleuve à la structuration de la ville, le fleuve étant à la fois un élément de liaison, de transition, de coupure qui contribue très largement à la cohérence et à la lisibilité de l'espace urbain.

Cette association du fleuve et de la ville, on l'a vue apparaître très tôt, avec l'apparition de la cité pratiquement. Ici Rome, mais on pourrait parler aussi de Bagdad, qui souffre particulièrement des dégradations de son fleuve au cœur de la ville. C'est aussi autour de ce couple du fleuve et de la ville que la plupart des grandes villes françaises ont construit leur relance, leur régénération, leur renaissance dans les années toutes récentes et encore actuellement : c'est l'exemple de Lyon, de Nantes, de Bordeaux, etc. C'est sur la valorisation de ce couple que les grands projets urbains de ces villes ont été relancés. On le retrouve d'ailleurs dans beaucoup de villes européennes, comme Londres, Copenhague, Rotterdam, etc. Et de façon de plus générale sur l'ensemble des très grandes métropoles internationales.

Le problème, c'est que cette grande histoire du fleuve et de la ville, ce mariage souvent réussi, est aussi exposé à diverses menaces. Simplement pour mémoire - on y reviendra sans doute tout à l'heure - les grands accidents et les grands drames dont voici quelques célèbres : Paris en 1910, Florence en 1966, Prague en 2002, et puis même si le contexte est un peu différent, c'est quand même tellement significatif, la Nouvelle-Orléans en 2005. Très rapidement, je concluais mon propos pour faire la transition avec ce dont va vous parler Ludovic FAYTRE. Ces quelques cartes superposent les secteurs de zones inondables (en bleu) et les grands sites de projets qui sont situés dans les grands territoires stratégiques d'aménagement francilien : ici la Seine Amont, ici Saint-Ouen, la boucle de Gennevilliers, ici la boucle de Chanteloup et Achères. On voit que cette superposition nous ramène tout de suite à cette question, qui est au fond au centre du débat de maintenant : comment on va répondre à ces objectifs de compacité urbaine, d'intensification urbaine sur ce secteur ? Et puis en même temps réduire cette vulnérabilité dont on va montrer qu'elle est quand même très importante ? Plus simplement, directement, comment on va construire ? Peut-on construire vraiment la ville au bord du fleuve et maîtriser en même temps les risques d'inondabilité ? Et puis comment on peut réussir à faire quand même de la ville durable dans ce contexte ? Voilà. Je passe la parole.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques" : Merci beaucoup.**

**Ludovic FAYTRE, DEUR** : Bonjour, je vais prendre la parole effectivement sur la problématique d'inondation et notamment l'inondation par débordement, qui est le principal risque majeur en Ile-de-France. En rappelant au préalable ce que c'est que la notion de risque. C'est le croisement d'un aléa - phénomène naturel ou technologique d'une intensité variable - avec des enjeux humains, économiques, d'infrastructures. C'est le croisement de cet aléa et de ces enjeux qui font la notion de risque. Le territoire francilien est concerné par de nombreux risques : inondations liées aux problèmes de ruissellement pendant certains épisodes orageux, inondations par remontée de nappes, risques de mouvement de terrain, risques technologiques par rapport à des activités industrielles à risques (transport de matières dangereuses). Le plus souvent ce sont des risques qui sont extrêmement circonscrits à des petits territoires. Les inondations sont le principal risque majeur car c'est à la fois un phénomène de grande ampleur - qui a la capacité d'impacter durablement l'ensemble du territoire francilien, tout du moins plusieurs départements de façon concomitante -, et la nature des enjeux qui sont extrêmement nombreux dans cette zone inondable en Ile-de-France.

Pour revenir un petit sur ces enjeux, voici la carte des plus hautes eaux connues, c'est-à-dire la zone inondable historique. Aujourd'hui, le territoire exposé aux plus hautes eaux connues, c'est environ 56 000 hectares, 430 à 440 communes, 5 % du territoire régional.

Cette zone des PHEC est urbanisée à près de 40 % (c'est la moyenne régionale) avec de grandes disparités : 15 % dans les territoires les plus ruraux ou certains départements comme la Seine-et-Marne, par contre en petite couronne c'est aujourd'hui plus de 80 % de la zone inondable des PHEC qui est urbanisée. Donc une forte concentration des enjeux sur certains territoires.

En termes de population, aujourd'hui, dans cette PHEC, c'est un peu plus de 900 000 personnes directement exposées avec des départements qui sont entièrement touchés comme le Val-de-Marne et les Hauts-de-Seine qui cumulent à eux deux près de 500 000 personnes. En termes d'habitat, c'est environ les 2/3 de l'habitat collectif et le 1/3 de l'habitat individuel qui sont touchés.

Jean-Pierre PALISSE passait tout à l'heure une diapositive sur la dernière grande inondation qui remonte à 1910, aujourd'hui la crue de référence en Ile-de-France. On observe d'abord un très fort accroissement de l'urbanisation dans cette zone inondable depuis 100 ans. 1910 c'est essentiellement Paris qui était exposé, et quelques communes de la toute proche couronne. Aujourd'hui c'est une grande partie de l'agglomération, selon les axes de son développement. Ce développement a suivi les vallées et on a une très forte urbanisation aujourd'hui de cette zone inondable. Accroissement de la population, mais aussi des infrastructures, des équipements qui accompagnent évidemment ce développement.

L'autre point très important par rapport à la situation d'il y a 100 ans c'est la vulnérabilité croissante de l'agglomération parisienne. Il n'y avait pas le même niveau de complexité il y a 100 ans. Le grand enseignement des travaux menés au début des années 2000 par la zone de Défense dans le cadre de l'élaboration du plan de secours inondation, c'est la grande vulnérabilité aujourd'hui de l'agglomération parisienne à une inondation majeure, vu le fonctionnement urbain. Par exemple aujourd'hui, pour l'agglomération centrale, le traitement des déchets, les usines d'incinération sont toutes localisées en zone inondable. De même pour le transport d'énergie, les réseaux. Pour l'alimentation en eau potable, l'agglomération dépend pour une partie importante d'usines de traitement des eaux situées le long de la voie d'eau. De même pour les transports et les déplacements. Si on a une inondation majeure du type 1910, une grande partie des réseaux ferroviaires seront arrêtés durant plusieurs semaines. Si le métro était inondé, ça peut être l'interruption pendant plusieurs mois.

C'est aussi des enjeux en termes de déplacements routiers : un certain nombre d'infrastructures seront concernées. Ce peut être aussi des problématiques de stationnement et de déplacement des parkings, aujourd'hui localisés en sous-sol, qu'il va falloir déplacer et localiser en dehors de Paris. Donc il y a énormément de vulnérabilité aujourd'hui en termes de réseau, d'énergie etc. de l'agglomération parisienne. Heureusement les grands opérateurs aujourd'hui ont investi, notamment suite aux études de la zone de Défense. La RATP, EDF, les Télécoms, les établissements de santé, etc., ont commencé de réagir et de prendre des dispositions. L'IRS aussi. Tout reste à faire pour les petites entreprises et la population qui est moins directement concernée.



Aujourd'hui les conséquences d'une crue telle que celle de 1910 seraient évaluées à plusieurs milliards d'euros en coût direct, mais aussi en coût indirect. En effet, au-delà de la zone exposée, toutes les problématiques de déplacement par exemple vont avoir des conséquences qui dépassent largement la zone inondable pour essaimer sur l'ensemble de l'Ile-de-France. Et les coûts directs liés à la destruction éventuelle des réseaux, des habitations, etc., c'est plusieurs milliards d'euros, mais il y aura aussi des pertes d'exploitation.

Et puis une double interrogation par rapport à cette problématique de l'inondation : quand et comment ?

Comment ? Parce - que je pense que ce sera expliqué tout à l'heure -, on connaît le phénomène de 1910. Rien ne dit qu'aujourd'hui une crue centennale se passera de la même façon. Il y a eu des imperméabilisations, des modifications dans l'organisation autour de Paris et dans Paris, qui peuvent avoir des conséquences. Très en amont, il y a des évolutions des pratiques culturelles par exemple, qui ont des conséquences sur l'accélération des flux qu'on connaît assez mal. On connaît assez mal aussi les conséquences des protections, des secteurs endigués, sur les écoulements, etc. Et puis en termes d'intensité, je rappelle par exemple que l'inondation de Prague c'était 1 mètre et 2 mètres au-dessus des crues de référence locales. En termes d'intensité, on ne sait pas si une grande crue en Ile-de-France sera centennale, ou si elle ne sera pas plus importante.

La deuxième interrogation c'est le temps. Le gros problème avec ces inondations, c'est qu'on n'est pas capable de dire quand ça va se passer. La crue centennale, on a une chance sur 100 chaque année qu'elle survienne. Mais arrivera-t-elle l'année prochaine, dans deux ans, deux fois en 5 ans, on est incapables de le dire. C'est aussi un frein à l'action publique, à l'action d'un certain nombre d'acteurs. On a toujours d'autres priorités.

On va un peu plus centrer sur les enjeux en termes d'aménagement. On a par les PPRI les cartes d'aléas qui permettent de hiérarchiser un peu plus le risque. Ces cartes d'aléas se généralisent sur l'Ile-de-France. Dans l'agglomération centrale - à la fois au sens du territoire qui a été pris en compte dans le schéma directeur et au sens INSEE - , il y a à peu près 20 000 hectares en zone inondable, dont les 2/3 en zone d'aléa fort et très fort. Fort, c'est au-dessous d'1 mètre : c'est déjà un risque qui n'est pas négligeable.

En termes de population c'est plus de 700 000 habitants qui sont directement exposés, dont la moitié en zone d'aléa fort à très fort. Ce sont des chiffres assez considérables. Pour les inondations de la Baie de Somme d'il y a quelques années, le nombre de logements impactés était inférieur à 3 000. Donc on n'est pas du tout dans le même ordre de grandeur sur l'impact de ces inondations.

C'est aussi une part importante du potentiel économique qui est concernée : 130 zones d'activité économique directement impactées en zone inondable, soit un peu plus de 7 400 établissements de plus de 10 salariés (ça représente vous le voyez 515 000 emplois), dont 3 000 en zone d'aléa fort à très fort. Ceci pour les activités qui sont directement concernées par la zone inondable. Mais les problématiques des zones d'activité, au-delà de l'outil économique qui se trouve au cœur de ces zones d'activité, c'est aussi le problème d'accessibilité, les flux économiques. Donc pour la production, la consommation, etc., cela causera un certain nombre de problèmes.

On peut parler aussi des conséquences pour les collectivités locales, leurs équipements, etc. : 1460 équipements locaux (d'enseignement, de sport, de culture, de loisirs), se trouvent dans la zone inondable, dont 800 en zone d'aléa fort à très fort. Pour la Région par exemple, qui a en charge la gestion des lycées, 50 lycées se trouvent en zone d'aléa très fort ou fort.

Et puis surtout il faut rappeler que l'urbanisation de cette agglomération centrale se poursuit depuis 25 ans. Entre le début des années 1980 et 2003, un peu plus de 1 500 hectares ont été consommés (urbanisés) en zone inondable, et un peu plus de 4 500 hectares ont muté d'une activité industrielle vers de l'habitat.

Aujourd'hui, l'outil réglementaire c'est les plans de prévention des risques d'inondation, qui réglementent les aménagements en zone inondable. Les PPRI ont été instaurés par la Loi de 1995 sur les risques, ils sont élaborés au niveau départemental et sont progressivement mis en place depuis une dizaine d'années. En Ile-de-France, quasiment l'ensemble des grandes vallées urbanisées

ont été couvertes par les PPRI - sauf un petit secteur de Seine-Saint-Denis sur la Seine - et les petites vallées le sont de plus en plus. Le PPRI, c'est quoi ? Ce sont des règles d'aménagement et d'urbanisme en zone inondable, d'abord sur les secteurs qui ne sont pas déjà urbanisés pour les protéger et éviter leur urbanisation, sur d'autres secteurs ce sont des règles d'urbanisme, des règles de construction, etc.

Je ne vais pas développer mais juste signaler les limites des PPRI dans le contexte francilien, qui font que ce ne peut être le seul outil de règlement et d'aménagement. Ce sont des outils très importants, des outils de concertation autour de la problématique de risque, ils associent les services de l'État et des collectivités, c'est aussi des documents d'information, etc. Néanmoins dans le contexte francilien, il y a peut-être deux limites.

D'abord ils portent sur l'aménagement futur mais peu sur l'existant. Je m'explique. Aujourd'hui hormis la délimitation des zones inondables, leurs dispositions portent essentiellement sur les nouvelles constructions, les nouveaux aménagements. Les prescriptions pour réduire la vulnérabilité de l'existant en zone inondable sont très peu traitées dans ces PPR : il y a des conseils, une incitation, mais il n'y a pas vraiment d'outils pour le faire. Or la petite couronne, l'agglomération centrale, est déjà extrêmement urbanisée. Donc les effets des PPRI sur le futur sont peut-être un petit peu faibles.

L'autre point c'est la faible adaptation des PPRI à certaines échelles d'aménagement, je pense aux ZAC. Tout à l'heure, Jean-Pierre PALISSE montrait de nombreuses grandes zones qui ont certainement une capacité à muter dans les prochaines années. Aujourd'hui les prescriptions, par exemple pour la construction, portent sur les hauteurs de plancher, sur la position de certains équipements (notamment électriques), etc. : on intervient sur la structure du bâtiment. Mais on a assez peu de réflexion à l'échelle de l'aménagement d'un quartier, d'un morceau de ville, etc. Ce n'est pas le PPR qui correspond à cette échelle.

Un mot très rapidement, sur le SDRIF, qui consacre un chapitre à cette problématique d'inondation. Il le fait à travers les grands enjeux environnementaux et de développement durable, avec un objectif fort qui est de réduire la vulnérabilité de la région aux risques majeurs naturels et technologiques. Avec deux grands objectifs : préserver et restaurer les zones d'expansion des crues - il en reste, notamment sur les parties les plus rurales,- et maîtriser et adapter l'urbanisation nouvelle en zone inondable.

Il met aussi l'accent sur la nécessité de la solidarité amont-aval et d'une réflexion à l'échelle des bassins : c'est tout simplement rappeler que si on fait des équipements à un endroit en amont, il faut voir si ça ne va pas aggraver les conséquences en aval. A l'échelle régionale, quelques projets sont en train d'être montés, il y a une réflexion globale à cette échelle.

Il y a aussi une réflexion à l'échelle interrégionale ou interdépartementale parce que les inondations ça ne reste pas dans les limites administratives. Pour le bassin de la Seine, la réflexion doit être beaucoup plus large et toucher d'autres territoires, il faut une approche et des objectifs différenciés selon les territoires. Vous voyez là la carte du SDRIF qui présente les secteurs inondables répartis selon 4 grands objectifs.

Pour les petites vallées il faut engager une démarche de prévention et d'aménagement car ces secteurs peuvent aussi être inondés. Peut-être pas avec la même ampleur que la Seine, la Marne ou l'Oise, mais il y a aussi une action à mener : préserver, dans les zones rurales, les champs d'expansion des crues, en Marne amont, dans la vallée de l'Oise... Ce sont des zones encore peu construites dans lesquelles il y a des champs d'expansion des crues encore très importants, qui peuvent servir à limiter les conséquences à l'aval, donc il faut les préserver.

Dans les zones périurbaines, de développement, il va falloir maintenir dans la mesure du possible ces zones d'expansion des crues, et en même temps commencer à agir sur l'aménagement et essayer de le rendre moins vulnérable.

Et puis il y a toute cette zone centrale où pèsent les plus gros enjeux aujourd'hui. Là, c'est la question de la maîtrise du renouvellement urbain : essayer de rendre des systèmes moins générateurs de risques, essayer d'agir aussi sur l'existant parce que c'est là que se situe une grande partie des enjeux. A l'échelle de l'agglomération centrale, il y a effectivement des enjeux apparemment

contradictoires, on l'a déjà dit : une volonté de réduire la vulnérabilité face ce risque d'inondation, et puis cette volonté du SDRIF de maîtriser l'extension de l'urbanisation, cela implique le renouvellement urbain. C'est-à-dire reconstruire la ville sur la ville, recomposer la zone dense.

Ca passe notamment par la requalification et la mutation d'un certain nombre d'anciennes friches industrielles qui historiquement se sont développées le long de la voie d'eau, pour réduire les enjeux liés à la vulnérabilité. Ca passe par la construction, des augmentations de densité, des nouveaux équipements, etc., en zone inondable. Donc on va multiplier les enjeux. Et là il va falloir en sortir par le haut.

Comment prendre en compte le risque d'inondation dans l'aménagement futur ? Si on veut en sortir, il faudra être innovants. Sur certains territoires – Seine-Amont, Seine-Aval, boucle de Gennevilliers - , il va y avoir de gros investissements publics et privés. Il va falloir réfléchir comment réduire la vulnérabilité globale de ces nouveaux territoires. Quel urbanisme ? Quelles formes urbaines ? Comment construit-on par rapport à des écoulements, avec quelles hauteurs d'immeubles ? Tout ça pour avoir de meilleures rénovations moins génératrices de risques. On n'a pas beaucoup de retours d'expérience au niveau français et même international. Mais l'aménagement n'est pas tout.

Il faut aussi réduire la vulnérabilité de l'existant. Ca passe par des diagnostics, des travaux avec des grands opérateurs : opérateurs économiques (CCI peut-être), organismes HLM, gestionnaires d'équipements... Il y a à établir des diagnostics pour que chacun puisse se rendre compte de sa position, et éventuellement avoir des actions par rapport à ces inondations.

Deuxième point : c'est aussi participer à une culture du risque, qui a été particulièrement oublié. La dernière grande inondation remonte à un peu plus de 50 ans (en 1955). C'est aujourd'hui un phénomène qui est très largement oublié, mais ça peut arriver de nouveau. Comment faire partager cette culture du risque auprès de tous les opérateurs d'aménagement au niveau francilien ? Des documents le font, il y a les PPR, des documents communaux et peut-être d'autres façons aussi d'élargir cette réflexion.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques" :** Merci à tous les deux.

Ces exposés étaient très éloquentes et remarquables. On est au cœur de la tension entre ces deux objectifs contradictoires de développer la ville sur la ville et de maîtriser le risque d'inondation. L'un et l'autre ont insisté sur le potentiel considérable de recomposition urbaine au bord du fleuve et en même temps sur les risques tout aussi considérables, et sur les conséquences dramatiques dans certains cas.

Pour nous aider à répondre à ces questions, 4 intervenants comme tout à l'heure : la DIREN et 3 territoires emblématiques d'opérations de recomposition urbaine, qui sont le territoire de Mantes, le territoire des Hauts-de-Seine et puis le territoire de Plaine Commune.

On va voir successivement avec la DIREN, qui va évidemment prolonger le dernier exposé, mais aussi à travers ces trois expériences, comment et sur quelles échelles de risque, en termes d'ingénierie urbaine, il est possible de commencer à résoudre cette contradiction.

Alors sans plus attendre, Fabrice DALY, service de prévision des crues. Sur les risques d'inondation évidemment, sur la mesure de la vulnérabilité et puis sur ces réponses aux risques de crue basse et moyenne mais aussi de crues importantes.

**Fabrice DALY, DIREN :** Avant de laisser les autres intervenants parler plus de réduction de la vulnérabilité, je voulais faire un certain nombre de rappels sur l'aléa inondation. Qu'est-ce qu'on sait dessus et quels différents moyens de réaction on a pu développer au cours des années. L'Ile-de-France qu'on voit ici en rose est, comme vous le savez, en plein cœur du bassin de la Seine avec ses différents affluents (Yonne, etc.). Et le bassin de la Seine est entouré par des reliefs qui sont précisément les générateurs des crues puisque c'est là que la pluviométrie est la plus intense : on peut citer le Morvan, le plateau de Langres au Sud-Est, et l'Argonne. Ce qui est intéressant de noter par rapport à ces reliefs et aux crues, c'est le temps de propagation jusqu'à Paris ou jusqu'à la Seine. Trois à cinq jours pour le Loing, 4 à 7 pour l'Yonne, 7 à 10 jours pour la Seine et l'Aube, 7 à 11 jours pour la Marne, enfin 7-10 jours et 6-8 jours pour l'Aisne et l'Oise.

Les remarques qu'on peut faire là-dessus, c'est que d'abord pour un même fleuve, on a des temps de propagation relativement différents : pratiquement de 1 à 2. Ils sont donc difficiles à prévoir. Et d'une rivière à l'autre, on a aussi des temps de propagation assez différents. On est tout le temps dans l'ordre de grandeur 5-10 jours. Ce qui veut dire que les pointes de crue vont avoir tendance à arriver de manière décalée à Paris. En général, c'est plutôt l'Yonne qui pourra passer avant.

Qu'est-ce qu'on sait sur les conséquences des crues à Paris ? La première, c'est le relevé des grandes crues historiques qui a été fait dans le passé. On repère d'abord la crue de 1982 : 6,18 mètres à l'échelle du pont d'Austerlitz, une crue de type décennale, ou un petit peu plus. La crue de 1910 qui a déjà été citée : 8,62 mètres. Même celle de 1658, légèrement au-dessus. Dans tous les cas le fameux zouave du pont de l'Alma a toujours sauvé sa tête jusque-là. On peut repérer aussi les niveaux de vigilance réglementaire de nos services qui vont en gravité croissante du jaune, orange, rouge, le rouge étant le niveau de crue considéré comme catastrophique. Et on va mettre en regard de ça les conséquences concrètes de gravité croissante aussi : en commençant par le début de fermeture des voies sur berge à 3,30 mètres, dans le jaune, et puis des inondations progressives (RER, les voies, le douzième arrondissement, la gare d'Austerlitz).

Quelques mots sur les circonstances à l'origine de la crue de 1910 qui sert toujours de référence. 3 mois extrêmement pluvieux fin 1909 qui vont gorger le sol d'eau, suivis au mois de janvier par une dizaine de jours de pluie extrêmement violentes - on repère notamment 130 mm sur le Morvan en quelques jours. C'est l'enchaînement de ces deux événements qui crée une crue exceptionnelle, mais aussi le fait qu'on ait eu une concomitance de crues. À Paris, je vous le disais tout à l'heure, elles ne sont pas concomitantes, mais là, la Seine à Melun et la Marne à Chalifert en même temps, et quelques heures après l'addition presque parfaite des deux débits à Paris-Austerlitz. Qu'est-ce que peut nous inspirer cette vue également ? C'est qu'on connaît également sur les crues ce qu'on appelle les hydrogrammes, c'est-à-dire l'enchaînement chronologique des hauteurs et des débits grâce aux relevés qui ont été faits à l'époque. On connaît les conséquences qu'aurait actuellement une crue du niveau de 1910, ça a déjà été évoqué, même si ce sont des chiffres évidemment approximatifs : 3 millions d'habitants touchés par l'absence d'électricité, près d'1 million directement les pieds dans l'eau et un ordre de grandeur qu'on évalue à plus 12 milliards d'euros de dégâts. Si une crue de ce type-là se reproduisait aujourd'hui, la vulnérabilité serait plus importante, d'abord parce qu'elle est liée à un ensemble des réseaux qui étaient moins développés à l'époque (eau potable, téléphone, électricité, infrastructures de déplacement, on pourrait en citer d'autres) ; et les modes de vie qui sont moins rustiques évidemment qu'à l'époque et moins autonomes.

Il n'y a pas que la crue de 1910 dans les références utiles. Voilà la crue de 1982 qui se serait traduite par environ près de 2 mois en jaune et 5 jours en niveau orange avec une pointe à 6,15 mètres. On voit ici la photo avec des conséquences quand même moins graves. Il n'y a pas eu de crue aussi importante depuis.

La connaissance peut s'exprimer de manière spatiale : l'extension des plus hautes eaux connues dans les Hauts-de-Seine et sur Paris, complétée éventuellement par l'indication des hauteurs (ici en foncé on voit "supérieure à 2 mètres") et si on croise la connaissance spatiale et la connaissance chronologique, on peut établir ce qu'on appelle des scénarios. Ce qui a été fait en particulier avec la zone de Défense. Les couleurs ici vont indiquer les différentes tranches de hauteur d'eau jusqu'au rouge (supérieur à 2 mètres) et on va voir défiler les différents scénarios ou les différentes étapes du scénario maximum (à chaque 24 heures on va progresser en moyenne de 50 ou 60 cm). Voilà ce que donne les scénarios 1, 2 (on voit ici l'hydrogramme qui progresse), 3, 4, 5 (on voit du rouge, supérieur à 2 mètres, apparaître vers le quartier de Grenelle), 6, 7, 8 et 9 : on voit la chronologie du scénario sur quelques jours avec l'inondation maximum. On peut compléter la vision par l'extension de 1910 ou même de celle de 1658. La même chose très rapidement dans le Val-de-Marne : extension de la zone de crue puis approfondissement (ça va moins vite dans la réalité).

Pour parler des réponses, on peut classer les différents types d'action de la société de différentes manières, j'en propose une en 4 types.

La première manière de réagir, c'est évidemment la protection ou la réduction de l'aléa par des travaux, des digues, des barrages, c'est la plus classique. On va passer ensuite à la prévention qui, elle, a pour but de réduire la vulnérabilité : donc on ne touche pas à l'aléa, au phénomène naturel,

mais on va essayer d'en diminuer les conséquences par différentes manières. On peut citer aussi la préparation de la crise ou de l'après-crise par des plans du type plan de secours, gestion des crises, etc. Et de manière complémentaire, la prévision des crues qui permet de réagir plus vite en cas de crise.

Les protections ont leurs limites bien entendu, et elle produisent un effet de seuil parce qu'en cas de rupture, elles accroissent le danger. Et puis en Ile-de-France (pas seulement d'ailleurs), il y a une incohérence linéaire du niveau de protection. Également l'inconvénient dans certains cas de geler des zones d'extension des crues.

La protection par les grands lacs existe bien sûr dans notre bassin, limitée par le fait qu'on ne stocke qu'une partie des pluies (830 km<sup>3</sup> possibles sur l'ensemble de ces bassins comparés à un volume de plusieurs milliards de m<sup>3</sup> d'une crue type 1910) ; et s'ils sont remplis par une première crue, il n'est pas impossible qu'une deuxième survienne dans un même hiver avant qu'ils soient revenus à leur niveau minimum.

Toujours dans la protection, la tendance maintenant est plutôt de privilégier ce qu'on appelle le ralentissement dynamique des crues, qui a l'avantage de ne pas geler les zones d'extension mais plutôt de les valoriser. Ici on ne va pas stopper brutalement les crues, mais simplement ralentir leur écoulement par un orifice réduit, de sorte qu'on va créer des sur-inondations à l'amont pour moins inonder à l'aval.

La prévision, elle, est faite pour le bassin de la Seine par 4 services de prévision des crues dits "SPC" qui collaborent à la réalisation d'une carte de vigilance nationale à différents niveaux jusqu'au rouge, avec un bulletin qui comprend des observations et des prévisions sur les hauteurs de débits. Ceci pourra être présenté sous forme de carte, de graphiques de hauteurs d'eau, de débits, ou de tableaux. Et ceci étant disponible pour le grand public.

J'en viens à la prévention maintenant, le dernier volet. Donc premièrement, l'information préventive, qui a pour but de développer la conscience du risque de la manière la plus sérieuse possible. Je ne pourrai que citer très rapidement les différents documents de description du risque (qui peuvent être élaborés soit par le préfet, soit par le maire et d'autres, chacun à leur niveau). Donc : le DDRM, le DICRIM, qui sont disponibles, et puis d'autres supports d'information : les atlas de zones inondables (on en a déjà vu plusieurs projections), les repères de plus hautes crues connues qui sont installés notamment sur les différents bâtiments (donc visibles en permanence), un certain nombre de publications de l'État mais aussi d'autres organismes comme le CEPRI par exemple, et puis un site internet du Ministère de l'écologie où beaucoup d'informations sont disponibles.

Enfin, en termes de réglementation, on a cité le SDRIF tout à l'heure comme document d'orientation. On peut citer également le SDAGE qui va être nouveau approuvé fin 2009 et qui donne un certain nombre d'orientations avec lesquelles devront être compatibles les différentes actions d'urbanisme dans les années à venir, notamment les PLU. En citant simplement une orientation majeure : il y a 3 *conservations* de zones d'extension naturelle des crues. Vous voyez que ça ressemble à ce qu'on a vu sur le SDRIF tout à l'heure. C'est heureux et normal. Et puis évidemment l'instrument majeur de réglementation, qui a été cité, c'est le PPRI qui, lui, est une servitude d'utilité publique qui s'impose aux documents d'urbanisme. Le PPRI est basé sur la qualification des aléas, qu'on va définir à partir de l'inondation physique (vitesse et hauteur d'eau) et classer du faible au fort comme on l'a déjà vu. Ces aléas qu'on retrouve en ligne ici (forts, moins forts), qu'on va croiser avec le type de zone ou d'enjeu et, en fonction de ce croisement, on va définir soit des interdictions pures et simples soit un certain nombre de prescriptions sur l'urbanisation future ou existante.

En Ile-de-France on a 3 spécificités. Le fait qu'on prend le plus souvent la crue de 1910 comme crue de référence. Qu'on distingue - ce que ne font pas toutes les régions -, l'aléa fort et l'aléa très fort (supérieur à 2 mètres). Qu'on distingue également la zone urbaine dense du centre urbain.

Et puis ici la carte de l'avancement des PPRI en mars 2008 (avec en bleu, ce qui a été déjà approuvé) : on voit que sur les grandes rivières, on n'est déjà pas loin du but.

Le dernier type d'action ce sont des plans d'action globaux, comme le plan Seine qui concerne l'ensemble du bassin, ou les PAPI (Programmes d'Action de Prévention des Inondations) à un niveau

plus local (il y en a 9 sur le bassin de la Seine). Il s'agit dans tous les cas, au service d'un objectif unique de réduction des effets d'une crue, de procéder à un certain nombre d'actions complémentaires, le plus souvent des actions soit d'information soit de ralentissement dynamique. Merci beaucoup.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Vous nous avez parlé de prévention, de prévision, et aussi protection et préparation. On va voir maintenant avec les territoires comment chacun d'eux a travaillé de façon spécifique et spécialement intéressante. Tout d'abord Anne GUILLON, adjointe au directeur de l'eau dans le département des Hauts-de-Seine. Alors 3 questions préalables. D'abord la trame verte et la trame bleue, comment est-ce que vous les avez tressées si je puis dire au sein du schéma départemental d'aménagement ? Peut-être aussi nous parler de deux ou trois opérations particulièrement réussies en termes d'aménagement urbain, compte tenu du risque d'inondation et de la réduction obligatoire de la vulnérabilité. Et puis une action tout à fait unique et exemplaire, qui est un diagnostic de tous les équipements départementaux, que vous avez réalisé sur l'ensemble des Hauts-de-Seine. C'est à vous.

**Anne GUILLON, Département des Hauts-de-Seine** : Merci, je vais essayer de répondre à ces questions.

D'abord, en termes d'aménagement, le département fonctionne avec des schémas départementaux. Celui qui nous intéresse aujourd'hui c'est plutôt le schéma d'aménagement et de gestion durable de la Seine et de ses berges. Sachant que le schéma départemental d'assainissement ça intéresse la qualité de la Seine, je pense que ça nous préoccupe aussi aujourd'hui.

La trame bleue, sur laquelle on travaille dans le schéma d'aménagement de la Seine et de ses berges, s'inscrit aussi dans le schéma des parcours buissonniers qui, lui, a comme objectif de mettre chaque habitant du département à moins d'un quart d'heure à pied d'un espace de nature afin de relier ensemble tous les parcs départementaux et les bords de la Seine. Donc l'objectif c'est d'avoir une promenade continue le long de la berge - ou au plus proche du fleuve, ce que notamment on peut voir sur le secteur du port de Gennevilliers - : ce sera difficile d'être au bord de la Seine, donc le plus proche possible. Sur la droite vous avez l'état d'avancement de cette promenade bleue : en orange les parties qui sont déjà réalisées, en bleu les secteurs qui sont encore à aménager, et en rouge les parties qui sont totalement à créer et qui ne seront pas forcément faciles, sachant qu'on ne voit pas forcément très bien comment passer quelques points durs de certains de ponts (par exemple la darse du port de Nanterre pour un franchissement piétons-vélos, qui n'est pas forcément évident à faire). Dans le cadre de cet aménagement il y a de grands projets spécifiques - comme par exemple la transformation de l'ancien port de Courbevoie avec un aménagement de loisirs paysager -, et puis au sud du département un grand projet d'aménagement de la rive gauche qui intègre à la fois l'aménagement des bords de Seine et de la voirie.

La promenade bleue est un investissement de 130 millions d'euros sur 10 ans, en collaboration avec les communes qui apportent un cofinancement et ensuite se chargent de l'entretien. Et puis un certain nombre de principes d'aménagement dont principalement l'aménagement continu pour les piétons et les cyclistes.

Je vais présenter deux exemples d'aménagements déjà réalisés – comme on parle plus souvent de projets que de réalisations, j'ai orienté la présentation sur deux exemples de réalisations terminées. L'exemple du parc du chemin de l'Île donc, qui est totalement exemplaire vis-à-vis de la gestion de l'eau. C'est situé à Nanterre sur une zone de friches (où il y avait les bidonvilles et les cités de transit dans les années 60 et 70) qui avaient été « gelées » dans une idée d'urbaniser la Défense jusqu'à l'autre rive de la Seine, et cela a donné l'opportunité d'intégrer dans l'urbanisme un parc de 14 hectares. Pour ce parc on a donc choisi de mettre en avant la gestion de l'eau sur ce territoire : on gère à la fois les eaux pluviales et le risque de crue, puisque ça reste une zone d'extension de crue de la Seine. Par ailleurs il y a des animations avec des jeux d'eau : on prélève de l'eau dans la Seine, elle est traitée sur place - je ne rentre pas plus dans les détails.

Le deuxième c'est le parc de l'île de Monsieur, avec l'aménagement d'une base nautique. C'est un syndicat qui a créé la base nautique, le département a réalisé l'aménagement des berges. Leur caractéristique est la présence de péniches, des bateaux-logements tout le long de la berge. On a réalisé des aménagements pour que l'amarrage de ces bateaux-logements puisse résister à une crue

de type 1910. Sachant que c'est pour nous une préoccupation très importante puisqu'il y a à peu près 500 bateaux-logements dans le département des Hauts-de-Seine - dont à peu près 1/3 sont situés dans des endroits interdits et où la police fluviale est assez difficile à gérer -, et que les 3/4 ont des amarrages très précaires ce qui pourrait avoir des conséquences catastrophiques en cas de crue. Sur l'île de Monsieur, on a 16 péniches, ce n'est pas beaucoup mais c'est un début. Elles sont tout à fait correctement amarrées et notre objectif est de donner envie à toutes les autres habitations fluviales d'avoir le même type d'aménagement, sachant qu'on ne gère pas seulement l'amarrage mais aussi l'accès à l'eau, l'électricité etc. (les 10 péniches aval sont raccordées au réseau d'assainissement).

D'autres actions sont menées pour réduire la vulnérabilité, qui sont moins connues parce que c'est un travail interne lié au fait que notre département des Hauts-de-Seine, comme on l'a vu, est un département très vulnérable, l'un des plus vulnérables en termes d'estimation des dégâts par surface inondée. Et comme c'est à la fois un département qui a une longue surface inondable et un *potentiel* de dégâts très important, on a mis en place des actions de réduction de la vulnérabilité de deux types.

La première est une action de sensibilisation : on a créé une petite plaquette (que vous pourrez prendre en partant) qui s'adresse au grand public (l'objectif visé au départ était les agents du département, mais on en a fait pour le grand public). On l'a réalisée en concertation avec la préfecture (la protection civile) pour présenter le risque et donner quelques conseils aux gens en cas de crue. Et puis surtout on a mis en place un groupe de travail interservices au sein du conseil général. On a recensé les sites concernés et on a réalisé un diagnostic site par site dans l'objectif d'arrêter un plan d'action. Avec le recensement, on a trouvé 36 sites qui sont directement les pieds dans l'eau, sachant qu'on en a au moins autant sur lesquels il faudra travailler parce qu'ils risquent d'être privés d'électricité, d'eau potable, etc. On a commencé par ces 36 premiers sites, qui concernent à la fois des équipements de vie sociale et une dizaine de collèges, par exemple le collège Georges Pompidou. C'est un collège qui a été construit très récemment, donc il n'est pas les pieds dans l'eau, mais il est sur une île perdu tout seul dans son coin : donc on est obligé d'analyser comment le fermer avant la crue.

Il y a également les parcs, notamment ceux situés en bord de Seine - sachant que ce n'est pas tant le parc qui reste à travailler, mais par exemple au parc Saint Germain il y a un poney-club, au parc de Chantereine il y a une ferme pédagogique, donc il y a des animaux à évacuer, etc. Et des services techniques comme le dépôt de voirie, un certain nombre de PMI et notamment la pouponnière et la cité de l'enfance qui sont dans les zones inondables.

On a commencé le travail sur ces 36 sites et on a terminé sur à peu près la moitié. Ça se fait par des réunions avec les chefs d'établissement et leur encadrement : on présente le plan de secours zonal, on présente - ce qu'a présenté la DIREN -, comment ça se passe et qu'est-ce qui se passe (on a souvent à faire face à beaucoup d'incrédulité), et puis surtout on présente le contexte c'est-à-dire que tout le monde sera concerné, ce sera très compliqué à gérer. Il y a beaucoup d'incrédulité : « mais on s'occupera nous, on viendra nous chercher ». On dit alors à un moment : il faut absolument vous responsabiliser, il faut que l'établissement soit autonome. C'est un travail très important de persuasion, qui n'est pas du tout évident.

La deuxième étape du diagnostic c'est l'évaluation des dysfonctionnements, sur le site mais surtout sur la fourniture des services. J'ai pris l'exemple d'un collège à Gennevilliers. On voit que le site ne sera vraiment touché qu'à des hauteurs assez importantes, à partir de 7,60 mètres. Mais en fait on aura des dysfonctionnements avant. Le téléphone à 6,2 mètres (on peut encore s'en passer), mais il n'y aura plus d'assainissement à partir de 6,70 mètres ; plus d'assainissement ça veut dire plus de sanitaire, donc il faut que le collège soit fermé avant.

Après ces deux types de diagnostic, l'objectif est d'aboutir à un plan d'action. Avec une première fiche qui définit ce qu'il faut faire maintenant comme mesures préventives, organisationnelles ou structurelles : par exemple relever un tableau électrique, réaménager la salle informatique pour qu'on puisse plus facilement relever les micros, etc. Ensuite on a une deuxième fiche qui est la gestion de la crise proprement dite : qui fait quoi, comment, à quel moment, en fonction des prévisions qu'on attend du service de prévision des crues. Et puis une troisième fiche qui est assez importante : la remise en fonctionnement du site, avec notamment sur les sites qui pourraient ne pas supporter correctement un

piéd dans l'eau pendant plusieurs semaines, l'analyse des diagnostics structurels à réaliser avant de pouvoir remettre en service. Voilà. Je vous remercie.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Merci beaucoup pour toutes ces actions exemplaires. Je crois, qu'en particulier, celle sur le diagnostic est tout à fait intéressante parce que vous ne vous êtes pas limités au recensement des enjeux et à la mise en place des solutions, mais avez intégré tous les impératifs de responsabilisation, d'acculturation, de sensibilisation, d'anticipation collective. C'est peut-être des choses qu'on pourra reprendre tout à l'heure.

À votre droite immédiate, Monsieur FOURRER. Nous descendons vers l'aval puisque nous sommes à Mantes-la-Jolie. Il s'agit d'une de ces opérations dont parlait tout à l'heure Jean-Pierre PALISSE, c'est-à-dire une ZAC des bords de Seine. Est-ce que vous pouvez nous rappeler le contexte, évidemment les objectifs, mais nous dire aussi comment vous avez réussi à aménager dans un contexte aussi contraint ? Par quels types d'aménagement, notamment les aménagements de voirie qui sont intéressants, pour redonner une façade fluviale à la ville qui avait tendance à lui tourner le dos. Et puis finalement, quel bilan vous en faites non seulement au regard des inondations mais au regard du projet urbain et de la façon aussi pour les habitants de vivre leur ville ?

**Christian FOURRER, Ville de Mantes-la-Jolie** : Merci. Effectivement je vais vous parler de la ZAC des bords de Seine qui a été créée voici quelques années, 4-5 ans. On peut la voir sur cette photographie (elle est caractérisée par des toitures de coloris vert). Elle est véritablement en bord de Seine, elle porte bien son nom. Pour faire un rappel historique, on l'a dit tout à l'heure, en bord de Seine il y avait énormément de zones industrielles, notamment au 19<sup>e</sup> siècle, et c'est ce qui s'est passé à Mantes-la-Jolie. On a eu donc une zone industrielle qui a constitué une barrière entre le fleuve (la Seine), et le centre-ville historique. On a un autre cliché où on voit ce nouveau quartier, essentiellement constitué de logements. Et puis derrière, le centre historique de Mantes-la-Jolie, donc on peut effectivement découvrir la collégiale qui est, elle aussi, à proximité du bord du fleuve puisque le fleuve vient au contact à ce niveau-là. Ce site des bords de Seine représente une superficie de 13,5 hectares.

Ici on a un cliché plutôt ancien où l'on voit encore la collégiale, et le pont, et deux îles dont je vous parlerai aussi parce que ce sont des éléments extrêmement importants et forts, structurants pour la ville car ces deux îles font partie du territoire de Mantes-la-Jolie. Le quartier des bords de Seine n'existait pas encore, il était à cette époque-là un site industriel. Voilà le centre-ville historique.

Pour ce qui concerne le paysage, on a une grande qualité de paysage puisqu'on est aux portes du Vexin, on peut l'apprécier sur ce cliché. Pour ce qui concerne cette zone industrielle, elle était constituée d'une coopérative agricole, d'une très grosse quincaillerie, d'une société de mécanique et enfin d'anciens abattoirs municipaux. Tous ces bâtiments ont été démolis et sur ces emplacements-là on a créé essentiellement du logement.

Quelques clichés de la crue de 1910, on y a fait allusion plusieurs fois ce matin. On peut constater que lors de cette crue, les voiries notamment en bord de Seine dans le centre-ville, ont été complètement inondées. On peut même remarquer sur certains clichés qu'on a construit des petits ponts en encorbellement pour accéder aux logements. Et là, sur ce cliché, on peut voir que les deux îles sont complètement inondées.

On a parlé aussi tout à l'heure du Plan de prévention du risque d'Inondation. A Mantes-la-Jolie il a été adopté en 2007 par arrêté préfectoral. Le PPRI prescrit des règles de construction, comme on le disait, essentiellement pour les constructions à venir.

La ZAC des Bords de Seine est évidemment en zone constructible, néanmoins, on a un certain nombre de préconisations qui sont prévues dans ce règlement : notamment la création d'évents au rez-de-chaussée des bâtiments, et les sous-sols et cuvelés et inondables. Donc on a cette idée que si la Seine déborde, les constructions réalisées peuvent servir de réservoir. On a aussi, et c'est une préconisation de bon sens, une prescription au niveau des cotes NGF (les cotes de niveau de seuil de rez-de-chaussée) de façon à préserver en cas de montée des eaux les habitations, notamment celles qui sont en rez-de-chaussée. Et enfin, on est dans une idée de non-rétention des eaux, c'est-à-dire de laisser les écoulements libres s'il y a une inondation. On n'est pas du tout dans le principe de



construction de murs qui permettrait d'avoir une garde plus haute, on est plutôt dans l'idée de laisser l'eau s'écouler et finalement, de prévoir les zones d'accumulation d'eau, les zones de rétention.

Pour ce qui concerne la procédure d'alerte en cas de crue (on en a parlé tout à l'heure aussi) : la ville de Mantes-la-Jolie, comme la majorité des villes, a un système d'astreinte, c'est-à-dire que c'est la préfecture qui envoie les avis de crue à la ville. En amont il y a certainement un travail qui est fait puisqu'il y a des services de l'État qui travaillent spécifiquement sur ce sujet, mais l'interlocuteur principal pour ce qui concerne une ville, en l'occurrence, Mantes-la-Jolie, c'est la préfecture. Donc la préfecture contacte les services d'astreinte de la ville. C'est une procédure qui est interne à la ville : dans la procédure d'astreinte générale, c'est une personne, en l'occurrence le gardien, qui centralise toutes les demandes. Pour le risque inondation on a le même système qui se met en place, c'est-à-dire que c'est le gardien d'astreinte qui recevra cette information et qui la répercutera directement, à la fois au cadre d'astreinte (ça peut être le directeur général adjoint, le directeur général), et à l' élu qui est d'astreinte (on a un binôme d'astreinte élu/directeur général).

Ensuite il y a la création de sous-cellules d'évacuation/hébergement, logistique, communication. Je crois qu'on n'en a pas encore parlé. Il est évident aussi qu'on doit prévoir des systèmes de barriérage notamment au niveau des circulations. C'est-à-dire qu'on doit mettre en place une réflexion pour ce qui concerne l'hébergement, mais aussi pour toutes les dispositions qu'on doit prendre en matière de circulation : mettre en place des plans de déviation, de circulation, de façon à faire en sorte qu'il n'y ait plus de circulation sur les zones inondées.

Pour l'information à la population, on en a parlé aussi, la ville est organisée : on a des véhicules munis de haut-parleurs qui permettent de diffuser une information, voire aussi des bateaux, parce qu'en cas d'inondation, on ne va pas forcément circuler en véhicules.

Voici un cliché sur lequel on voit ces nouvelles constructions. On est dans des habitats de faible hauteur : ici on a 2 ou 3 étages, on ne dépassera jamais 4 étages. On voit sur la droite la Seine, et une promenade qui est une promenade de circulation de tous : bicyclettes, piétons, voire les rollers (on a beaucoup de rollers qui pratiquent à cet endroit). Il faut s'imaginer qu'il y a 4 ans, on avait un boulevard ici : en bord de Seine, on avait une véritable rocade qui contournait le centre-ville et qui passait précisément à cet emplacement. Donc on a une véritable mutation de ce site puisque au lieu d'une rocade extrêmement circulée, et adossée à cette rocade une zone industrielle, on a désormais du logement résidentiel et une voie piétonne. Et avec cette continuité que l'on voit, entre le logement et les bords de Seine. A terme, 1 200 logements, ce qui est relativement conséquent pour Mantes-la-Jolie (un peu plus de 40 000 habitants). Cette zone est actuellement en construction puisque 700 logements ont déjà été réalisés en première phase de travaux. On programme la réalisation de la seconde phase.

Voici la déviation, qui a permis cette implantation des opérations immobilières. Et cette promenade qui accueille les cyclistes et qui ouvre un large point de vue sur le grand paysage de la vallée de la Seine. Très schématiquement, on retrouve les éléments dont je vous ai parlé, c'est-à-dire que le boulevard qui existait en bord de Seine a été dévié ; il a été aussi requalifié (on avait pratiquement un « périphérique »). Aujourd'hui, cette déviation est une rue à double sens avec de larges trottoirs plantés : donc on a véritablement un caractère urbain de ce nouveau boulevard, le boulevard des Cimes. Et voici la voie de la ceinture verte qui a été créée en bords de Seine.

Je vous remercie de votre attention.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Merci à vous. Donc transformation au bord du fleuve mais aussi transformation dans la qualité d'habitat et du cadre de vie, rendue possible par la présence du fleuve. On va terminer ce tour de table avec Plaine Commune et notamment, sur l'île Saint-Denis, c'est-à-dire une commune île. Monsieur FOURRER nous a parlé de deux îles qui appartenaient à une commune mais maintenant on est sur une commune île. Donc on a franchi un degré supplémentaire si je puis dire avec un éco-quartier fluvial.

Donc en quoi votre projet d'aménagement est-il constitutif d'un éco-quartier ? et comment avez-vous répondu à ces risques d'inondation, notamment avec les cahiers des charges et les prescriptions que vous avez posées pour vos prestataires ? Et quelle a été le rôle de la collectivité puisque vous appartenez à la Communauté Plaine Commune qui soutient pour l'île Saint-Denis, l'aménagement de cette île ?

**Hélène VICQ, CA Plaine Commune** : Oui. Bonjour. Donc on sera deux à intervenir. Moi je suis Hélène VICQ, chargée de projets à Plaine Commune, avec Laure FAINZANG, de ING, l'opérateur que nous avons retenu dans le cadre d'un concours sur une partie de l'éco-quartier.

Voici une première carte pour resituer l'île Saint-Denis dans le territoire de l'agglomération. L'île Saint-Denis est un trait d'union entre les Hauts-de-Seine ici et la Seine-Saint-Denis de l'autre côté, avec trois points de passage : le pont d'Epinay, le pont de l'île Saint-Denis et le pont de Saint-Ouen. Sa caractéristique c'est évidemment que c'est une île avec 14 km de berges forcément un paysage très marqué, on va le voir tout à l'heure. C'est une commune dont l'accessibilité est assez importante mais qui va se développer notamment avec l'arrivée du tramway qui va la traverser pour aller rejoindre Asnières-Gennevilliers, avec les projets de tramway qui se développent aussi sur le nord de notre territoire. Et enfin, c'est une ville de première couronne qui présente un paysage assez rare dans ce périmètre-là.

L'île Saint-Denis se situe dans un secteur assez dynamique en termes de projets. Sur cette carte, j'ai repéré le secteur des entrepôts dont on a parlé et on le voit, il est entouré de projets dont vous avez sûrement entendu parler : le développement du pôle Gare Saint-Denis, la cité du cinéma de Luc Besson, les docks de Saint-Ouen, le projet de centre commercial de la Bongarde sur Villeneuve-la-Garenne. On a en fait un axe est-ouest qui est en plein dynamisme et dont on souhaite tirer partie. On va raccrocher ce secteur à ce dynamisme-là, notamment par la création d'une passerelle entre l'île Saint-Denis et Pleyel.

Cette image est une photo aérienne de la zone en question. Le centre-ville de l'île Saint-Denis est là, là c'est la partie sud, ici les Hauts-de-Seine, ici la Seine-Saint-Denis. Cette zone mesure 22 hectares : on y trouve 2 grandes emprises mutables que sont les galeries Lafayette et les entrepôts du Printemps, et dans la partie intermédiaire, des activités. Certaines fonctionnent toujours, d'autres périclitent. On a donc sur ce secteur une emprise mutable très importante : l'île Saint-Denis, c'est 100 hectares de terre ferme dont 25 ha de parc, donc ces 22 hectares c'est finalement un tiers de la partie urbanisée de l'île qu'il s'agit aujourd'hui de reconvertir.

Cette zone des entrepôts a marqué le territoire, dans son fonctionnement comme dans son image. Hormis le quai qui passe ici en bords de Seine, il n'y a aucune liaison du quartier-centre vers le sud de la commune. A l'intérieur de cette zone industrielle, on n'a non plus aucune percée de berge à berge puisque les entrepôts occupent la largeur totale de l'île (qui fait entre 100 et 200 mètres sur les espaces les plus larges). C'est vraiment une configuration très particulière. En termes d'image, bien évidemment, ce n'est pas des territoires très qualitatifs et c'est renforcé par la présence de l'autoroute A86 qui passe ici en viaduc au milieu de la zone et de lignes haute-tension. Malgré tout, on a des atouts importants, avec évidemment le fleuve puisque, quand on est sur l'île, on regarde à gauche, à droite, on a la Seine à portée de vue. Donc, notre projet, c'est de s'appuyer sur cet atout majeur.

Tout petit historique du projet. Le site des entrepôts du Printemps appartenait au conseil général. Ils sont venus nous voir en 2005 en nous disant "on souhaite vendre". On s'est mis d'accord sur le lancement d'un concours promoteurs/architectes pour définir le projet de reconversion de cet espace. En parallèle, les Galeries Lafayette sont venues nous voir en nous disant "Pour des raisons de fonctionnement de notre entrepôt, on a besoin de partir, on s'en va en 2008". Donc déjà, là on avait 12 hectares d'entrepôts à reconvertir d'un coup, et puis la zone intermédiaire dont on sent bien que des mutations vont arriver assez rapidement. Donc on a lancé une étude de programmation urbaine pour nous donner les principes d'aménagement et encadrer les concours et les réflexions qui pouvaient s'engager déjà sur ces deux secteurs. Les principes, je ne vais pas rentrer dans le détail, c'est bien évidemment permettre une continuité nord-sud et des vues sur la Seine. C'est s'inscrire vraiment dans une logique écologique de création d'un nouveau quartier. Il y a une thématique très forte, c'est celle de l'accessibilité puisqu'on est sur une île. Il n'y a que 3 points de passage, donc forcément, avec l'arrivée d'un nouveau quartier (programme prévu : 1 000 logements/1 000 emplois ; l'île Saint-Denis, c'est 7 000 habitants aujourd'hui), en termes d'accessibilité, de transport, de circulation, de stationnement, c'est une réflexion nouvelle sur la manière de se déplacer sur cette île qu'il nous incombe de mener. Et puis la question de l'eau puisqu'on est entourés par la Seine, avec le grand bras d'un côté, qui est le bras naviguant, et le petit bras qui est plus réservé à une logique de loisirs. On a souhaité que les projets qui seraient travaillés prennent vraiment appui sur l'eau, en termes de fonction mais également en termes de prise en compte des risques évidemment.

Il existe un PPRI qui couvre l'île Saint-Denis. Sur cette zone-là, qui a été énormément remblayée, il n'y a pas de risque d'inondation, mais dès qu'on produit un aménagement, il faut faire attention à cette question-là.

En deux mots, l'idée de créer un éco-quartier nous a conduits à inscrire des prescriptions très fortes dans les cahiers des charges donnés à nos opérateurs : des prescriptions en matière d'énergie, d'eau et c'est ce qui va vous être présenté ensuite. La question des contraintes qu'on essaie de transformer en atouts, on va voir comment cela a été proposé par les opérateurs. Et puis bien sûr, les questions de mixité de population, de fonctionnement, etc.

Je ne rentre pas trop dans le détail. Je laisse la parole à Laure FAINZANG.

**Laure FAINZANG** : Je veux vous présenter le projet du Groupement ING qui concerne les entrepôts du Printemps, un site de 7 hectares. Pour ce projet, notre ambition était d'intégrer le site dans son environnement à la fois au nord et au sud puisque le site des entrepôts constitue actuellement une enclave. Et aussi de retrouver l'insularité du site en renouant avec les berges et avec la Seine. Pour cela, on s'est attachés à créer des liaisons dans le sud : donc sur le quai du Chatelier une liaison automobile, et aussi une liaison plutôt douce en zone 30, et de ce côté-ci des liaisons douces pour les piétons, les vélos, les rollers, etc.

Ensuite on s'est attachés à créer un quartier mixte, puisqu'il y aura 435 logements, 30 000 m<sup>2</sup> d'activité économique, des commerces, et ici aussi avec Marque Avenue, des activités de type entrepôt fluvial, qui utilisent la Seine, et un pôle nautique, des équipements culturels. Mais aussi avec une mixité sociale puisqu'il y a à la fois des logements en accession en prêt à taux zéro et des logements sociaux. Ensuite, pour vraiment tirer parti des spécificités du site, nous avons travaillé sur une façade urbaine ici avec des logements en R+6 et R+7, et une façade plus naturelle avec un grand paysage qu'on habite et qu'on vit, puisqu'ici, c'est un grand parc et que de ce côté-ci nous aurons plutôt des logements avec des hauteurs plus faibles.

C'est une façon par ce biais de vivre la nature en ville et ensuite, dans ce quartier, il y a aussi un engagement environnemental fort puisque c'est une manière de créer un éco-quartier. Un engagement environnemental pas seulement dans la construction et dans l'architecture, mais aussi dans l'implantation des bâtiments puisqu'elle tient compte de l'ensoleillement. Et aussi dans la gestion des ressources, et puis dans la consommation et la production énergétique.

Pour créer un éco-quartier il a fallu d'abord diminuer les impacts de la création de ce quartier sur son environnement. Cela a été fait en privilégiant les espaces en pleine terre, ce que vous voyez en vert en haut. Cela a permis de diminuer l'imperméabilisation du sol, et ainsi d'avoir une plus grande compacité, de diminuer l'empreinte écologique. Enfin créer un éco-quartier c'est aussi la gestion des risques. Ce que vous pouvez voir en bas, c'est une berge assez abrupte ou complètement remblayée, donc pour l'instant pas inondable ; mais pour renaturaliser la berge, il a fallu recréer des niveaux, décaisser, donc dans ce cas-là on crée un risque d'inondation. Pour gérer ce risque, nous avons privilégié des zones d'expansion de crue, à proximité des lignes à haute-tension et de l'A86 puisque c'était des zones qui n'étaient pas constructibles. Donc c'est devenu un grand parc écologique avec une zone humide (une zone d'expansion de crue) et de la gestion d'eaux usées. Et ainsi toutes ces parties-ci qui sont habitées ne sont pas inondables.

Ensuite, un petit zoom sur les modalités de la gestion de ces risques. On a fait un gros travail sur la topographie du site afin de diminuer ces risques. Vous pouvez voir en haut une coupe qui indique deux choses. Tout d'abord ici, vous voyez un endroit où on récupère les eaux fluviales qui sont ensuite traitées dans des jardins filtrants ; l'eau redescend en pente douce vers la Seine et ainsi est rejetée dans la Seine une fois filtrée et traitée. Ensuite vous voyez sur le bas, l'ensemble des niveaux et le travail sur les pentes douces, la consolidation des berges, et aussi un travail sur les équilibres de déblais/remblais, puisque pour limiter l'impact, il a fallu limiter aussi l'envoi des déblais sur d'autres sites. On traite la plupart des déblais sur le site.

**Hélène VICQ, CA Plaine Commune** : Juste un tout petit mot de conclusion. On a été retenus pour ce projet dans le cadre du dispositif des prototypes soutenus par la Région. Ça nous permet aujourd'hui de lancer 4 études thématiques pour trouver des marges de progression : la thématique énergétique,

la thématique des berges, la thématique des déplacements et enfin le traitement des pollutions. Sur la thématique « berges », on va lancer une étude assez importante qui va nous permettre de voir quel est vraiment l'impact de ce système proposé et de voir dans quelle mesure on peut l'étendre à l'ensemble de l'éco-quartier - puisque là on parle de 7 hectares sur les 22. Et plus généralement, de réfléchir à l'ensemble des traitements qu'on va pouvoir proposer sur les berges de la commune (génie écologique et toutes les questions qu'on a abordé dans cette matinée).

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Vraiment merci à tous les quatre.

Je crois que c'était fort éclairant pour beaucoup. On a évoqué toute une palette de solutions. Je vais me retourner vers la salle avec le même cas de figure que tout à l'heure. C'est-à-dire que nous avons un acteur majeur, avec les grands lacs de Seine, qui est dans la salle et qui a aussi à faire passer quelques messages. A partir de ces responsabilités que sans doute vous connaissez en matière d'approvisionnement d'eau, mais aussi en termes de prévention des crues. Je vais lui céder la parole. Monsieur GACHE, dites-nous comment vous participez à ce travail de réduction des risques d'inondation, et puis les messages que vous avez également à faire passer sur la réduction de la vulnérabilité de l'existant. Puisqu'on a vu que c'était quand même un des points très forts du problème.

**Monsieur GACHE** : Bonjour, merci de me donner la parole. Je ne vais pas revenir sur les événements de contexte qui sont été excessivement bien présentés par l'IAU, juste rappeler qu'il n'y a pas besoin d'avoir une crue de 1910 pour avoir des dommages en Ile-de-France, puisque déjà, avec la crue de 1955, crue trentennale, on est à plusieurs milliards d'euros de dommages. Il ne faut pas s'intéresser qu'aux crues majeures, mais aussi aux crues intermédiaires, c'est un premier point. Deuxième point, sur le PPRi, je ne suis pas tout à fait d'accord pour dire que c'est l'élément central de la prévention du risque. L'élément central c'est le PLU. Ce sont les élus, c'est par la planification urbaine qu'on peut arriver à limiter les dommages, à proposer des aménagements urbains qui seront propres à réduire les impacts en cas de crue.

Et nous, qui sommes-nous ? Nous sommes les Grands Lacs. On a une action reconnue grâce à nos ouvrages. Mais ce qu'on sait moins c'est qu'on a été missionnés par le Préfet de région dans le cadre du plan Seine pour essayer de trouver justement des solutions intégrant la réduction de la vulnérabilité, à proposer aux collectivités pour qu'elles les développent. On se concentre sur le continuum urbain de l'Ile-de-France. Tout à l'heure on a parlé de gestion à l'échelon du bassin, il y a des actions de protection à proposer en amont mais là, si on se focalise sur la zone centrale, c'est un changement d'approche qu'il faut opérer comme l'a dit tout à l'heure Mireille FERRI, c'est vraiment une révolution culturelle, et considérer la gestion des inondations comme une question de développement économique, de compétitivité et d'attractivité du territoire.

En effet, on voit que les durées de submersion en cas de crue peuvent être de 6-8 semaines, les interruptions de réseau peuvent être de plusieurs mois. Aujourd'hui, dans la compétition européenne, voire mondiale, il y a des pays européens qui se préparent beaucoup mieux que nous le faisons. On vient d'avoir des exemples tout à fait exemplaires de ce qu'il faut faire et encourager. Dans le cadre du plan Seine, nous participons à un projet européen où on va récupérer des exemples d'aménagements qui s'intègrent à la zone inondable, notamment en Allemagne, aux Pays-Bas, en Angleterre. On les analyse et on essaie de voir quelles sont leurs capacités d'adaptation à l'Ile-de-France.

On va chercher cette technicité en Europe mais aussi en France, sur les bassins qui l'ont déjà testé. On peut aussi s'appuyer sur les zones qui viennent d'être montrées, et puis tout à l'heure Mireille FERRI a parlé de "zone test". Il faudrait en trouver une en Ile-de-France, pour voir qu'est-ce peut être finalement la ville durable en zone inondable. Nous avons pris le parti il y a environ 1 an et demi, dès la création de l'établissement public d'aménagement ORSA, de les sensibiliser très fortement étant donné que sur les 800 hectares des zones stratégiques de cette opération d'intérêt national, environ 700 sont en zone inondable.

Donc le challenge ici, c'est "qu'est-ce qu'on peut proposer" ? Quels types d'activités on attire en zone inondable, qui seraient capables de fonctionner à minima en cas de crue, voire de redémarrer le plus vite possible ? Quels sont les équipements publics qui permettront de pérenniser les missions de service public que les collectivités doivent assurer à la population ? C'est dans cette optique-là qu'on

travaille sur l'aménagement, l'urbanisme, avec cette entrée de développement économique et attractivité du territoire.

Juste un dernier mot pour vous dire qu'on travaillera dans le cadre de réseaux. On ne veut surtout pas se substituer au travail que mènent les collectivités qui sont encore une fois très intéressantes. Il faut juste essayer, puisqu'il y a 400 communes qui sont concernées en Ile-de-France, de disséminer ce genre d'exemples pour convaincre les élus qu'il y a un véritable intérêt politique, économique et social à évoluer au niveau des mentalités. Voilà. Je n'en dirai pas plus.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Merci beaucoup.

Je rebondis juste pour dire que les bons exemples dont vous parliez tout à l'heure, sur lesquels vous travaillez notamment à l'échelon européen, on essaiera aussi, c'est un peu la philosophie du séminaire qui commence aujourd'hui, d'avoir d'autres témoins autour de la table, notamment des régions qui ont travaillé avec le fleuve (je pense au Rhône, et évidemment à la Loire) au cours de nos prochaines rencontres. On essaiera justement de les faire entrer dans cette boucle de discussion, d'acculturation et de transfert de bonnes pratiques.

Alors, des questions dans la salle ? Oui.

**Didier DEPIERRE** : Oui, Didier DEPIERRE. C'est plus une remarque. Le dernier projet nous paraît exemplaire parce qu'en fin de compte il concilie toutes les activités (promenade, logements, entrepôts). Donc la zone ne sera pas simplement la zone des entrepôts, il y aura aussi un entrepôt dessus. C'est exemplaire surtout au niveau de la logistique francilienne. On a vu qu'à proximité de Paris il y avait des entrepôts pour atteindre les Galeries Lafayette, et ces entrepôts sont aujourd'hui partis en Seine-et-Marne, et donc aujourd'hui vous avez des camions qui viennent dans Paris sur l'autoroute la plus chargée d'Ile-de-France alors qu'ils étaient à proximité des magasins qu'ils livraient. Ça dépasse un peu les crues et autres. Mais c'est une remarque je pense intéressante pour réfléchir sur la logistique en Ile-de-France.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Merci. Cela montre bien que les sujets ne sont pas étanches.

**Intervenant non identifié** : Bonjour. J'ai travaillé au service patrimoine et ressources naturelles de la Région Ile-de-France. Peut-être une question pour faire un pont entre la première table ronde et celle-ci. Les exemples qui ont été donnés illustrent l'opportunité extraordinaire pour l'Ile-de-France que constituent ces projets d'aménagement durable qui se mettent en place le long du fleuve. A la fois bien sûr pour les aspects de développement durable et de cadre de vie, mais aussi peut-être pour les aspects qui ont été abordés lors de la première table ronde, à savoir la continuité écologique (ce que disait Bernard CAUCHETIER : utiliser ces projets pour revenir sur des choix d'investissements anciens). Donc d'une part la ville se retourne sur le fleuve, et d'autre part les protections anciennes en dur qui ont été réalisées dans les années 1960 sont en train de vieillir. Donc il va falloir intervenir à nouveau dessus. De ce point de vue-là, le dernier projet qui a été exposé me paraît tout à fait remarquable et emblématique. La question c'est finalement comment faire en sorte que ce genre d'approche soit systématiquement utilisé pour qu'on puisse saisir ces opportunités ?

C'est peut-être plus une question à Monsieur COLLILIEUX qui est finalement lui aussi aménageur et qui systématiquement, si j'ai bien compris, lorsqu'il y a des interventions sur les berges, recourt à un certain nombre de procédures pour faire en sorte que cet aspect-là soit pris en compte, puisqu'on sait que même aujourd'hui, même si elles sont très contraintes, que la berge est quasi verticale, on peut faire du caisson végétalisé et on peut enrichir la biodiversité. La question est peut-être aussi une question de procédure, de façon de faire, de cahier des charges. Donc je me demandais s'il y avait une réflexion là-dessus de la part de Monsieur COLLILIEUX.

**Guy COLLILIEUX, Compagnie Nationale du Rhône** : Je vais essayer de répondre. Premier point qui me paraît essentiel et qui va en notre faveur en tant qu'aménageur, c'est que nous sommes maîtres du foncier. Ce qui change déjà la donne. Il n'y a pas de morcellement et c'est une conduite qui est beaucoup plus facile. Le deuxième élément, et ceci justement, je crois que c'est à peu près le même cas de figure par rapport au *Port autonome (de Paris ?)* qui, quand il dispose du foncier suffisant, peut s'engager sur ce genre de chose. Donc il y a une complémentarité. C'est effectivement cette stratégie

qu'on essaye d'aborder avec les grands acteurs du fleuve (les municipalités en l'occurrence). Maintenant, puisqu'on a instauré le principe de refaire les berges avec les techniques de génie biologique, il faut avoir une maîtrise des composantes physiques, il faut pouvoir le partager et c'est quelque chose à laquelle œuvrent les schémas locaux de développement durable que j'ai évoqués dans ma conclusion. Il y a une demande sociétale par rapport à ça, une prise en compte généralisée. Donc l'effort à mon avis, maintenant, dans la mesure où en interne on a les outils, c'est qu'à l'externe se soit également partagé.

Je vais même plus loin, maintenant que vous m'avez ouvert une brèche avec votre question sur les ouvrages anciens. Lorsque je vous ai présenté les ouvrages de navigation des années 1970, on avait justement une réflexion - par rapport aux crues, mais aussi par rapport à la biodiversité - : vu l'énergie du fleuve, peut-on restaurer nos annexes fluviales, en supprimant en partie ces ouvrages mais en contrôlant toujours le risque ? Ce qui veut dire qu'on repart dans une dynamique fluviale, qui va nous orienter vers des résultats plus positifs encore en termes de continuités et de biodiversité.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Merci. Je crois qu'il y avait 3 autres demandes de parole ?

**Intervenant non identifié** : XX du Centre d'Études Techniques Maritimes et Fluviales (c'est un service technique central du MEEDADT (?)). J'ai une question et un commentaire, peut-être un lien avec la précédente séquence. Le fleuve Seine est aménagé pour la navigation, c'est-à-dire, entrecoupé de barrages qui permettent de maintenir une ligne d'eau acceptable pour faire passer les bateaux. A priori, ces ouvrages n'ont pas d'influence sur les inondations puisqu'ils sont gérés pour ne pas avoir d'influence. Est-ce que quand même, pris comme une chaîne d'ouvrages, ces barrages ne peuvent pas jouer un rôle dans les inondations ? et peut-être aussi pour d'autres enjeux tels que des enjeux écologiques, peut-être noyer des zones sans enjeux qui pourraient avoir un potentiel écologique important ?

Mon commentaire c'est sur la séquence B, apprivoiser des risques. On a parlé du risque inondation et j'ai entendu encore la semaine dernière des gens qui s'alarmaient par rapport aux changements climatiques. Tous les modèles actuellement s'accordent à dire qu'on va avoir des soucis de diminution des ressources en eau. Demain le fleuve aussi ? Est-ce que demain, avec des débits inférieurs, le fleuve sera en mesure d'épurer les eaux comme il le fait aujourd'hui ? Est-ce qu'il aura suffisamment d'eau pour alimenter en eau potable l'ensemble de la population du bassin parisien ? Voilà un risque qui mériterait peut-être une attention accrue.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Est-ce que quelqu'un a des éléments de réponse sur les barrages, les ressources en eau ?

**Intervenant tribune, non identifié** : Sur les barrages, vous avez raison sur le fond. Ce qu'il faut savoir c'est que les premiers barrages de Seine, construits dans les années 1830-1850, l'ont été uniquement pour des problèmes de navigation. Suite à la crue de 1910, et c'est ça qu'il faut aussi prendre en compte, on a mis en place des études pour savoir justement quelle était l'influence des barrages sur le développement de la crue. Donc toute la Seine a été recanalisée dans les années 1930, on a refait tous les barrages. On a supprimé certains barrages du côté de Mantes, par exemple. On en a supprimé un certain nombre parce que c'était des barrages avec des piles peu importantes – et, comme avec les ponts, les piles retiennent les crues. Les barrages actuels qui sont les grands barrages de Seine, comme celui de Chatou par exemple, sont en fin de vie, vous avez raison. On envisage de les reconstruire entièrement parce que si on avait une grosse crue à l'heure actuelle, les barrages comme Chatou, on ne sait pas trop s'ils tiendraient bien. On a parlé de Seine Nord tout à l'heure. Seine Nord c'est le canal proprement dit mais c'est aussi l'aménagement de l'Oise. On avait une carte tout à l'heure avec des points rouges, sur tous les barrages de l'Oise. Aujourd'hui tous les anciens barrages de l'Oise ont été détruits (c'était des barrages qui dataient du début du siècle) pour être remplacés par des barrages à clapets, ultramodernes dont l'objectif premier est justement de ne pas retenir les crues mais de (?). Les barrages ont toujours une influence importante sur la navigation. Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Merci. On va prendre les questions de façon groupée et ensuite on se retournera vers la tribune pour savoir s'il y a des éléments de réponse.

## **Fabienne HEILBRONN, Établissement Public d'Aménagement Orly Rungis Seine Amont :**

Simplement pour boucler avec ce que disait Mireille FERRI en début de son intervention sur la volonté de développer des secteurs test. Nous sommes preneurs et nous avons même commencé. On a effectivement 80 % de nos secteurs dits stratégiques qui sont situés en zone inondable. 15 km de berges de Seine, c'est vrai que c'est la richesse, l'identité de ce territoire, c'est beaucoup d'éléments positifs. Les ressources c'est également en termes de biodiversité. Ceci dit on a cette question du risque, particulièrement du fait que c'est essentiellement l'activité qui est installée en zone inondable aujourd'hui. Le point sur lequel je souhaitais insister aujourd'hui par rapport aux présentations qui ont été faites, c'est qu'on sait que les changements d'usage de sol, quand on passe de l'activité à du logement, permettent de payer un certain nombre d'aménagements. On va se trouver aussi face à des problématiques où on va passer d'un type d'activité à un autre - c'est déjà des caps moins importants. On va devoir effectivement résoudre la contradiction d'un nouveau genre dans des zones qui sont inondables. La conclusion à laquelle on est arrivé, c'est que si on doit amener des gens à cet endroit-là, les aménagements à faire sont tellement importants pour qu'ils ne soient pas inondés, qu'il faudra sans doute amener encore plus de monde, encore plus d'actifs, d'habitants sur ces secteurs-là. Donc on est dans un système qui nécessite de regarder ces endroits-là spécifiquement mais également de développer des projets particulièrement ambitieux sur cette question. A partir du moment où on investit beaucoup d'argent public dans cet endroit-là, ne pas se retrouver avec un projet tombé à l'eau à la première inondation...

**Christian COLIN :** Je représente France Nature Environnement. J'ai une question très simple : que je pose à Monsieur FAYTRE et à Monsieur (?). C'est savoir s'il ne faudrait pas intégrer dans le SDAGE que nous avons pour mission d'élaborer et qui s'impose aux PLU - et comme l'a dit Monsieur GACHE est très important -, s'il ne faudrait pas intégrer le fait de ne pas réaliser des choses (je pense aux surfaces hors-œuvres brutes, c'est-à-dire des parkings la plupart du temps), dans la pratique qui sont en zone inondable. D'une part parce que ça demande de l'eau, et d'autre part ça fait des effets de barrages pour la circulation des eaux souterraines.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques" :** Je vous donnerai la parole tout de suite après pour pouvoir répondre, mais on va prendre la dernière question.

**Intervenante dans la salle, non identifiée :** Je voudrais juste répondre à une question qui a été posée sur l'intérêt écologique des barrages. Je vais essayer de rétablir un peu certains éléments. Ce matin on a beaucoup parlé d'écologie et notamment de continuité écologique. Dans le cadre de la directive 15 mais aussi du Grenelle de l'Environnement, avec la restauration de la continuité écologique comme objectif, il est important de rappeler que les barrages peuvent effectivement dans certains cas augmenter la ligne d'eau en amont, et peut-être créer artificiellement certaines zones humides. Mais les barrages constituent quand même malgré tout des seuils et des obstacles au libre franchissement par la faune piscicole, et aussi au transit hydro-sédimentaire. Donc peut-on dire que les barrages ont un intérêt écologique ? Je pense qu'il faut le mesurer par rapport à cette continuité écologique.

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques" :** D'accord. Donc, nuance. Et dernière question ici.

## **Nicolas-Gérard CAMPHUIS, CEPRI**

J'appartiens au CEPRI, une association de collectivités territoriales qui font de la prévention des inondations. Je souhaite revenir sur la compétitivité économique et faire le parallèle avec le premier exposé qui nous parlait d'Anvers et Rotterdam. Ces ports sont en zone inondable. Ce sont des endroits où il n'y a pas pratiquement pas de dommages avant une crue largement plus que centennale. J'aimerais rappeler que sur la Seine on peut avoir des dommages bien avant, sur des crues de périodes plus courtes (10, 20, 50 ans). Il faut qu'on se pose dans ce contexte-là c'est-à-dire on veut développer les territoires, dont on souhaite qu'ils soient compétitifs économiquement. Et si vous prenez un critère économique qu'on appelle "dommage", c'est-à-dire ce que notre société devrait provisionner chaque année sur un compte en banque pour pouvoir couvrir tous les dommages d'inondation, quand vous voyez un bassin comme la Seine, vous devez être autour de 150 millions d'euros. Ce n'est pas énorme. Prenez des endroits comme Rotterdam, l'ordre de grandeur est de 10 à 15 fois moindre. C'est-à-dire qu'ils partent avec un handicap moindre. Ce que voulait nous dire Fabienne en gros, c'est très important. Quand j'entends Mireille FERRI dire "On va tester", oui il faut

des tests. Et il faut qu'on sache quoi faire de ces zones. Il n'y a pas de raison que ce soit des zones en déshérence.

Par contre, il ne faut pas non plus qu'on se mette à dilapider. Et j'ai une question à Monsieur FOURRER. Vous nous dites qu'avant, il y avait 5 entreprises, aujourd'hui il va y avoir 1 200 logements, comment un maire fait son calcul pour passer de l'un à l'autre ? Parce qu'il y a un aspect dont on n'a pas du tout parlé aujourd'hui c'est la post-crise de la reconstruction. Le conseil général du Loiret, avec lequel on travaille, diagnostique sur les collèges : "Monsieur le président du conseil général, ce collège, il y a 1,50 mètre d'eau dedans, vous ne le rouvrirez pas avant 1 an". J'ai entendu qu'il y a 80 lycées en zone inondable. De combien de temps la Région aura-t-elle besoin pour reconstruire et remettre en route des lycées ? L'Ile-de-France est un territoire qui est tellement touché qu'il faut qu'on se pose aussi la question de savoir comment on va reconstruire. Ce ne sera pas dans un mois ou deux comme en 1910. Est-ce que ce n'est pas 1 an voire 2 ans dans certains secteurs ? Et ces tests, je pense qu'ils vont intégrer ça.

Sur Mantes-la-Jolie, est-ce qu'il n'est pas plus simple de redémarrer 5 entreprises qui peuvent aller voir leur assureur plutôt que 1 200 logements que le maire va devoir gérer ? Certes ils ne seront pas tous atteints, mais 1 200 logements avec leurs habitants, les mettre hors zone inondée, pendant combien de temps ? Il faudrait revenir sur les conditions de cette opération, avec tout l'impact que peuvent avoir les inondations.

Je pense vraiment qu'il faut aussi intégrer cette compétitivité vis-à-vis d'autres régions inondables qui sont beaucoup moins exposées, et cette question du redémarrage et de la reconstruction qui peut coûter très cher.

## Conclusions

**Bernard BENSOUSSAN, "Voix Publiques"** : Merci. Evidemment on ne peut pas repartir dans une boucle complète de discussion. En revanche je crois que ces questions que vous venez de poser les uns et les autres, il faudra bien évidemment les inscrire au prochain menu de nos rencontres.

Je vais vous donner la suite du programme par trois petites infos pratiques. La première c'est la confirmation que nous allons avoir trois rencontres (que vous avez déjà commencé à nourrir) : mai, juin et automne, autour des questions de patrimoine et urbaines mais aussi autour des questions de transport. Deuxième information c'est que vous aurez dans le hall en sortant une vitrine animée avec des projections, une cartographie de l'IAU, c'est fort intéressant. La troisième information, sans doute la plus réjouissante, c'est que le déjeuner vous attend dans le hall. Et pour ma part je vous remercie de votre qualité d'écoute et de votre participation. Et je cède la parole à François DUGENY pour les conclusions. Merci à tous.

**François DUGENY, Directeur Général de l'IAU Ile-de-France** : Cette première table ronde nous a permis de toucher du doigt les enjeux qui sont en cause. D'autres tables rondes permettront de les approfondir. Vous avez cité leurs thèmes, et on va aborder non seulement les transports mais aussi l'économie bien sûr, l'environnement, le développement urbain, les risques. Néanmoins, avec cette première table ronde on a ressenti assez nettement le besoin d'échanges, de dialogue et de rapprochement. Je pense que c'est l'occasion de le faire au travers d'une certaine, si je puis dire, acculturation des uns et des autres aux problématiques en cause. Les autres tables rondes le permettront également. Reste la question que soulevait Jean-Pierre PALISSE tout à l'heure, qui est « y a-t-il un lieu quelque part, une plateforme, pour continuer le dialogue et l'échange en la matière, pour essayer de construire une démarche commune autour du fleuve et qui permette de fédérer à la fois les savoirs bien entendu - c'est ce qu'on commence à faire et que nous continuerons à faire -, mais aussi les projets, les énergies pour construire quelque chose de commun » ? J'en parlais avec Mireille [FERRI] tout à l'heure, qui a été obligée de partir, et elle me demande l'en excuser. On s'est promis bien entendu d'y réfléchir d'une part dans la suite de ces tables rondes, et dans la suite du SDRIF bien sûr puisqu'on rentre là dans une composante importante de la mise en œuvre de ce document. Dans le cadre des réflexions que l'on mène aussi dans le grand bassin parisien, qui souhaite monter un club de références stratégiques et là il y a vraiment une dimension bassin parisien. On va voir comment, parallèlement ou à la suite de ces tables rondes, on va pouvoir



continuer ou faire démarrer une telle démarche qui me semble pour moi être, c'est ce qu'on soulevait déjà en 2003/2004, essentielle.