

ETRE RIVERAIN : UNE CHANCE, DES PROBLEMES

La riveraineté, le risque
d'inondation, les pollutions,
l'aménagement des berges,
le transport fluvial,
le tourisme fluvial.



Les « Dossiers de La Seine en Partage » déjà parus :
- **La lutte contre les ragondins et les rats musqués**
- **Le risque d'inondation en Ile-de-France**

A paraître prochainement :
- **Le domaine public fluvial**
- **Les bateaux-logements**
- **Comment aménager une berge**

Edition « La Seine en Partage »

Interdit à la vente

Il est interdit de reproduire intégralement sur quelque support que ce soit le présent ouvrage (art L.122-4 et L.122-5 du code de la propriété intellectuelle) sans l'autorisation de l'éditeur.

Les Dossiers de La Seine en Partage

94, rue Saint-Lazare 75009 Paris - Tél. 01 48 74 15 55

www.seineenpartage.com

ETRE RIVERAIN : UNE CHANCE, DES PROBLEMES

**La riveraineté, le risque
d'inondation, les pollutions,
l'aménagement des berges,
le transport fluvial,
le tourisme fluvial.**

ANNALES DU COLLOQUE 2005

Des réponses à toutes les inquiétudes.

Pour son 4^{ème} colloque, l'association « **La Seine en Partage** » qui a pour vocation de réunir les communes riveraines de la Seine en Ile-de-France afin de mieux valoriser tous les atouts que notre fleuve peut offrir à notre région avait choisi un thème particulièrement ambitieux : « *Etre riverain, une chance et des problèmes pour les communes, les entreprises et les particuliers* ».

Il s'agissait pour nous de reconnaître que, d'une part, la « riveraineté » était un atout considérable (dont il fallait sans doute mieux profiter en s'organisant davantage) et que, d'autre part, elle présentait souvent bien des difficultés (qu'il fallait savoir affronter avec lucidité).

Ce colloque d'automne se tenant au moment des premières discussions autour du fameux Schéma directeur de la région, il était aussi, pour plusieurs d'entre nous, l'occasion d'exprimer certaines inquiétudes devant ce projet tel qu'il était présenté et qui semblait, par moments, oublier le rôle essentiel que la Seine pourrait jouer dans l'avenir de notre région.

Tous les « acteurs du fleuve » ont tenu à participer à ce rendez-vous. D'un coté, le ministre de l'Aménagement du territoire, le préfet de la région d'Ile-de-France (qui nous accueillait dans l'hôtel de la région), la secrétaire générale de la Zone de défense de Paris, les responsables de tous les organismes officiels chargés de l'entretien et du développement de la Seine en Ile-de-France -VNF, le Port autonome de Paris, l'Agence de l'eau Seine-Normandie-, les grands « patrons » des entreprises spécialisées dans l'assainissement et la distribution de l'eau –la Lyonnaise des eaux, Véolia, Eau de Paris-. D'un autre coté, un très grand nombre d'élus des communes riveraines mais aussi des représentants du monde économique ou du monde associatif.

Les débats ont permis de traiter de tous les problèmes : la lutte contre les pollutions, contre les inondations, contre la dégradation des berges, l'avenir du transport fluvial (que le Canal à grand gabarit va totalement métamorphoser dans notre région), l'avenir du tourisme fluvial, etc.

Disons-le, M. Christian Estrosi a rassuré les plus inquiets. Le transport fluvial, nous a-t-il affirmé, fait bel et bien partie des atouts que l'Etat entend développer dans notre région. Nous en prenons acte bien volontiers. D'autres responsables ont répondu à d'autres inquiétudes, sans cacher les difficultés et en rappelant toujours que rien n'était jamais possible sans une totale mobilisation de chacun que ce soit à propos des inondations, de l'aménagement des berges, de la pollution. C'est ce que les élus du terrain souhaitaient entendre.

La plupart des interventions furent si intéressantes qu'il nous a paru indispensable de publier les actes de ce colloque qui fera date dans l'histoire de la riveraineté en Ile-de-France.

*Yves Jégo,
Président de « La Seine en Partage »,
Député de Seine-et-Marne,
Maire de Montereau-Fault-Yonne.*

MINISTRE DÉLÉGUÉ, CHARGÉ DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE,

Christian Estrosi : « 75% des marchandises sont transportées par la route ce qui est inadmissible »

« LA FRANCE EST EN PASSE DE DEVENIR LA POUCELLE DE L'EUROPE »

M. Bertrand LANDRIEU, préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris, accueillant les participants, leur dit sa « joie » de recevoir l'association « La Seine en Partage » pour la deuxième fois. Il félicite l'association pour « l'excellent travail qu'elle réalise sur des sujets essentiels ».

Un récent CIAT (Comité interministériel d'aménagement du territoire) lui ayant confié le mandat de préparer les éléments d'un Plan Seine, il fera bientôt appel à l'association « La Seine en Partage » pour participer, avec les différents services de l'Etat, à l'élaboration de propositions solides sur les thèmes qu'elle connaît bien : l'aménagement des berges, les inondations.

M. Yves JÉGO, président de « La Seine en Partage », député de Seine-et-Marne, maire de Montereau-Fault-Yonne, se dit très heureux d'ouvrir ce colloque de « La Seine en partage », car la présence de nombreux élus, de chefs d'entreprises et de responsables associatifs, prouve que cette association, lancée il y a quatre ans, répondait à un besoin. Il remercie Christian Estrosi, ministre délégué chargé de l'Aménagement du territoire, d'être venu parler du devenir de la Seine et d'apporter la vision de l'Etat sur ce sujet.

En 2001, un certain nombre d'élus ont pensé qu'il était utile de se rassembler afin de permettre au fleuve « capital » d'être mieux compris, mieux protégé, mieux mis en valeur, mieux exploité. L'association réunit aujourd'hui une centaine d'adhérents. Et s'il n'est pas toujours facile de faire dialoguer des gens aux intérêts et aux sensibilités différentes, l'association a permis à chacun de s'exprimer, de partager son expérience et de participer, aux côtés des pouvoirs publics, aux réflexions et aux actions qui sont engagées.

M Jégo se réjouit de la perspective du Plan Seine confiée au préfet de région et l'association souhaite y participer activement.

M. Jégo souhaite que le travail de l'association soit la préfiguration pour l'Etat d'une grande ambition, celle de la cohérence nécessaire dans l'aménagement et la protection du fleuve par-delà les ambitions locales. L'objectif est de valoriser ce patrimoine, de rendre la Seine aux Franciliens et d'offrir son accessibilité de Montereau à Mantes-la-Jolie, en montrant que ce patrimoine a un poids économique et un poids écologique qu'il faut savoir concilier.

Si cette ambition va sans doute bien au-delà des seules forces de l'association, la présence de chacun à ce colloque démontre que l'association a pris le « bon courant ».

M. Pierre HERISSON, sénateur, représentant M. Jacques Péliissard, président de l'Association des Maires de France, Au moment où les lois de décentralisation instaurent un changement de relations entre le domaine fluvial et les collectivités locales, l'Association des Maires de France réfléchit aux évolutions à venir en termes de responsabilités locales. Ces textes rendent en effet les collectivités locales et territoriales responsables de la qualité de l'eau, de l'entretien des berges, de la gestion des ports,... Or, qui dit liberté dit responsabilités locales.

L'Etat est pour l'essentiel propriétaire du domaine public fluvial et des plans d'eau intérieurs, les collectivités locales en sont les concessionnaires, les utilisateurs et les usagers en sont les redevables. Il convient donc de définir dans quelles conditions cette redevance doit se faire pour obtenir un équilibre de gestion au vu des nouvelles possibilités offertes par les textes de 2003 et 2004.

« Jamais sans vous, jamais sans nous », tel est le message que l'Association des Maires de France adresse à l'Etat.

M. Christian ESTROSI, ministre délégué chargé de l'Aménagement du territoire, tient à féliciter les membres de l'association pour leur action, car « La Seine en Partage » représente ce dont un ministre de l'aménagement du territoire peut rêver, c'est-à-dire une fédération de volontés et d'énergies au-delà de toute idéologie politique, autour d'un territoire et de ses habitants.

La mission qui lui a été confiée lui demande de réconcilier les Françaises et les Français entre eux. Le pays sort en effet d'une période de 20 à 30 ans où s'est creusé un fossé entre la France de la ruralité et la France urbaine. Son devoir est aujourd'hui de traiter les Français avec équité. L'Etat est là pour accompagner les citoyens et leur donner des outils qui leur permettent de trouver la voie de cette équité.

En ce début de siècle, les problèmes liés aux risques naturels démontrent que la Nature, pour être commandée, doit d'abord être obéie.

Les aménagements qui seront effectués sur la Seine devront répondre à cette préoccupation constante. L'industrialisation, les nouvelles technologies ont généré des phénomènes naturels devenus incontrôlables et l'action publique au plan national et international doit désormais peser sur un inversement des comportements.

En France, 75 % des marchandises sont transportées par la route, ce qui est inadmissible. La France est en passe de devenir la poubelle de l'Europe par manque de courage. Il est temps de diversifier les modes de transports en favorisant le rail (projet de tunnel Lyon-Turin) et les politiques de ferroutage – avec l'ouverture d'une première ligne entre Perpignan et la Belgique d'ici 12 mois – tout en s'engageant dans la diversification fer et voies navigables, fer et voies maritimes. Bientôt entre la France et l'Espagne s'ouvriront les premières grandes routes maritimes entre Atlantique et Méditerranée, qui à terme permettront de transférer sur mer l'équivalent de 150 000 poids lourds par an.

S'agissant de la relance des voies navigables, le CIAT de septembre 2003 a décidé d'engager la liaison à grand gabarit Seine Nord-Europe. Les travaux préalables réalisés à chaque extrémité avancent bien ; VNF a mené cet été d'importantes concertations avec les trois régions traversées : l'Ile-de-France, la Picardie et la région Nord-Pas de Calais, ce qui a permis de dégager un large consensus sur le projet. L'avant-projet sera soumis à enquête publique pendant l'année 2006.

Ces travaux seront financés par la privatisation des actifs de l'Etat dans trois grandes sociétés autoroutières. Grâce aux 4 milliards d'euros qui vont être injectés d'un coup dans l'AFITF, cette opération permettra d'élaborer un grand programme d'aménagement du territoire et de réalisation de grandes infrastructures ferroviaires, routières et terrestres, tout en garantissant la fin du contrat de plan et son financement.

La liaison Seine-Nord Europe va amplifier l'essor nouveau que connaît le transport fluvial en sortant le bassin de la Seine et de l'Oise de son isolement et en assurant sa mise en réseau avec les voies navigables du nord de la France et plus largement avec l'ensemble du réseau européen. Elle fera pénétrer les marchandises au cœur de l'agglomération parisienne. C'est la raison pour laquelle le mandat donné au nom de l'Etat par le Premier ministre au Préfet de région pour la préparation de la révision du SDRIF lui demande explicitement de prévoir une organisation globale du transport de marchandises et de l'aménagement logistique de la région au sein du bassin parisien. Ce mandat précise qu'il s'agit notamment de prendre en compte le développement des capacités fluviales, en particulier pour le transport des containers, qui connaîtra une croissance entraînée d'un côté par le développement du terminal port 2000 au Havre et de l'autre par le canal Seine-Nord Europe.

Lors du Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT) de juillet dernier, le ministre de l'Environnement a mandaté le préfet de région pour préparer un Plan Seine. Cette démarche s'inscrit bien évidemment dans la prévention des risques liés aux grandes crues de la Seine, mais au-delà il s'agit de définir une stratégie globale pluriannuelle de gestion de la Seine et de ses affluents pour la période 2007-2015. Gérer le fleuve à long terme signifie concilier la prévention des inondations avec la pression du développement urbain et des activités humaines en zone inondable mais également respecter et améliorer le cadre de vie des habitants. Cela passe par la qualité des eaux et le maintien de la biodiversité, ainsi que par la valorisation du patrimoine lié au fleuve dans la perspective de sa réappropriation culturelle et sociale, dans laquelle l'association « La Seine en partage » joue un rôle capital. Cela passe également par le développement touristique.

Enfin, tout ceci s'inscrit dans une perspective de développement économique à long terme de l'ensemble du bassin. Le ministre souhaite que dans cette démarche, le préfet s'appuie sur le remarquable travail engagé par l'association. Son action s'inscrit en effet parfaitement dans la vision que le ministre essaie de généraliser, qui est celle non pas du service public, mais du service « au » public, orienté en particulier sur les besoins exprimés par les usagers.

Trop longtemps la France a fonctionné avec des schémas nationaux, qui considéraient que le pays était uniforme. Chaque maire travaillait pour son compte, sans s'informer de ce que faisait la commune voisine, ni de ce qu'entreprenaient les collectivités territoriales, ou les Conseils régionaux. Ce gouvernement innove et invente une autre démarche : désormais c'est aux élus locaux de proposer aux représentants de l'Etat leurs projets de modernisation des services au public.

Ce débat, engagé dans la ruralité de France, l'association « La Seine en partage » s'en est en quelque sorte autosaisie, sa contribution pour l'Etat et le gouvernement est donc particulièrement précieuse. Le ministre remercie les adhérents de l'association pour leur engagement, car c'est d'abord, et sans conteste, sur leur bon sens et leur intelligence que les choix du gouvernement doivent s'appuyer.

Le SDRIF et le rôle de la Seine en Ile-de-France dans 25 ans

Mme Armelle MAGNAN DE BORNIER, présidente de la Communauté de communes du Pays de Seine. La communauté de communes a comme compétence l'aménagement et la préservation des berges : elle a donc demandé à « La Seine en partage » de commencer une étude sur l'état des berges, qui sont fragiles et donnent par endroits des signes de faiblesses. Les résultats de cette étude permettront d'envisager des actions de préservation et des aménagements.

Au moment où le SDRIF est révisé, la question se pose de la prise en charge par ce schéma de la préservation et de l'aménagement des berges. Le développement de la circulation à grand gabarit sur la Seine, dont on ne peut que se réjouir, va néanmoins fragiliser davantage les berges. Cela sera-t-il pris en compte dans le SDRIF ?

S'agissant des sports et du tourisme nautiques, une réflexion s'impose pour définir quelles sont les techniques respectueuses de la continuité du paysage et quels moyens financiers seront proposés aux collectivités, qui ne pourront pas, seules, faire face à ces enjeux.

M. Francis BENOIT, maire de Gravon. Gravon, la plus petite commune adhérente de « La Seine en partage », est située à l'extrémité sud de la Seine-et-Marne dans la région appelée la Bassée. C'est une commune essentiellement agricole, avec une vocation touristique : loisirs légers, randonnée pédestre, pêche et chasse.

Le territoire communal est traversé par la Seine à grand gabarit, 3000 tonnes, ainsi que par l'ancien canal de dérivation de Bray-sur-Seine à la Tombe, aujourd'hui désaffecté, qui permettait au trafic fluvial d'éviter les boucles de la Seine. La commune de Gravon compte 13 km de berges avec de nombreuses anses d'érosion, dont deux essentielles sur le chemin de halage des méandres de la Seine. C'est un chemin de randonnée pédestre inscrit au topoguide et fortement fréquenté. Son utilisation a été malheureusement compromise ; en effet les berges appartiennent au domaine public, géré par VNF, qui concentre ses priorités d'action sur les sections navigables, en excluant à court et moyen terme toute intervention de confortement et d'entretien.

Devant l'urgence de sécurisation du chemin et l'importance des coûts de confortement - estimés à 70 000 euros - la commune a décidé en février 2004 de solliciter l'aide du Conseil général de Seine-et-Marne. Le 9 mai 2005, la commission permanente du Conseil général a approuvé le principe d'une maîtrise d'ouvrage départementale ; les travaux doivent être réalisés à l'automne, avec la mise en œuvre d'une technique mixte, minérale et végétale, sur un linéaire cumulé d'environ 55 mètres.

Le chemin est sauvé, mais qu'advient-il des anses d'érosion de la Seine et du petit canal abandonné ?

M. Dominique SATIAT, maire de Bray-sur-Seine, conseiller général de Seine-et-Marne. La Bassée est une zone comprise entre Montereau et le département de l'Aube, dans laquelle le projet d'institution interdépartemental des barrages réservoirs, couvrant la moitié du canton dans la vallée, vise à retenir 50 millions de mètres cubes d'eau.

Les installations n'ont pas été décidées de façon concertée : ainsi, le grand gabarit sur la Seine s'arrête en pleine nature à Bazoches, ce qui fait que les 3000 tonnes ne viennent pas jusqu'au port de Bray, qui est aménagé et sous concession du port autonome de Paris. Ce port est donc sous-utilisé. Mais il y a mieux : au milieu du secteur Bray-Nogent-sur-Seine a été construit un superbe barrage à 3000 tonnes, avec aménagement piscicole de grande qualité, mais l'écluse ne peut accueillir que des bateaux de 250 tonnes, les péniches Freyssinet.

La logique de ces installations semble donc difficile à saisir... et quand le responsable d'une grande entreprise de chargement de Nogent-sur-Seine dit qu'il est plus rentable pour lui d'expédier ses marchandises par camions jusqu'à Rouen, où il a un silo portuaire, plutôt que par péniches, cela incite à réfléchir sérieusement au transport de pondéreux par voie fluviale.

A Bray, la berge d'un méandre de la Seine est en train de s'abîmer et VNF déclare que la commune, propriétaire de la berge, en est responsable, lui laissant assumer seule les 100 000 euros de travaux de réfection...

La résolution de ces différents problèmes demande une claire définition des responsabilités et une arrivée de financements, d'autant que de grands travaux vont bientôt commencer en aval.

M. Georges GUILLO-LOHAN, maire de Samois-sur-Seine. Depuis longtemps, la commune de Samois-sur-Seine accueille 25 à 30 bateaux-logements. Cela représente environ 1 km de linéaire de berges. Les équipements collectifs sont réduits au minimum, les raccordements EDF, Telecom et eau sont des installations volantes et les boîtes aux lettres se dispersent aux alentours. La zone est inondable, elle se trouve sur le chemin de halage, qui est devenu un sentier de randonnée (GR 2 de la Seine), mais les câbles d'amarrage pendent en travers du chemin. Le poste fluvial qui permet d'alimenter les bateaux en fuel est sur le bief au-dessus... Enfin, les problèmes de passage des ordures ménagères, d'eaux usées, de réseau aérien, de stationnement ne sont pas réglés.

Mais la commune a la chance d'avoir comme interlocuteur une association de propriétaires dynamiques, volontaires, qui entretient un bon dialogue à la fois avec la commune et avec les services de l'Etat.

L'objectif partagé par tous serait d'arriver à un aménagement esthétique, respectueux de l'environnement, avec des postes individuels groupant les services en eau, électricité, téléphone et, si possible, eaux usées.

Mais trois questions essentielles subsistent : Le maître d'ouvrage est en principe la commune pour un aménagement de ce genre, mais elle ne maîtrise pas le foncier. En effet, les berges appartiennent à l'Etat. Le financement devrait être partagé, Samois-sur-Seine n'ayant que 2000 habitants. La maîtrise d'œuvre devrait logiquement être assurée par VNF, mais le Code des marchés publics oblige à mettre en concurrence différents opérateurs pour tout aménagement.

M. Jean DELAUNAY, conseiller municipal de Conflans-Sainte-Honorine. La ville de Conflans-Sainte-Honorine, capitale de la batellerie, occupe une position clé au confluent de la Seine et de l'Oise. Elle accueille tout au long de ses quais environ 120 bateaux-logements, le plus souvent des automoteurs Freyssinet, souvent vétustes, logeant une population vieillissante. Un tiers de ces bateaux ne sont pas en conformité, essentiellement parce qu'ils n'ont pas satisfait au contrôle décennal de coque. Ce chiffre est néanmoins en nette amélioration, grâce au travail du Service de navigation de la Seine, en collaboration avec la mairie. L'inconvénient

de cette grande population de bateaux-logements est que Conflans, à l'extrémité du futur canal Seine-Escaut manque cruellement de places de stationnement pour les bateaux de commerce.

La présence des bateaux-logements génère de grosses contraintes de circulation et de stationnement pour les voitures sur les quais, alors que la ville souhaite développer la promenade sur ses berges.

Sur le quai dédié aux bateaux de commerce, on déplore l'absence d'alimentation en fluides et de bornes d'alimentation électrique.

Le port Saint-Nicolas offre une image plus plaisante et rationnelle : le projet, qui date des années 90, visait à offrir des installations permettant aux bateliers, souhaitant se sédentariser du fait d'une cessation d'activité, de continuer à vivre sur leurs bateaux. Ce quai connaît une baisse d'occupation, avec une cinquantaine de bateaux actuellement, dont la moitié appartient à VNF. Ce qui rend difficile la négociation avec VNF concernant la redéfinition de la convention d'occupation temporaire de ces quais.

Certains quais ont été aménagés pour la promenade.

La mairie souhaite aménager l'île du Devant pour y créer une zone d'accueil pour les bateaux de plaisance et développer des infrastructures permettant d'accueillir commerces, restaurants, artisanat, activités culturelles. Elle projette de développer l'aménagement des berges de bout en bout (ainsi que la rive gauche qui abrite pour l'instant un atelier de déchirage) en aménageant des cheminements permettant un déplacement sécurisé, cyclistes et piétons, depuis le point Till (gare RER) jusqu'à Herblay.

Pour mener à bien ces projets, la mairie doit avancer avec VNF sur les points suivants : le plan d'occupation du fleuve (dans la perspective du canal Seine-Escaut), la maîtrise et le respect des attributions d'emplacements hors port Saint-Nicolas, le nettoiement régulier du fleuve, une réflexion sur l'impact du futur canal Seine-Escaut.

Sur ces points précis, la mairie est en attente d'un engagement fort de la part de VNF.

Mme Mireille FERRI, vice-présidente du Conseil régional d'Ile-de-France. La révision du SDRIF consiste à tenter d'imaginer ce que sera l'Ile-de-France dans 25 ans et donc à réinterroger tous les grands secteurs qui font l'aménagement de cette région : transports, localisation des activités, accès aux zones naturelles, tous sujets qui mènent à la Seine. Le fleuve est, en effet, au carrefour de tout et, à ce titre, risque d'être toujours présent mais jamais approfondi.

Il est essentiel de prendre en compte l'avenir de la Seine dans l'Ile-de-France à 25 ans de diverses manières, car il y va d'un enjeu majeur, celui du transport.

Une bonne partie de la mise en cohérence de l'usage de ce fleuve repose sur cette question : « La Seine est-elle un vecteur important de transport de marchandises ? », et si la réponse est positive, « Qui est habilité aujourd'hui à avoir un regard global sur l'ensemble des aménagements ? »

Tout ceci peut se résoudre si l'on a un objectif affirmé et si l'on a surtout la possibilité de dialoguer.

L'association « La Seine en partage » a fait cet effort colossal de se situer comme interlocuteur de l'Etat, il faut que de la part de l'Etat et des collectivités il y ait la même volonté de mise en cohérence.

Sinon, on court le risque de voir des aménagements incohérents, des conflits d'échelle. En effet, ce qui peut paraître pertinent au plan local ne l'est plus forcément au plan régional, voire interrégional.

Dès lors que l'on considère que le fleuve n'est pas seulement un plan d'eau, mais que pour une bonne partie de son usage il est une infrastructure, la question des financements et de l'entretien se pose différemment. La résolution de ces conflits d'usages ne peut se faire que dans un jeu réellement gagnant-gagnant, soit une mise à disposition de moyens et, en retour, une volonté d'écouter avec respect tous les acteurs dans leurs différents usages du fleuve.

S'agissant du Plan Seine, il convient d'éclaircir rapidement les questions suivantes : « un Plan Seine, avec quels objectifs, quelles structures et doté de quels moyens ? ». En effet, si l'on ne sait pas quels moyens pourront être mis en regard des objectifs annoncés, on risque d'assister, un peu comme sur la question de la gestion des crues, à une convergence évidente de tous les acteurs sur les objectifs, suivie de réelles difficultés à se repérer dans le jeu des responsabilités et des compétences.

Ce Plan Seine est donc une excellente nouvelle, mais il convient qu'il apporte à la fois une clarification des compétences et des responsabilités potentielles et qu'il soit un nouveau moyen d'action.

Le fleuve est également un lieu récréatif, où l'on peut tirer partie d'un patrimoine à la fois culturel et naturel en préservant l'accès de tous. L'usage commercial ou industriel du fleuve ne fait pas barrière à l'aspect récréatif ; un vrai espace industriel a une beauté, qui peut être partagée.

Comme dans le Plan Loire, il existe un vrai enjeu de maintien de la biodiversité. Cela suppose que l'on réfléchisse à la question de la qualité de l'eau, ainsi qu'à la question de l'écrêtage des crues, notamment par les zones d'expansion et pas uniquement par des ouvrages artificiels lourds comme les barrages. Toutes ces questions méritent d'être examinées dans le Plan Seine.

Quant au schéma directeur, ce document prévoit l'avenir et il n'est pas le plus pertinent pour penser l'immédiat.

L'aménagement des berges : une charge nouvelle pour les collectivités locales

Mme Marie-Anne BACOT, directrice interrégionale du bassin de la Seine de VNF, directrice générale du port autonome de Paris. S'agissant de la défense des berges, la directive-cadre sur l'eau demande de revenir à un état le plus naturel possible, y compris dans des milieux urbains et modifiés, comme l'est la région parisienne. Il va donc falloir que les aménagements pour la défense des berges tiennent compte de cet aspect.

Qui est responsable légalement aujourd'hui de la défense des berges ? Le fleuve est un milieu naturel, qui bouge, et pour des raisons historiques, le propriétaire est responsable des berges, et à défaut la commune. Il faut donc que les collectivités riveraines du fleuve prennent désormais une charge nouvelle qui n'est aujourd'hui couverte par personne.

VNF va publier, en association avec l'agence de l'Eau, un guide méthodologique de l'aménagement des berges qui détaillera toutes les différentes techniques existantes pour aménager les berges et les critères qui président au choix de ces techniques.

S'agissant des cheminements, VNF possède très peu de domaine public, essentiellement des servitudes de passage. La plupart du temps, les aménagements nécessitent de procéder à des expropriations, dont il convient de s'assurer qu'elles sont utiles ou souhaitables.

L'eau est un milieu naturel, et si le barrage de Suresnes n'existait pas, les Parisiens pourraient l'été traverser la Seine en cuissardes. Les barrages qui sont un support pour la navigation, sont également un support pour la qualité écologique des eaux. Ils permettent une dilution de la pollution et une oxygénation au moment des chutes d'eau, ce qui représente un intérêt, notamment pour la production de l'eau potable à partir de l'eau du fleuve.

Le Plan Seine vise à prévenir les inondations, grâce aux bassins réservoirs et aux projets de la Bassée, tout en préservant la biodiversité des milieux naturels.

Le SDRIF, quant à lui, est un document d'urbanisme qui doit offrir une cohérence d'ensemble aux différents documents d'urbanisme locaux des SCOT ou des PLU. Il comprend des éléments directement opposables et des éléments d'orientation, laissant la place à l'appréciation des communes. Favoriser les cheminements doux le long du fleuve pourrait ainsi être une orientation du SDRIF. Le transport de marchandises bénéficierait également du fait d'avoir deux inscriptions dans le SDRIF, qui différencie les infrastructures portuaires.

Le Conseil d'administration du SDRIF a adopté la semaine dernière son schéma d'infrastructures portuaires qui donne les orientations et les enjeux en vue de la révision du SDRIF.

S'agissant des bateaux-logements, beaucoup reste à faire, notamment en matière de contrôle et de rapidité de réaction et de production des zones. Les bateaux-logements étant une continuité du tissu urbain, les zones ne peuvent exister qu'en plein accord avec les communes. La difficulté aujourd'hui est de reprendre la main, après des années de dérive accumulée. Une mission est en cours à ce sujet. VNF réalise actuellement une cartographie des zones dangereuses pour l'installation des bateaux-logements dans les Hauts-de-Seine.

M. Claude TRUCHOT, chargé de mission à la direction de l'Eau au Ministère de l'Ecologie et du Développement durable. La directive-cadre européenne du 23 octobre 2000 établit un cadre pour une politique commune des états-membres dans le domaine de l'eau. Sa particularité est de fixer un objectif de résultats très ambitieux, qui est de parvenir au bon état des eaux en 2015. La France est tenue d'appliquer cette directive ; pour voir si elle est en mesure de le faire, un grand débat national a été lancé en 2003 et 2004, qui a abouti à la proposition d'un projet de loi en 2004.

En effet, même si des améliorations sensibles en matière de qualité des eaux ont été constatées ces 20-30 dernières années, mais surtout en matière de pollutions ponctuelles, il reste néanmoins des problèmes de pollutions diffuses importants, notamment par les substances toxiques : produits phytosanitaires, résidus médicamenteux. Ceux-ci entraînent notamment d'inquiétantes mutations génétiques sur les espèces qui vivent dans la Seine.

Il existe également des déséquilibres chroniques entre besoins et ressources en eau, qui concernent peu l'Ile-de-France.

Le dispositif institutionnel doit être amélioré, car il n'est pas adapté au traitement des pollutions diffuses. D'autre part, il apparaît que les redevances des agences de l'eau sont anticonstitutionnelles.

Il convient que les services publics d'eau et d'assainissement, bien que globalement satisfaisants, montrent plus de transparence sur un certain nombre de points. Les communes doivent disposer de davantage de moyens, notamment pour gérer l'assainissement non collectif, qui concerne une bonne partie du territoire rural.

Le projet de loi élaboré à l'issue du débat national a été approuvé par le Sénat le 14 avril dernier après 45 heures de discussion. Ce projet rénove tout d'abord l'organisation institutionnelle, notamment les instances de bassins, comités de bassins et agences de l'Eau. Il rend compatible le dispositif des agences de l'Eau avec le droit constitutionnel tout en permettant de maintenir l'effort financier des agences de l'Eau – à environ 2 milliards d'euros de redevance par an – à partir de 2007, avec pour objectif de financer intégralement avec cette somme la politique de l'Eau. Egalement, il prévoit une extension des pouvoirs des agences de l'Eau dans la gestion des crues et l'entretien des rivières.

Le Conseil supérieur de la Pêche sera transformé en un Office national de l'Eau et des Milieux aquatiques, ce qui représente un élargissement de ses missions à l'ensemble du système d'information sur l'eau, de la surveillance des études et des expertises sur l'eau au niveau national.

La lutte contre la pollution de l'eau par les résidus des pesticides constitue une priorité explicite du projet de loi avec la possibilité de prendre des plans d'action contre les pollutions diffuses dans les secteurs les plus sensibles. Dans le même temps, un contrôle accru est prévu sur ces produits et leur mode d'utilisation, notamment les pulvérisateurs. La taxe globale sur les activités polluantes qui portait sur les produits phyto-sanitaires se verra transformée en une redevance dont le produit sera affecté intégralement aux agences de l'Eau.

Le projet de loi s'intéresse également aux procédures d'entretien et d'aménagement des rivières, concepts importants dans l'objectif de reconquérir la qualité écologique des rivières. Il apporte des outils supplémentaires dans ce domaine. S'agissant de la défense des berges, le législateur a maintenu les responsabilités essentielles du propriétaire riverain, mais aussi donné aux

communes et à l'ensemble des collectivités territoriales des possibilités accrues d'intervention en matière d'entretien des rivières, et notamment des facilités pour mettre en œuvre les redevances pour service rendu.

Le projet de loi renforce aussi la gestion locale et partagée de la ressource en eau à travers le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux, dont il renforce la portée juridique.

Il donne des compétences accrues aux communes pour gérer l'assainissement non collectif, en particulier avec un dispositif de contrôle simple. Mais il est possible que l'on se dirige vers la possibilité de créer des services d'assainissement ayant en charge le collectif et le non collectif à l'initiative des communes et des syndicats de communes.

Il améliore la transparence de la gestion des services publics d'eau et d'assainissement. A ce sujet, le Sénat a adopté un amendement qui plafonne le montant de la part fixe dans la facture d'eau, sujet de polémique récurrente depuis plusieurs années.

Afin de promouvoir une élimination durable des boues d'épuration, le projet de loi a créé un fonds de garanties spécial destiné à couvrir les dommages imprévisibles causés par l'épandage des boues d'épuration des collectivités ou des industries sur les terres agricoles.

Les sénateurs ont souhaité renforcer le rôle des départements dans la politique de l'eau avec la création d'une taxe possible sur les volumes d'eau distribués, à l'initiative du département.

Enfin, le projet de loi réforme l'organisation de la pêche en eau douce à travers la création d'une fédération nationale de la pêche en eau douce, qui puisse prendre en charge le développement de cette activité.

Le calendrier prévoit un examen de ce projet de loi en première lecture par l'Assemblée nationale en février 2006 et une adoption du projet définitif avant l'été 2006. Cela permettrait une mise en œuvre de l'essentiel de la réforme au 1^{er} janvier 2007, ce qui correspond au démarrage des futurs programmes d'intervention des agences de l'Eau, qui couvriront la période 2007-2012.

M. Léopold SARTEAU, Union nationale pour la pêche en France et la protection du milieu aquatique. Les poissons permettent de mesurer avec pertinence l'état écologique des cours d'eau. En effet, pour qu'ils y soient présents en abondance, plusieurs conditions sont nécessaires : une eau de qualité : température, pH, oxygène, faible teneur en substances polluantes, un habitat de qualité pour le poisson tout au long de son cycle biologique, ce qui implique à la fois des lieux de reproduction, des zones de croissance pour les juvéniles et des zones de nourriture et de croissances pour les adultes, une continuité de circulation des différentes espèces piscicoles vers les lieux qui sont propices à leur reproduction et à leur croissance.

Les exigences en eau de qualité varient d'une espèce à l'autre selon différents critères, liés à la morphologie du poisson et à son mode de vie, à sa niche écologique et à ses besoins en nourriture et enfin à sa tolérance physiologique vis-à-vis des eaux de qualité médiocre (teneur en oxygène, turbidité, eutrophisation).

La qualité de l'habitat est conditionnée par sa diversité au sein de la même unité hydrologique, fleuve ou rivière. Seule la présence de méandres, de variations de profondeur, d'herbiers, d'obstacles et d'annexes permet d'offrir de bonnes conditions d'accueil à la diversité des espèces.

La Seine, et plus particulièrement dès son passage en grand gabarit, est un milieu profondément modifié pour les besoins de la navigation.

Il offre cependant une certaine richesse en termes de biomasse totale, avant tout composée de gros cyprinidés, tels que les gardons, les brèmes et les carpes.

La libre circulation des espèces piscicoles est nécessaire car la plupart d'entre elles éprouvent un besoin de déplacement au sein des cours d'eau dans le cadre de leur cycle biologique. En effet, pour un grand nombre de poissons, comme pour les grands migrateurs, les lieux de reproduction, de croissance des juvéniles et de séjour habituel des adultes ne sont pas les mêmes. Si les cyprinidés se satisfont généralement de déplacements en direction des herbiers situés à proximité des berges, il n'en est pas ainsi pour l'espèce repère du fleuve Seine : le brochet. Avec la chenalisation du fleuve et sa régulation, la disparition des prairies inondables au printemps, le brochet ne retrouve plus les conditions impératives à sa reproduction : les petites annexes hydroliques, rus et ruisseaux, les zones marécageuses ou les plans d'eau en communication, propices à la fraie.

Chaque année, sur un même lieu et à une même époque, Le RHP (Réseau hydrobiologique et piscicole) échantillonne les peuplements piscicoles par pêche électrique selon un protocole précis. Les poissons sont ensuite remis à l'eau vivants.

Les descripteurs retenus permettent de mesurer le degré d'altération de chaque communauté de poissons sur les stations.

En Ile-de-France, sur la Seine, ces opérations ont lieu sur plusieurs stations chaque année : Montereau-Fault-Yonne, Villeneuve Saint-Georges, Epinay-sur-Seine, barrage de Méricourt.

A Montereau-Fault-Yonne, en avril 2000, 11 espèces étaient représentées, en juin 2001, 14 espèces, en avril 2002, 12 espèces et en 2003, 14. Sur la Seine, il peut y en avoir une vingtaine.

Les poissons sont des indicateurs certains de la qualité de l'eau des rivières. La Seine ne peut receler qu'une vingtaine d'espèces, mais il n'en reste pas moins que les opérations du RHP révèlent une certaine pauvreté en espèces. La classe de qualité, passable à Montereau, devient médiocre à Paris, puis mauvaise dans les Yvelines.

Pour entreprendre la reconquête d'une véritable biodiversité piscicole, il convient de : réduire l'enrichissement des milieux en azote et en phosphore (eutrophisation), mieux maîtriser les rejets, protéger et restaurer les milieux aquatiques, relever le défi du retour des grands migrateurs sur le bassin amont de la Seine pour 2015.

L'indispensable effort de modernisation des systèmes d'assainissement

M. Jean-Michel THERON, directeur général de la Lyonnaise des Eaux.

L'assainissement est l'un des grands métiers de la Lyonnaise des eaux, qui intervient dans le traitement des effluents de quelque 10 millions de Français et gère 1300 stations d'épuration et 50 000 km de réseaux d'assainissement.

S'agissant de la fourniture d'eau potable, la Lyonnaise exploite dans l'agglomération parisienne 6 grandes usines d'eau qui alimentent 2,5 millions d'habitants et utilisent l'eau de la Seine. 4 de ses usines prennent directement l'eau dans le fleuve et 2 autres la prélèvent dans la nappe alluviale qui est réalimentée de façon artificielle. C'est dire si la Lyonnaise est extrêmement dépendante du bon fonctionnement du système d'assainissement de l'agglomération et du bon état de la Seine.

Il apparaît que les rejets urbains sont aujourd'hui le facteur limitant à l'atteinte du bon état des masses d'eau de surface dans 6 des 9 grands bassins métropolitains, devant les nitrates et les pesticides.

Les collectivités locales ont fait un formidable effort pour moderniser leurs systèmes d'assainissement, mais cet effort doit se poursuivre car, en 2004, seules 54 % des agglomérations de plus de 10 000 habitants qui rejettent dans des zones sensibles respectaient les normes européennes.

Cet effort doit porter sur trois aspects : les stations d'épuration, les réseaux d'assainissement, la gestion des flux issus des fortes pluies

L'assainissement est une étape tout à fait incontournable et urgente de la reconquête du bon état des masses d'eau et de la protection des ressources. Il faut maintenir dans les années à venir la priorité qui lui a été donnée et aider les collectivités à réaliser les investissements nécessaires au respect des engagements européens et à la restauration du bon état des ressources en eau, ce qui est essentiel dans la région parisienne.

M. Guy FRADIN, directeur général de l'Agence de l'eau Seine-Normandie. Depuis 40 ans, les agences de l'eau ont pu mettre en place pour la mise en œuvre de la politique de l'eau un niveau d'investissement remarquable, de l'ordre de 2 milliards d'euros par an.

S'agissant de l'agence Seine-Normandie, le budget de l'année 2005 est de 850 millions et permet la réalisation de travaux à hauteur de 1 150 millions d'euros. Le niveau de la demande des maîtres d'ouvrage est nettement supérieur à ce montant, puisqu'elle se situe aux alentours de 1350-1400 millions d'euros par an. Cette demande s'accroît plus vite que les capacités financières de l'agence. Le 8ème programme (2003-2006) a été préparé et voté en déséquilibre, le niveau des autorisations de programmes prévu par les tutelles étant supérieur au niveau des recettes attendues par le biais des redevances.

A mi-parcours, le niveau des redevances a été substantiellement relevé, puisqu'en 2005 il a été augmenté de 5,6 % et en 2006 de 3 %.

Si la demande est en hausse, l'une des causes en est l'accroissement du coût des travaux, qui a augmenté de 11 % au cours des dernières années.

La nécessité de mise aux normes des stations d'épuration dans le cadre des exigences communautaires pousse en effet un certain nombre de communes à prévoir des travaux.

Ayant pris connaissance de cette situation en 2004, le Conseil d'administration n'a cependant pas souhaité modifier les règles d'intervention prévues par le 8^{ème} programme ; il a voté une augmentation de redevance et demandé au directeur d'être plus sélectif sur le choix des projets. L'agence a donc décidé de se recentrer sur sa mission essentielle, et de juger les projets sur leur impact au regard de la qualité de la ressource en eau et des milieux aquatiques.

En outre, le respect des directives européennes, au titre desquelles la France se trouve déjà en difficulté, devait être pris en compte. Les stations d'épuration restaient donc prioritaires. En revanche, il a paru impossible de continuer sur le court terme un effort identique en matière de réseaux d'assainissement et notamment de réhabilitation de ceux-ci.

Le 9^{ème} programme est en cours d'élaboration et sera voté par les instances de l'agence à la fin de l'année 2006, pour une mise en œuvre au 1^{er} janvier 2007.

L'opportunité est donc donnée de revoir, à la fois en terme de contenu et de modalités d'aide, les conditions d'appui à l'ensemble des travaux qui sont nécessaires ; les priorités étant les stations d'épuration, les réseaux d'assainissement et le traitement des eaux pluviales.

Dans le cadre de ce projet de loi, les capacités et les missions des agences seront renforcées, mais le cadre financier ne changera pas fondamentalement.

Le 9^{ème} programme devra d'ailleurs trouver l'équilibre entre un objectif majeur, celui du bon état écologique et physico-chimiques des eaux en 2015, et d'autres actions à poursuivre, comme celles qui répondent à la directive sur les eaux résiduaires urbaines.

Les instances de bassin sont composées d'un Conseil d'administration et d'un comité de bassin, au sein duquel sont représentés les élus, les usagers et l'Etat. A la suite de la loi sur l'eau, ce comité aura plus de prérogatives.

M. Claude LEROI, président de la CCIP Hauts-de-Seine. Pour l'outil économique, une inondation est bien souvent catastrophique car elle entraîne des dommages à l'outil de production et une paralysie qui interdit l'approvisionnement des entreprises, ainsi que leurs expéditions.

C'est pourquoi la Chambre de commerce et d'industrie de Paris a publié en 1999 un rapport intitulé « Entreprises et risques de crues à Paris et en petite couronne » qui alertait les entreprises sur les conséquences économiques qu'aurait une crue analogue à celle de 1910. En effet, si les eaux montent d'environ un mètre par jour en temps de crue, l'inondation ne régresse que lentement (en 1910, la Seine n'avait retrouvé son lit qu'au bout de trois mois). En 2003, la CCIP a mis en place un programme d'information et de sensibilisation de ces ressortissants sur ce sujet.

En cas de crue majeure, les pouvoirs publics seraient prioritairement mobilisés pour la sauvegarde des personnes et les entreprises ne pourraient compter que sur elles-mêmes. Il convient donc de se préparer dès maintenant à cette éventualité.

Mesures à prendre dès aujourd'hui : Procéder à un diagnostic de vulnérabilité aux risques d'inondation qui permettra de hiérarchiser les dispositions, notamment les aménagements et travaux à réaliser pour réduire cette vulnérabilité, et à élaborer

un plan de crise. Ce diagnostic relève de la seule initiative de l'entreprise. Il convient au minimum de prévoir un stockage hors d'atteinte des eaux de toutes les archives, qui seront régulièrement sauvegardées. S'agissant de la protection et de l'isolation, il convient de faire vérifier les regards et les réseaux de drains, de mettre en place un réseau séparatif eaux pluviales-eaux usées et d'installer des clapets anti-retour. Placer 50 cm au-dessus du niveau d'eau maximum les compteurs et l'ensemble des installations. La chaudière et les centres de ventilation doivent être hors d'atteinte des eaux et la citerne de combustible scellée sur des appuis lestés. Prévoir en réserve quelques matériaux utiles en cas d'inondation : parpaings, briques, ciment et... postes de radio à piles. Enfin, il faut savoir qu'une assurance adéquate est la condition essentielle de survie de l'entreprise en cas d'inondation majeure.

Mesures à prendre à la montée des eaux : Protéger le personnel et les biens professionnels. Obturer les ouvertures, fermer les appareils d'électricité et de chauffage, mettre à l'abri les substances toxiques, surélever le mobilier et acquérir une pompe de relevage d'eau pour vider les caves, les réserves, les chambres froides... Quitter les lieux en fermant à clé les portes pour limiter les risques de pillage. Rencontrer son banquier pour lui expliquer préventivement la situation liée aux risques de pertes d'exploitation.

Mme Odile DE KORNER, directrice générale d'Eau de Paris. Paris bénéficie d'une alimentation double en eau potable, 50 % de l'eau potable provient d'eaux souterraines captées entre 100 et 150 km autour de Paris et 50 % provient des eaux de rivières.

Les eaux souterraines arrivent « gravitairement » dans les réservoirs, tandis que les usines, qui sont situées le long des rivières, seraient en cas de crue progressivement ennoyées ; à l'exception de celle d'Orly, qui peut continuer à fonctionner jusqu'à une crue du type de celle de 1910. Les eaux souterraines n'ont pas de problèmes d'acheminement, mais des problèmes de qualité. Elles peuvent en effet être perturbées par les précipitations et se troubler. Chaque usine a la possibilité de fournir 300 000 m³ par jour, les eaux souterraines offrent 400 000 m³.

En cas de crue type 1910, deux usines s'arrêteraient et l'usine d'Orly ne fonctionnerait plus qu'à 200 000 m³. Les eaux souterraines n'apporteraient que 300 000 m³, soit 500 000 m³ au total. Or, au mois de janvier 2005, Paris consommait 580 000 m³.

La majorité des canalisations de distribution sont situées dans les égouts, il est possible par un regard de manœuvrer les vannes, d'identifier une fuite, voire une rupture de canalisation. Si l'eau monte, les vannes ne seront plus accessibles et si une rupture se produit, faute de pouvoir la localiser précisément, il faudra fermer une grande zone de distribution.

Cependant, en cas de crue majeure, de nombreux foyers et lieux de travail étant privés d'électricité, la consommation d'eau va beaucoup chuter. C'est la raison pour laquelle, si les vecteurs de production persistent, Paris devrait voir sa distribution d'eau assurée.

Eau de Paris a entrepris un important programme de travaux, mettant notamment en oeuvre des traitements d'eaux souterraines aux portes de Paris, qui permettront de mieux maîtriser leur qualité.

M. Michel PLASSE, délégué régional Ile-de-France de Véolia environnement. Veolia est un opérateur qui travaille pour des collectivités territoriales en Ile-de-France, dans 4 usines principales : 2 sur la Marne et 2 sur l'Oise.

Une crue, si elle ne met pas en péril l'usine elle-même, peut altérer la qualité de l'eau de surface. Il y a donc des stations d'alerte et de surveillance qui permettront de mettre en place des systèmes de traitement pour maintenir la qualité de l'eau distribuée.

Existent également des plans d'alerte pollution accidentelle, sécheresse, canicule, vigipirate puisque les usines de l'Ile-de-France sont soumises à des risques importants. Chaque opérateur prend en compte tous ces risques pour pouvoir faire face sans interrompre le service.

L'objectif est de mettre au point une organisation afin de réagir rapidement en cas de crue, en assurant l'approvisionnement, en préservant la sécurité du personnel et des équipements et en protégeant les milieux naturels. Le plan de secours spécialisé est défini par la préfecture de région et concerne tous les opérateurs.

De plus en plus, les autorités de l'Etat demandent aux opérateurs d'assurer eux-mêmes leur alimentation de secours en énergie électrique.

Le niveau de vulnérabilité de l'usine étant défini, cela permet d'établir le niveau jusqu'auquel l'usine peut fonctionner et d'envisager les travaux nécessaires.

Des interconnexions avec les producteurs d'eau d'Ile-de-France permettent des solutions de secours en cas d'arrêt d'une usine pour cause d'inondation, mais aussi de travaux sur les ouvrages.

M. Michel CANTAL-DUPART, urbaniste et architecte, professeur au CNAM. Les villes tournaient le dos au fleuve, les hommes allaient travailler au fleuve, mais n'allaient pas s'y distraire. C'est le cas de Nantes, de Lyon, de Bordeaux, et même de Paris, si l'on met entre parenthèses l'expérience de Paris plage pendant l'été. Depuis quelques années, les villes entreprennent de vastes reconquêtes de leurs rives, mais bien souvent le rapport à l'eau reste oublié.

Petit rappel nécessaire : une crue centennale est la crue la plus forte en un siècle, ce qui ne signifie pas qu'il y ait toujours une crue catastrophique par siècle.

Les PPR sont une des réponses à ce danger. Les urbanistes y sont sans cesse confrontés, qui s'emploient à améliorer l'habitat et les réseaux urbains en tenant compte du danger potentiel d'une crue sur les zones étudiées.

Deux exemples très différents :

A Brives-Charensac, où à la suite d'une crue qui a fait 8 morts en 1981, l'Etat a décidé des travaux d'aménagement du fleuve. Le site est en montagne, la Loire torrentielle qui coule sur un granit très dur, ne permet pas d'endiguement. On a donc creusé et enlevé toutes les bâtiments qui faisaient embâcles. Alors qu'hier la ville tournait le dos à la Loire, qui n'était presque plus visible, aujourd'hui de grandes promenades ont été réalisées sur le lit majeur du fleuve, avec quelques plages, ainsi que de petites circulations dans la ville qui descendent perpendiculairement au fleuve, offrant des très beaux aperçus. Les habitants peuvent désormais se réapproprier le fleuve et ses berges. Le travail sur les berges du fleuve a permis de restituer des pans de patrimoine.

A Montauban, le Tarn vaseux coule en plaine, rien ne sert de creuser. Des digues ont donc été prévues. La question suivante se pose : Comment peut-on, à partir d'un endiguement, embellir une ville, comment faire une reconquête des berges ?

Enfin, l'aménagement du quai de l'Industrie pour des bateaux-logements à Athis-Mons nécessitait de mettre les compteurs hors d'eau. Ce qui fut fait au moyen de grandes perches qui libèrent la promenade, aménagée en une succession de balcons donnant sur le fleuve. Cela empêche la privatisation des berges et conserve aux bateaux-logements leur statut de bateaux-logements et aux promeneurs leur libre accès aux berges

Deux millions de Franciliens menacés par une crue centennale

Mme Michèle MERLI, préfet, secrétaire générale de la zone de défense de Paris. La grande crue de 1910 s'est déroulée dans une configuration de fin du 19^{ème} siècle et la prochaine crue aura lieu au 21^{ème} siècle. Entre-temps, la vie sociale et économique s'est totalement transformée.

85 % de l'activité économique et sociale de la région Ile-de-France se situe dans le ruban bleu de 5 km autour de la Seine, de la Marne et de l'Oise, ainsi que l'intégralité des services sociaux.

Cela met la population devant une responsabilité qu'il lui faut aborder, car face à des désastres de cette nature, sa seule force est de travailler en commun dans le même sens et d'une façon coordonnée.

Le travail réalisé depuis quelques années avec la participation très active de beaucoup d'opérateurs : des préfetures, des élus, des chambres de commerce, des fédérations d'entreprises, a été d'essayer de savoir comment, face à une crise, pouvoit le moins mal possible travailler ensemble. Car ce phénomène durera plusieurs semaines et mettra à bas les capacités d'agir habituelles, en amenant à vivre dans un mode très dégradé de tous les dispositifs économiques et sociaux, qui fonctionnent souvent à flux tendus. Car si la ville crée la sécurité, elle génère également des vulnérabilités spécifiques, notamment une densité qui empêche de déporter facilement les activités d'un espace dense vers un espace moins dense.

Il faut donc aujourd'hui inventer une façon de gérer la crise dans les villes.

La loi de sécurité civile votée par le parlement en août 2004 offre des pierres solides pour cette construction, il appartient maintenant aux citoyens de bâtir ensemble.

2 millions de personnes seraient concernées par la crue, la moitié des routes de l'Ile-de-France ne serait plus praticable, la moitié des ponts ne seraient plus empruntable. Des hôpitaux et des activités publiques devraient être arrêtés préventivement pour être protégés, car derrière le problème électrique se profile les télécommunications, l'informatique et la télématique, qui dans les grandes villes passent en souterrain. On ne sait pas du tout comment réagiront ces réseaux informatiques en étant immergés : l'électricité peut repartir si elle a été coupée à temps, tandis que l'informatique risque fort d'être détruite. Or, de nombreuses installations sont aujourd'hui entièrement gérées par informatique. Qu'advient-il ?

Pour toutes ces raisons, il convient de prendre les dispositions nécessaires et d'informer les citoyens pour leur permettre de devenir des acteurs dans la gestion de la crise.

M. Michel DUSSAUX, responsable du développement des réseaux électriques EDF à Paris. L'électricité arrive dans les grands centres urbains par des câbles souterrains amenant l'électricité à 225 000 volts jusqu'à des postes sources qui rabaissent la tension à 20 000 volts. En Ile-de-France, il en existent 180, dont 36 dans Paris intra-muros. Ils alimentent à leur tour des transformateurs de quartier (15 000 en Ile-de-France) qui nourrissent un réseau basse tension d'électricité en 230 volts pour les particuliers. Les points sensibles sont les postes sources, les transformateurs de quartier, les pieds d'immeubles et les transformateurs d'entreprises.

L'inondation divisera Paris en 4 zones dans lesquelles les répercussions seront différentes. Non inondée : alimentation électrique normale. Non inondée, mais sans électricité, car en amont un transformateur est inondé. Caves ou sous-sols inondés : pas d'électricité. Rues inondées : pas d'électricité et population évacuée.

Les transformateurs de Paris ont été protégés afin de ne pas être inondés. En revanche, certains postes de banlieue le seront. Il est important de couper l'électricité avant que l'eau n'arrive. Les circuits seront alors saufs et pourront resservir rapidement après avoir été vérifiés quand les eaux se seront retirées.

5200 transformateurs de quartiers seront hors service, soit noyés, soit privés d'alimentation, ce qui représente 870 000 foyers sur la région parisienne et 2650 sites (musées, hôpitaux,...) privés d'électricité.

EDF prévoit de protéger les postes noyés en sauvant leur partie électronique en la mettant hors d'eau ou en la démontant rapidement.

Des travaux ont également été réalisés sur les réseaux pour maintenir l'alimentation électrique de points sensibles qui seraient hors d'eau.

En cas de crise, les objectifs sont : assurer la sécurité des personnes et des biens, réunir les conditions pour la reprise rapide du service en coupant préventivement afin d'éviter de détruire le matériel. Les besoins en hommes et en matériel ont été évalués.

Depuis la tempête de 1999, EDF a acquis plus de 1000 groupes électrogènes ainsi que des pompes. Quand l'eau se sera retirée, EDF pense pouvoir remettre le courant en 10 jours, après vérification des installations dans les lieux recevant du public.

Le canal à grand gabarit ouvrira le bassin de la Seine sur toute l'Europe

M. Nicolas BOUR, chef de la mission Seine-Nord Europe de Voies navigables de France. L'Île-de-France est située au cœur de l'extrémité sud de la liaison Seine-Escaut et sera ainsi reliée par cette nouvelle infrastructure à l'ensemble de l'Europe. Le canal à grand gabarit est bien plus qu'une infrastructure de transport fluvial, c'est d'abord un système de transports de marchandises alliant des infrastructures linéaires à des pôles d'échanges, c'est aussi un renforcement de l'interland pour les ports maritimes français.

Ce projet a été inscrit au CIAT du 21 avril 2004 parmi les 30 projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport.

Au-delà de son caractère transfrontalier évident et de son interopérabilité, le transport fluvial est parmi les moins contributeurs des systèmes de transport à l'émission des gaz à effet de serre, le plus sécuritaire et le seul qui peut rentrer au cœur des agglomérations pratiquement sans créer de nuisances.

Le fuseau retenu en 2002 relie la Haute-Normandie, l'Île-de-France, la Picardie et le Nord-Pas de Calais à l'Europe du Nord. Il sera accessible aux convois pouvant aller jusqu'à 4 400 tonnes, soit l'équivalent de 4 trains ou de 120 camions.

La phase 2004-2006 est une phase d'avant-projet et de consultation, qui va permettre à l'ensemble des acteurs consultés de donner leur avis. Ceci pour préparer l'avant-projet qui sera remis au ministre en mars 2006, qui décidera alors de lancer l'enquête publique en septembre-octobre 2006. L'objectif est d'obtenir la déclaration d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat avant la fin 2007. Aujourd'hui, le planning d'exécution des études et des travaux permet d'envisager une ouverture du canal Seine-Nord Europe en 2012.

Ce projet comprend 106 km de canal, 7 écluses, et un pont canal sur 1,3 km pour franchir la Somme à l'ouest de Peyronne.

Le canal Seine-Nord Europe offre une alternative de transport fiable, concurrentielle, avec une consommation énergétique 4 fois plus faible que le camion et des coûts de transports entre 2 et 7 fois plus faibles que ceux de la route.

Il s'agit de créer en France un réseau fluvial de grand gabarit et de le relier au réseau fluvial européen. C'est la condition de la mise en réseau efficace des pôles économiques du bassin de la Seine, de la Picardie, du Nord-Pas de Calais et du nord de l'Europe. C'est également l'ouverture, sur 5 000 km de voies fluviales européennes à grand gabarit et la mise en réseau des ports maritimes et des ports intérieurs français et européens.

Cette mise en réseau est la condition d'une offre logistique plus compétitive et, à ce titre, il s'agit d'un enjeu majeur de l'économie et du transport de marchandises fluviales.

S'agissant de la croissance du transport maritime des containers, on constate que 50 à 60 millions de tonnes sont détournés des ports maritimes français par manque de structures adéquates.

Un des enjeux du canal Seine-Nord Europe est donc d'améliorer l'efficacité des échanges entre les ports maritimes et les grandes agglomérations en élargissant l'interland pour prolonger cette massification à la sortie des ports. Cela est favorisé par la capacité de la voie d'eau de rentrer au centre des grandes agglomérations et donc de réduire la congestion à leurs abords. Ce réseau transforme le bassin fermé de la Seine en l'ouvrant sur toute l'Europe.

Les enjeux spécifiques à l'Ile-de-France : conforter l'industrie francilienne en offrant des solutions logistiques élargies, répondre aux besoins logistiques croissants liés à l'approvisionnement des bassins de consommation de l'Ile-de-France, réduire la congestion.

Afin de limiter l'entrée des camions dans la capitale, la mairie de Paris souhaite apporter une offre plus importante de transports de marchandises par le rail ou la voie d'eau.

Le grand gabarit va diviser par deux le coût du transport des céréales et des matériaux de construction, ce qui permet de devenir compétitif par rapport aux pays de l'Est qui bénéficient déjà aujourd'hui de la grande artère fluviale européenne Rhin-Main-Danube. La voie d'eau permettra de transporter de façon plus sûre les produits chimiques, les déchets, et les colis lourds.

M. Jean HOUYVET, président de la Commission voie d'eau de l'AUTF (Chargeurs français). Pour faire du transport fluvial, trois critères sont nécessaires : de la voie d'eau, si possible à grand gabarit, des choses à transporter, c'est-à-dire que cette voie d'eau relie des pôles économiques, des ports, pour charger et décharger les bateaux.

Ces critères expliquent la faible proportion du transport fluvial dans les transports français. Néanmoins, c'est le mode de transport qui connaît le meilleur et le plus grand essor de nos jours (10% de plus l'année dernière), le transport ferroviaire allant diminuant, tandis que le transport routier se maintient juste.

Les chargeurs s'y intéressent de nouveau, car le transport fluvial est écologique et s'insère bien dans les plans de développement durable des grandes entreprises.

Par ailleurs, un certain nombre de données actuelles sont encourageantes pour l'avenir, le développement de nouvelles voies comme le canal Seine-Nord, le nouvel intérêt de l'Etat qui se réinvestit dans l'entretien de ses voies navigables, et enfin la position législative du transport fluvial qui est maintenant un mode libéré et se montre à nouveau extrêmement dynamique, bien que partant d'un petit noyau d'opérateurs.

Le transport fluvial présente un certain nombre d'avantages techniques : il est disponible et fonctionne bien, il est sûr, il y a peu d'accidents et leurs conséquences sont bien maîtrisées, il respecte l'environnement, il est compétitif économiquement, dans certaines conditions.

S'agissant du respect de l'environnement, on constate que les coûts externes sont deux fois plus faibles sur la voie d'eau que sur la route.

Il est économique en carburant : avec 5 litres de carburant, on transporte une tonne sur 100 km avec un camion, sur 350 km avec un train et sur 500 km avec un bateau de gros gabarit (180 km avec un petit bateau, soit seulement un peu mieux que le camion).

Un gros convoi de 5 000 tonnes équivaut à 200 semi-remorques, soit 6 km de long de camions.

Le transport fluvial est compétitif, à condition que certains critères soient satisfaits : il faut aller loin, avec des bateaux de grand gabarit, qu'il n'y ait pas trop de ruptures de charges, ni de pré et post acheminement.

La chaîne logistique totale doit être compétitive et pas seulement le transport par voie d'eau ; c'est la limite du transport fluvial. Idéalement, il faut donc que les points de production et de consommation soient sur l'eau.

Il est donc nécessaire qu'il y ait des ports près de l'endroit où les marchandises sont fabriquées et des ports près de l'endroit où elles sont consommées. Faute de quoi, on est tenu d'utiliser le camion.

L'alternative se présente donc dans ces termes : « Des ports ou du camion ».

M. Jean-François DALAISE, président du Port autonome de Paris, président du Comité des armateurs fluviaux. Le Port autonome de Paris et le Comité des armateurs fluviaux sont des organismes différents : l'un est un établissement public qui a pour mission de favoriser le recours à la voie fluviale, l'autre est une organisation professionnelle où les acteurs du fret côtoient ceux du tourisme fluvial.

Il n'y a aucun aspect contradictoire entre une activité industrielle et le tourisme fluvial. Le vide industriel n'est pas un facteur d'épanouissement touristique, bien au contraire. Certaines initiatives axées sur un tourisme industriel ont rencontré un vif succès, en participant à donner un sens et une finalité aux installations portuaires.

Les acteurs économiques de la Seine que sont les opérateurs du fret et les opérateurs touristiques ont conscience du fait que les enjeux des voies navigables les dépassent largement et comprennent la nécessité d'un partage. Cependant, ils tiennent à ce que l'apport de leurs métiers et leur impact sur la société soient également reconnus.

M. Richard GOBLOT, directeur général des Bateaux parisiens et Batobus. A Paris, le fleuve est au cœur de la ville, en parfaite harmonie avec elle et la croisière sur la Seine reste un moment fort de la découverte de la ville.

Une quarantaine de sociétés exploite des bateaux dans Paris, 60 bateaux naviguent très régulièrement dans Paris accueillant près de 6,5 millions de personnes par an, soit un peu plus que la Tour Eiffel, monument le plus visité au monde.

L'image du transport fluvial sur la Seine a beaucoup évolué, les opérateurs proposant des produits qui s'adressent à des publics variés. Des classiques croisières pour touristes, jusqu'à des croisières spécifiques pour les enfants, des croisières événementielles (activité qui s'est le plus développée ces dernières années), des navettes fluviales Batobus ou même des paquebots fluviaux.

Batobus est un service de navettes fluviales qui existe depuis 1989. A l'origine, la société recevait une délégation annuelle du Port autonome de Paris, mais en 1996, ayant obtenu une concession pour 13 ans, elle a décidé d'investir.

Aujourd'hui, 6 trimarans de 200 places desservent 8 escales entre la Tour Eiffel et le Jardin des Plantes. De 200 000 passagers en 1996, le trafic est passé à 750 000 passagers en 2005. Le service, qui était à l'origine saisonnier, est devenu annuel depuis 2 ans. D'autres arrêts sont à l'étude pour les années à venir. La clientèle reste à 90% touristique.

M. Pascal GUEDJ, consultant en tourisme fluvial. Aujourd'hui, une majorité de décideurs s'accordent sur le fait que l'élément eau, canaux, rivières et fleuves, est un facteur de reconquête urbaine et d'amélioration du cadre de vie, ainsi qu'un support de loisirs de proximité et de découverte du patrimoine.

Les activités sur l'eau ou bord à voie d'eau contribuent à améliorer le paysage et à rendre la voie d'eau attractive.

Quelques exemples : à Rennes, un bâtiment de logements bord à voie d'eau avec un corridor vert le long de la Vilaine, en Alsace, à Huningue, une ancienne friche portuaire transformée en parc traversé par une rivière à eau vive sur laquelle se pratique le kayak, le rafting, ... fréquenté par 150 000 personnes par an, essentiellement le week-end., à Bordeaux, le centre commercial situé le long de la Gironde sur d'anciennes friches portuaires, où se sont installés des magasins, des cafés,...

VNF et le Comité régional du tourisme Nord-Pas de Calais essaient de réveiller le tourisme fluvial dans cette région, où la voie d'eau a longtemps été déconsidérée. La population se montrant désormais intéressée, l'idée leur est venue de proposer des activités touristiques sur la boucle transfrontalière prioritaire, qui relie Lille, Douai, et Valenciennes, à Tournai et Courtrai, en Wallonie. L'objet est de développer une gamme opérationnelle de produits touristiques clés en main, incluant la voie d'eau et son environnement immédiat, afin de mailler la voie d'eau au territoire en associant des activités sur l'eau à des activités bord à voie d'eau. Cela intéresse principalement les clientèles de proximité.

Quelques pistes d'action pour les communes bord à voie d'eau d'Ile-de-France :

- Les modèles flamands et du Nord-Pas de Calais sont vraisemblablement transférables, avec le souci de favoriser l'intermodalité des transports et pratiques

de déplacement, soit en essayant de mailler le tourisme fluvial avec d'autres pratiques de loisirs bord à voie d'eau : vélo, randonnée, équitation...

- La nécessité de mailler le territoire avec la voie d'eau, qui correspond à une demande forte des opérateurs et offices de tourisme locaux

- Privilégier la clientèle de proximité

- Favoriser le travail en réseau : il semble en effet fondamental que les collectivités s'associent pour réaliser ces projets

M. Pierre-Yves HUDAULT, directeur adjoint du Comité régional du tourisme, chargé du développement. La région Ile-de-France est la première région touristique mondiale, elle reçoit plus de 44 millions de visiteurs par an, mais en réalité il existe un fossé entre la situation de Paris et celle de l'Ile-de-France. L'Ile-de-France n'est pas une destination de tourisme fluvial, comme le sont la Bourgogne, le canal du Midi, ou la Bretagne...

Paris concentre plus de 70 % du trafic fluvial passagers en France, la ville étant assez inaccessible pour les plaisanciers, car les contraintes réglementaires sont très importantes.

En dehors de Paris, la voie d'eau en Ile-de-France se compose de 700 km de voies navigables, mais elle n'attire pas de tourisme par manque de buts de séjour. Les infrastructures d'accueil sont insuffisantes et mal adaptées, et l'on constate une carence en termes d'avitaillement, une absence de mise en tourisme des ports et haltes fluviales, et un manque de services et de prestations touristiques notoires.

Or, le tourisme fluvial est avant tout une offre. Cela nécessite des efforts en matière de communication et de promotion considérables. Ce sont des investissements importants pour des retombées économiques et des retours sur investissements pour le moins incertains.

Le développement des loisirs sur l'eau paraît donc une alternative plus intéressante, d'autant que leurs retombées économiques sont supérieures à celles de la plaisance fluviale.

Le Comité régional du tourisme fait le pari suivant : que l'Ile-de-France devienne une véritable destination de loisirs nautiques pour les Franciliens pour qu'à terme l'animation de ses voies d'eau en fasse également une destination de tourisme fluvial.

L'association « La Seine en partage » a décidé avec le Comité régional du tourisme de publier un guide touristique de la Seine et de ses rives en Ile-de-France. Cet ouvrage, à paraître bientôt aux éditions Gallimard, permettra de faire connaître les richesses et ressources des 153 communes riveraines de la Seine en Ile-de-France.

M. Jean-Louis TESTUD, président exécutif de « La Seine en Partage », adjoint au maire de Suresnes. L'association « La Seine en Partage » a été créée pour que la Seine soit mieux comprise, mieux protégée, mieux valorisée par ses 5 millions de riverains. En effet, la Seine n'est pas un simple plan d'eau, mais bien une infrastructure et il convient donc de concilier les ambitions économiques et écologiques.

Comme l'a dit Mireille Ferri, le fleuve étant au carrefour de tout, il court le risque d'être toujours présent dans les débats publics, mais jamais approfondi. C'est pourquoi le préfet de région M. Bertrand Landrieu et le ministre M. Christian

Estrosi ont salué l'apport essentiel de l'association « La Seine en Partage » qui s'est auto-saisie de problèmes la concernant pour devenir un interlocuteur de l'Etat, dans l'esprit voulu par le grand chantier de la décentralisation. Comme l'a dit le ministre, la grande leçon de ce siècle est que la Nature, pour être commandée, doit d'abord être obéie et les aspects abordés aujourd'hui : l'aménagement des berges, l'assainissement, le risque d'inondation, le transport et le tourisme fluvial en sont la preuve. L'annonce par le ministre d'un Plan Seine demandé par le CIAT de juillet 2005 pour la période 2007-2015 est en ce sens une très bonne nouvelle. En effet, ce plan constituera un nouveau moyen d'action et permettra la clarification des compétences et des responsabilités de tous les acteurs du fleuve.

Les Dossiers de La Seine en Partage
“Etre riverain : une chance, des problèmes.
La riveraineté, le risque d’inondation, les pollutions,
l’aménagement des berges,
le transport fluvial, le tourisme fluvial ”
Édition 2005



94, rue Saint-Lazare 75009 Paris - Tél. 01 48 74 15 55
www.seineenpartage.com

La Seine en Partage



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS,
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE