

**MISSION D'INFORMATION
ET D'ÉVALUATION
LA SEINE
LE RAPPORT**

PRÉSIDENT - GRÉGORY CANAL
RAPPORTEUR - THOMAS CHEVANDIER

SOMMAIRE

MOT DU PRÉSIDENT	P. 4
MOT DU RAPPORTEUR	P. 5
SYNTHÈSE DU RAPPORT	P. 6
INTRODUCTION	P. 10
LA SEINE, FLEUVE DE PROXIMITÉ	P. 14
A. Le fleuve qui a dessiné le visage de la ville	P. 15
B. Retisser le lien de Paris avec la Seine	P. 26
C. La Seine, espace culturel, festif et olympique	P. 32
LA SEINE, OBJET INSTITUTIONNEL COMPLEXE	P. 38
A. Complexité de la gouvernance et dispersion des compétences : efficacité relative des politiques publiques ?	P. 39
B. L'Axe Seine : un changement d'échelle	P. 55
LA SEINE, RÉVÉLATEUR DE L'URGENCE ÉCOLOGIQUE	P. 60
A. Incivilités, propreté, tranquillité : des nuisances dues à certains usages des berges	P. 61
B. Crues et sécheresses : se préparer à affronter le pire	P. 66
C. Qualité de l'eau : l'embellie qui se poursuit	P. 74
D. Biodiversité, écosystèmes : le fleuve, un bien commun à préserver	P. 82
LA SEINE, OUTIL EFFICACE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE	P. 86
A. La Seine, vecteur de développement écologique du bassin	P. 87
B. Le développement d'activités accélérant la transition écologique du fleuve et de ses usages	P. 95
PRÉCONISATIONS DE LA MISSION D'INFORMATION ET D'ÉVALUATION	P. 102
ANNEXES	P. 108

Président : Grégory CANAL

Rapporteur : Thomas CHEVANDIER

Autres membres de la Mission : Maya AKKARI, Jean-Noël AQUA, Vincent BALADI, Véronique BALDINI, Jérôme COUMET, Séverine DE COMPREIGNAC, Corine FAUGERON, Catherine IBLED, Jean LAUSSUCQ, Nathalie MAQUOI, Aminata NIAKATE, Béatrice PATRIE, Ariel WEIL

Membres suppléants : François-Marie DIDIER, Carine PETIT, Chloé SAGASPE, Hanna SEBBAH, Delphine TERLIZZI

MOT DU PRÉSIDENT



La mission d'information et d'évaluation dédiée à la Seine a été créée en novembre 2020 à la demande des élus du groupe Changer Paris et de sa présidente Rachida DATI, à la suite des controverses sur le projet d'extension de l'usine du cimentier Lafarge au Port

En premier lieu, je me félicite que les préconisations suivantes aient été adoptées : la limitation des activités industrielles sur les bords de Seine, l'interdiction de tout nouveau site et de toute nouvelle extension ainsi que la reconversion progressive des sites actuels au profit d'activités vertes. L'emprise des centrales à béton devra diminuer, avant de disparaître à terme. Nous avons également mis l'accent sur la propreté dont on sait qu'elle préoccupe particulièrement les parisiens, les nuisances sonores et visuelles avec l'installation de capteurs Bruitparif sur les quais ou l'interdiction des spots éclairant les bâtiments depuis les bateaux-mouches. Nous nous sommes aussi penchés sur les problèmes de sécurité et nous pensons qu'une réflexion doit être engagée sur l'extension de la vidéo protection sur les quais de Seine et que l'expérimentation prévue par la loi qui permettra d'attribuer des pouvoirs de police judiciaire à la future police municipale parisienne devra être demandée par la Ville de Paris.

Enfin, soucieuse de la protection accrue du patrimoine, la mission préconise de rendre obligatoire la concertation avec les maires d'arrondissement pour toute utilisation événementielle des espaces verts du Champs-de-Mars et de ceux inclus dans le périmètre inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Avec mes collègues issus de toutes les formations politiques du Conseil de Paris, nous avons eu à cœur d'établir un état des lieux des enjeux de la Seine avec impartialité, transparence et ouverture. Au cours de nos travaux, nous avons auditionné une soixantaine de personnes différentes, cherché à consulter l'ensemble des acteurs concernés, et envisagé le fleuve dans son bief parisien mais aussi plus largement en amont et en aval jusqu'au port du Havre.

Ces longs mois d'études nous ont fait appréhender les défis qui se posent au fleuve : la propreté des eaux, la gouvernance des activités économiques, la lutte contre les nuisances, la saleté ou l'insécurité, la protection des paysages et du patrimoine des rives de Seine. Ils nous ont aussi permis d'établir des préconisations adoptées à l'unanimité qui nous l'espérons déboucheront sur des décisions concrètes de la mairie de Paris et des autres acteurs liés au fleuve.

Grégory CANAL
Président

MOT DU RAPPORTEUR



Comment diversifier les usages de la Seine et de ses berges pour les Parisiennes et les Parisiens, tout en végétalisant ses abords et en limitant les nuisances ? Comment préserver la biodiversité du fleuve et améliorer la qualité de son eau, tout en y développant une

logistique décarbonée et en y maintenant les activités industrielles encore nécessaires à la ville ?

Voilà résumées en quelques mots les équations que notre Mission d'information et d'évaluation (MIE) se devait de résoudre, tout en dégagant en son sein un consensus qui ne soit pas un compromis. Ces 6 mois de travaux, d'auditions, de déplacements, nous ont ainsi permis d'y parvenir, éclairés par les analyses des spécialistes et les expériences des usagers et des professionnels.

Il est vrai que de nombreux supports existaient déjà, que la Ville n'avait pas attendu cette MIE pour penser les rapports avec son fleuve et que l'on avançait éclairés notamment par les travaux issus des Ateliers Seine coordonnés par l'APUR.

La vision partagée par l'ensemble des groupes politiques représentés au Conseil de Paris qui émerge de ce rapport et découle de ces nombreux mois de travail est celle d'un fleuve à la fois objet et acteur du changement climatique.

Objet du changement climatique, il est exposé à d'imprévisibles crues, certainement bientôt à de lourds épisodes de sécheresse. Il est également éprouvé par les activités humaines d'un bassin dense et industriel, qui ont durant plusieurs siècles pollué ses eaux et tari sa biodiversité. Mais, il serait injuste de ne pas reconnaître que jamais la Seine n'a fait l'objet d'un tel soin qu'actuellement, et que **l'amélioration constante de la qualité de ses eaux, baignade en vue**, constitue en cela un baromètre efficace.

Acteur du changement climatique, il est une trame verte et bleue qui traverse plusieurs métropoles, il est **un corridor de fret écologique** et un outil de structuration des filières biosourcées, de l'économie circulaire et du réemploi, il est un accélérateur d'innovations au service de la transition énergétique à travers l'objectif d'une flotte décarbonée.

Les préconisations formulées dans ce rapport dessinent le visage nouveau d'un fleuve et de sa relation avec Paris et le bassin de la Seine. Elles alimenteront désormais le débat et serviront, espérons-le, de point d'appui à la mise en œuvre de prochaines politiques publiques.

Thomas CHEVANDIER
Rapporteur

SYNTHÈSE DU RAPPORT



SYNTHÈSE DU RAPPORT

La délibération votée en Conseil de Paris à l'origine de la présente Mission résumait assez bien les enjeux entourant la Seine :

- Ayant dessiné le visage de Paris, elle est au cœur de son patrimoine et doit être protégée et valorisée en tant que telle ;
- Dévolue à un usage industriel ou longée par des autoroutes urbaines, elle a été éloignée trop longtemps des Parisiennes et des Parisiens, qui se la réapproprient ;
- Traversant un bassin d'emploi et de développement au rayonnement européen voire mondial, elle est régie par un ensemble complexe de collectivités, d'institutions et d'autorités, au moyen d'un enchevêtrement parfois baroque de normes et de compétences, nuisant à l'efficacité et à la lisibilité des politiques la concernant ;
- Corridor vert et bleu, elle est un espace de biodiversité, une trame de fraîcheur, tout en étant un point d'appui à la logistique fluviale, alternative essentielle et décarbonée à l'encombrement des routes.

Ces contradictions ont constitué le théâtre des échanges durant les 6 mois de travaux, les 62 auditions, les 4 déplacements, qui se sont achevés par le vote du rapport et de ses propositions le 19 mai 2021.

Travaux qui ont permis de réunir dans un même cadre l'ensemble des acteurs concernés par le fleuve : qu'il s'agisse de ceux qui habitent dessus ou à ses côtés ; des collectivités qu'il traverse ou qu'il longe ; des institutions ou autorités qui le régissent et le protègent ; des professionnels qui en vivent ; des industries qui l'utilisent ; et même des passionnés qui le chérissent.

Ces échanges ont permis de dégager un équilibre, une ligne de crête, entre tous les usages et rapports à la Seine : il s'agit de permettre une diversification des usages du fleuve au bénéfice des habitants, un renforcement de la logistique fluviale comme alternative écologique à la route, tout en le protégeant mieux, tout en favorisant l'épanouissement de sa biodiversité.

C'est là la problématique globale de notre mission d'information dont le rapport se structure autour des quatre grandes parties suivantes.

1. La Seine, un fleuve de proximité

L'histoire de la ville et de son fleuve, dont il est question dans cette partie, témoigne de la richesse du patrimoine bordant le fleuve, tout en actant un éloignement progressif des habitants de ce dernier, auquel il est remédié depuis deux décennies.

Il convient d'amplifier ce mouvement : intégrer au mieux la Seine dans la ville et la protéger davantage, au moyen notamment des outils réglementaires dont dispose la Ville, à savoir le PLU, le cahier des prescriptions architecturales et paysagères. Ce mouvement doit s'envisager en cohérence avec l'effort de végétalisation des abords du fleuve, voire au moyen de la reconstitution d'une ripisylve là où cela sera matériellement possible.

Ces outils permettent de poursuivre l'effort de réappropriation du fleuve par les parisiens et l'objectif d'une continuité piétonne et cyclable tout au long de ses berges, sur les deux rives, y compris sur les portions dévolues aux activités industrielles ou de logistique.

Enfin, la mixité des usages du fleuve se pose pour ses abords, en allant d'un usage industriel à un usage culturel, mais également pour son chenal, qui doit être mieux partagé pour permettre à des activités sportives et ludiques de s'y émanciper, à commencer par la baignade.

2. La Seine, objet institutionnel complexe

La gouvernance du fleuve s'opère selon une répartition des compétences disloquée entre les acteurs institutionnels, les acteurs satellites gestionnaires, les associations et également des acteurs qui manifestent leur souhait d'être plus impliqués dans la gouvernance.

Si la fusion des ports de Paris, Rouen et Le Havre est de nature à clarifier en partie ce mille-feuille, cette diversité d'acteurs n'en soulève pas moins un grand nombre d'interrogations sur la pertinence de cette répartition et sur l'efficacité des actions menées sur le fleuve et ses berges. En témoigne notamment l'émiettement des polices spéciales liées à la protection du fleuve.

Outre ce constat, la MIE a souhaité se concentrer sur l'épineuse question de l'occupation des berges, partant du constat que les collectivités étaient laissées à l'écart du processus de décision. La Mission voit dans cette dépossession des communes du contrôle d'espaces stratégiques de leur territoire un sujet démocratique fort et structurant.

La fusion des ports ainsi que la volonté politique affirmée par les maires des trois grandes villes longées par la Seine permettront la structuration d'un Axe Seine, outil de développement et de rayonnement essentiel pour l'avenir de la vallée de la Seine.

3. La Seine, révélateur de l'urgence écologique

Un fleuve traversant en plein cœur une ville comme Paris vit avec une intensité accrue les enjeux qu'elle affronte. L'urgence écologique est celle d'un fleuve dont la biodiversité avait presque disparu à la fin du XX^e siècle. L'urgence écologique est aussi celle d'un fleuve encore parfois victime de pollutions et des effets de certaines activités humaines, malgré le soin croissant qui lui est apporté par tous les acteurs et, singulièrement, par la Ville de Paris.

La MIE a travaillé sur la question des nuisances dues aux différents usages des berges et a été alertée sur les questions de propreté, de tranquillité et de régulation des déplacements. La mise en œuvre de la police municipale constituera notamment un élément de réponse, dès lors que la coordination sera effective avec les services de la Préfecture de police.

La question de la prévention des crues a constitué un axe de travail majeur de la mission, qui a constaté une mobilisation efficace des acteurs concernés, bien que certaines améliorations peuvent être apportées, dans la coordination et dans la définition du PPRI¹. En revanche, la question de la prévention des risques liés aux sécheresses reste trop embryonnaire et devra faire l'objet d'une attention poussée.

La qualité de l'eau fait, par ailleurs, figure de baromètre de l'état de protection d'un fleuve. S'agissant de la Seine, la Mission a constaté que son eau n'avait probablement jamais été aussi propre depuis l'avènement de l'ère industrielle. En dehors des épisodes de fortes pluies qui saturent les réseaux d'assainissement et provoquent des déversements d'eaux usées, la Seine est aujourd'hui baignable et le sera encore davantage d'ici à 2024. Reste que cet objectif de baignabilité en vue des JOP2024 est surtout un moyen de poursuivre le combat en faveur de l'amélioration de la qualité des eaux de la Seine.

1. PPRI – Plan de prévention des risques d'inondation

4. La Seine, outil efficace de la transition écologique

C'est là certainement une des contradictions apparentes que la Mission a dû tenter de résoudre : poser comme priorité la protection du fleuve, tout en considérant que des activités logistiques et industrielles doivent continuer de s'y épanouir. En réalité, ces axes sont parfaitement complémentaires et tendent au même objectif : la préservation de notre environnement.

Le développement de la logistique fluviale et la préservation d'activités industrielles le long de la Seine participent de la protection de l'environnement dès lors qu'ils permettent de répondre aux besoins des habitants de l'ensemble urbain. Ce faisant, le fleuve devient une alternative essentielle à la route, à la présence des camions si polluants et encore si nombreux, et c'est pour cette raison que les membres de la Mission se sont entendus pour convenir de sa nécessité, bien que le modèle économique durable reste à trouver.

La logistique fluviale doit par ailleurs devenir un point d'appui du développement des filières de matériaux biosourcés. L'attention de la Mission a notamment été retenue sur l'exemple du bois, qui est transformé au bout du monde alors qu'il est produit, par exemple, à quelques dizaines de kilomètres de Paris, le long de l'Yonne, affluent majeur de la Seine. Mais les filières du recyclage, du réemploi, l'économie circulaire gagneraient aussi à s'appuyer encore davantage sur le fret fluvial.

Enfin, la Mission a noté la volonté des acteurs du fleuve, soutenue en ce sens par les acteurs institutionnels, d'investir en vue de créer une « flotte 0 carbone », c'est-à-dire intégralement propulsée au moyen d'énergies propres. Evidemment, les investissements publics seront nécessaires afin d'accompagner la grande transition écologique au moyen du fret fluvial.

Introduction

Le Conseil de Paris a décidé lors de sa séance des 17 et 18 novembre 2020 de créer une quinzième Mission d'Information et d'Evaluation (MIE), la première de la présente mandature, sur la Seine.

I - La création de la mission

Présentée par le groupe Changer Paris, la demande de création de cette mission **(annexe 1)** a reçu une réponse favorable de la Maire de Paris le 16 novembre 2021 **(annexe 2)** et a fait l'objet d'un projet de délibération adopté à l'unanimité par le Conseil de Paris **(annexe 3)**. Les objectifs de la mission sont précisés dans l'exposé des motifs de cette délibération comme suit :

« dresser un état des lieux des usages de la Seine et des projets en cours, en ce qui concerne particulièrement :

- les activités portuaires et les usages industriels, notamment les cimenteries, avec leurs dimensions économiques et environnementales,*
- les projets d'aménagement urbains et d'occupation du domaine public, en particulier s'agissant des rives et de leur accessibilité, au regard des objectifs environnementaux, paysagers et climatiques de la Ville,*
- la pollution des eaux et l'état d'avancement des actions visant à sa réduction et au retour de la biodiversité.»*

La MIE, installée le 2 décembre 2020, a porté à sa présidence Grégory CANAL (groupe Changer Paris). Son rapporteur est Thomas CHEVANDIER (groupe Paris en Commun). La mission est composée de conseillers de Paris appartenant à tous les groupes politiques désignés à la représentation proportionnelle **(annexe 4)**.

II – Le périmètre de la mission

La Seine constitue un lien entre une pluralité de territoires qui dépassent les limites parisiennes. La mission a inscrit l'essentiel de ses travaux dans le cadre métropolitain et régional. Elle a néanmoins étendu sa réflexion à l'ensemble du fleuve jusqu'à son embouchure chaque fois que les problématiques abordées, notamment environnementales et économiques, l'exigeaient.

III - Les axes de travail

Au-delà du vaste périmètre géographique, la Seine est un objet transversal qui embrasse le champ de multiples enjeux et politiques publiques, que la mission a choisi d'organiser en 4 axes de travail.

1. La gouvernance de la Seine et de ses berges

La Seine et ses berges sont gérées par des administrations d'État et territoriales nombreuses et soumises à des réglementations foisonnantes. Cette complexité nuit à la lisibilité et à l'efficacité de la gestion des nombreux usages du fleuve (mobilité, activités économiques, tourisme,...). Sur la base du diagnostic de la gouvernance actuelle, la mission a mené une réflexion en vue de proposer une organisation plus efficiente de la gestion des espaces du fleuve et des berges afin de renforcer la cohérence des politiques publiques.

2. Les objectifs environnementaux

La mission a étudié le rôle de la Seine et des berges comme corridor écologique, comme trames bleue et verte en lien avec les canaux et les espaces végétalisés limitrophes. Dans le cadre des Jeux olympiques et paralympiques de 2024, des épreuves sont prévues dans la Seine, et l'engagement est pris de réaliser des sites de baignades à partir de 2025 pour les saisons estivales. Cet objectif a nécessité d'appréhender les mesures prises pour l'amélioration de la qualité des eaux de la Marne et de la Seine en amont et dans Paris et pour l'accroissement des biodiversités faunistiques et floristiques.

3. Les enjeux économiques

Depuis le Moyen-âge, la Seine est un vecteur économique de premier plan pour Paris et sa région. La mission considère qu'aujourd'hui la lutte contre le réchauffement climatique nécessite un renforcement de la part modale du fleuve dans le transport des marchandises en lien avec les professionnels de la logistique. Les activités touristiques autour du fleuve doivent aussi être valorisées. Enfin, la MIE a réfléchi à l'intégration des activités portuaires et industrielles dans le tissu urbain et à la limitation des nuisances qu'elles induisent.

4. La reconquête du fleuve et de ses berges par les habitants

Plus généralement, l'un des enjeux majeurs des travaux de la mission a porté sur l'équilibre et la mixité des usages de la Seine. Elle a porté une attention particulière aux mesures à proposer pour développer autant que possible l'accès aux berges et la continuité des usages au-delà du territoire parisien. La reconquête du fleuve et de ses berges a nécessité notamment d'ouvrir une réflexion sur un partage des espaces où pourraient se superposer des activités industrielles, de loisirs ou de tourisme.

IV - La méthode retenue

1. Les auditions et les contributions écrites

La mission a procédé à 13 séances d'auditions en séance plénière entre le 13 janvier et le 5 mai 2021 et a entendu 62 personnes. **(annexes 5 et 6)**. La Mission a aussi demandé des contributions écrites à divers organismes ou experts. Elle a ainsi sollicité, en accord avec le Secrétariat général de la Ville de Paris, les données et l'expertise de nombreuses directions de la Ville qui contribuent à l'action de la collectivité parisienne sur et aux abords du fleuve. **(annexe 7)**. L'ensemble des groupes politiques et membres de la mission ont participé à son élaboration collective. Certains ont formalisé des contributions écrites qui sont ci-après annexées **(annexes 8 et 9)**.

2. Les questionnaires

La mission a transmis un questionnaire aux conseils des quartiers qui bordent le fleuve afin de mieux connaître leur perception actuelle et leurs souhaits d'évolution des usages de la Seine et de ses berges. 41 des 66 conseils de quartier sollicités ont transmis une synthèse. **(annexe 10)**.

INTRODUCTION

Par ailleurs, pour bénéficier d'un éclairage international, elle a adressé un questionnaire à 37 villes parcourues par un fleuve ou possédant une façade maritime, auquel cinq villes (Amsterdam, Buenos Aires, Prague, Québec, Rotterdam) ont répondu par écrit et deux autres (Bâle et Mannheim) lors d'une séance d'auditions. **(annexe 11).**

3. La documentation

La MIE a bénéficié d'une large documentation sur les questions intéressant le fleuve (rapports, ouvrages spécialisés, ...) dont la liste figure dans la bibliographie. **(annexe 12).**

4. Les visites

Enfin, des délégations de la mission ont effectué quatre visites de terrain. Elles ont ainsi pu prendre connaissance sur place du fonctionnement de la salle de crise (après la crue de la Seine du début d'année), effectuer une navigation commentée sur le fleuve, visiter l'usine de production de béton Unibéton située à Issy-les-Moulineaux ainsi que le port du Havre, où une rencontre avec de nombreux représentants des communautés portuaires havraise et rouennaise a été organisée. **(annexe 13).**

IV Le plan et les préconisations du rapport

Ce rapport est constitué des quatre parties suivantes :

- Première partie : La Seine, fleuve de proximité
- Deuxième partie : La Seine, objet institutionnel complexe
- Troisième partie : La Seine, révélateur de l'urgence écologique
- Quatrième partie : La Seine, outil efficace de la transition écologique

Au terme de ses travaux, la mission a adopté à l'unanimité les préconisations qui sont présentées au fil des développements et récapitulées en conclusion du rapport.

LA SEINE, FLEUVE DE PROXIMITÉ

Ce fleuve, si profondément lié à l'histoire et à l'identité de leur ville, constitue pour les Parisiens un ensemble patrimonial dont la valeur universelle exceptionnelle a été reconnue par l'UNESCO. Il doit être protégé et valorisé (A). La politique d'aménagement urbain mise en œuvre par la Ville vise à retisser les liens de Paris et son fleuve pour en permettre des usages plus nombreux et divers (B). La Seine pourrait ainsi accueillir des événements culturels et festifs valorisant ses berges et sera au centre des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 (JOP2024). Afin de contribuer à cette réflexion et pour mieux connaître la perception actuelle du fleuve par les Parisiens, la mission a effectué une enquête auprès des conseils de quartiers qui le bordent (C).



LA SEINE, FLEUVE DE PROXIMITÉ

A. Le fleuve qui a dessiné le visage de la ville

Paris s'est construite autour et à partir de la Seine. Au fil des siècles, s'est développé, par stratifications successives, un « théâtre d'eau » qui fait aujourd'hui l'objet d'une protection particulière.

1. La Seine et Paris, un lien structurant depuis l'antiquité

Dès les origines de la Capitale, les Nautes, puissante corporation de bateliers de la Seine de la tribu des *Parisii*, réalisent d'importants échanges sur le fleuve entre Lutèce et le monde antique. Leur rôle prépondérant est rappelé par la nef figurant, aujourd'hui encore, sur le blason de Paris. Daniel DUCHÉ² a présenté à la mission un panorama de l'histoire fluviale de la ville dont les principales étapes sont décrites ci-après.

Le site naturel a été façonné par les hommes pour leurs besoins

La ville de Paris s'est développée sur un site alluvionnaire cerné de coteaux aux pentes assez douces, ponctuées de monceaux. La carte ci-dessous, représentant l'époque préhistorique, montre le méandre originel et le creusement du nouveau lit majeur. Ce bras fossile a disparu au fil du temps, mais l'enceinte de Charles V a repris globalement son tracé, de même que les Grands Boulevards.



Carte n°1 - Site naturel de la Seine - Source : Ministère de la Culture

L'oppidum des *Parisii* sédentaires se situe sur l'île de la Cité, au-dessus du niveau des crues. L'île est traversée par ce qui est devenu à l'ère romaine son *cardo maximus*³, empruntant le grand pont et le petit pont prolongé par une voie sur digue au niveau de la rue Saint-Séverin. L'axe est-ouest, rive nord, est parallèle à la Seine.

². Daniel DUCHE, architecte urbaniste, audition du 10 février 2021

³. Voie d'axe nord-sud la plus importante d'une ville romaine

L'essor économique médiéval de Paris se développe autour de la Seine

Dès l'époque mérovingienne, la Seine et ses affluents assurent **les grandes voies commerciales**.

Les différents quartiers de la ville sont peu à peu façonnés par les activités qui se développent autour de la Seine. Daniel DUCHÉ explique, par exemple, comment «*les ports aux vins sont implantés sur la rive droite à Bercy et sur la rive gauche sur le quai Saint-Bernard, et Jussieu ensuite. Le bois arrivait par flottage de radeaux ; celui qui est destiné au chauffage et le charbon de bois est déchargé vers Saint-Paul et Louviers ; le bois d'œuvre en amont de l'anse de la Bastille ce qui contribuera au développement du quartier du meuble dans le Faubourg Saint-Antoine.*»⁴.

La ville, et en particulier l'activité fluviale, est **administrée par le Prévôt des marchands et les échevins**, issus des corporations des marchands de l'eau, et des bateliers. Elle est aussi gérée par le Lieutenant général qui, depuis le Grand Châtelet, organise et contrôle toutes les activités des berges. Parmi les très nombreux **métiers** engendrés par le fleuve, **les plus importants sont ceux liés directement au transport** : les marinières et les haleurs.

Au XVI^e siècle, la Seine devient l'axe de la représentation du pouvoir

À partir du règne d'Henri IV, le fleuve devient l'axe fédérateur d'un **urbanisme représentatif du pouvoir**. L'illustration ci-dessous montre l'exemple de l'évolution de la pointe ouest de l'île de la Cité entre 1560 et 1665. Daniel DUCHÉ indique que le pont Neuf «*programmé sous Henri III et mis en œuvre sous Henri IV (...) est le premier pont non bâti, véritable belvédère sur la Seine, permettant, entre autres, la perception de l'ensemble des maisons de la place Dauphine*».



Illustrations n°1 – évolution de la pointe de la Cité – Source : Cabinet BLANC/DUCHE

Durant les XVII^e et XVIII^e siècles, la Seine devient un « théâtre d'eau » dont les berges se parent de **monuments prestigieux**. Apparaît ainsi une séquence emblématique entre la place Dauphine et le Champ de Mars qui correspond à une volonté politique de mise en scène du fleuve par Henri IV et ses successeurs. Trois grandes compositions nord-sud ponctuent le parcours ouest. Il s'agit de l'axe palais Bourbon-église de la Madeleine, les Invalides, et de l'École militaire.

Au lendemain de la Révolution, les **projets de distribution d'eau potable, de salubrité des quais ainsi que le souci d'une meilleure rentabilité du transport et du commerce** sont à l'ordre du jour. Les travaux de contournement de Paris par les canaux et le déplacement des ports vers le nord, sauf ceux des pondéreux, sont commencés sous le Consulat et terminés en 1815 avec les canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis. Le canal Saint-Martin et le port de l'Arsenal sont, pour leur part, opérationnels en 1825.

Au XIX^e siècle, la Seine prend peu à peu sa physionomie actuelle

Après Napoléon I^{er}, les progrès techniques et l'absence de l'effort de guerre ont permis de réguler progressivement la Seine et d'engager **un gigantesque chantier de réfection de l'ensemble des berges et des quais parisiens**. L'aménagement du fleuve s'inscrit dans le plan d'ensemble de 1833 le divisant en 12 bassins. À la veille du Second Empire, la Seine est endiguée et les quais monumentaux terminés. Le traitement des quais hauts et bas, avec leur mise en œuvre, leur dessin et leurs détails spécifiques, a été décliné sur toute la traversée de Paris.

Sur les terrains encore libres ont été construits les **pavillons et chefs-d'œuvre des expositions universelles** qui s'inscrivent dans les grandes perspectives de mise en scène du fleuve. Certains d'entre eux, conservés, ont marqué de façon spectaculaire le paysage urbain parisien. L'exposition de 1889 a ainsi vu se dresser aux abords du Champ du Mars la Tour Eiffel. L'exposition de 1900 laissera les Grand et Petit Palais, la perspective des Invalides et le pont Alexandre III.

Au début du XX^e siècle, **des sites industriels bordent le fleuve**, telle l'usine de fabrication de tanks transformée par la suite en chaînes automobiles, dans le 15^e arrondissement. La voie express inaugurée en 1967 par le Premier ministre Georges POMPIDOU, dans le cadre du plan autoroutier pour Paris, emprunte les quais bas. Les tronçons les plus étroits sont construits en encorbellement sur le fleuve.

2. Un bien commun à la « valeur universelle exceptionnelle »

Les transformations successives de la Seine et de ses abords à Paris ont fait naître un ensemble urbain d'une grande cohérence, au caractère affirmé, qui a été inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Un patrimoine original et homogène

Le site de la Seine est un patrimoine vivant qui n'a cessé de faire l'objet d'évolutions successives, comme ont permis de le constater les auditions revenant sur l'aspect historique. Laurent ROTURIER, Directeur régional des affaires culturelles d'Île-de-France (DRAC IDF), souligne qu'il « s'est constitué au fil du temps par des stratifications harmonieuses qui sont venues, à chaque période, compléter et magnifier ce que les générations précédentes avaient laissé⁵ ».

Il en résulte ainsi **un ensemble patrimonial d'une remarquable homogénéité** : « Cette particularité parisienne, note Patricia PELLOUX, directrice adjointe de l'APUR, est d'avoir un système urbain très constitué et très régulier que l'on ne retrouve pas ailleurs (...). Ce système régulier est constitué (...) par le système des quais bas, des quais hauts, qui passe par des dispositifs assez simples et des couleurs ». Elle souligne la présence de « tout un vocabulaire commun, qui passe par (...) les matériaux, les transparences, les vides et la continuité de promenade au bord de l'eau, variant selon les largeurs des berges de Seine⁶ ».

Cette unité d'ensemble n'exclut pas **une certaine diversité**, comme elle le précise : « On a un certain nombre de séquences avec quelques situations singulières. On a des **berges minérales** dans certains secteurs, **parfois plus végétales** ; on a des séquences, soit en courbe, soit en retrait, qui font que le système accueille à la fois des bâtiments bas ou quelques bâtiments portuaires sur certains sites. C'est aussi une particularité qui vient rythmer ce parcours et ce système régulier ».

Daniel DUCHÉ relève lui aussi plusieurs marqueurs typiques de Paris : « Une **composition urbaine longitudinale formant un front continu le long des quais** constitue l'architecture remarquable ou plus ordinaire s'inscrivant dans les hauteurs homogènes. Des **compositions urbaines perpendiculaires** au fleuve qui **ont généré les quartiers** et souvent en forme de U, un monument remarquable ou un ensemble urbain duquel émerge un signal⁷ ». Il remarque que l'organisation de la séquence historique qui s'étend entre la gare d'Austerlitz et le pont de Bir-Hakeim, permet **plusieurs types de perceptions**, « les vues plongeantes depuis les quais hauts vers l'eau et les vues depuis les quais bas à partir desquels il semble que les immeubles, se découpant sur le ciel, reposent sur un double soclage ».

L'audition de Karen TAIEB, adjointe à la Maire de Paris en charge du patrimoine, de l'histoire de Paris et des relations avec les cultes, a permis d'évoquer **les ponts qui relient les rives, et les édifices qui les bordent**. Elle note ainsi que « leur reflet dans la Seine marque un lien très fort entre le bâti et le fleuve. Fleuve et bâti sont indissociables⁸ ». Elle considère que « la Seine est un élément d'une beauté exceptionnelle du patrimoine parisien, un élément à la fois vital, environnemental et esthétique de Paris » et rappelle qu'« au fur et à mesure des siècles, toute une architecture s'est écrite de part et d'autre des rives droite et gauche (...) qui constituent une trace du génie humain à travers les chefs-d'œuvre architecturaux édifiés entre le moyen âge et nos jours⁹ ».

5. Laurent ROTURIER, directeur régional des affaires culturelles d'Île-de-France, audition du 10 février 2021

6. Patricia PELLOUX, directrice adjointe de l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR), audition du 10 février 2021

7. Daniel DUCHÉ, audition du 10 février 2021

8. Karen TAIEB, adjointe à la Maire chargée du patrimoine, de l'histoire de Paris et des relations avec les cultes, audition du 10 février 2021

9. Idem

Les séquences de la Seine : le cœur historique

un paysage en séquences

ouvrages d'art
paysage de quais hauts
et de quais bas
promenades sur les berges
points de vue
confluence



Direction régionale
des affaires culturelles
d'Île-de-France

18

Illustrations n°2 – ponts de la Seine – Source : DRAC IDF

Un classement par l'UNESCO et un projet d'extension

Cet ensemble d'architecture fluvio-urbaine est inscrit au **patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1991**¹⁰ au titre de sa « valeur universelle exceptionnelle » dans sa portion comprise entre le pont de Sully et le pont d'Iéna, et jusqu'au pont de Bir-Hakeim pour la rive gauche. Couvrant 365 hectares, il inclut 23 des 37 ponts de Paris et les îles Saint-Louis et de la Cité.

Laurent ROTURIER indique que « l'UNESCO a accepté cette inscription sur **deux critères** : le premier est le rappel que **les quais de Seine** sont jalonnés d'une **succession de chefs-d'œuvre** dont nous retiendrons particulièrement Notre-Dame, le Louvre, l'Institut, l'Hôtel de Ville, la Concorde, l'École militaire, etc... Le deuxième critère est celui d'un **urbanisme haussmannien** qui a marqué la partie ouest de la ville et a **inspiré la construction de grandes villes du nouveau monde**, en particulier en Amérique latine¹¹ ».

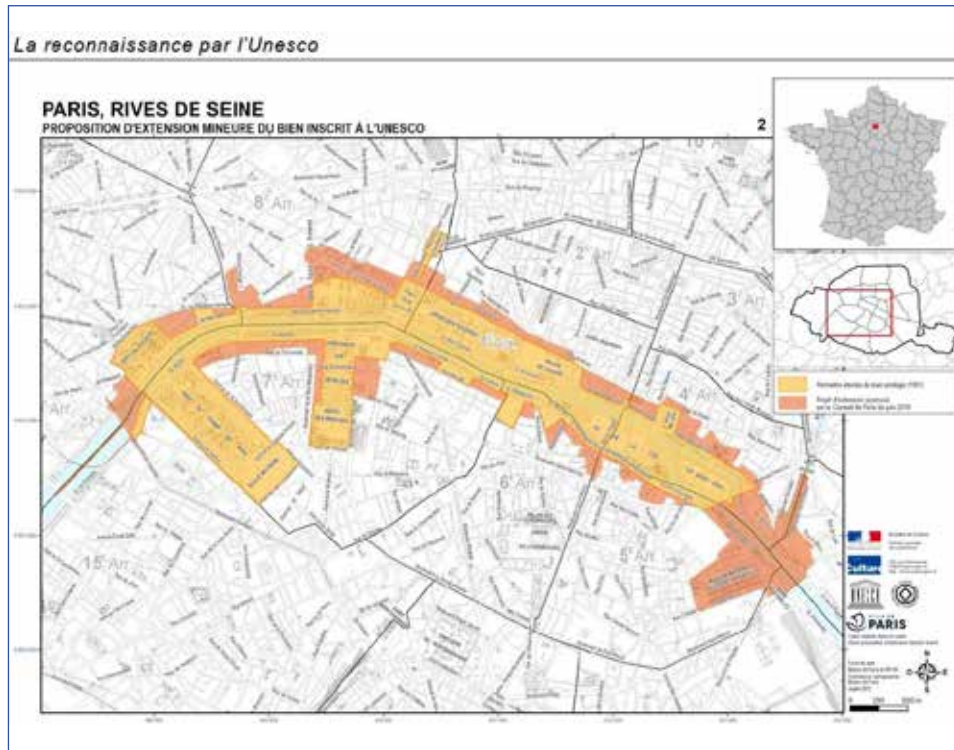
La loi relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine (LCAP) du 7 juillet 2016 qui inscrit pour la première fois dans le droit français la notion de patrimoine mondial¹² précise que, « pour assurer la protection du bien, une zone, dite **"zone tampon"** incluant son environnement immédiat, les **perspectives visuelles importantes et d'autres aires** ou attributs ayant un rôle fonctionnel important en tant que soutien apporté au bien et à sa protection est, sauf s'il est justifié qu'elle n'est pas nécessaire, délimitée autour de celui-ci en concertation avec les collectivités territoriales concernées puis arrêtée par l'autorité administrative ». Afin d'assurer la préservation de la valeur universelle exceptionnelle du bien, elle prévoit également **un plan de gestion, comprenant des mesures de protection, de conservation et de mise en valeur**. Il est élaboré conjointement par l'État et les collectivités territoriales concernées, pour le périmètre de ce bien et de sa zone tampon, et transmis au Comité du Patrimoine Mondial.

10. Page dédiée à « Paris, rives de la Seine » sur le site de l'UNESCO : <https://whc.unesco.org/fr/list/600/>

11. Laurent ROTURIER, audition du 10 février 2021

12. article L612-1 du code du patrimoine

En 1998 et 1999, le Conseil de Paris¹³ a approuvé le principe de **création d'une zone tampon** ainsi qu'une **proposition d'extension mineure du périmètre de protection des rives de la Seine** au titre du patrimoine mondial de l'UNESCO. L'objectif est de remédier au caractère approximatif des plans initiaux et d'inclure certains éléments oubliés lors de l'inscription en 1991, tels que le Muséum national d'Histoire naturelle, les deux théâtres du Châtelet et de la Ville, la Tour Saint-Jacques, l'île aux Cygnes ou le Palais d'Iéna, etc.



Carte n°2 – Paris, Rives de Seine – source : DRAC

Karen TAIEB indique que la Ville est actuellement **en attente d'une réponse de l'UNESCO** sur cette proposition d'extension dont la **validation¹⁴ permettra l'entrée en vigueur du plan de gestion**. Elle estime que ce périmètre «est presque honorifique, une espèce de label UNESCO» et précise que «la Ville de Paris a un certain nombre de protections patrimoniales, à commencer par le plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) qui est le plus contraignant, mais également le plan local d'urbanisme, les Monuments historiques bien entendu, et le regard aigu des architectes des bâtiments de France. Le patrimoine est vraiment très protégé, notamment celui qui est autour de la Seine, parce qu'il a une valeur universelle incontestable et incontestée¹⁵».

Laurent ROTURIER confirme que «cette zone tampon, dans son nouveau tracé, vient se superposer aux **nombreuses servitudes déjà existantes** telles que les abords des monuments historiques, environ un millier sur Paris, et les sites inscrits ou classés et les sites patrimoniaux remarquables. C'est bien une superposition aux servitudes d'utilité publique qui existent». Il ajoute que «la **labellisation n'est pas une servitude juridique**. En revanche, c'est une **obligation que nous nous sommes donnés à nous-mêmes**».

¹³. par délibérations 2018 DAC 777 et 2019 DAC 603

¹⁴. Le DRAC IDF a indiqué à la mission que cette validation sera vraisemblablement examinée à la session du Comité du patrimoine mondial de l'UNESCO qui aura lieu entre fin juin et début juillet 2021.

¹⁵. Karen TAIEB, audition du 10 février 2021

La gouvernance de ce dossier est une responsabilité partagée au sein d'un **comité de pilotage coprésidé par le Préfet de région Île-de-France, la DRAC IDF et la Ville de Paris**, en association avec l'ensemble des services responsables – HAROPA, Voies Navigables de France (VNF). Laurent ROTURIER indique que «les objectifs de ce comité sont de rappeler les enjeux de protection, les enjeux de conservation, de mise en valeur du bien. Le maître mot est évidemment la **concertation permanente et conjointe** entre l'État et la Ville de Paris¹⁶».

L'Atelier Seine et le Livre blanc

En 2019, dans le cadre d'une délibération sur l'extension du périmètre du bien «Rives de Seine», le Conseil de Paris a décidé la création de l'*Atelier Seine* afin de disposer d'un lieu de dialogue de toutes les parties prenantes concernées par le fleuve et ses abords et d'établir une vision commune pour la Seine à Paris. Ont notamment participé à ses travaux, outre la Ville de Paris et l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR), l'Etat (Préfecture de Région, Préfet délégué interministériel à la vallée de la Seine, DRAC IDF, Préfecture de police), HAROPA-Ports de Paris, Voies navigables de France, la Communauté portuaire de Paris et des associations et porteurs de projet. Cet atelier a conduit à la rédaction d'un Livre Blanc définissant un corpus commun stratégique qui a été présenté à la mission par Dominique ALBA, directrice de l'APUR¹⁷.

Il synthétise les travaux suivants qui se sont déroulés en 2019 :

- atelier 1 (29 janvier) : Séance d'installation,
- atelier 2 (25 mars) : Vision patrimoniale du site de la Seine,
- atelier 3 (24 avril) : Vers la construction d'une vision commune des projets en bord de Seine,
- atelier 4 (27 juin) : Les usages du site de la Seine,
- atelier 5 (20 septembre) - Réflexions autour d'une actualisation du cahier des prescriptions architecturales et paysagères liée à l'évolution des usages et de l'urgence climatique.

Le Livre Blanc a été présenté et discuté au Conseil de Paris du 11 décembre 2019.

3. Un patrimoine fragile à préserver et valoriser

Au-delà des prescriptions permettant d'assurer la protection du patrimoine séquanien, divers projets d'ensemble ou portant sur des secteurs bordant le fleuve peuvent aussi améliorer sa mise en valeur.

Des outils institutionnels et urbanistiques pour renforcer sa protection

L'UNESCO et la Ville de Paris ont déployé un ensemble d'outils institutionnels qui garantiront une meilleure protection du fleuve et de ses abords.

¹⁶. Laurent ROTURIER, audition du 10 février 2021

¹⁷. Dominique ALBA, directrice générale de l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR), audition du 13 janvier 2021

- Le suivi des points d'attention de l'UNESCO : l'immobilier, la circulation automobile et les flux touristiques.

Trois points de vigilance ont été exprimés par l'UNESCO dans la déclaration de valeur universelle exceptionnelle. Ils portent sur la **maîtrise du développement immobilier, de la circulation automobile et des flux touristiques**. Patricia PELLOUX¹⁸ rappelle qu'une attention particulière a été portée sur ces trois points :

- **Le développement immobilier est encadré par des protections spécifiques du code de l'urbanisme, du code de l'environnement et du code du patrimoine.** De plus, certaines séquences de la Seine – La Tour Eiffel, le Grand Palais, etc. – sont protégées comme sites et paysages et exigent de l'administration parisienne un travail constant avec la commission des sites.
- **La circulation automobile a reculé** avec la transformation des 7 km du parc Rives de Seine. Se pose encore la question d'une transformation progressive dans le 16^e arrondissement pour permettre une accessibilité, peut-être en temps partagé, comme cela avait été évoqué dans le Livre Blanc¹⁹.
- S'agissant du tourisme, les **aménagement piétons récents traduisent la volonté de diversifier les usages**, de mieux relier la ville au fleuve, d'ouvrir les berges et les quais aux Parisiens et aux Franciliens, afin que leurs usages ne soient pas réservés qu'aux flux touristiques. Parallèlement, des études sont engagées pour **développer d'autres sites touristiques parisiens moins connus**. Reste la question de la présence des autocars sur certains ports. Le projet prévoit que les touristes utilisent plutôt le réseau de transports en commun et des navettes fluviales avec des escales. C'est donc encore un point de vigilance, notamment au pied de la Tour Eiffel.

- La révision du plan local d'urbanisme(PLU) et la protection patrimoniale du fleuve

La révision en cours du plan local d'urbanisme engagée en 2020 en vue d'une adoption fin 2022 intégrera des éléments complémentaires concernant le site de la Seine. Emmanuel GRÉGOIRE précise ainsi : « Nous mettrons à l'expertise technique la question du **lancement d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) sur la Seine et les canaux** dans le futur PLU²⁰ ». Il cite l'un des objectifs de la délibération²¹ de révision du PLU : « *Magnifier et améliorer la fonctionnalité écologique des paysages majeurs de Paris, notamment les bords de Seine et les canaux, et encourager la renaissance de la Bièvre.* » La délibération relative à la révision du PLU indique aussi parmi ses objectifs de « **proposer des espaces de préservation de l'environnement** et des dynamiques de projets partagés entre Paris et le territoire métropolitain notamment sur les sites d'interfaces et en particulier autour du boulevard périphérique, des bois parisiens et **en lien avec la Seine.** »

Ainsi, dans le cadre de la révision du PLU Bioclimatique, la Seine devra jouer pleinement son rôle de corridor de biodiversité. Il sera nécessaire d'en favoriser les qualités environnementales à travers la renaturation des berges, la sanctuarisation de la pleine terre, le débitumage de certaines parcelles.

18. Patricia PELLOUX, audition du 10 février 2021

19. Livre Blanc - Évolution du site de la Seine dans Paris (mars 2020), page 25

20. Emmanuel GRÉGOIRE, premier adjoint à la Maire, en charge de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris, des relations avec les arrondissements et de la transformation des politiques publique, audition du 13 janvier 2021

21. 2020 DU 104 - délibération des 15,16 et 17 décembre 2020 - Plan local d'urbanisme de Paris - prescription de la révision - objectifs pour suivis et modalités de la concertation

- Le cahier des prescriptions architecturales et paysagères doit mieux intégrer la dimension environnementale

En 1999, l'APUR a coordonné la rédaction du **Cahier des prescriptions architecturales et paysagères pour la mise en valeur des berges de la Seine dans Paris**. Ce n'est pas un document réglementaire, mais **une charte** traduisant l'accord de l'État, de la Ville de Paris et du Port autonome de Paris sur le mode de traitement des berges qui définit un vocabulaire spécifique et commun pour les berges de la Seine dans Paris et vise à mettre en avant l'unicité du site, au-delà de ses divers usages : activités portuaires de transport de marchandises ou de passagers, activités de loisirs ou simple lieu de promenade. Il présente les caractéristiques fortes des berges parisiennes, sans prétendre figer leur paysage, ou créer un décor artificiel. Le Livre Blanc issu des synthèses des Ateliers Seine recommande **la révision de ce cahier, qui serait renommé « Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales »**. Patricia PELLOUX explique que depuis vingt ans « *les enjeux climatiques sont apparus et sont à intégrer ; le regard sur la végétation apparaît aujourd'hui un peu différemment.*²² ». Elle rappelle que dans l'atelier n°2, « *les Architectes des Bâtiments de France et la DRAC avaient insisté sur « l'importance de l'ombre du végétal qui est bien plus agréable, avec l'apport d'un sentiment de fraîcheur » et préconisé « une mixité raisonnée »* ». Elle ajoute que « *les nouvelles prescriptions environnementales devront intégrer toute la réflexion sur les plantations et la végétalisation au sol pour retrouver un sol vivant sur les berges de Seine ; et ne pas le réserver seulement aux berges du bois de Boulogne et de l'Île aux cygnes qui disposent d'une faune et flore très intéressantes* ».

Des projets concrets pour valoriser le fleuve

De multiples actions sont mises en œuvre pour valoriser le patrimoine exceptionnel constitué par la Seine et ses abords. La végétalisation est notamment envisagée comme un outil essentiel en ce sens.

- Végétaliser encore et encore

La mise en valeur patrimoniale des abords du fleuve peut aussi passer par **une végétalisation renforcée**. Patricia PELLOUX²³ remarque d'ailleurs que la végétation est **déjà très présente sur le site** : « *En réalité, quand on regarde ces vues aériennes, y compris de la partie centrale, le système de plantation et d'alignement est très constitué et très dessiné et fait partie de cette structure des quais d'aménagement. Aujourd'hui, à l'aune de l'ambition de végétalisation, il y a tout un travail à faire à partir de ce patrimoine arboré* ». Elle précise que « *l'organisation est constituée par ces arbres d'alignement au pied du mur de quai avec des alignements qui pourraient être renforcés.* ».

Quant à la **compatibilité des plantations avec les crues**, Patricia PELLOUX rappelle qu'« *il existe de nombreuses berges de fleuve, y compris dans Paris, où les pieds d'arbres sont dans l'eau régulièrement. Le choix des essences est capital. On sait que les systèmes racinaires sont très importants et que l'on ne peut pas planter n'importe quelle essence dans des secteurs inondés* ».

22. Patricia PELLOUX, audition du 10 février 2021

23. idem



Illustration n°3 – végétalisation – Source : Ville de Paris

Karen TAIEB²⁴ est, elle aussi, favorable à la végétalisation des bords du fleuve et considère que « cela va dans le sens de **créer des îlots de fraîcheur**, de permettre finalement une meilleure appropriation des lieux dans des conditions climatiques satisfaisantes. » Cette végétalisation, précise-t-elle, doit faire l'objet d'un accord des ABF²⁵ et d'une concertation entre « la Ville, les mairies d'arrondissement bien entendu, les habitants [et autres] instances ».

Dans le même sens, Laurent ROTURIER indique que « le fait de **végétaliser le Trocadéro** ne pose pas de sujet majeur du point de vue du ministère de la Culture ou des ABF²⁶. » Mais l'avancement d'un tel projet ne peut passer que par un **dialogue constant avec les différentes parties prenantes**.

• **Mieux illuminer**

Les maires-adjointes estiment que **la mise en lumière actuelle** des éléments patrimoniaux du site est globalement satisfaisante, même si elle **peut ponctuellement être améliorée**. Ainsi, concernant **l'éclairage nocturne des bâtiments et de la Seine elle-même**, Karen TAIEB estime « que mettre en lumière un édifice patrimonial va dans le bon sens. (...) Cela existe, ce ne sont pas des choses qui ne se font pas, mais je crois que cela doit toujours se faire dans le respect des riverains, de l'environnement. Tout cela réuni peut nous amener quelque chose de très beau, je n'en ai aucun doute »²⁷. Quant à Carine ROLLAND²⁸, adjointe à la Maire de Paris chargée de la culture et de la ville du quart d'heure, elle considère que « **les ponts des bords de Seine sont bien éclairés**. (...) et rappelle qu'« entre les ponts du périphérique et autres, et les ponts des bords de Seine, l'aspect patrimonial (...) n'est pas du tout envisagé de la

24. Karen TAIEB, audition du 10 février 2021

25. Architectes des bâtiments de France

26. Laurent ROTURIER, audition du 10 février 2021

27. Karen TAIEB, audition du 10 février 2021

28. Carine ROLLAND, adjointe à la Maire de Paris chargée de la culture et de la ville du quart d'heure, audition du 3 mars 2021

même manière par les Architectes des Bâtiments de France et nous n'avons **pas les mêmes libertés sur les ponts de la Seine**. Autant Christo a pu emballer son pont il y a quelques années et pourra faire de même pour l'Arc de Triomphe à l'automne, et c'était merveilleux, autant cela ne pouvait être que temporaire lorsque la Seine monumentale prédomine. »

• **De nombreux projets de valorisation patrimoniale concernent les abords de la Seine**

D'importants projets d'urbanisme ou d'architecture à venir longeant le fleuve vont intégrer une forte dimension de valorisation patrimoniale. Patricia PELLOUX cite ainsi « le Grand Palais, (...) Notre-Dame qui va être restaurée ; l'Hôtel Dieu ; la gare des Invalides sur laquelle il y a un projet de réinventer Paris²⁹ ». Elle évoque aussi « la question du patrimoine paysager à valoriser » et cite « la requalification du patrimoine paysager du site du Trocadéro-Champ de Mars, ou bien l'enjeu de mieux faire connaître les 3 km de berges de Seine dans le Bois de Boulogne qui sont des espaces boisés classés ». Elle ajoute que « cette valorisation peut s'inscrire dans le cadre du PLU bioclimatique ».

Enfin, elle indique que le Livre blanc³⁰ préconise une préservation et une **valorisation des quelques 230 bouquinistes** présents sur les bords du fleuve dont la vocation est la vente de livres historiques et d'occasion.

PROPOSITIONS

1. **Créer un linéaire visuel, une identité signalétique de la Seine, pour valoriser l'histoire industrielle, écologique et humaine, dans le cadre du Manifeste pour une nouvelle esthétique de Paris et de la refonte du Cahier des prescriptions urbaines, architecturales, paysagères et environnementales.**
2. **Valoriser la Seine, son histoire, son patrimoine, sa biodiversité, auprès des jeunes parisiens en accompagnant des initiatives telles que la création d'un concours de la Seine (sur le modèle du concours de la Résistance) ou encore l'expérimentation de « classes Seine » au primaire.**
3. **Réaliser un aménagement esthétique des quais de Seine afin de faire disparaître les éléments routiers non indispensables (glissières de sécurité, etc...) et repenser le mobilier urbain des quais bas dans une cohérence avec l'ensemble du mobilier parisien.**
4. **Protéger et valoriser les bouquinistes, comme étant partie intégrée du patrimoine et de la diversité des usages de la Seine et de ses abords et soutenir leur inscription au patrimoine immatériel de l'UNESCO.**
5. **Concier les maires d'arrondissement en cas d'utilisation événementielle d'espaces verts inclus dans le périmètre inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO et soumettre l'autorisation de telles exploitations au respect de critères permettant la préservation de la biodiversité et la tranquillité des riverains.**

29. Patricia PELLOUX, audition du 10 février 2021

30. Livre Blanc - Évolution du site de la Seine dans Paris (mars 2020), page 9

B. Retisser le lien de Paris avec la Seine

Si Georges POMPIDOU souhaitait « adapter Paris aux nécessités de l'automobile », ³¹ les orientations de la politique d'urbanisme mises en œuvre sur les rives de la Seine depuis une vingtaine d'années visent d'abord à permettre aux Parisiens de se réapproprier le fleuve et ses berges et à y promouvoir de nouveaux usages ³².

1. L'ouverture de la ville sur le fleuve : un acquis récent

Projet engagé depuis vingt ans, l'ouverture permanente des accès à la Seine a été renforcée lors de la précédente mandature, mais certaines ruptures urbanistiques subsistent et l'accès des personnes en situation de handicap doit encore être amélioré.

Paris s'est réapproprié l'espace public séquanien

La suppression de la circulation automobile sur les quais bas ³³ a permis la piétonisation des berges ³⁴ et la création d'un parc de plus de 10 hectares, le parc des Rives de Seine, inauguré le 2 avril 2017.

Célia BLAUDEL indique que cette action vise à contribuer à la « transformation écologique de la ville, pour être plus respectueux de la planète, avec une amélioration très certaine de la qualité de vie ³⁵ ». Mais pour Emmanuel GRÉGOIRE « les berges de Seine sont (aussi) un espace public commun, un espace de sociabilité ³⁶ ».

Cette démarche a débuté dès 2002 avec la première édition de l'opération Paris Plages. Cette initiative a été engagée pour rendre cet espace urbain aux citoyens - notamment ceux qui sont privés de vacances - en l'ouvrant à d'autres modes de déplacement, et créer ainsi, gratuitement, un moment de convivialité sur ce site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. Chaque année, la voie sur berges de la rive droite de la Seine (dans les arrondissements du centre de Paris), la place de l'Hôtel de Ville et, depuis 2007, le bassin de La Villette (dans le 19^e arrondissement) accueillent à présent des animations et activités ludiques, sportives et culturelles.

³¹. Déclaration du 18 novembre 1971 : « La voiture existe, il faut s'en accommoder et il s'agit d'adapter Paris à la fois à la vie des Parisiens et aux nécessités de l'automobile à condition que les automobilistes veuillent bien se discipliner »

³². Les aménagements pour retisser le lien entre ville et fleuve ont été le fil conducteur de nombreuses auditions, au-delà même de la collectivité parisienne. Cf. auditions du 7 avril 2021 d'Emmanuel LAUNIAU, président du groupe QUARTUS, de Christophe RICHARD, directeur général de la SADEV94, et de Romain MARCHAND, 1^{er} adjoint au maire d'Ivry sur Seine ; auditions du 21 avril 2021 de Bertrand-Pierre GALEY, adjoint au maire de Boulogne-Billancourt, et de Frédéric DESPINASSE, directeur du pôle aménagement habitat-urbanisme et actions sociale de Grand Paris Seine Ouest.

³³. depuis 2014 sur la rive gauche, et 2016 sur la rive droite

³⁴. sur 4,5 kilomètres sur la rive droite et 2,5 kilomètres sur la rive gauche

³⁵. Célia BLAUDEL, adjointe à la Maire en charge de la Seine, de la prospective 2030 et de la résilience, audition du 13 janvier 2021

³⁶. Emmanuel GREGOIRE, audition du 13 janvier 2021

Paris Plage a ainsi marqué, pour la première fois, l'arrêt de la circulation sur la rive droite pendant un mois, et la volonté affichée de commencer à étudier le désengorgement possible de la circulation dans le centre de Paris. Olivier FRAISSEIX, secrétaire général adjoint de la Ville, rappelle en effet que « pour la direction de la voirie et des déplacements de l'époque, avec la Préfecture de police, il s'agissait de tester, à l'échelle de la Ville, les modèles de reports de circulation. D'ailleurs, ces modèles continuent à être la matrice de nombre de nos réflexions. ³⁷ ».

• L'emmarchement du quai d'Orsay et l'Archipel flottant sont des exemples du travail collectif mené sur le site

Les deux images ci-dessous traduisent la réflexion et les échanges qui ont eu lieu en 2012-2013 à l'occasion de la transformation des voies sur berge de la rive gauche. Patricia PELLOUX commente : « Auparavant, il y avait au port de Solférino la voie sur berge, un parking de stationnement et un escalier pas vraiment intégré. Il y a eu tout un travail pour mieux intégrer l'emmarchement qui a été réalisé, (...) pour alléger au maximum ce dispositif et l'intégrer de façon à ce que les gens puissent s'asseoir et contempler le grand paysage et le Louvre ici. Cet emmarchement est dans le prolongement du parvis du Musée d'Orsay ³⁸ ».



Illustration n°4 – emmarchement du Quai d'Orsay – Source : APUr

Les Jardins de l'Archipel des Berges de Seine Niki-de-Saint-Phalle, situés au pont de l'Alma, sont un autre exemple d'aménagement original réalisé au terme de cette démarche collective. Patricia PELLOUX souligne : « La question de l'intégration a aussi beaucoup été travaillée avec les Architectes des Bâtiments de France pour avoir une architecture fluviale sous forme de caisson pour permettre l'intégration de ce jardin très végétal ».

³⁷. Olivier FRAISSEIX, secrétaire général adjoint de la Ville chargé de la qualité du cadre de vie, audition du 13 janvier 2021

³⁸. Patricia PELLOUX, audition du 10 février 2021

Des fractures spatiales restent à résorber

Des aménagements doivent encore être réalisés pour **assurer une complète continuité des circulations piétonnes et cyclables entre l'amont et l'aval**. Ainsi, en amont, l'accès à la Seine reste à établir à la hauteur du **pont National** en lien avec les aménagements d'Ivry et la transformation de l'échangeur entre le boulevard périphérique et l'A4 permettrait des continuités entre Charenton et Paris. A l'aval, l'enjeu consiste à mieux **relier le Parc André Citroën et le parc Suzanne Lenglen** à Paris, à l'île Saint-Germain à Issy-les-Moulineaux en retrouvant le lien avec la Seine. Patricia PELLOUX évoque aussi : « *la **transformation**, peut-être progressive, des voies sur berges dans le 16^e arrondissement*. Cela représente des linéaires de berges sur lesquels, on peut imaginer avoir de nouvelles escales, de nouveaux usages, de nouvelles occupations le jour où l'on rend le bord à voie d'eau accessible³⁹ ».

Des discontinuités de promenade sur les berges basses sont par ailleurs identifiées dans le **Schéma d'orientation stratégique des berges** porté par HAROPA-Ports de Paris, notamment sur la rive droite au niveau du ministère des Finances, du bassin de l'Arsenal et au pont de l'Alma, et sur la rive gauche au droit du pont National et du pont Royal.

L'accessibilité cyclable existe par séquences, sur les quais hauts ou bas mais trois discontinuités ont été identifiées sur la rive droite et deux sur la rive gauche⁴⁰. Elle devrait être sensiblement améliorée avec la réalisation du **Réseau express vélo (REVe)** connecté aux réseaux hors Paris, porté par la Direction de la voirie et des déplacements de la Ville. Enfin, l'**itinéraire V33, « La Seine à vélo »**, en cours d'aménagement (2018-2022) vise à mettre en valeur le patrimoine paysager et industriel de la vallée de la Seine et a été retenu dans le cadre du projet des boucles cyclables olympiques⁴¹.

Christophe NAJDOVSKI proposait en 2020 que l'insertion urbaine de la Seine dans les quartiers limitrophes soit aussi améliorée par **une meilleure lisibilité des aménagements** : « *Sur les quais bas, des indications géographiques pourraient par exemple identifier les rues qui s'offrent sur les quais hauts, tandis que sur les quais hauts, les continuités cyclables permettant d'accéder aux quais bas doivent être plus visibles et lisibles par tous* ⁴² ».

L'accessibilité des personnes en situation de handicap doit encore être améliorée

Le Livre Blanc de l'Atelier Seine prévoit que la prochaine révision du *Cahier des prescriptions architecturales et paysagères* intègre, là où cela est possible, des **dispositifs d'accessibilité sur les berges basses (matériaux au sol) et sur les bateaux** et que des **rampes d'accès aux quais bas** soient aménagées pour les personnes à mobilité réduite là où elles font défaut. Ce faisant, et en vue des futurs Jeux Olympiques et Paralympiques 2024, ces améliorations pour une ville plus inclusive et accessible pourraient être intégrées dans **l'héritage des JOP2024**⁴³. Ces propositions sont partagées par Christophe NAJDOVSKI qui complète par la construction également de « *rampes d'accès là où l'interdistance est trop forte* ⁴⁴ ».

39. Patricia PELLOUX, audition du 10 février 2021

40. Rive droite : au droit du pont National, au droit de la sortie du tunnel des Tuileries et au niveau de la place de la Concorde. Rive gauche : au droit du pont Royal et au niveau de passage Cauchy et du parc André Citroën.

41. Livre Blanc - Évolution du site de la Seine dans Paris (mars 2020), Une accessibilité cyclable renforcée, page 32

42. Livre Blanc - Évolution du site de la Seine dans Paris (mars 2020), Contribution de Christophe Najdovski, page 61

43. Livre Blanc - Évolution du site de la Seine dans Paris (mars 2020), L'inclusivité et l'accessibilité des personnes en situation de handicap, page 53

44. Livre Blanc - Évolution du site de la Seine dans Paris (mars 2020), proposition de Christophe Najdovski, page 68

2. Diversifier les usages dans le temps et dans l'espace

Il apparaît indispensable de permettre une cohabitation aisée des différents usages de la Seine qui se sont développés du fait de l'ouverture des voies sur berges. Celle-ci a rapproché la population parisienne de son fleuve.

La mixité spatiale et temporelle, clé de la diversification des usages

Il ressort du Livre Blanc des Ateliers Seine que **la mixité en bord de fleuve est essentielle**, qu'il ne doit pas y avoir, d'un côté, des activités industrielles et, de l'autre, des activités de loisirs telles que des cafés. Les acteurs participant à l'Atelier ont plaidé pour **l'organisation de sites mixtes de logistique urbaine en lien avec le fleuve et de loisirs, sportifs, solidaires ou culturels** comme le projet Fluctuart. Dominique ALBA, directrice de l'APUR, propose ainsi de « *travailler sur une **chronotopie** du site de la Seine. Le quai à usages partagés est un des outils mis en place entre la Ville et Ports de Paris. Cela permet de garder l'activité portuaire et en même temps, selon certains horaires et selon un agenda, d'avoir une promenade pour les citoyens. Nous avons vu aussi, par exemple, que dans les culées du pont Alexandre III, on pouvait avoir des usages nocturnes et festifs dans la mesure où il n'y a pas beaucoup d'habitants* ⁴⁵ ».

Plusieurs adjoints à la Maire entendus par la mission se sont prononcés en ce sens. Ainsi, Célia BLAUDEL souligne « *la nécessité de favoriser, d'organiser la mixité des usages* » car « *la Seine est d'ores et déjà très occupée, très plébiscitée et il y a une demande pour aller encore plus loin sur ces sujets-là* »⁴⁶.

Pierre RABADAN insiste lui aussi : « *Pour moi, cette mixité des usages est l'un des enjeux très forts, il y a évidemment un aspect sportif très important dans la Seine et à proximité de la Seine* », tandis que Carine ROLLAND note que « *la caractéristique de Paris, (...) est la volonté de faire cohabiter les usages* »⁴⁷.

L'intégration de différents usages sur le site séquanais **peut parfaitement se concilier avec le souci de la protection du patrimoine** ainsi que le précise Laurent ROTURIER : « *Nous essayons en permanence à la DRAC, notamment avec Ports de Paris, de permettre des usages superposés, c'est-à-dire de concilier commerce et promenade, industries et loisirs, création architecturale contemporaine et traces plus anciennes. (...) on est dans un patrimoine vivant* ⁴⁸ ».

HAROPA a d'ailleurs adopté l'année dernière un schéma d'orientation des berges à l'horizon de 2025 visant à **développer cette mixité des usages** en ajoutant des lieux dits « de loisirs ».

Parmi les aménagements déjà réalisés en ce sens, Patricia PELLOUX cite le **port du Gros Caillou** (7^e) où « *un quai à usage partagé a été aménagé ; il est libre la plupart du temps et de temps en temps, des bateaux accostent pour décharger des matériaux* ». Elle évoque également le **port de Tolbiac** dans lequel l'inscription paysagère et architecturale des installations logistiques a été particulièrement travaillée, en particulier « *l'ouverture du site, les questions de transparence et de l'éclairage de nuit, mais également la compatibilité de promenade en dehors des ouvertures des activités portuaires, y compris en bords à voie d'eau. Un espace public à l'arrière existe de façon pérenne* »⁴⁹.

45. Dominique ALBA, audition du 13 janvier 2021

46. Célia BLAUDEL, audition du 13 janvier 2021

47. Pierre RABADAN, adjoint à la Maire de Paris chargé du sport, des jeux olympiques et paralympiques, audition du 3 mars 2021 ; Carine ROLLAND, audition du 3 mars 2021

48. Laurent ROTURIER, audition du 10 février 2021

49. Patricia PELLOUX, audition du 10 février 2021

L'insertion dans l'environnement du **projet de Point P au port de Javel** a également fait l'objet d'une attention particulière grâce à l'articulation des aménagements réalisés par HAROPA-Ports de Paris et l'amoditaire, notamment pour permettre l'ouverture de la bande de bords à quai à la circulation piétonne. D'autres projets visent à améliorer l'insertion paysagère des sites et la cohabitation des usages, notamment au **port du Point du Jour et au port de Javel-Bas**.⁵⁰

S'ils permettent une cohabitation des usages, ces efforts sont aussi un **gage de la pérennité des installations portuaires parisiennes**. Emmanuel GRÉGOIRE note ainsi que *«l'insertion urbaine de ces éléments industriels et logistiques dans le paysage, (est) garante de l'acceptabilité de ces projets pour leur maintien dans le futur dans Paris⁵¹»*.

3. Une nouvelle étape de la diversification des usages à venir

Les activités portuaires et touristiques existantes ont vocation à rester dans Paris. La **volonté de maintenir à Paris les activités portuaires, de transport de marchandises et de logistique** a été partagée par la quasi-totalité des personnes auditionnées par la Mission car celles-ci sont **nécessaires au fonctionnement de la ville**. Le tourisme fluvial est aussi un enjeu parisien déterminant. Ces activités sont examinées dans la partie IV du présent rapport.

Des projets amenant de nouveaux usages sont d'ailleurs apparus ces dernières années notamment dans le cadre des **appels à projets innovants « Réinventer Paris »** et **« Réinventer la Seine »**, tels une station-service des mobilités ou un tiers lieu culturel.

Les usages festifs, culturels et nocturnes des bords de Seine se sont par ailleurs fortement développés depuis vingt ans, notamment au port de la Gare, au port d'Austerlitz avec les docks ou au port Alexandre III.

Enfin, la Seine est aussi un site sportif doté d'agrès qu'il reste à développer, et qui devrait accueillir, après les Jeux Olympiques et Paralympiques, des lieux de baignade. Ces usages du fleuve, sont examinés ci-après.

50. Livre Blanc - Évolution du site de la Seine dans Paris (mars 2020), Une mixité spatiale et temporelle, page 24

51. Emmanuel GREGOIRE, audition du 13 janvier 2021

PROPOSITIONS

6. Recenser les possibilités d'accès aux quais bas pour les personnes à mobilité réduite et effectuer les aménagements nécessaires pour les rendre accessibles.
7. Garantir une continuité piétonne et cyclable à 100% sur les deux rives. Afin de permettre le maintien de l'activité économique et de service public, certaines zones dédiées à la logistique urbaine le long du fleuve ne seront pas accessibles systématiquement mais l'accès aux bords de Seine devra être garanti en dehors des horaires de manutention, et principalement en soirée et le week-end. En tout état de cause, la continuité devra être garantie durant les heures de manutention en fond des quais bas.
8. Baliser les espaces de circulation pour les différents usages (vélo, trottinette, marche à pied) et ainsi éviter les conflits, notamment sur les zones de grande influence. Renforcer en parallèle les réseaux vélo sur les quais hauts.
9. Pour garantir une mixité apaisée des usages, élaborer un règlement des rives de Seine à l'instar des autres parcs et jardins de la Ville de Paris.

C. La Seine, espace culturel, festif et olympique

L'ouverture de la ville sur le fleuve rend à ce dernier son rayonnement et lui permet d'accueillir des évènements culturels et festifs et d'être la vitrine des Jeux de 2024.

1. Les occupations festives et culturelles, composantes essentielles de la diversification des usages

L'ouverture des accès à la Seine initiée par la Ville pendant la précédente mandature s'inscrit dans le **mouvement général de rapprochement des villes de leurs fleuves urbains ou façades littorales** depuis les années 2000. Carine ROLLAND remarque que *« c'est ce que l'on appelle en anglais **water-front attitude** (...) que l'on observe dans des villes très diverses. Je pense notamment à San Francisco, Londres, et plus près de nous, à Marseille, bien sûr, au Havre de nouveau avec la Seine ⁵² »*.

En tenant compte des atouts et des contraintes des rives de Seine, de nouvelles actions culturelles et festives peuvent y être envisagées.

La culture est déjà présente au bord du fleuve

Pour inventer et renforcer les usages culturels des bords de Seine à Paris, il est possible de **s'appuyer sur les nombreux établissements culturels qui y sont présents**, tels que la crypte archéologique de Notre-Dame, les théâtres du Châtelet et de la Ville (d'autant plus que la place qui relie les deux théâtres sera piétonnisée au cours de cette mandature et fera un lien avec la Seine), le Petit Bain, le Petit Palais, le Grand Palais (avec, là aussi, une opération d'urbanisme sur l'avenue Winston Churchill qui devrait faire une liaison entre les deux établissements et la Seine), l'Institut de la mode et du design, les Beaux-arts...

Des évènements culturels importants se sont d'ailleurs déroulés sur le fleuve : la Nuit Blanche de 2012 sous la direction artistique de Laurent LEBON, qui comprenait 12 km d'interventions artistiques le long de la Seine de Beaugrenelle à Ivry et la Nuit Blanche 2015, sous la direction de Jean de LOISY.

Le site des berges présente des contraintes spécifiques

La Direction de Affaires culturelles de la Ville a précisé que l'utilisation événementielle des quais et rives de Seine présente **cependant des difficultés techniques spécifiques**. Elle fait état notamment de difficultés de voisinage sur certains sites (par exemple les « arènes » au square Tino Rossi, sur le quai saint-Bernard), du coût exorbitant et des difficultés opérationnelles rencontrées pour les raccordements électriques, des groupes électrogènes polluants et de la complexité de l'organisation avec des interlocuteurs nombreux parfois difficiles à identifier. A ce dernier propos, Carine ROLLAND souhaite **un guichet**

52. Carine ROLLAND, audition du 3 mars 2021

unique pour répondre aux acteurs culturels, de la citoyenneté ou du sport⁵³.

Par ailleurs, **le risque d'inondation représente une difficulté supplémentaire** même si des outils nouveaux d'alertes ont été mis en place avec VNF et HAROPA. Didier FUSILLIER précise que *« dans ces cas de figure, il faut tout débayer en moins de 12 heures, donc prendre en compte le mobilier sur les aménagements des berges est vraiment essentiel. Tout doit disparaître lorsqu'il y a une inondation, qu'il ne reste rien⁵⁴ »*.

Enfin, les berges sont des endroits exigus, sans rambarde, très dangereux en cas de poussée d'une foule. Didier FUSILLIER a évoqué le **défi posé par la gestion de flux de circulation** qui mêlent des trottinettes, des vélos électriques et des poussettes d'enfant.

Pour autant, Ricardo ESTEBAN⁵⁵ précise que les berges de la Seine peuvent accueillir davantage d'évènements culturels et festifs.

Des propositions visent à étoffer l'offre culturelle et festive sur les berges

Carine ROLLAND a émis devant la mission un ensemble de propositions visant à **développer une offre culturelle et festive sur les berges**. Elle évoque des moments phare, tels que Paris Plage, dont la dimension culturelle pourrait être renforcée, par exemple en invitant plus systématiquement les établissements du bord de l'eau à déborder sur les quais et les bibliothèques municipales ou patrimoniales, à intervenir, éventuellement sous la forme d'expositions. Elle mentionne également le *« travail (...) initié avec Paris Musées pour envisager des ballades littéraires, pourquoi pas des dispositifs numériques »*. Elle propose d'organiser davantage de projections en plein air sur les berges de Seine et sur les canaux. Concernant les bouquinistes, qui ont une symbolique forte, elle indique que des aménagements des étals sont en cours pour encore mieux valoriser leur activité très mise à mal depuis quelques années. Elle ajoute enfin s'agissant de *l'olympiade culturelle* : *« Nous la souhaitons, bien sûr, la plus foisonnante et vivante que possible. Une programmation est déjà envisagée, mais doit encore faire l'objet de calages à la fois avec le COJO et avec un certain nombre de communes limitrophes qui se sont montrées intéressées⁵⁶ »*.

2. Les Jeux Olympiques et Paralympiques comme catalyseur de nouvelles pratiques sportives

La Seine accueillera une partie des Jeux olympiques et paralympiques, en particulier certaines épreuves de natation. Ses berges sont également un lieu de pratiques sportives appelées à se développer.

Les Jeux Olympiques et Paralympiques permettront d'accélérer l'ouverture de la ville sur le fleuve

La candidature de Paris aux Jeux Olympiques et Paralympiques s'est construite autour de la Seine et s'inscrit dans le droit fil de la politique de rapprochement des Parisiens de leur fleuve : *« Il s'agit d'un lieu central, souligne Pierre RABADAN, (...) qu'il faut avoir pour ambition de reconquérir mais aussi d'y multiplier les usages. Ils répondent à un besoin et il faut avoir en tête que nous avons aussi besoin de nous réapproprier ce fleuve, de le dépolluer et d'en faire un lieu de vie. (...) C'est ce que nous avons voulu porter dans cette candidature⁵⁷ »*.

53. Carine ROLLAND, audition du 3 mars 2021

54. Didier FUSILLIER, président de l'Établissement public du parc et de la grande halle de la Villette, audition du 3 mars 2021

55. Ricardo ESTEBAN, directeur général du Petit Bain, audition du 3 mars 2021

56. Carine ROLLAND, audition du 3 mars 2021

57. Pierre RABADAN, audition du 3 mars 2021

Pierre RABADAN veut faire de cette candidature « **un accélérateur de politiques publiques, en coordination avec l'ensemble des services de l'État, de la région et des collectivités territoriales concernées s'agissant de la reconquête des berges et du fleuve par l'ouverture de sites de baignade en Seine dès 2025** ». La place centrale de la Seine dans la candidature de Paris pour les Jeux de 2024 a également été rappelée par la DRAC⁵⁸.

Des lieux de baignade sur la Seine

Comme rappelé par Pierre RABADAN, la baignabilité de la Seine pour les JOP2024 n'est pas un objectif en soi, mais un moyen pour améliorer la qualité de l'eau de la Seine. Derrière la baignabilité se cache en réalité cet objectif écologique, qui justifie les efforts faits par la communauté dans cette perspective.

Héritage des JOP2024, des espaces pérennes qui permettront aux Parisiens de se baigner dans la Seine⁵⁹ seront aménagés en tenant compte des contraintes découlant notamment des différents usages du fleuve tels que la navigation de fret commercial ou touristique. Le travail d'identification des sites de baignades se fait pour cela en lien avec VNF et HAROPA. Tout site de baignade a vocation à être soumis à une **étude d'impact environnemental** ainsi qu'à des contrôles réguliers de la qualité de l'eau et de la biodiversité.

Cinq sites de baignade potentiels dans Paris ont à ce jour été identifiés. La première baignade verra le jour dès 2025. Ivoa ALAVOINE indique que sont ainsi sélectionnés « *le site dit de l'allée du Bord de l'eau, dans un cadre bucolique, le cadre plus iconique et symbolique de la baignade de type Trocadéro, le cadre patrimonial du parc des Rives de Seine (deux emplacements) et enfin la baignade « plus actuelle » du port de Bercy* »⁶⁰.



Carte n°3 – La Seine et les Jeux – Source : Ville de Paris

58. Frédéric MASVIEL, chef du pôle de Paris au service métropolitain de l'architecture et du patrimoine (DRAC Ile-de- France), audition du 10 février 2021 : « *La Seine sera au cœur des Jeux Olympiques et Paralympiques et de nouvelles pratiques sportives vont s'y développer* »

59. La question de la qualité des eaux est examinée dans la troisième partie du rapport.

60. Ivoa ALAVOINE, déléguée générale aux Jeux olympiques et paralympiques et aux grands événements, audition du 3 mars 2021

Ivoa ALAVOINE précise que la **mixité programmatique de ces sites** doit encore être élaborée⁶¹ : « *Il nous est nécessaire de travailler à différentes temporalités – les heures du jour et du soir, les mois et les saisons d'ouverture puisque ce ne sera pas une baignade 24h/24 h, 365 jrs/an* ».

Les activités nautiques sur la Seine

La Ville est très sollicitée pour le **développement de l'activité nautique** : paddle, aviron, voile ou kayak. Afin de prendre en compte ces demandes, Pierre RABADAN estime qu'**une fermeture du fleuve ou de bras du fleuve à la navigation pourrait peut-être envisagée** pour permettre le déroulement de telles activités ou d'évènements et précise : « *Un dimanche par mois, par exemple, ne me semble pas de nature à renverser le modèle économique du transport sur la Seine* »⁶². Yasmina CHANNAOUI, cheffe de projet à la DGJOP 2024, indique dans le même sens que « *la Communauté portuaire de Paris a également cette intention de développer les activités de loisirs sur le fleuve et envisagerait de réserver le bras de Grenelle pour ces activités nautiques qui pourrait être fermé sans avoir d'incidence forte sur la navigation* »⁶³.

Les pratiques sportives sur les berges

D'ores et déjà, les berges de Seine sont très utilisées par la pratique sportive, et les quelques **aménagements existants** sont largement **insuffisants**. Les bois sont aussi des lieux où la pratique sportive s'est développée, particulièrement depuis la crise sanitaire actuelle qui empêche la pratique d'activités sportives en intérieur.

Afin de répondre à cette **très forte demande**, Pierre RABADAN indique que l'objectif de la Ville est « *d'aménager aujourd'hui les sites et les lieux qui relient à la fois le Bois de Boulogne et le Bois de Vincennes par la Seine et ce que l'on pourrait appeler des parcours sportifs pour développer et encadrer un minimum la pratique et l'accompagnement de la pratique sportive dans Paris* ».

Il ajoute que son ambition d'ici 2024 est aussi de « *relier les bois et créer des axes nord-sud* ». Avec le canal Saint-Martin et le bassin de la Villette, lieux extrêmement fréquentés pour faire de l'activité sportive, la Seine sera donc un axe essentiel de ces parcours sportifs, à condition de **construire une complémentarité des divers usages en bord de Seine** permettant à chacun, à différents moments, de trouver l'usage qui lui convient. Ainsi, pour faciliter la cohabitation entre cyclistes, promeneurs et joggeurs, Pierre RABADAN envisage « **un fléchage, c'est-à-dire une indication potentielle de ce que l'on peut faire, et à quels endroits** »⁶⁴.

61. L'état des lieux et les propositions concernant les sites parisiens figurent en annexe X (slides 28 à 32, PPT Rabadan)

62. Pierre RABADAN, audition du 3 mars 2021

63. Yasmina CHANNAOUI, cheffe de projet au pôle Infrastructures et Équipements de la DGJOP, audition du 3 mars 2021

64. Pierre RABADAN, audition du 3 mars 2021

Perception et souhaits des riverains sur les usages de la Seine

Afin de mieux connaître les perceptions et les attentes des populations riveraines sur les différents usages de la Seine et de ses berges, la mission a adressé un questionnaire aux conseils de quartier qui bordent le fleuve entre le 18 février et le 12 mars 2021.

Les conseils concernés étaient libres de solliciter à leur tour les associations ou groupes de citoyens riverains. Au total 66 conseils de quartier ont été interrogés dans 9 arrondissements et 41 (62 %) ont répondu à la mission, soit 225 répondants.

La synthèse des réponses reçues figure en **annexe 10**.

Elle fait apparaître que, dans l'ensemble, les berges sont vues par les riverains comme des espaces de « respiration » et d'émerveillement libérés des dangers motorisés.

La piétonisation des berges est perçue positivement mais elles sont aussi victimes de leur succès et de leurs équipements qu'il reste à adapter pour répondre à l'évolution de la fréquentation.

Leur accessibilité et la mixité de leurs usages sont à améliorer.

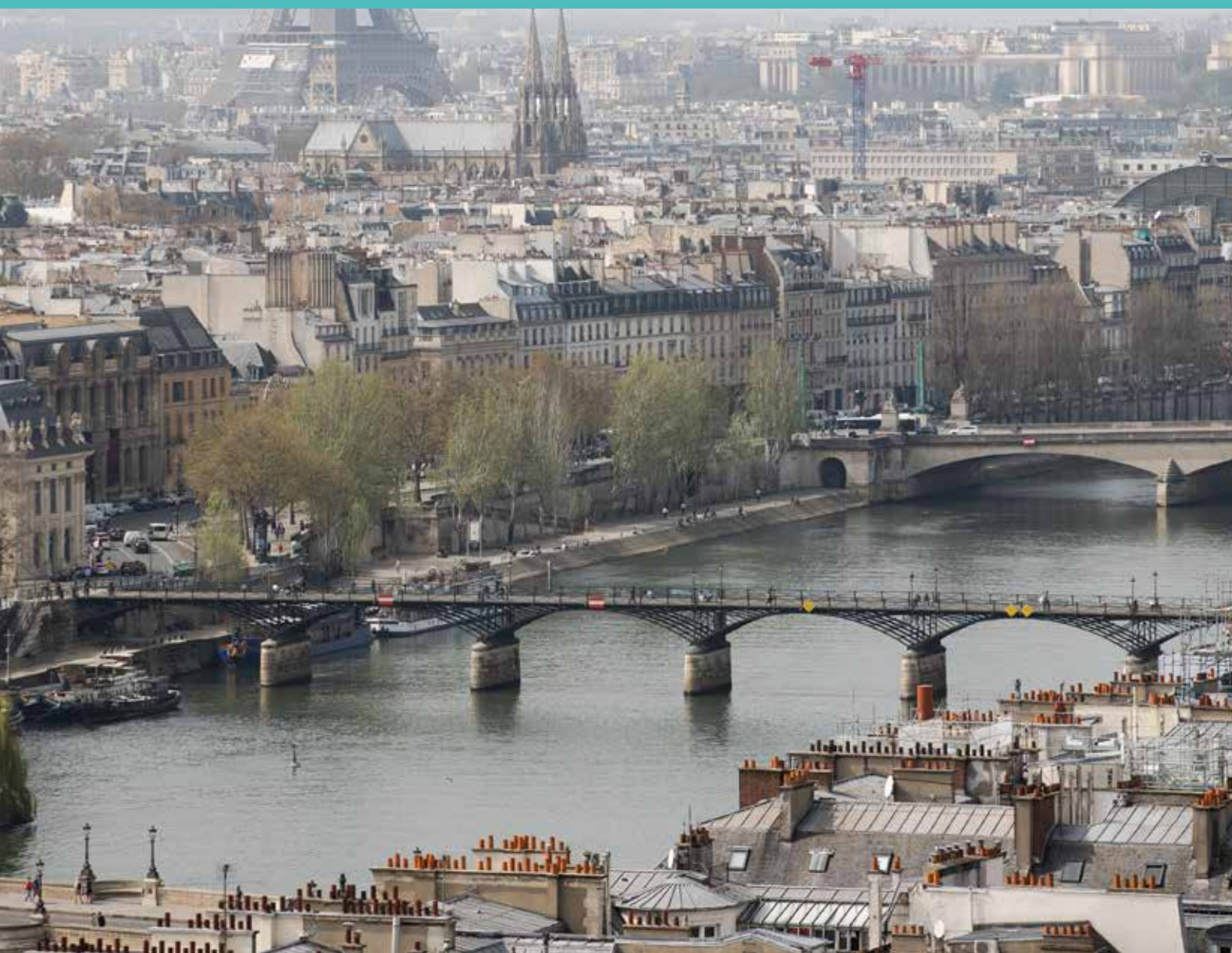
Enfin, les riverains consultés souhaitent de nouveaux usages culturels, sportifs et éducatifs de la Seine et de ses abords, et ont formulé des propositions pour mieux identifier et contrôler la pollution, accompagner la transition écologique des bateaux et développer les transports fluviaux.

PROPOSITIONS

- 10. Promouvoir l'accès à la culture en bord de Seine. Mettre en place des tarifs préférentiels pour les petites compagnies qui montent des événements en bord de Seine. Organiser une fois par an une fête populaire mettant en valeur et en lumière de la Seine.**
- 11. Limiter à la navigation certaines parties du fleuve pour y développer de nouveaux usages, tout en permettant le maintien de la navigation sur le chenal.**
 - **Fermer à titre expérimental à la navigation le « bras de Grenelle », à la fois pour y désimperméabiliser les berges là où ce sera possible et pour permettre le développement d'usages sportifs, récréatifs et culturels.**
 - **Fermer à la navigation à titre expérimental et un dimanche par mois le bras de la Seine longeant le nord de l'île Saint-Louis (« bras Marie »), entre le pont de Sully et le pont Louis-Philippe, pour y permettre le développement d'activités récréatives et culturelles.**
 - **Envisager la création à d'autres endroits du linéaire, plusieurs zones protégées (matérialisées par des balises et protégées par le schéma de navigation) pour le développement d'activités sportives et récréatives sur la Seine, le week-end, tout en maintenant ouvert le chenal de navigation.**

LA SEINE, OBJET INSTITUTIONNEL COMPLEXE

Les compétences relatives à la gestion du fleuve et de ses berges sont nombreuses et réparties entre de multiples acteurs (services de l'Etat, collectivités, acteurs satellites...). La possibilité d'unifier en centralisant l'articulation des actions portées par les différents acteurs est questionnée suite à la récente fusion des Ports-de-Paris dans un nouvel établissement public HAROPA.



LA SEINE, OBJET INSTITUTIONNEL COMPLEXE

A. Complexité de la gouvernance et dispersion des compétences : efficacité relative des politiques publiques ?

La gouvernance du fleuve sur le territoire métropolitain s'opère selon une répartition des compétences disloquée entre les acteurs institutionnels, les acteurs satellites gestionnaires, les associations et également des acteurs qui manifestent leur souhait d'être plus impliqués dans la gouvernance. Cette diversité d'acteurs soulève un certain nombre de réflexions sur la pertinence de cette répartition et sur l'efficacité des actions menées sur le fleuve et ses berges.

1. Le fleuve et la ville

Rôle de la mobilisation des associations

La réflexion autour des usages de la Seine intègre à la fois les acteurs institutionnels mais aussi des collectifs de citoyens, soucieux quant à l'avenir du fleuve. Force de proposition, ces groupes de citoyens souhaitent s'impliquer de manière active dans le processus décisionnel. **Leur implication est multiple.** Ils se positionnent à la fois sur des **sujets très locaux**, mais interrogent également la **nécessité d'une gouvernance plus globale et d'un changement d'échelle.**

À titre d'illustration, sur la gouvernance, l'association « **La Seine n'est pas à vendre** » rappelle les objectifs de la révision d'un PLU bioclimatique, respectant la trajectoire des Accords de Paris et du Plan Climat Air Énergie Territoriale parisien. Selon ce collectif de citoyens, ce PLU devra consacrer une place importante au fleuve dans Paris dans une **dynamique métropolitaine et régionale**, cadre de gestion du fleuve souhaité par Bernard LANDAU, président de l'association⁶⁵. Si l'association « La Seine n'est pas à vendre » concède que la gouvernance du territoire métropolitain relève d'un mille-feuille institutionnel peu lisible, entre Région, Métropole, départements (dont Paris), Établissements publics territoriaux, 170 communes sont pourtant riveraines de la Seine en Île-de-France. **La Seine doit être un vecteur d'union de la métropole du Grand Paris.**

Dans le 15^e arrondissement, l'association **des riverains du port de Javel** s'intéresse, quant à elle, aux activités industrielles et économiques sur le fleuve. Elle réunit les habitants des copropriétés situées tout autour de la centrale à béton Lafarge implantée au pied du pont Mirabeau. Plus globalement, la vice-présidente souligne que l'action de l'association porte sur l'interdiction des activités de certaines entreprises industrielles présentes sur le fleuve, dès lors qu'elles sont sources de nombreuses nuisances et de pollutions environnementales, sonores et visuelles. Ces activités n'étant, selon l'association, « *pas compatibles avec les lieux de vie de milliers de ménages* »⁶⁶.

⁶⁵. Bernard LANDAU, président de l'association La Seine n'est pas à vendre, audition du 24 mars 2021

⁶⁶. Maryse FOURCADE, vice-présidente de l'association des riverains du port de Javel, audition du 24 mars 2021

De nombreuses autres personnes auditionnées tout au long de la mission ont cependant souligné que le retrait des infrastructures nécessaires à la vie parisienne n'est pas souhaitable, car il reviendrait à délocaliser en banlieue ces activités sources de nuisances potentielles alors qu'elles servent à répondre aux besoins des parisiens. En outre, cela reviendrait à multiplier la circulation de camions et participerait à la hausse de la pollution atmosphérique.

Les deux associations souhaitent par ailleurs une réflexion sur l'aménagement des rives prenant en compte l'écosystème, le grand paysage et la profondeur des rives, la mobilité et le fret fluvial.

La « Seine n'est pas à vendre » alerte sur **l'impératif de construire une vision partagée de la Vallée de la Seine** à l'échelle de la Région-Métropole, avec l'ensemble des acteurs institutionnels concernés mais aussi, et surtout, **avec les citoyens et les associations** : « *L'enjeu de la gouvernance est d'adopter des principes soutenable d'aménagement au bénéfice des habitants et non de la spéculation foncière et du tourisme de masse, de préserver l'écosystème, de revaloriser les patrimoines matériels et immatériels, et d'identifier les capacités de production et les ressources propres du territoire* ⁶⁷ ». Pour atteindre ces objectifs, ils considèrent indispensable de mobiliser les populations de l'ensemble des territoires concernés, et d'être réceptif à leurs capacités créatives.

Les mairies d'arrondissement, acteurs de proximité

La mission bénéficie de l'expérience de trois maires d'arrondissement puisque parmi ses membres elle compte Ariel WEIL, maire de Paris Centre, Jérôme COUMET, maire du 13^e arrondissement, et Carine PETIT, maire du 14^e arrondissement. Le président de la Mission est par ailleurs premier adjoint au maire du 15^e arrondissement.

Ces élus locaux peuvent **s'appuyer sur les collectifs et conseils de quartier**, comme le souligne le maire de Paris Centre qui a tenu à signaler que les collectifs de citoyens, conseils de quartiers comme les associations sont « *des acteurs extrêmement importants* ». A cet égard, il note que la nouvelle configuration du conseil de quartier « Les Îles », qui va « *englober, dans la nouvelle géographie de Paris Centre, toutes les berges avec la Seine* », est « *tout à fait favorable au dialogue sur la Seine* »⁶⁸. Plus globalement, le maire d'arrondissement insiste sur la nécessité de **mieux se coordonner avec l'ensemble des acteurs, notamment avec les groupes de citoyens mobilisés**. Cette meilleure coordination devra permettre d'améliorer la prise de décision collective.

Les propos préliminaires de Madame RIMSKY⁶⁹ pour le conseil de quartier « Les Îles » concernant les nuisances sonores, la pollution des bateaux mouches et l'accélération de la transition sur les carburants rejoignent les positions soutenues par le Maire de Paris Centre. Cette cohérence dans les ambitions de chacun témoigne de la **volonté de travailler collectivement** notamment sur les pollutions de toutes natures (visuelles, sonores, chimiques,...). Pour cela, un **allègement du protocole administratif et réglementaire**, processus long, **tout en intégrant pleinement la participation citoyenne**, est une des pistes proposées durant cette mission.

Enfin, les mairies d'arrondissements, très présentes dans l'animation et l'entretien des berges, sont des acteurs majeurs dans les projets d'aménagement. Ceux-ci associent **les citoyens via le budget participatif**, dont la nouvelle édition est liée aux projets sportifs, et pour lesquels les conseils de quartier seront sollicités et entendus.

⁶⁷. Bernard LANDAU, audition du 24 mars 2021

⁶⁸. Audition des conseils de quartiers, le 24 mars 2021

⁶⁹. Sylvie RIMSKY, conseil de quartier « Les Îles » (Paris Centre), audition du 24 mars 2021

Les moyens dévolus par la Ville à la préservation du fleuve

Les **usages, l'aménagement, l'entretien de la Seine et de ses berges** représentent un large spectre du **champ d'action et d'intervention des agents de la Ville de Paris**.

En premier lieu, la **Direction de la Propreté et de l'Eau** (DPE) est chargée du nettoyage selon un programme spécifique. Des opérations de propreté sont également réalisées en après-midi, les moyens étant calibrés selon les saisons et la fréquentation. La DPE mobilise aussi des moyens complémentaires mis en œuvre par ses prestataires qui répondent aussi aux besoins. Les moyens humains mobilisés pour la collecte et le nettoyage des berges sont de l'ordre de 39 ETP (Équivalent Temps Plein). Le service technique de l'eau et de l'assainissement de la DPE mobilise près de 5 ETP au titre du contrôle de la qualité de l'eau.

La préservation des berges nécessite la conservation de la végétalisation environnante. Elle est confiée à la **Direction des Espaces Verts et de l'Environnement** (DEVE). L'entretien horticole des rives et des berges mobilise près de 11 agents (jardiniers, agents techniques d'entretien et de l'espace, bûcherons-élagueurs).

La **Direction de la Voirie et des Déplacements** (DVD) a pour mission prioritaire l'entretien des perrés (murs verticaux ou obliques entre la Seine et le quai bas) en superposition de la gestion de la programmation et du suivi des travaux issus de la convention avec HAROPA. Une convention permet encore la continuité de la gestion des digues en bord de Seine par des agents de la Ville. Des opérations de maintenance courante (nids de poule, avaloirs, garde-corps,...) et quelques interventions de mise en sécurité sont réalisées par la brigade spécialisée sur les berges. Les opérations d'entretien sont quant à elles réalisées lors des nuits sous fermeture à raison d'une nuit par mois environ. Globalement, ce sont 3 ETP mobilisés pour la surveillance du domaine, le suivi des travaux, l'entretien de la chaussée...

Enfin, la **Direction de l'Information et de la Communication** (DICOM) est en charge d'assurer les animations d'été, mais également à l'année ainsi que les actions autour de Paris Plage (avec 4 ETP). Par ailleurs, ponctuellement, d'autres directions de la Ville de Paris participent à cette animation estivale, comme par exemple la **Direction des Affaires Culturelles** (DAC) ou la **Direction des Familles et de la Petite Enfance** (DFPE), et ce sont autant de moyens supplémentaires de la Ville qui se mobilisent.

Au total, **les effectifs mobilisés pour l'entretien, l'aménagement, l'animation des berges et la Seine représentent 60 ETP**.

En ce qui concerne **les moyens financiers engagés par la Ville**, les dépenses sont inscrites dans le budget de fonctionnement et d'investissement. À titre d'illustration, au compte administratif 2019 (dernières données connues), 2 151 994 € spécifiques aux dépenses d'exploitation, d'entretien, de maintenance, d'occupation du domaine ont été notifiés. De plus, une enveloppe de 1 511 454 € est allouée au titre de Paris Plage. Concernant le budget d'investissement, 1,12 M€ ont été dépensés en 2019 (dernier compte administratif DEVE et DVD) au titre de l'entretien et de l'aménagement des berges.

Une nouvelle délégation comme affirmation d'une priorité politique

Lors du changement de mandature, une **nouvelle délégation consacrée à la Seine** a été créée au sein de l'exécutif de la Ville de Paris afin d'avoir une réflexion globale sur le fleuve sur toute sa longueur, avec l'objectif d'une réappropriation progressive du fleuve par les Parisiens.

Célia BLAUDEL aura un rôle important pour assurer une **bonne articulation avec tous les services de la Ville de Paris** (propreté, voirie, espaces verts, sécurité) **et les acteurs de la Seine**, la brigade fluviale qui assure la sécurité du fleuve, mais également le Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (Siaap), les opérateurs de l'État (Préfet de région d'Île-de-France, la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA), VNF, HAROPA-Ports de Paris,...) et les opérateurs privés (bouquinistes...), ainsi qu'un **rôle de coordination de l'ensemble des activités déployées sur la Seine** : transport de personnes et de marchandises, activités économiques sur berges, activités récréatives et culturelles, tourisme, habitat fluvial..., en assurant un développement durable de l'axe fluvial et en garantissant la sécurité des professionnels et des usagers⁷⁰.

Cette délégation concrétise la nécessité d'un dialogue permanent et d'une mobilisation constante pour la gestion de dossiers et enjeux multiples, parmi lesquels l'assainissement, le partage des espaces et des usages, et notamment la préparation des Jeux olympiques et paralympiques de 2024 en lien avec les acteurs concernés.

La **feuille de route** dressée par Célia BLAUDEL⁷¹ étaye les axes majeurs de sa délégation. En propos préliminaire, l'adjointe à la Maire a souligné l'importance de la présence de VNF et HAROPA, acteurs participant à la dynamique autour du fleuve. Puis elle a réaffirmé que **l'enjeu prioritaire est la reconquête de cet accès à la Seine**. Ce travail est engagé dès 2001, et l'est encore davantage depuis 2014, traduit d'abord des enjeux d'urbanisme. Elle a également rappelé que la transformation des voies routières des berges en Parc des Rives de Seine a permis de **lutter contre la pollution de l'air tout en poursuivant l'objectif de transition écologique** : « *La première préoccupation est celle de la préservation de notre patrimoine actuel, de sa renaturation* ». C'est pourquoi parmi les actions présentées, la mission a été sensible notamment à celles accompagnant le trafic fluvial pour sortir des motorisations polluantes (électrification des quais, aides). À titre d'exemple, de nouvelles lignes de bus à haut niveau de service seront développées sur les quais de Seine (quais hauts de la rive droite), avenue de France/ Porte d'Ivry (TZen 5).

⁷⁰. Célia BLAUDEL, audition du 13 janvier 2021
⁷¹. idem

2. La pluralité des acteurs institutionnels, révélateur de l'émiettement des compétences

La diversité des acteurs institutionnels a été soulignée par la Mission et rend compte du nombre considérable de structures, d'opérateurs, d'agents ou encore d'organes de régulation, de coordination, d'information.

Les services de l'Etat

• Délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine

En premier lieu, l'Etat est un acteur stratégique dans la gestion du fleuve. Principal gestionnaire à travers ses établissements publics, Voies Navigables de France et HAROPA, il est conscient des enjeux liés au fleuve. Le Préfet François PHILIZOT, délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine, souligne **l'importance⁷², y compris dans leur dimension internationale, des questions de transports et de logistique** dans la mission qui lui a été confiée : « *Il s'agit de dynamiser ce système logistique et de mieux l'exploiter dans ses différentes composantes : la composante locale parce qu'il y a tout un marché pour le transport fluvial autour de l'agglomération parisienne, et sur des enjeux de longue distance pouvant aussi intéresser l'agglomération parisienne. Un sujet parmi d'autres : les exportations de céréales du bassin de la Champagne vers la Chine transitent, qu'il s'agisse de blé ou d'orge, très largement par la Seine, puis par le port de Rouen pour aller jusqu'en Chine avec des navires adaptés.* »⁷³

Le second point abordé est la **sous-utilisation du système fluvial**. Premier bassin en termes de transport de marchandises, et plus encore en termes de transport de passagers, à l'exception de l'année 2020, les infrastructures constantes de la Seine peuvent d'ores et déjà s'adapter à des augmentations des flux.

Un troisième axe concerne les **continuités écologiques du fleuve** en accélérant la transition écologique via l'identification des investissements utiles à destination des collectivités en charge de ces questions. Cette mission est réalisée en partenariat avec l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) qui a pour ambition de développer « *de nouvelles pratiques qui vont de la valorisation des sédiments de dragage, des déchets coquilliers au recyclage des invendus de la haute couture des maisons de luxe plutôt que de les brûler* ».

Enfin, l'autre axe stratégique de l'Etat porte sur la **valorisation du fleuve au sens touristique** afin de mieux tirer profit de sa richesse patrimoniale extrêmement importante, tout en évitant l'hyper concentration d'un certain nombre de flux touristiques dans quelques lieux emblématiques le long du fleuve.

Les initiatives décrites par le Préfet PHILIZOT sont caractéristiques d'une **démarche multimodale** qui tient compte de la diversité des enjeux représentés par la Seine.

Interrogé sur la possibilité de rendre plus efficaces les modalités de gouvernance, il constate la **faible probabilité d'instaurer une autorité unique**.

⁷². François PHILIZOT, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, audition du 20 janvier 2021
⁷³. idem

• **Préfecture de la Région Île-de-France et Préfecture de police**

La **réglementation de la navigation intérieure et de la prévention des inondations et des crues** sont des compétences exercées par le **Préfet de Paris, Préfet d'Île-de-France**. Dans le cadre de la prévention des inondations, il dispose de VNF, qui, sous sa tutelle, peut interrompre la navigation sur la Seine temporairement dès lors qu'une cote de 4,3 m est dépassée.

Quant au **Préfet de police**, il a pour mission d'assurer le respect de l'ensemble des **mesures de police du fleuve** ainsi que **le secours à personne et aux bateaux**. Simon BERTOUX⁷⁴, directeur adjoint du cabinet du préfet de police, précise que cette mission repose sur deux forces opérationnelles : « *d'une part, la brigade des sapeurs-pompiers de Paris, et d'autre part, la brigade fluviale de la DOPC – Direction de l'Ordre Public et de la Circulation – qui est une unité policière.* » À titre d'illustration, les sapeurs-pompiers de Paris ont une activité assez soutenue puisqu'ils ont réalisé 1 700 interventions en 2019. Mobiles sur un réseau de 130 km de voie, ces unités opérationnelles gèrent le secours aux personnes et aux bateaux.

Parallèlement, la **DSPAP** (Direction de la Sécurité proximité de l'agglomération parisienne) est chargée des questions de **tranquillité publique**, d'établissements implantés sur les quais, de lutte contre la délinquance aux abords immédiats du fleuve. 5 921 faits sur les quais et berges de la Seine à Paris ont été constatés en 2019.

Enfin, les services de la préfecture de police ont la mission de **préparer la gestion de crise** en cas d'événements de crues classiques qui nécessitent tout un effort de planification en lien avec l'ensemble des acteurs et, au premier chef, la Ville de Paris.

• **Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT)**

L'action de l'Etat concernant la Seine se déploie également par l'intermédiaire de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT) d'Île-de-France⁷⁵. **Service déconcentré du Ministère en charge de l'environnement**, elle met en œuvre, sous l'autorité du Préfet de la Région d'Île-de-France et des Préfets de département, les politiques publiques en matière d'Environnement et d'Énergie, et en particulier celles relatives à la transition écologique. Elle intervient dans l'ensemble des départements de la région grâce à ses unités départementales (UD). Auditionnée lors d'une séance de la MIE, Claire GRISEZ⁷⁶, directrice par intérim de la DRIEE⁷⁷, est revenue sur la fonction de délégué de bassin. La délégation **anime et coordonne la politique de l'État en matière de gestion des ressources en eau et en matière d'évaluation et de gestion des risques d'inondation**. Elle apporte conseil et assistance technique aux organismes de bassin. Ces missions se déploient à travers l'action des unités territoriales. L'unité territoriale de Paris (UT 75) de la DRIEE met en œuvre directement les **missions de prévention des pollutions, des nuisances et des risques technologiques, la gestion des sites pollués** (réhabilitation de zones urbaines), **la prévention de la production des déchets et leur gestion (centres de tri, déchetteries)**. Elle opère aussi dans le **développement des énergies renouvelables et des économies d'énergie** ainsi que dans le développement durable des entreprises et l'économie verte.

⁷⁴. Simon BERTOUX, directeur adjoint du cabinet du Préfet de police, audition du 17 mars 2021

⁷⁵. Le décret n° 2021-261 du 10 mars 2021 crée la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Île-de-France (DRIEAT) à compter du 1er avril 2021. Elle est issue de la fusion de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE).

⁷⁶. Claire GRISEZ, directrice par intérim de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie, audition du 31 mars 2021

⁷⁷. Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE).

Les établissements publics

• **Voies navigables de France**

Composé de 6 700 km de réseau fluvial et de canaux à gérer sur l'ensemble du territoire, Voies Navigables de France (VNF) est un établissement public national doté d'un budget de l'ordre de 600 M€ par an. Opérateur national de l'État sur toutes les dimensions de la voie d'eau, 40 000 ha de domaines sont également confiés et gérés par VNF sur tout le territoire national.



Illustration n°5 – Transport et tourisme fluvial - Les chiffres clés 2019 - VNF Bassin de la Seine – Source : VNF

• **Les compétences spécifiques de VNF**

Cet établissement public a pour mission la **gestion de la logistique fluviale** dont la Seine en est un moteur essentiel. La Seine est un axe fluvial stratégique qui relie le premier ensemble portuaire national (HAROPA avec les ports du Havre, de Rouen et de Paris) à la région Île-de-France, la plus grande conurbation française et l'une des plus grandes d'Europe.

Sous la tutelle du Préfet de Paris, VNF est compétent pour **entretenir et garantir la navigabilité du fleuve** et fixe, en complément du règlement particulier de la navigation, les types de bateaux et la vitesse de circulation sur le fleuve. VNF a pour mission de **s'assurer de la viabilité du fleuve** et donc de prendre toutes les mesures nécessaires.

Une **ordonnance du 8 avril 2021** complète les missions et les capacités d'intervention de VNF. Son objectif est de renforcer l'intervention de VNF en matière de **valorisation domaniale**. Cela permet d'**augmenter la capacité d'acquisition foncière** en bord de voie d'eau de VNF mais également de donner la **possibilité de créer des filiales afin de promouvoir le tourisme** en s'associant avec des partenaires privés. Par ailleurs, de nouveaux outils sont mis à la disposition de l'établissement comme la **possibilité de lui déléguer les droits de préemption** et de priorité ou encore celle de se voir transférer, sur sa demande, la propriété du domaine public et privé de l'Etat. En outre, ses missions facultatives sont étendues concernant un certain nombre d'ouvrages sur le Rhin.

• Les autres compétences de VNF

La **gestion de l'eau** est aussi au cœur des responsabilités confiées à VNF puisque l'établissement dispose du deuxième plus grand domaine public fluvial. Ce volet recouvre aussi bien les interventions liées à la **gestion des risques et de l'énergie**. VNF est par ailleurs **gestionnaire de ports**, et notamment de ports urbains, en France, que ce soit à Paris, Nantes, Lyon, Lille, Strasbourg, Toulouse, tout en y développant des projets de desserte urbaine. Ces collectivités soulignent un vrai intérêt à mutualiser, à coopérer avec Ports de Paris et avec HAROPA avec qui ils entretiennent de très bonnes relations.

Dans Paris, VNF est présent au niveau du **port des Champs-Élysées** et est le **gestionnaire du chenal navigable** qui est l'espace compris entre les berges. VNF assure la navigation de ce chenal tout au long de l'année, 24h/24h, sauf dans des conditions extrêmes, des conditions de crue qui ne permettraient plus aux bateaux, notamment, de passer sous les ponts. VNF concourt aussi à l'**aménagement des territoires fluviaux** en promouvant le tourisme fluvial et en participant à l'essor économique et touristique local.

Interrogé sur la bonne gouvernance, Thierry GUIMBAUD⁷⁸ insiste sur l'**impératif de cohérence de la gouvernance avec l'axe emprunté** afin de limiter les effets de la complexité à gouverner qu'il souligne et qui est liée à la multiplicité des acteurs et des territoires. **Cette cohérence d'axe nécessite**, selon lui, un **équilibre entre territoires et réseaux**.

• HAROPA

Lors du **Comité Interministériel de la Mer** qui s'est tenu le 22 janvier 2021 au Havre, le Premier ministre a évoqué la fusion des trois ports de l'axe Seine, réunis à partir du 1^{er} juin 2021 dans un établissement public unique, HAROPA, dont le siège sera situé au Havre.

Le projet est largement centré sur les plus de 200 kilomètres des boucles de Seine reliant le premier port de conteneurs français à la capitale.

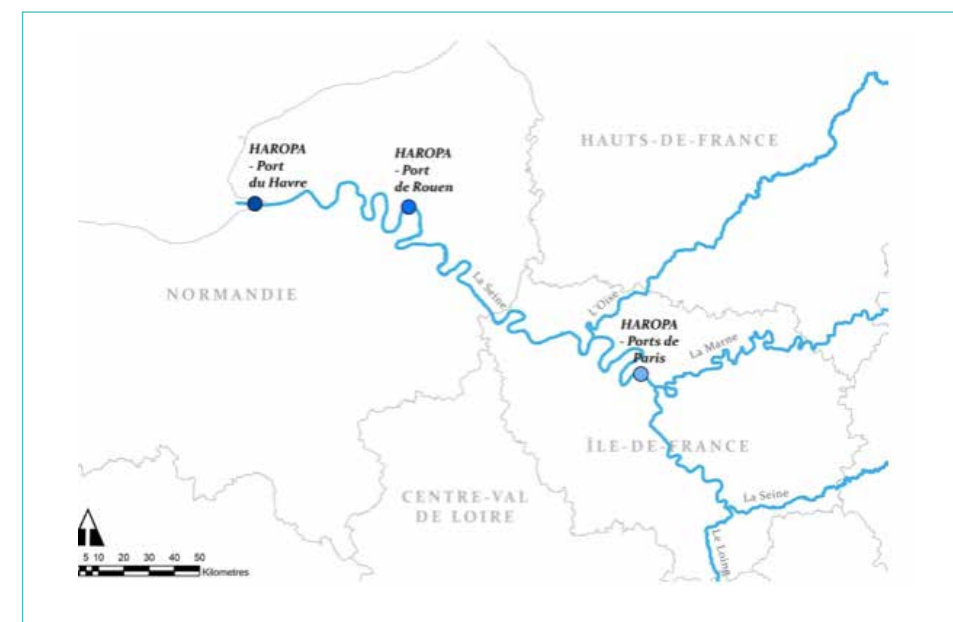


Illustration n°6 – Localisation des ports – Source : HAROPA

À cette même occasion, il a été annoncé qu'il serait prévu **une gouvernance à trois niveaux** pour associer l'ensemble des acteurs :

- Un **Conseil de Surveillance** composé de 17 membres avec 5 représentants de l'État, 4 personnalités qualifiées issues du monde économique, les deux Régions Île-de-France et Normandie, les métropoles du Havre, de Rouen et de Paris.
- Un **Conseil d'Orientation de l'axe Seine** qui permettra d'éclairer les décisions stratégiques du conseil de surveillance.
- Un **Conseil de Développement territorial** au niveau de chaque place portuaire pour permettre de représenter les intérêts locaux et de les porter auprès du conseil de surveillance.

De fait, comme le confirme Stéphane RAISON, **la Ville de Paris est absente au conseil de surveillance**. Cependant, il précise que la gouvernance locale sera conservée « *avec un conseil de développement territorial dans lequel, bien entendu, la Ville de Paris aura une place importante. (...) Une ordonnance et un décret sont en cours de préparation pour caler la composition exacte du conseil de développement territorial*⁷⁹. »

Généralement, dans le cadre des ports maritimes, le conseil de développement comprend 4 collèges : un collège de spécialistes portuaires, un collège des organisations syndicales représentant les salariés portuaires, un collège des collectivités et un collège de personnalités qualifiées. Cela permettra de former un conseil de développement territorial d'une trentaine de membres. Sous réserve de la finalisation de l'ordonnance et du décret, traditionnellement, le collège des collectivités représente un tiers de la répartition.

Le principe est un **maintien du caractère territorial des trois établissements** – Paris, Rouen et le Havre. À ce titre, le directeur général de chacun de ces établissements continuera à avoir un rôle important par rapport à son territoire. Ce principe signifie qu'un interlocuteur quotidien continuera son travail territorial avec les collectivités, et donc avec la Ville de Paris.

⁷⁸. Thierry GUIMBAUD, directeur général de Voies navigables de France, audition du 20 janvier 2021

⁷⁹. Stéphane RAISON, directeur général préfigurateur de la création du nouvel établissement HAROPA, audition du 20 janvier 2021

Cette nouvelle organisation permettrait de mieux relier la zone maritime avec son « hinterland » français, projet d'envergure qui bénéficie d'un **investissement** du gouvernement à hauteur **d'1,45 milliard d'euros sur la période 2020-2027**. Cette enveloppe doit permettre de consolider et de finaliser des projets d'infrastructures déjà lancés dans le plan de relance de septembre 2020, et ainsi améliorer la compétitivité de ces ports par rapport à leurs concurrents.

En effet, alors que le port d'Anvers se félicite d'avoir battu l'an dernier un nouveau record de conteneurs traités (plus de 12 millions d'unités) malgré la Covid, celui du **Havre** est confronté à un **problème structurel de compétitivité** selon Stéphane RAISON⁸⁰. Ce qui s'est traduit, en 2020, par une activité globale, maritime et fluviale, établie à 108 millions de tonnes, en retrait de 6% par rapport à 2019, malgré une bonne résistance et une nette reprise au second semestre.

Reste que cette recentralisation issue de la fusion des trois ports doit s'accompagner d'une présence accrue des collectivités au sein du Conseil de développement territorial, à hauteur de la moitié des membres de ce dernier.

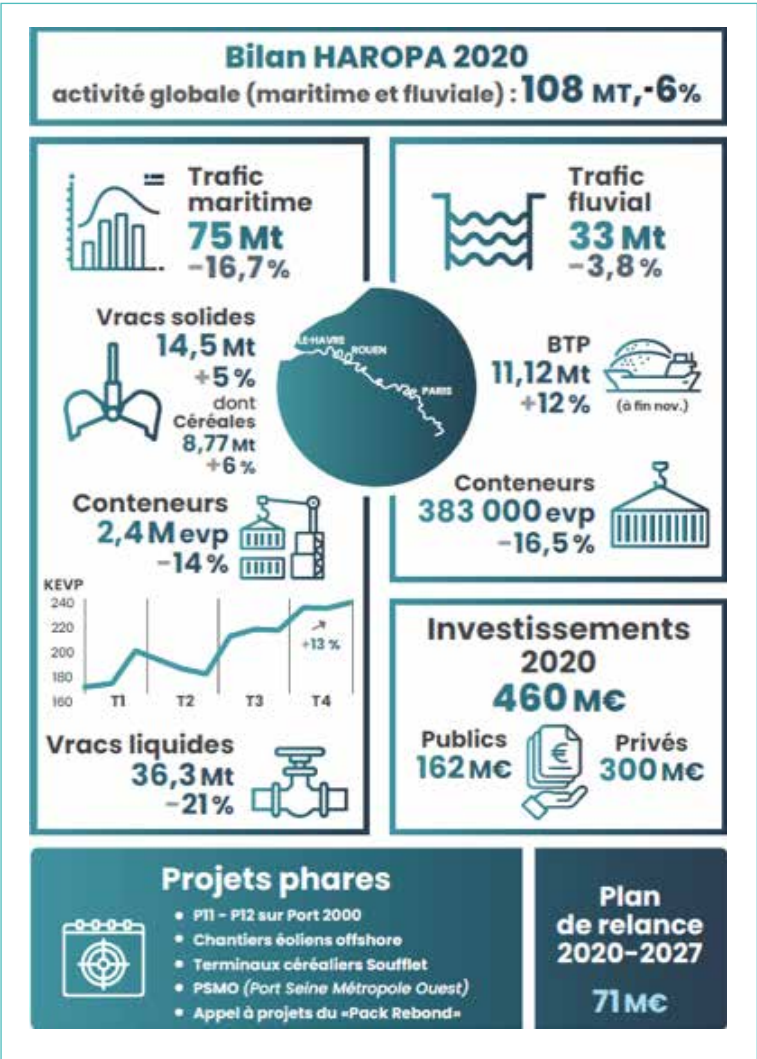


Illustration n°7 – Bilan HAROPA 2020 – Source : HAROPA

80. Stéphane RAISON, audition du 20 janvier 2021

• **L'agence de l'eau Seine-Normandie**

L'agence de l'eau Seine-Normandie est un établissement public de l'État, placé sous la tutelle de deux ministères : le ministère en charge de l'écologie et le ministère en charge des Finances. L'agence de l'eau Seine-Normandie **met en œuvre la politique de la gestion de l'eau**. L'agence de l'eau finance les ouvrages et les actions qui contribuent à préserver les ressources en eau et à lutter contre les pollutions, en respectant le développement des activités économiques, sur **son territoire de compétence : le bassin hydrographique de la Seine et des fleuves côtiers normands**.

• **L'établissement public territorial de bassin Grands Lacs de Seine gère le débit du fleuve**

Ce syndicat mixte ouvert a pour objet de faciliter la prévention des inondations, la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau, ainsi que la préservation, la gestion et la restauration de la biodiversité des écosystèmes aquatiques et des zones humides et de contribuer, le cas échéant, à l'élaboration, au suivi et à la coordination des **schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE)** sur son périmètre d'intervention.

Son périmètre s'étend sur plusieurs régions, ce qui explique la participation à l'EPTB notamment de la Ville de Paris, des trois départements de la petite couronne, de la Métropole du Grand Paris, de plusieurs collectivités territoriales concernées par les emplacements des grands lacs de Seine et la Région Grand Est.

Les collectivités autres que la Commune

• **La MGP dispose de la compétence « gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations » (GEMAPI)**

Paul MOURIER, directeur général des services de la Métropole du Grand Paris (MGP), a présenté les modalités de mise en œuvre de la **nouvelle compétence « gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations »** pour la collectivité métropolitaine. Nouvelle compétence juridique, exclusive et obligatoire, confiée, à partir du 1er janvier 2018, aux Etablissements publics de coopération intercommunale (EPCI), dont la Métropole du Grand Paris, son champ d'intervention prévu par le législateur concerne prioritairement la **lutte contre les inondations, la préservation et la restauration des milieux aquatiques**. Ce faisant, la MGP est chargée de réaliser un **système d'endiguement pour les 110 km de digues et murettes**, qui assurent la protection des biens et des populations. La Métropole assume 60 km de la protection des digues, le reste est géré par les conseils départementaux (Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) qui n'ont pas voulu transférer cette compétence. Contrairement à ces départements, la **Ville de Paris a décidé, en Conseil de Paris⁸¹, de transférer cette compétence à la Métropole**.

L'une de ses premières missions est d'effectuer le recensement, de déterminer la domanialité, de **déterminer le niveau de sécurisation** selon le niveau de la crue. Ces éléments préciseront les travaux d'aménagements à réaliser. Les services de la MGP s'occupent également de la **réouverture et re-naturation d'un certain nombre de cours d'eaux tels que la Bièvre**. Pour financer l'ensemble de ces missions, la MGP a décidé d'instaurer **une taxe GEMAPI**, fixée pour les ménages et entreprises assujetties à 1€ par an. Le produit fiscal attendu est de 3 millions d'euros.

81. Par délibération 2020 SG 40 des 15,16 et 17 décembre 2020

Par ailleurs, la MGP a entamé un travail sur la **logistique urbaine** qui permettra d'engager une réflexion plus large sur les usages traditionnels de la Seine. La MGP partage, comme d'autres acteurs (la délégation Seine, la délégation interministérielle, HAROPA, VNF), la conviction que **la voie fluviale représente une véritable alternative à la voie ferroviaire ou routière**. Plus spécifiquement, la MGP souhaite que le transport de marchandises soit transformé et imaginé à l'échelle de ce territoire composé de 131 maires qui « *disposent des leviers locaux de mise en oeuvre. Ils disposent notamment des prérogatives en matière de définition des règlements de marchandises, de circulation ou encore de stationnement*⁸² ».

La MGP se propose ainsi comme « **autorité organisatrice du transport de marchandises à l'instar de ce qui prévaut pour le transport de personnes** ».

• **Les régions Île-de-France et Normandie affichent leur volonté de devenir des acteurs clés du processus décisionnel**

Les présidents des conseils régionaux concernés ont exprimé leur souhait d'être associés au projet Vallée de la Seine.

Tout en rappelant que l'Île-de-France concentre 20% de la population et 30% de la production de richesses, le président du conseil régional de Normandie⁸³ indique que **la Normandie est la région la plus industrielle de France** et celle où la logistique est le plus représentée, avec plus d'un demi-million de personnes travaillant dans l'industrie de la Vallée de Seine. Il ajoute que la Normandie est à la pointe de la **transition vers une électricité décarbonée** avec les deux projets d'EPR, quatre projets de champs éoliens en mer pour plus de 2,5 GW et trois raffineries prêtes à faire évoluer leur modèle productif. Les **disponibilités foncières**, en particulier en recyclage de friches, sont également nombreuses, souvent bien placées **à proximité du fleuve** ou d'infrastructures ferroviaires et routières de grande capacité.

Les deux conseils régionaux confirment l'attractivité des deux régions due à un **cadre de vie exceptionnel le long de l'axe Seine** : paysages, sites patrimoniaux du Moyen-âge aux Impressionnistes, proximité de la mer et d'une ville-monde.

Afin de faire de ces deux régions un atout majeur dans la logistique de l'Axe Seine, « *il faut également prévoir les infrastructures pour transporter l'hydrogène. Les pipelines qui relient la Normandie à l'Île-de-France constituent un atout majeur. Mais il faut dès maintenant prévoir l'installation, le long de la Seine, de plateformes logistiques permettant d'assurer un transport par voie d'eau de cette nouvelle forme d'énergie* ».

Les conseils régionaux contribuent financièrement à ce type de projet via le cadre des contrats de plan. Le premier **contrat de plan interrégional de la vallée de la Seine**, a été mis en œuvre depuis 2016 dans un pilotage partagé entre l'Etat, l'Île-de-France et la Normandie.

82. Paul MOURIER, directeur général des services de la Métropole du Grand Paris, audition du 31 mars 2021

83. Valérie PÉCRESSÉ et Hervé MORIN - La Tribune - Axe Seine - Pas d'ambition nouvelle sans les régions ! 10 février 2021

Les acteurs privés

Plusieurs groupements d'acteurs privés sont présents sur l'axe Seine. La mission est consciente que la liste présentée ci-après n'est pas exhaustive, mais a pour intérêt de mettre en évidence les différentes dynamiques de coordination des professionnels des trois villes portuaires. Il en est de même pour les personnels employés par ces professionnels dont la mission n'a pu auditionner qu'un seul organisme les représentant.

• **Les groupements de professionnels**

Les acteurs économiques présents sur la Seine sont des vecteurs d'attractivité et d'emploi pour les territoires. **Seine Port Union**⁸⁴ est la Fédération des communautés portuaires de l'axe Seine (FCPAS), créée en 2016 et qui rassemble les unions portuaires du Havre, de Rouen, de Paris et de Gennevilliers.

L'**Union Maritime et Portuaire**⁸⁵ (UMEP) est une fédération des groupements et organisations professionnels du port du Havre. L'UMEP est le lien entre les membres de la communauté portuaire, un outil au service des clients, en particulier pour la formation professionnelle et un moteur de l'économie portuaire. Elle représente 40 % de l'économie régionale, 22 000 emplois directs et 14 000 emplois indirects.

L'**Union Portuaire Rouennaise**⁸⁶ (UPR) est une association créée en 1927 qui a pour objectif de promouvoir le port de Rouen, sa compétitivité et son avenir. L'UPR représente la communauté de professionnels – 130 entreprises privées – du premier port ouest-européen pour les exportations de céréales et leader français pour le *breakbulk*⁸⁷ et le groupage sur les trafics nord-sud et DOM-COM. L'UPR⁸⁸ se fixe pour rôle de faire travailler ensemble les 130 entreprises et de se concerter en vue de la promotion de sujets d'intérêt commun et d'objectifs de moyen et long terme.

La troisième union portuaire présente sur la Seine est la **Communauté Portuaire de Paris** (CPP)⁸⁹. Née en 2015, elle est composée de 130 membres reflétant la diversité des métiers du fleuve. La mission de la CPP est structurée autour de **trois axes majeurs : la transition écologique, la logistique urbaine et la mixité des usages**. Elle travaille actuellement sur un projet ambitieux de **remotorisation de ses bateaux** afin d'**obtenir une flotte 100 % électrique**. En parallèle de l'étude menée sur les bateaux existants, la communauté travaille à trouver de nouveaux usages du fleuve, et à repenser la place de la Seine au sein de la capitale, à travers notamment sa démarche sur la conception du « bateau du futur ». Malgré sa relative jeunesse, elle est identifiée comme un acteur d'avenir.

Enfin, la **Communauté Portuaire de Gennevilliers** a pour vocation de rassembler l'ensemble des entreprises, quels que soient leur taille ou leurs secteurs d'activités, présentes sur le port. Au total, ce sont 300 entreprises représentant 8 000 emplois, réparties dans les secteurs du BTP, de l'environnement-produits valorisables, de l'agroalimentaire, de l'automobile, des produits énergétiques, de la logistique et des conteneurs qui sont potentiellement concernées.

84. www.seine-port-union.fr

85. www.umep.org

86. www.uprouen.org

87. tout ce qui n'est pas conteneurisable

88. www.uprouen.org/adherents-upr/upr-union-portuaire-rouennaise/

89. www.cpp.paris

• **Les groupements des salariés – l'exemple du Syndicat de la Marine Fluviale**

Issu du Syndicat Général de la Marine Fluviale (SGMF), créé le 1^{er} mars 2021, le Syndicat de la Marine Fluviale (SMF)⁹⁰ représente les personnels employés par les sociétés exerçant une activité en lien avec le fleuve. Il est affilié à l'Union syndicale Solidaires des Transports.

Lors de son audition, outre le développement de l'activité fluviale de transport public passagers, et le développement du fret fluvial, Monsieur Kléber NEGRE⁹¹ a développé les enjeux de la **responsabilité sociale et environnementale des compagnies fluviales**. Leur activité est en effet règlementée par **trois conventions collectives** :

- La convention collective nationale du personnel des entreprises de transport de passagers en navigation intérieure du 23 avril 1997, étendue par arrêté du 9 décembre 1997⁹²,
- La convention collective nationale du personnel des entreprises de transport en navigation intérieure du 20 décembre 2018, étendue par arrêté du 18 décembre 2020⁹³,
- La convention collective nationale du personnel sédentaire des entreprises de navigation du 1^{er} septembre 2010⁹⁴.

Le syndicat mène des actions sur le **respect de ces conventions collectives**, comportant les droits des employés et les devoirs des employeurs. Les négociations sont menées au niveau aussi bien des **entreprises armatrices** que de la **branche professionnelle**.

Les sujets portés par le SMF couvrent également des sujets réglementaires divers (les déversements des eaux grises et noires dans le fleuve, le manque de bornes électriques aux escales, les publicités monumentales sur les échafaudages, les éclairages des bateaux-mouches, ...).

=====

3. Domanialité, concessions : reprendre la main sur le fleuve et ses abords, un enjeu politique et démocratique pour les collectivités

Les aspects juridiques relatifs à la Seine et à ses abords concernent la domanialité et l'attribution des concessions. Au cours des auditions, la possibilité pour la Ville de Paris d'avoir un rôle plus influent sur l'attribution de certaines concessions du domaine public a été abordée.

La domanialité

Le sujet de la domanialité est un enjeu important pour la Ville de Paris. Il s'agit de savoir dans quelle mesure **la Ville de Paris** peut être davantage **associée à HAROPA dans l'affectation de certaines parcelles du domaine public de l'État**. Lors de leur audition, les représentants d'HAROPA ont été questionnés sur la possibilité de **développer des conventions** permettant l'affectation – et non pas le transfert du domaine – de certaines parcelles du domaine public de l'État à la Ville de Paris pour qu'elle ait un rôle décisionnaire plus important s'agissant de l'attribution de certaines concessions.

⁹⁰. Site internet : <https://syndicatmarinefluviale.com/>

⁹¹. Kléber NEGRE, Syndicat de la Marine Fluviale- Section du bassin de la Seine, audition du 21 avril 2021

⁹². https://www.legifrance.gouv.fr/conv_coll/id/KALICONT000005635578

⁹³. https://www.legifrance.gouv.fr/conv_coll/id/KALIARTI000038649852

⁹⁴. https://www.legifrance.gouv.fr/conv_coll/id/KALICONT000005635584

Pour HAROPA, cette question soulève le fait que la domanialité ne soit pas en adéquation avec les évolutions institutionnelles. Ainsi, selon Stéphane RAISON, « *il aurait été normal, en même temps que l'on fait bouger les institutions, de réinterroger la domanialité. Cela pose évidemment beaucoup plus de questions pour le partage de la gestion quotidienne* »⁹⁵.

Des membres de la Mission considèrent par ailleurs qu'il y aurait une logique évidente à ce que les berges du domaine de l'Etat dévolues à des activités non industrielles et n'utilisant pas pour leur besoin le chenal de navigation soient rattachées au domaine de la Ville.

A l'inverse, les installations industrielles localisées sur les bords de Seine dans Paris, dans leur grande majorité, sont livrées par voie d'eau. La possibilité d'affecter ce domaine public à la Ville de Paris dépend, selon Antoine BERBAIN, directeur général délégué d'HAROPA-Ports de Paris, d'une question d'opportunité qui reste à étudier⁹⁶.

L'attribution des concessions

Une doctrine reste ainsi à construire sur la question de l'attribution des concessions. Il s'agit de définir des objectifs communs, en lien avec le travail réalisé dans le cadre de l'Atelier Seine ou de l'élaboration du schéma d'orientation des berges. Cette doctrine devrait **prendre en compte le cahier des charges**, dont Antoine BERBAIN indique la place centrale dans chacune des attributions. En effet, faisant l'objet d'un appel à projets, un cahier des charges spécifiques « *dicte la façon dont nous allons ensuite analyser le projet et classer les enjeux* »⁹⁷. Quant à la participation de la Ville dans l'attribution, il mentionne que la collectivité peut être représentée, et donc « *participer au choix final à côté du port* »⁹⁸.

L'une des difficultés identifiées par cette mission réside dans le **manque de visibilité** de la Ville **sur les dates de fin de concession** (qui sont à durée déterminée, et dont le renouvellement est un flux continu) pour pouvoir anticiper collectivement la manière de les attribuer.

En définitive, afin de faire mieux correspondre l'utilisation des berges et du fleuve aux besoins du territoire que ce dernier traverse, il apparaît nécessaire aux yeux de la Commission d'impliquer les collectivités, et donc à Paris, la Ville et les arrondissements, tout au long du processus d'attribution, à commencer par l'élaboration du cahier des charges où se dessinent les grandes orientations des projets à venir, et jusqu'à par la participation au choix final.

⁹⁵. Stéphane RAISON, audition du 20 janvier 2021

⁹⁶. Antoine BERBAIN, directeur général délégué d'HAROPA-Ports de Paris, audition du 20 janvier 2021

⁹⁷. idem

⁹⁸. idem

PROPOSITIONS

12. Créer une Commission des concessions dans laquelle la Ville et les arrondissements concernés seront représentés, tenant compte de la pluralité politique, afin d'intégrer effectivement la Ville de Paris dans le processus de choix des renouvellements des concessions gérées par HAROPA.
- Cette commission participera à l'élaboration du cahier des charges et la Ville et les arrondissements concernés seront systématiquement membres des jurys d'attribution des concessions.
 - Elle recevra communication de l'ensemble du calendrier des renouvellements de concessions afin de déterminer collectivement une stratégie cohérente d'attribution sur l'ensemble du linéaire parisien.
13. Envisager une nouvelle modalité de répartition du domaine public, où les zones du linéaire des berges dévolues à d'autres activités que la logistique soient rendues aux collectivités locales.
14. Garantir une représentation des collectivités à hauteur de 50% des membres du Conseil territorial d'HAROPA.

B. L'Axe Seine : un changement d'échelle

Moteur national dans le trafic fluvial, la Seine et ses infrastructures portuaires représentent une opportunité pour l'attractivité du fleuve et ses territoires. Le développement du tourisme fluvial est témoin de l'ouverture du fleuve sur le monde et la mer.

1. Une croissance du trafic fluvial de marchandises et de passagers à continuer de soutenir

Une ouverture au monde touchée par la crise sanitaire

Longue de 233km entre Rouen et Paris, la Seine est ouverte à la navigation 24h/24. En moyenne, les écluses de la Seine accueillent annuellement entre 10 000 et 16 000 bateaux, dont 85% de bateaux de fret. Comme les données fournies par VNF l'indiquent, en 2019, **le trafic fluvial national a connu une croissance notable** de 10% en t-km (7,4 milliards) et de 9% en tonnage (56,3 millions), principalement portée par le dynamisme du bassin de la Seine, qui représente plus de 40% du fret national en tonnages et 50% en t-km. Ainsi, le bassin de la Seine a enregistré une forte progression (+10,3 % en tonnes et 9,9% en t-km)⁹⁹ Ces résultats sont principalement portés par les filières agroalimentaires (+15,4%) et matériaux de construction (+14%). La **part de la Seine aval est prépondérante** dans les trafics du bassin de la Seine (environ 30% des flux).



Illustration n°8 - l'Axe Seine et ses enjeux pour le transport fluvial de marchandises - Source : VNF

99. En 2018 les résultats étaient également positifs : + 3.8% en tonnes et + 2,9% en t-km

La crise du Coronavirus affecte l'économie et dès lors l'activité fluviale. Malgré une baisse importante des trafics, notamment des matériaux de construction, liée à l'arrêt des chantiers, le fluvial a montré sa résilience pendant cette période en maintenant son activité pour acheminer des produits, matériaux et denrées essentielles à la vie économique du pays, notamment les céréales. Selon les estimations, le trafic se serait maintenu à environ 70% de son activité normale. La **reprise progressive des chantiers**, au tonnage important, tout particulièrement en Île-de-France (Grand Paris Express, Eole, chantiers olympiques), devrait permettre de **relancer l'activité fluviale**, essentielle pour assurer la fiabilité des livraisons et réduire les nuisances en milieu urbain.

Le tourisme fluvial sur l'axe Seine : un secteur dynamique

En France, **le tourisme fluvial sur l'axe Seine est un secteur en plein développement** qui revitalise et représente 11,6 millions de passagers pour le secteur¹⁰⁰. Cet afflux de touristes pour le fleuve irrigue également le secteur de l'hôtellerie avec environ 2,5 nuitées comptabilisées dont la moitié est réservée par des touristes étrangers (54 %)¹⁰¹. Les retombées économiques sont importantes : 6100 emplois directs sont générés par l'activité sur la Seine ; 1,36 milliard d'euros.

La traversée de la Seine permet l'**essor et l'implantation de nouveaux entrepreneurs et d'entreprises**. Plus de 103 compagnies de transport à passagers sont aujourd'hui recensées. Par ailleurs, l'activité des paquebots fluviaux contribue fortement au développement économique des territoires. Hors Grand Est, Rhin et Moselle, le poids économique de cette filière est de 410 millions d'euros pour 215 000 passagers transportés. Des gisements de croissance existent, en particulier sur la Seine, le Rhône et la Saône. En effet, **la Seine a de grandes réserves de capacité en tourisme fluvial** et dénombre 21 paquebots fluviaux. À l'avenir, il importera d'être très vigilants quant au développement d'une flotte de bateaux trop grands, favorisant un tourisme massif aux externalités négatives bien connues.

Les **bateaux-promenade** sont également un moteur d'attractivité territoriale, de par leur présence sur l'ensemble du territoire national. À Paris, il s'agit de bateaux de grande capacité, pour un poids économique de 359 millions d'euros. **Leader mondial du marché des péniches-hôtels**, l'activité de la filière française est estimée à 62,4 millions d'euros. Les péniches-hôtels ont transporté 14 900 passagers en 2018 et emploient 491 personnes¹⁰².

L'Axe Seine et HAROPA

Depuis 2007, la partie aval de la vallée de la Seine, entre l'agglomération parisienne et la Basse Seine, fait l'objet de mobilisations diverses en faveur d'une meilleure intégration territoriale. Cet ensemble géographique est présenté comme stratégique par de nombreux acteurs : l'État, les régions, les grandes intercommunalités urbaines, mais aussi les chambres de commerce¹⁰³, les autorités portuaires ou les agences de développement. Désigné sous divers toponymes («Axe Seine», «Seine Métropole» ou «Paris-Seine-Normandie»), ce projet métropolitain d'échelle interrégionale repose sur l'hypothèse que **Paris et la Basse Seine** auraient vocation à **former un ensemble économique intégré**.

L'Axe Seine a été identifié dans le Grand Paris comme **un enjeu pour le développement national**. Ce territoire est caractérisé à la fois comme la porte d'entrée maritime de la région capitale (un axe industriel

¹⁰⁰. Arnaud DANIEL, directeur général adjoint des sociétés Batobus et Bateaux Parisiens, audition du 17 mars 2021

¹⁰¹. chiffres 2018-2019

¹⁰². VNF - L'axe Seine et ses enjeux pour le transport fluvial de marchandises - janvier 2021, page 9

¹⁰³. Didier KLING, président de la CCI Paris Île-de-France, audition du 24 février 2021

majeur de l'économie nationale représentant un tiers du produit intérieur brut français) mais aussi une vallée offrant un patrimoine naturel et bâti remarquable autour de la Seine.

Le tourisme représente un champ d'intervention important dans le cadre de l'Axe Seine. Pour accompagner l'essor de cette filière, Voies Navigables de France et HAROPA ont collaboré à l'élaboration d'un **schéma directeur de la filière croisière sur la Seine**, qui prévoit la création de nouvelles escales et des aménagements d'escales existantes. Cette démarche, pilotée par la délégation interministérielle de la Vallée de la Seine, a été organisée en concertation avec les collectivités de l'Axe Seine, en vue de favoriser des retombées économiques locales.

De plus, la Seine est à la fois une vitrine sur le plan national mais également sur la scène internationale. La création d'HAROPA pourrait **permettre à la Seine de s'exporter**. Didier KLING, président de la CCI Paris Île-de-France, se félicite ainsi de la création du nouvel établissement public : «*Il est très important que les villes concernées, notamment Paris, puissent parfaitement s'insérer dans ce dispositif puisqu'il est de nature à ouvrir Paris.*»¹⁰⁴.

2. La nécessaire modernisation des infrastructures

Une Seine plus moderne

Pour rendre la Seine plus ouverte sur le monde, **de nouveaux services numériques** sont mis en place progressivement. Afin d'obtenir un transport fluvial plus compétitif, le **portail d'information fluviale SIF Seine** mis en service en 2019 a été conçu comme un véritable outil d'aide à la navigation pour les transporteurs de fret et de passagers du bassin de la Seine. Comme l'indique VNF dans une étude réalisée en 2019 sur les retombées économiques du tourisme fluvial par filière : «*développée par VNF et HAROPA, l'application propose de nombreuses informations : avis à la batellerie, niveaux d'eau, hauteurs libres sous ponts, disponibilité des ouvrages, trafic sur la voie d'eau, offre de stationnement...C'est le «WAZE» de la voie d'eau*»¹⁰⁵. Ce service améliore la compétitivité économique du transport fluvial en facilitant les échanges d'informations entre la voie d'eau et les terminaux portuaires Il permettra également **d'optimiser la performance environnementale de la voie d'eau** : en fonction du trafic, un module indique une vitesse d'approche recommandée à l'écluse (avec une économie de carburant estimée jusqu'à -20 %).

La rénovation et la modernisation des infrastructures fluviales

La régénération et la modernisation des ouvrages de la Seine est un enjeu majeur de VNF pour **fiabiliser la navigation** sur l'ensemble de l'axe Seine dans le cadre de la liaison Seine-Escaut et du futur canal Seine-Nord Europe.

Le besoin en investissements est estimé à au moins 350 M€ pour les dix prochaines années.

3. Exemples internationaux

Le parangonnage international réalisé par la mission a notamment concerné les modalités de gouvernance. La synthèse des contributions écrites reçues est en **annexe 11**. Elle complète les auditions menées.

¹⁰⁴. Didier KLING, audition du 24 février 2021

¹⁰⁵. VNF - L'axe Seine et ses enjeux pour le transport fluvial de marchandises - janvier 2021, page 8

Concernant l'existence d'un **modèle de gouvernance plus unifié et centralisé** dans d'autres capitales européennes, le directeur de VNF¹⁰⁶ explique que « *les différents modes de gouvernance sont un peu de même nature, mais **pas toujours des structures publiques**. Par exemple, en Belgique wallonne, il y a un gestionnaire de la voie d'eau qui s'appelle SPW, et l'équivalent sur la partie flamande, gestionnaire qui correspond exactement à notre périmètre, à peu de choses près ; identiquement en Hollande. Par ailleurs, il y a des ports, des autorités portuaires, souvent sous des statuts plus privés-publics. Il peut y avoir des collaborations ; comme nous, il y a **des participations à des conseils croisés**. On sait que **chaque pays a ses spécificités** ».*

Toutefois, **en Belgique, les ports maritimes sont gérés par leur ville/métropole respective**. En effet, les ports d'Ostende et de Gand disposent de la personnalité juridique et sont sous la responsabilité des villes. Ils ont le **statut de sociétés municipales autonomes**. Le port de Zeebrugge fait ainsi exception avec son statut de société anonyme détenue en majorité par la ville de Bruges, relevant donc du droit public. Les sociétés municipales portuaires disposent de leur propre budget et fixent elles-mêmes leurs tarifs portuaires. L'ensemble des ports flamands s'entend sur un **plan quinquennal de promotion** et se concerte sur la politique tarifaire. Les accès maritimes sont financés par la région flamande. L'Etat belge finance en grande partie les investissements dans les infrastructures des terminaux. Les opérateurs de manutention financent la superstructure des terminaux. Le reste relève de la responsabilité de l'autorité portuaire.

Aux **Pays Bas**, des **offices régionaux de l'eau** gèrent la navigation, le niveau de l'eau, la protection des digues. Ils organisent la coopération de multiples acteurs aux statuts divers. Ainsi, le port de **Rotterdam** est une société privée de droit public où la municipalité est l'actionnaire majoritaire. Quant au port d'**Amsterdam**, il constitue un département à part entière de la collectivité : son budget est séparé de celui de la ville d'Amsterdam mais doit être approuvé par cette dernière.

A **Prague**, la sécurisation des berges et du fleuve dépend de Povodi Vltavy¹⁰⁷, (lit et cours d'eau de la rivière Vltava), du Trade Center Praha¹⁰⁸ (berges la rivière), ou de la Prague City Flood Commission (gestion des crues).

La gestion du fleuve Saint-Laurent, à **Québec**, dépend de son statut multiple (y compris frontière). Les acteurs mobilisés peuvent aller jusqu'au niveau fédéral.

Ralf EISENHAUER¹⁰⁹, adjoint au Maire de **Mannheim** (Allemagne) chargé de la planification urbaine a présenté les transformations récentes et à venir du port de sa ville, traversée par deux fleuves (le Rhin et le Neckar) reliés par un canal. Si une grande partie des rives est destinée à l'activité économique, il a insisté sur la volonté d'y développer de nouveaux modes d'exploitation et présenté les équipements structurants de la zone portuaire en pleine restructuration.

Hans-Peter HADORN¹¹⁰, ancien directeur des Ports rhénans suisses, a présenté l'ensemble portuaire formé par les **trois ports rhénans suisses**. Plus spécifiquement, **Bâle** a mis en place depuis dix ans une planification coordonnée ville-port afin de développer la ville vers l'axe fluvial.

¹⁰⁶. Thierry GUIMBAUD, audition du 20 janvier 2021

¹⁰⁷. entreprise d'État (PVL)

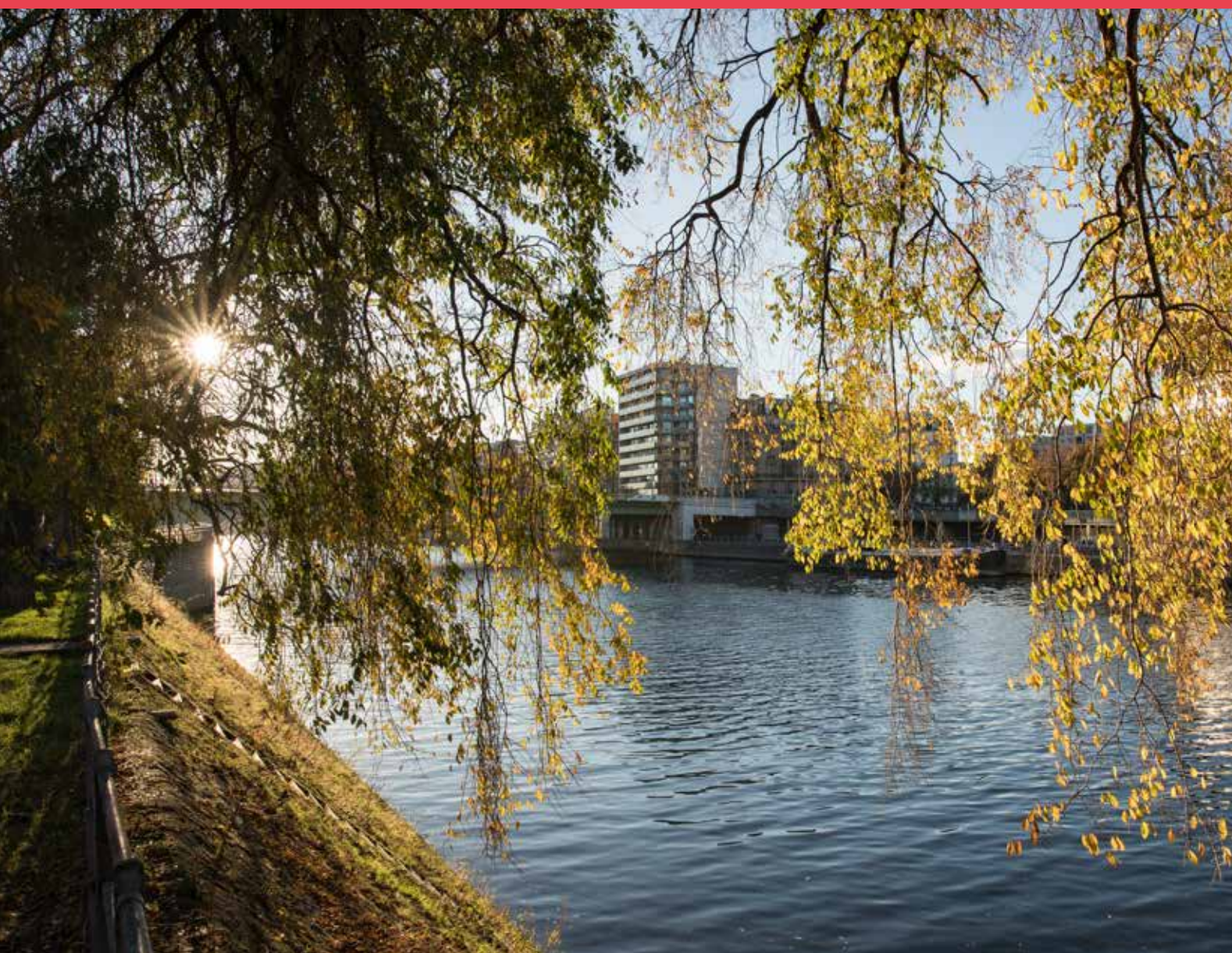
¹⁰⁸. société de gestion immobilière

¹⁰⁹. Ralf EISENHAUER, Deputy mayor for built environment, urban planning, transport and sport de Mannheim, audition du 21 avril 2021

¹¹⁰. Hans-Peter HADORN, ancien directeur des ports rhénans suisses (Bâle), audition du 21 avril 2021

LA SEINE, RÉVÉLATEUR DE L'URGENCE ÉCOLOGIQUE

Un fleuve traversant en plein cœur une ville comme Paris vit avec une intensité accrue les enjeux qu'elle affronte. L'urgence écologique est celle d'un fleuve dont la biodiversité avait presque disparu à la fin du 20^e siècle. L'urgence écologique est également celle d'un fleuve encore parfois victime de pollutions et des effets de certaines activités humaines, malgré le soin croissant qui lui est apporté par tous les acteurs et, singulièrement, par la Ville de Paris.



LA SEINE, RÉVÉLATEUR DE L'URGENCE ÉCOLOGIQUE

A. Incivilités, propreté, tranquillité : des nuisances dues à certains usages des berges

Sur les différentes utilisations des espaces, les nuisances constatées relèvent des questions de **propreté**, de **tranquillité publique**, de **régulation des déplacements**.

Les incivilités des usagers, que leurs activités soient festives, des promenades ou des manifestations sportives ou culturelles, marquent de manière significative la propreté des espaces ou la tranquillité des lieux. En outre, les accès au site, limités pour des véhicules thermiques, mais ouverts pour des modes de circulations douces (piétons, vélo, trottinettes, ...) génèrent des conflits entre usagers liés au partage d'espaces restreints par des objets circulant à des vitesses très différentes. La Mission a constaté la présence de nombreux tags, visibles notamment lors de la navigation sur la Seine, mais qui affectent le patrimoine visuel.

La **lutte contre les incivilités** repose sur des **mesures de prévention** réalisées par des brigades de terrain, mais aussi sur des **moyens matériels** à mettre à disposition des usagers tels des sanitaires, des réceptacles de propreté, et des actions curatives pour la récupération des objets flottants sur les zones du fleuve entre les bateaux stationnés et les quais où l'écoulement est inexistant, créant des amas de détritiques.

Cependant, les **interventions** des services de propreté sont rendues **complexes** par les conditions d'accès aux berges avec des moyens mécaniques, l'exiguïté de certaines portions des quais, et les difficultés de fermeture de sections pour permettre des interventions en garantissant la sécurité des services et des usagers. Par ailleurs, certaines interventions ne peuvent se faire depuis le fleuve, tels les ramassages de flottants ou le nettoyage des graffitis sur des ponts¹¹¹. Ces opérations, réalisées par l'entremise de bateaux, nécessitent des personnels formés à la navigation et à leur mission propre. La mission a ainsi particulièrement retenu les dispositions similaires, présentées lors de l'audition du représentant de la ville de Bâle, qui consistent en l'expérimentation d'un bateau-nettoyeur.

La direction technique en charge des mesures de prévention est la **Direction de la Prévention, de la Sécurité et de la Protection** (DPSP), dont l'activité est diverse. Ainsi, avec les différentes manifestations qui se croisent sur les quais, « en moyenne, la DPSP a réalisé 416 missions par mois sur les berges de Seine, soit 482,45 heures de sécurisation mensuelle, particulièrement dans les périodes estivales à partir de mai à octobre avec des pics sur juin, juillet, août et septembre. »¹¹² La répartition des interventions sur l'année 2020 marque une baisse significative durant la période du confinement liée à la crise sanitaire du COVID.

¹¹¹. Colombe BROSSEL, adjointe à la Maire chargée de la propreté de l'espace public, du tri et de la réduction des déchets, de l'assainissement, du recyclage et du réemploi, audition du 7 avril 2021

¹¹². Michel FELKAY, directeur de la prévention, de la sécurité et de la protection, audition du 27 janvier 2021

Les interventions sur les berges sont réparties de manière équilibrées entre la rive droite et la rive gauche. Une augmentation saisonnière liée au beau temps est normalement constatée.

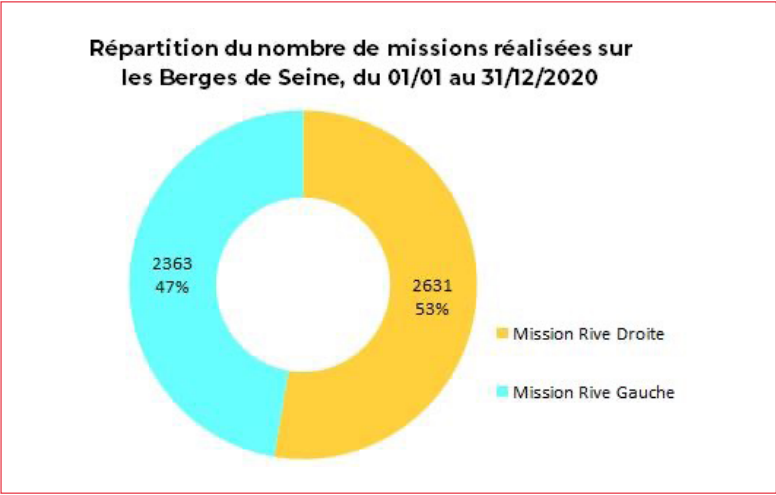


Illustration n°9 – Répartition des interventions entre les rives droite et gauche – Source : DPSP 2021



Illustration n°10 – Répartition des interventions sur l'année 2021 – Source : DPSP 2021

La situation sécuritaire des berges de Seine se caractérise, selon plusieurs personnes auditionnées, par de nombreuses ventes à la sauvette, mais aussi par des vols ou des agressions en particulier en soirée. Ainsi, Michel FELKAY, directeur de la prévention, de la sécurité et de la protection (DPSP) de la Ville de Paris, fait état de vente à la sauvette d'oiseaux autour du marché aux fleurs, mais aussi de vente à la sauvette sur les quais autour de l'île de la Cité, de l'île Saint-Louis ou du Louvre. Ces infractions peuvent s'accompagner de fraudes à la pétition ou de jeux d'argent. Le directeur de la DPSP évoque aussi des vols de sacs, des vols à la tire en particulier à proximité du musée du Louvre. Enfin, en soirée, il décrit le sentiment d'insécurité qu'éprouvent les femmes sur les berges de Seine et le problème de l'alcoolisation en particulier du côté du Pont au Change et surtout au Jardin Tino Rossi.

Ces problèmes de sécurité ont aussi été évoqués spontanément lors de l'audition des représentants des conseils de quartiers qui évoquent une augmentation de la petite délinquance aux abords des

quais de Seine. Ainsi, l'élue d'arrondissement référente du quartier Gros Caillou évoque : « *je n'ai pas les chiffres sous les yeux, mais le commissaire de police, avec qui nous travaillons beaucoup sur le sujet, a pu constater une certaine augmentation de la petite délinquance* ». Une représentante du quartier des Iles fait état de violence gratuite, de trafics de la part de groupes d'individus qui ne venaient pas sur les berges de Seine avant la fermeture des voies sur berges aux automobiles. Selon elle, cette situation est nouvelle même sur l'Île Saint-Louis qui a toujours eu des berges ouvertes¹¹³.

Par ailleurs, les **signalements par le biais de l'application « DansMaRue »**¹¹⁴ et les maraudes constituent la majorité des sources d'intervention. La typologie des infractions relevées sur les berges au titre des nuisances se répartissent essentiellement sur trois causes principales : la tranquillité publique, la lutte contre les incivilités et le stationnement gênant.

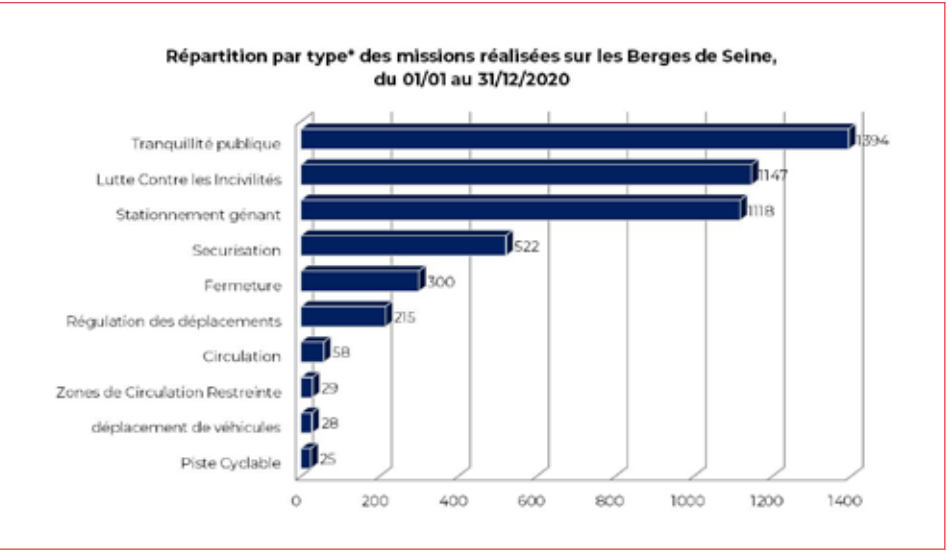


Illustration n°11 – Typologie des intervention – Source : DPSP

Les compétences de la DPSP nécessitent une **coordination avec les services de la Préfecture de Police** (protection civile, brigade des sapeurs-pompiers de Paris ou brigade fluviale). Dans ce cadre, **une convention est en préparation entre les services de la Ville de Paris et la Préfecture de Police** : « *La convention de coordination [...] va s'écrire entre la Mairie de Paris, la préfecture de police et le procureur pour se répartir les missions*¹¹⁵ ».

De ce fait, l'action des personnels de **la DPSP se concentre sur les incivilités** (épandements d'urine notamment dans les lieux festifs, les dépôts sur la voie publique ou les dépôts liées à la vente à la sauvette). La crise sanitaire a ouvert un nouveau sujet avec le port des masques ou la détention d'attestation.

De multiples acteurs sont présents pour la sécurisation des berges. **L'enjeu principal** présenté par Nicolas NORDMAN, adjoint à la Maire de Paris en charge de de la prévention, de l'aide aux victimes, de la sécurité et de la police municipale, concernant les abords du fleuve réside dans **la coordination des actions de la Préfecture de police et de la Ville de Paris**¹¹⁶. L'évolution législative en cours portant création d'une police municipale à Paris pose la question de la **collaboration entre les deux entités et de la définition**

¹¹³. Audition des conseils de quartiers, le 24 mars 2021

¹¹⁴. Lien vers le site « DansMaRue » : <https://teleservices.paris.fr/dansmarue/>

¹¹⁵. Michel FELKAY, audition du 27 janvier 2021

¹¹⁶. Nicolas NORDMAN, adjoint à la Maire de Paris chargé de la prévention, de l'aide aux victimes, de la sécurité et de la police municipale, audition du 27 janvier 2021

de leurs missions respectives.

Les missions dévolues à la DPSP¹¹⁷ sont multiples, allant de la lutte contre les incivilités à la prévention des risques majeurs, en passant par l'assistance aux personnes les plus fragiles.

En même temps, le **pouvoir de police exclusif sur le fleuve est détenu par la Préfecture de police**¹¹⁸

Les configurations variées des quais, entre quais bas et quais hauts, dont le dénivelé est marqué par des murs et parapets, permettent de constater des usages différenciés des espaces le long du fleuve et donc des nuisances différentes localisées géographiquement. Cette disposition particulière amène donc des actions de prévention particulières envers les usagers tout au long des quais.

Parmi ces actions, Frédéric HOCQUART, adjoint à la Maire en charge du tourisme et de la vie nocturne, **rencontre associations et établissements de nuit pour prévenir les nuisances nocturnes**. Lors de son audition, Frédéric HOCQUART a ainsi mentionné que les berges de la Seine étaient un facteur d'attractivité et de transport touristique. En effet, la fréquentation de ces lieux après minuit s'est développée pour atteindre plus d'un million de personnes sur l'année. Ces nouveaux usages festifs, touristiques sont à préserver. En même temps, les nuisances induites de lumières nocturnes ou sonores posent une vraie **problématique de contrôle**.

Les conseils de quartiers auditionnés partagent le constat établi par la DPSP. Ainsi, pour le **conseil de quartier « Les Iles »** (Paris Centre) les principales nuisances sont dues « *aux activités sur les voies sur berge qui sont les péniches où il y a des bars et qui ont parfois de la musique, du son.* »¹¹⁹ Les nuisances sonores sont les nuisances les plus importantes.

Pour le **conseil de quartier « Gros Caillou »** (7^e arrondissement), outre les nuisances sonores (sur les berges et en provenance des bateaux), les déchets sur les berges et dans la Seine sont source de nuisances¹²⁰.

Enfin, l'occupation locale des berges par des **installations industrielles** pose la question de l'**acceptabilité de cette présence**. [Voir à ce sujet l'intervention de l'association des riverains du port de Javel dans la Partie I du rapport.]. Selon les riverains auditionnés, le stationnement de barges de matériaux ou de déchets offre un paysage peu intéressant depuis la rive dans une logique de sites avec des points de vue éloignés¹²¹.

¹¹⁷. La liste exhaustive des missions est la suivante : lutte contre les incivilités ; accueil, surveillance et la protection des équipements, des bâtiments et des espaces verts municipaux ; assistance aux catégories les plus fragiles de la population ; lutte contre le stationnement gênant et la régulation des déplacements ; tranquillisation des quartiers et des événements festifs, animation des politiques de prévention ; prévention des risques majeurs.

¹¹⁸. Simon BERTOUX, audition du 17 mars 2021

¹¹⁹. Sylvie RIMSKY, audition du 24 mars 2021

¹²⁰. Marguerite CHEVREUL, 7^{ème} arrondissement - conseil de quartier Gros Caillou, audition du 24 mars 2021

¹²¹. Audition riverains Javel

PROPOSITIONS

15. **Interdire l'utilisation des spots projetant, depuis les bateaux, une lumière vive sur les bâtiments, les logements et sur le patrimoine des bords de Seine. Une amélioration des illuminations et la valorisation du patrimoine constitueront le corollaire de cette interdiction. Encadrer l'usage des dispositifs de sonorisation embarqués sur les mêmes bateaux.**

16. **Installer des capteurs Bruitparif tout le long des quais bas, pour identifier et objectiver l'ampleur et l'origine des nuisances sonores liées aux usages nocturnes de la Seine et de ses berges.**

17. **Veiller à l'insertion dans le tissu urbain et à la limitation des nuisances pour les riverains des activités industrielles existantes notamment par la plantation d'arbres masquant les infrastructures sous réserve de faisabilité. Ne plus autoriser de nouvelles installations ou d'extension des emprises au sol des centrales à béton et tendre vers une diminution globale de la production et de l'utilisation de béton dans Paris et dans le bassin parisien.**

18. **Demander des évolutions réglementaires pour augmenter sensiblement les sanctions administratives, de sorte qu'elles seront effectivement dissuasives, en cas de rejet de tous types de déchets et pollutions dans le cours du fleuve, et, de façon subsidiaire, que les autorités locales puissent se voir confier en complément de celles des préfectures la constatations et le contrôle des comportements irréguliers en matière de police de l'eau. L'État doit veiller en parallèle à mettre les moyens suffisants pour assurer effectivement la police de l'eau dont il a la responsabilité principale et de communiquer un bilan régulier de ses activités en matière de police de l'eau aux élus.**

19. **Sous réserve de sa promulgation effective, activer sur le territoire parisien l'expérimentation prévue par la loi, qui permet l'attribution aux communes de pouvoirs de police judiciaire, et notamment la possibilité de sanctionner l'ivresse manifeste sur la voie publique, ou encore de saisir les objets à l'origine d'infractions (notamment les instruments ou dispositifs de sonorisations en cas de nuisances).**

20. **Intégrer la sécurité des berges dans la convention de coordination qui liera la Ville et la PP et prendre en compte les questions liées au développement de la vidéoprotection.**

21. **Augmenter le nombre de poubelles et de sanisette le long de la Seine en revoyant le PPRI.**

22. **Favoriser des expérimentations de moyens innovants pour nettoyer la Seine, en incluant l'Urban lab (bateau nettoyeur, etc.)**

B. Crues et sécheresses : se préparer à affronter le pire

Comme indiqué dans la première partie, lit de la Seine n'a guère connu de variation sur les deux derniers siècles¹²². Les **questions des crues chroniques et d'amplitudes variées restent un sujet tant de sécurité des populations qu'une problématique économique prégnante**.

A cela s'ajoute désormais le défi du changement climatique.

Quelques données sur le changement climatique

Température

- Augmentation des températures atmosphériques moyennes annuelles de l'ordre de 1,5 à 3°C d'ici 2050 et de 2 à 4,5°C d'ici 2100
- Augmentation moyenne des températures de l'eau d'environ 1,6° à l'échelle nationale à l'horizon 2100

Précipitations

- Baisse des précipitations d'environ 6% d'ici 2050 et de l'ordre de 12% à l'horizon 2100 surtout en été
- En fin de siècle, une augmentation très probable des événements de fortes pluies
- Débits des cours d'eau
- Baisse des débits des cours d'eau de 10 à 30% à l'horizon 2070 – 2100
- Une augmentation de l'évapotranspiration potentielle (ETP) de l'ordre de 16% à l'horizon 2050
- Augmentation des sécheresses inhabituellement fortes et étendues surtout en été et en automne à partir de 2050
- Sécheresses probables en toutes saisons, sans retour à la normale par rapport au climat actuel à partir de 2080

Qualité de l'eau

- Augmentation de la concentration des polluants et risques d'eutrophisation

Ces hypothèses développées dans le cadre des scénarii de réchauffement climatique laissent présager des épisodes météorologiques plus marqués : des phénomènes pluvieux plus violents générant des crues du fleuve, une baisse des précipitations lors des périodes chaudes avec des débits réduits pour les cours d'eau, une évapotranspiration augmentée et des phénomènes d'étiage plus étendus.

Il apparaît donc que **les dispositifs actuels devront évoluer pour prendre en compte les transformations climatiques**.

¹²². Christophe NAJDOVSKI, adjoint à la Maire chargé de la végétalisation de l'espace public, des espaces verts, de la biodiversité et de la condition animale, audition du 31 mars 2021

1. Une complémentarité des acteurs au fil du cours du fleuve

La régulation du débit de la Seine repose sur deux acteurs institutionnels majeurs que sont l'établissement public territorial de bassin Grands Lacs de Seine (EPTB Grands Lacs de Seine) et Voies Navigables de France (VNF). En même temps, la compétence « Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations » (GEMAPI) a été confiée à compter du 1^{er} janvier 2018 à la Métropole du Grand Paris (établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre).

La Métropole du Grand Paris

La compétence GEMAPI¹²³ correspond au besoin de **replacer la gestion des cours d'eau au sein des territoires**, de l'intégrer à l'aménagement du territoire et plus spécifiquement à l'urbanisme. Elle concerne donc une partie du grand cycle de l'eau et associe deux volets complémentaires : un volet "inondation" et un volet "bon fonctionnement des milieux aquatiques". Le volet inondation doit être appréhendé dans le sens de la réduction de la vulnérabilité des populations. Il couvre la protection des ouvrages (digues, bassins écrêteurs, ouvrages hydrauliques de régulation des eaux et de protection contre les submersions marines).

La Métropole se trouve en charge de ce fait de la gestion, de l'entretien et de la réalisation d'ouvrages de protection contre la crue, sur le territoire de la Ville de Paris.

En même temps, du fait de l'**entretien insuffisant des ouvrages**, il convient de **déterminer les travaux à programmer sur ces digues**. Certaines présentent des faiblesses structurelles, certaines fragilités. La Métropole a missionné des bureaux d'études en assistance à la maîtrise d'ouvrage pour établir une cartographie et un diagnostic complet des systèmes d'endiguement. Ces études permettront d'établir un programme de travaux des ouvrages à entretenir ou à modifier pour améliorer la protection des populations face aux crues.

L'établissement public territorial de bassin Grands Lacs de Seine gère le débit du fleuve

Dans le cadre de ses missions, l'EPTB assure l'**entretien, l'aménagement et l'exploitation de quatre lacs-réservoirs**, mis en service entre 1949 et 1990¹²⁴, et de plus de 3 000 hectares de forêts acquises au titre de la reconstitution du potentiel forestier.

Les objectifs de gestion de ces ouvrages sont le **soutien d'étiage**, entre le 1^{er} juillet et le 31 octobre¹²⁵, et l'**écrêtement des crues**, entre le 1^{er} novembre et le 30 juin. Les niveaux de remplissage de ces ouvrages sont publiés journalièrement sur le site internet de l'institution¹²⁶.

Les enjeux de gestion pour l'EPTB reposent sur la disponibilité des ouvrages, soit pour réduire le débit des affluents pour minimiser les effets d'une crue en aval de ceux-ci, soit pour restituer aux affluents pour réduire les effets d'un étiage trop prononcé.

¹²³. Les missions relevant de la compétence GEMAPI sont définies à l'article L. 211-7 du code de l'environnement

¹²⁴. Pannecière-Chaumard (Yonne - 1949), Seine- Lac d'Orient (Aube – 1966), Marne – Lac du Der-Chantecoq (Marne – 1974), Aube – Lacs Amance et du Temple (Aube – 1990)

¹²⁵. Dates théoriques de vidange et de remplissage

¹²⁶. Site internet pour le suivi du remplissage des lacs : <https://www.seinegrandslacs.fr/>

Voies Navigables de France, le garant de la navigation sur le fleuve

Sur le domaine public fluvial de la Seine, VNF gère des **ouvrages hydrauliques - barrages, écluses, prises d'eau** - qui permettent, hors période de sécheresse extrême ou de crue, de garantir la navigabilité d'une partie du fleuve, notamment du bief parisien.

Lors des périodes de crue, la gestion des ouvrages est réalisée pour éviter une majoration des effets du débordement du fleuve. En effet, les barrages sont des obstacles à l'écoulement naturel des eaux et l'action de VNF consiste en l'effacement de ces ouvrages par leur ouverture. L'effacement de ces ouvrages est complet dès l'atteinte d'un débit de la Seine de l'ordre de 900 m³/s.

2. La crue, un phénomène naturel, mais une gestion humaine complexe

Le phénomène de crue est constitué par une forte augmentation, un accroissement du débit et de la hauteur d'eau en écoulement d'un cours d'eau. Le terme de crue s'applique fréquemment lors du débordement du lit mineur du cours d'eau qui provoque les premiers dommages. Ce débordement entraîne une inondation de zones aux abords du cours d'eau en délimitant ainsi une « zone inondable ». La crue est suivie par une décrue.



Illustration n°12 – Crue de 1924, zouave du pont de l'Alma – Source : Gallica

La période la plus probable de survenance d'une crue de la Seine se situe **entre le 1^{er} novembre et le 30 avril**, où est mise en place une **surveillance renforcée du niveau de la Seine et des nappes phréatiques**. Sur le domaine parisien, la prévention de la crue est structurée par une action coordonnée de la Ville de Paris, de la Préfecture de police et de la Préfecture de la Région Île-de-France. Trois documents réglementaires permettent de consigner les mesures et informations essentielles en cas de survenance de crue, à savoir :

- **Le Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM)**, établi par la Préfecture de police, consigne les **informations essentielles sur les risques majeurs à l'échelle du département**

- ainsi que les mesures de prévention et de sauvegarde prévues pour limiter leurs effets,
- **Le Dossier d'Information Communal sur les Risques Majeurs (DICRIM)**, établi par la Ville, recense les **mesures de sauvegarde** répondant aux risques majeurs susceptibles de survenir sur Paris,
- **Le Plan Communal de Sauvegarde (PCS)** définit **l'organisation prévue par la Ville en cas de danger** afin de prévenir, d'informer et d'assister la population mais également de préserver les biens et la sauvegarde de l'environnement.

En outre, la loi 2003-699 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages, en créant l'article L.125-5 du Code de l'Environnement, sanctuarise le droit d'information du citoyen sur les risques technologiques ou les risques naturels prévisibles.

Pour satisfaire cette obligation, deux documents complémentaires sont établis :

- La **Disposition Inondation** (ORSEC / Préfecture de Police), révisée en 2020, précise les modalités d'organisation, les compétences de chaque acteur et doit organiser une réponse adaptée et coordonnée,
- Le **Plan de prévention des risques d'inondation** (PPRI) établi en 2003, révisé en 2007, qui est élaboré sous l'autorité du Préfet de Région, en concertation avec les collectivités locales. Il contient trois parties : un rapport de présentation, un plan de zonage et un règlement des contraintes constructives et d'urbanisme à respecter dans chaque zone.



Carte n°4 – Plan de zonage – Source : DU

Pour permettre la gestion du risque inondation, **la Ville a établi un plan de continuité d'activité crue/inondation, des plans de protection contre les inondations (PPCI)** par sites et **des plans de prévention et de mise en sûreté (PPMS)**.

L'établissement de ces documents a été délégué aux directions gestionnaires et directions techniques de la Ville, qui ont établi les diagnostics de vulnérabilité, les moyens de protection et les mesures d'organisation nécessaires à la poursuite des activités suivant les différents niveaux de crue constatés.

Le Plan de continuité d'activité est donc constitué de l'ensemble des PPCI, des missions essentielles maintenues, des ressources humaines et des moyens disponibles et des impacts sur les différents réseaux d'alimentation (eau, gaz, électricité,...) et structurants (transports ferrés, voiries,...).

Sur la base de la documentation du risque et des mesures à mettre en œuvre, le dispositif de surveillance et de crise¹²⁷ se développe au fil de l'augmentation du niveau du fleuve.

Bien que le niveau de la crue centennale de 1910 s'établisse à 8,62 m à l'échelle d'Austerlitz (pour un débit de la Seine de 2 400 m³/s), les premières mesures de surveillance sont activées **dès la cote d'alerte de 2,00 m** par la **mobilisation par le Service de Gestion de Crise des managers de risques des directions de la Ville**.

Le suivi du niveau du fleuve est réalisé en consultant le **site Vigicrue**¹²⁸ de la Préfecture de Région (DRIEAT, ex- DRIEE) et/ou les sondes installées par les directions de la Ville. En même temps, le Service de Prévision des Crues de la DRIEAT produit deux fois par jour (10h et 16h) un bulletin de vigilance des crues en indiquant pour chaque tronçon réglementaire du fleuve une couleur de vigilance.

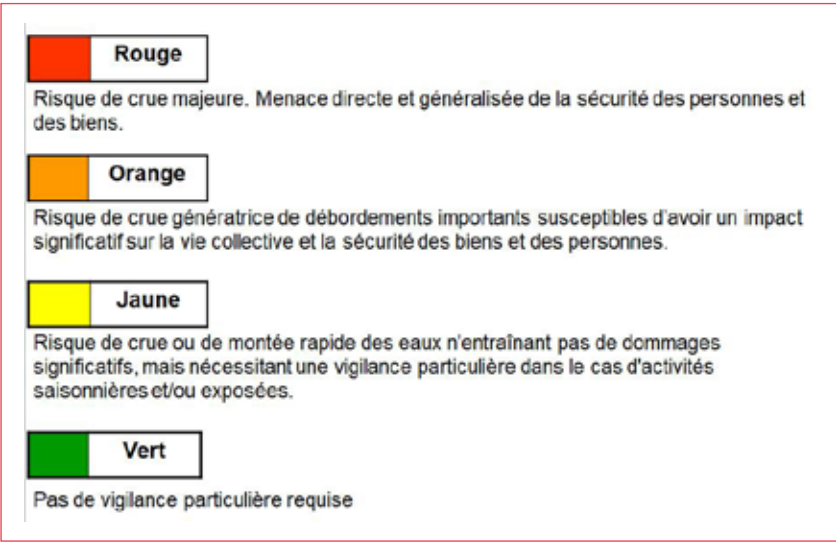


Illustration n°13 – Légende de la carte de vigilance sur les biefs de la Seine – Source : SG

La **Cellule Centrale de Crise**¹²⁹ est activée aux environs de 3,50 m (niveau jaune - hauteur à l'échelle du pont d'Austerlitz) avec les premiers impacts sur l'espace public et afin de coordonner les actions des directions de la Ville.

De même, un **événement CRISORSEC**¹³⁰ est créé par la Préfecture de Police et des réunions sont organisées en présence de la Ville et des opérateurs. **L'annexe 14** montre les responsabilités respectives de la Ville de Paris et de la Préfecture de Police.

En même temps, l'organisation étant en place pour la gestion des conséquences et impacts de la crue, VNF et l'EPTB Grands Lacs de Seine sont en capacité d'agir pour modérer la montée des eaux. Lors des auditions de la mission, il est apparu que **la circulation des informations restait perfectible**. Par

¹²⁷. Pierre-Adrien HINGRAY, chef du service gestion de crise (SGVP), audition du 27 janvier 2021

¹²⁸. Site internet Vigie crue : <https://www.vigicrues.gouv.fr/>

¹²⁹. Cellule centrale de crise : déclenchée par la Maire en période de crue, elle est présidée par la Maire ou son représentant. Elle coordonne les actions à mettre en place et les décisions. Elle est composée des élus concernés, de l'ensemble des directions, des opérateurs de réseaux, des opérateurs du fleuve. Un lien opérationnel constant est également établi avec la Préfecture de Police

¹³⁰. CRISORSEC est une application numérique, qui a pour objectif de faciliter les échanges d'information en temps réel et à distance entre tous les partenaires potentiels lors la gestion de crises (privés et publics, répartis sur un grand territoire).

exemple, les actions effectuées sur les grands lacs de Seine ne sont pas communiquées de manière systématique au service de gestion de crise de la Ville.

En effet, la Seine est un fleuve artificialisé, et le plan d'eau actuel ne correspond pas à un écoulement naturel. **Les ouvrages de retenue**, dont le barrage du Coudray-Montceaux est un exemple, **permettent de garantir la navigabilité** et l'utilisation du fleuve pour ses différents usages. L'action de régulation des barrages de VNF est possible jusqu'à un débit de la Seine de 900 m³/s. Ce débit est régulièrement atteint en période hivernale.

En cas de crue, le débit de la Seine dépasse ce débit de régulation, et le niveau du fleuve se règle suivant ce dernier. Pour éviter une aggravation de la montée des eaux, VNF efface ses barrages de retenue pour obtenir un écoulement naturel et libre.



Illustration n°14 – Barrage du Coudray-Montceaux – Source VNF

En parallèle de l'action de VNF sur ses barrages de retenue, l'EPTB Grands Lacs de Seine coordonne le remplissage de ses ouvrages-réservoirs pour écrêter les crues.

Les actions menées dans le cadre de la gestion de crise pour les crues reposent sur l'information et la mise en place de mesures préventives pour limiter les conséquences du débordement du fleuve. En ce sens, le PPRI prévoit notamment le ramassage des poubelles et des déchets sur les quais avant chaque crue afin d'éviter que les déchets soient emportés dans le fleuve.

Les difficultés de cette gestion sont marquées par la disponibilité des moyens nécessaires à la mise en œuvre des mesures préconisées et par l'absence de maîtrise de la vitesse de montée des eaux. En effet, les phénomènes de crues se déroulent soit sur des rythmes lents, soit sur des rythmes rapides. C'est l'appréhension de cette vitesse qui détermine les contraintes d'action pour la mise en place ou la mise en sécurité des installations dans les zones submersibles.

3. Les périodes de sécheresse, un risque grandissant pour le fleuve

Comme l'indique VNF, la gestion des périodes de sécheresse est un enjeu pour la Seine car «*si la Seine devait s'écouler **naturellement**, elle pourrait être quasiment traversée à pied sec en été – pas tout à fait, il faudrait peut-être mettre des bottes -, nous aurions en moyenne 4 m à 4,50 m en moins d'eau à l'intérieur de la Seine¹³¹.*».

Seuls les **barrages de Suresnes** permettent de créer un effet volume, quelles que soient les conditions météorologiques.



Illustration n°15 – La Seine au niveau du Pont Marie (1943) – Source : hydrologie.org

En même temps, l'EPTB Grands Lacs de Seine exploite ses ouvrages-réservoirs en soutenant le débit des cours d'eau en période estivale pour assurer la régularité du débit de la Seine. **L'action conjuguée de VNF et de l'EPTB permet de conserver un niveau d'eau artificiel pour la Seine.**

Par ailleurs, la ressource en eau fournie par les fleuves Seine et Marne constitue plus de 50% de l'alimentation en eau potable de l'espace de la Métropole du Grand Paris. Le **dérèglement climatique**, notamment le réchauffement et ses conséquences d'augmentation de la température et de l'évapotranspiration de la réduction des apports en eau, génère un **risque de dégradation de la qualité du milieu aquatique**, voire en cas extrêmes, une quasi-disparition du débit.

¹³¹. Dominique RITZ, directeur territorial Bassin de la Seine, audition du 20 janvier 2021

Partant, l'ensemble du système anti-sécheresse pourra être dépassé, avec des conséquences bien plus grande qu'on ne l'imagine aujourd'hui, des conséquences sur les filières dépendantes du fret fluvial à la fragilisation d'infrastructures dont la solidité dépend de la pression de l'eau. Mais si les risques des épisodes de crues extrêmes sont connus et anticipés, il n'en est pas de même des sécheresses.

PROPOSITIONS

23. Attendre l'évaluation de l'impact du casier expérimental de rétention d'eau avant de délivrer toute autre autorisation de nouveau casier.
24. Renforcer l'automatisation du système de surveillance des nappes phréatiques et améliorer la centralisation des informations en cas de risques de crues.
25. Mettre un critère dans les appels à projets sur la capacité des concessionnaires à retirer leurs installations en cas de crues ; et modifier en parallèle le PPRI pour faciliter les installations éphémères, notamment entre le 1er novembre et le 1er mai.
26. Lancer une étude sur l'évolution à venir du débit de la Seine et des conséquences des sécheresses à venir sur la Ville et ses activités. Créer un dispositif de suivi et d'alerte, en partenariat avec l'EPTB et VNF, pour garantir une efficacité maximale des infrastructures actuelles dans la lutte contre la sécheresse.

C. Qualité de l'eau : l'embellie qui se poursuit

1. Un cadre européen exigeant

La question de la qualité de l'eau et des conditions de baignade est encadrée par **trois directives européennes** principales :

- La directive n° 91/271/CEE du 21 mai 1991 relative au traitement des eaux résiduaires urbaines (**Directive ERU**),
- La directive 2000/60/CE du 23 octobre 2000, relative à la politique globale communautaire dans le domaine de l'eau (**Directive CE**),
- La directive 2006/7/CE du 15 février 2006 concernant la **gestion de la qualité des eaux de baignade**.

La directive ERU fixe les obligations, pour les Etats membres, relatives aux normes de collecte, de traitement et de rejet des eaux résiduaires urbaines, ainsi que pour le traitement et le rejet des eaux usées provenant de certains secteurs industriels. La conformité de l'assainissement d'une agglomération est établie si son réseau de collecte et ses installations de traitement des eaux répondent aux conformités suivantes :

- **conformité en collecte** : aucun rejet ou déversement supérieur à 5% des volumes générés par agglomération d'assainissement, par temps sec, ne doit être constaté sur les déversoirs d'orage et aucun réseau non raccordé ne doit être situé dans le périmètre de l'agglomération,
- **conformité en équipement** : la station est dotée d'équipements nécessaires pour traiter les effluents qu'elle reçoit,
- **conformité en performance** : la station respecte sur l'année l'ensemble des prescriptions environnementales qui lui sont imposées par la directive.

En outre, la directive requiert en outre un traitement des effluents dépendant de la dimension de l'agglomération et du caractère de la zone de rejet en termes de sensibilité à l'eutrophisation. La typologie des traitements est la suivante :

- le **traitement « primaire »**, qui permet de traiter le carbone et les matières en suspension (MES) selon un procédé physique et/ou chimique,
- le **traitement « secondaire »** ou « approprié », qui permet de traiter le carbone et les MES de manière plus poussée, selon un procédé comprenant généralement un traitement biologique. Il est obligatoire pour les agglomérations d'assainissement de plus de 2 000 équivalent-habitant¹³² (Eh),
- le **traitement dit « plus rigoureux »**, qui permet de traiter l'azote ou le phosphore. Il est obligatoire pour les agglomérations d'assainissement de plus de 10 000 Eh qui rejettent des eaux usées en zone sensible à l'eutrophisation.

¹³² Eh : un équivalent-habitant correspond à 60 g de la DBO5 (demande biologique en oxygène pour 5 jours), 135 g de la demande chimique en oxygène, 15 g d'azote total Kjeldahl (NTK) et 4 g de phosphore total dans une quantité quotidienne moyenne de 120 litres d'eau usée.

La **directive-cadre sur l'eau (DCE)** établit un cadre pour une politique globale communautaire dans le domaine de l'eau. Elle concerne la protection des ressources en eaux douces, ou saumâtres ou salées, superficielles ou souterraines, de « transition » et côtières. Elle vise à prévenir et réduire la pollution des eaux, promouvoir son utilisation durable, protéger l'environnement, améliorer l'état des écosystèmes aquatiques (zones humides) et atténuer les effets des inondations et des sécheresses.

Ces directives sont complétées par la **directive 2006/7/CE relative à la gestion de la qualité des eaux de baignade**. Elle fixe les dispositions relatives à :

- la surveillance et au classement de la qualité des eaux de baignade,
- la gestion de la qualité des eaux de baignade,
- la fourniture d'information au public sur la qualité des eaux de baignade.

Dans la perspective d'amélioration et de protection de la qualité de l'environnement, cette directive s'applique aux eaux de surface, où l'autorité compétente s'attend à la baignade d'un grand nombre de personnes, et où elle n'a pas interdit ou déconseillé la baignade de façon permanente.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Illustration n°16 – Plage de port à l'anglais juillet 1929 – Source Gallica

Si la qualité des eaux de la Seine et de la Marne pouvait sembler suffisante aux habitants, malgré les rejets industriels et d'assainissement, pour se baigner à l'orée du XX^e siècle, un premier arrêté préfectoral de 1923 a interdit la baignade dans le fleuve pour des raisons sanitaires et de sécurité. Cette interdiction a été largement ignorée jusqu'aux années 1950.

Le **suivi de la qualité des eaux pour la baignade**¹³³ repose sur la présence d'une contamination microbiologique ou d'autres organismes ou déchets présentant un risque pour la santé des baigneurs. Les deux paramètres retenus pour déterminer la qualité des eaux sont : les concentrations en entérocoques intestinaux et les Escherichia Coli (E Coli), exprimé en UFC/ml.¹³⁴

L'annexe I de la directive relative à la gestion de la qualité des eaux de baignade fixe les différents seuils de détermination de qualité et de possibilité de baignade. La baignade peut être autorisée dès le niveau de « qualité suffisante ».

PARAMÈTRES	Excellente qualité	Bonne Qualité	Qualité suffisante
Entérocoques intestinaux (UFCmL)	200 (*)	400 (*)	330 (**)
Paramètres	500 (*)	1000 (*)	900 (**)

(*)Évaluation au 95^{ème} percentile (**) Évaluation au 90^{ème} percentile

Illustration n°17 – Table de correspondance qualité de l'eau (annexe 1 de la directive 2006/7/CE)

La qualité des eaux sur le bief de la Seine était en 2019¹³⁵ :

- Insuffisante pour 5% des cas,
- Suffisante pour 49% des cas,
- Bonne pour 23% des cas,
- Excellente pour 23% des cas¹³⁶

2. L'objectif de baignabilité pour les JOP2024 comme accélérateur de l'amélioration de la qualité de l'eau

La désignation de Paris comme ville hôte des JOP202 a permis de conforter la **volonté d'ouverture de baignades urbaines**.

La programmation des actions nécessaires à l'obtention de la qualité du milieu aquatique pour la tenue des épreuves sont **des mesures pérennes**. L'objectif ne consiste pas en une amélioration de la qualité des eaux d'opportunité pour l'évènement olympique, mais une amélioration poursuivie et maintenue pour le bénéfice de la population.

Comme le mentionne Pierre RABADAN, « les sites olympiques et paralympiques s'articulent autour de la Seine, particulièrement dans Paris [avec] les épreuves d'eau libre »¹³⁷

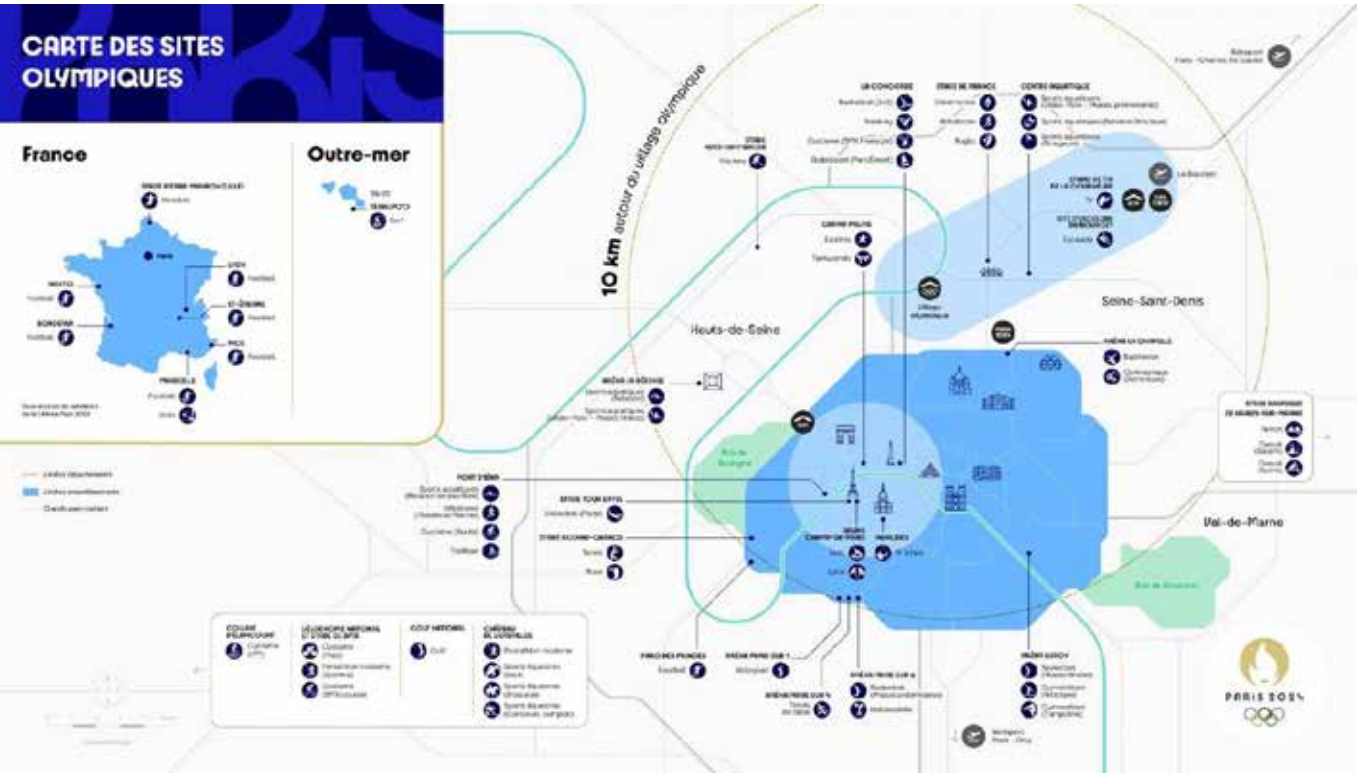
133. D. LERT, adjoint à la maire de Paris en charge de la transition écologique, du plan climat, de l'eau et de l'énergie, audition du 31 mars 2021, assure la tutelle de la mesure de la qualité de l'eau.

134. UFC/ml : unité formant colonie pour un échantillon de 100 ml.

135. mesures de qualité réalisées sur l'année 2019

136. Ivoa ALAVOINE, audition du 3 mars 2021

137. Pierre RABADAN, audition du 3 mars 2021



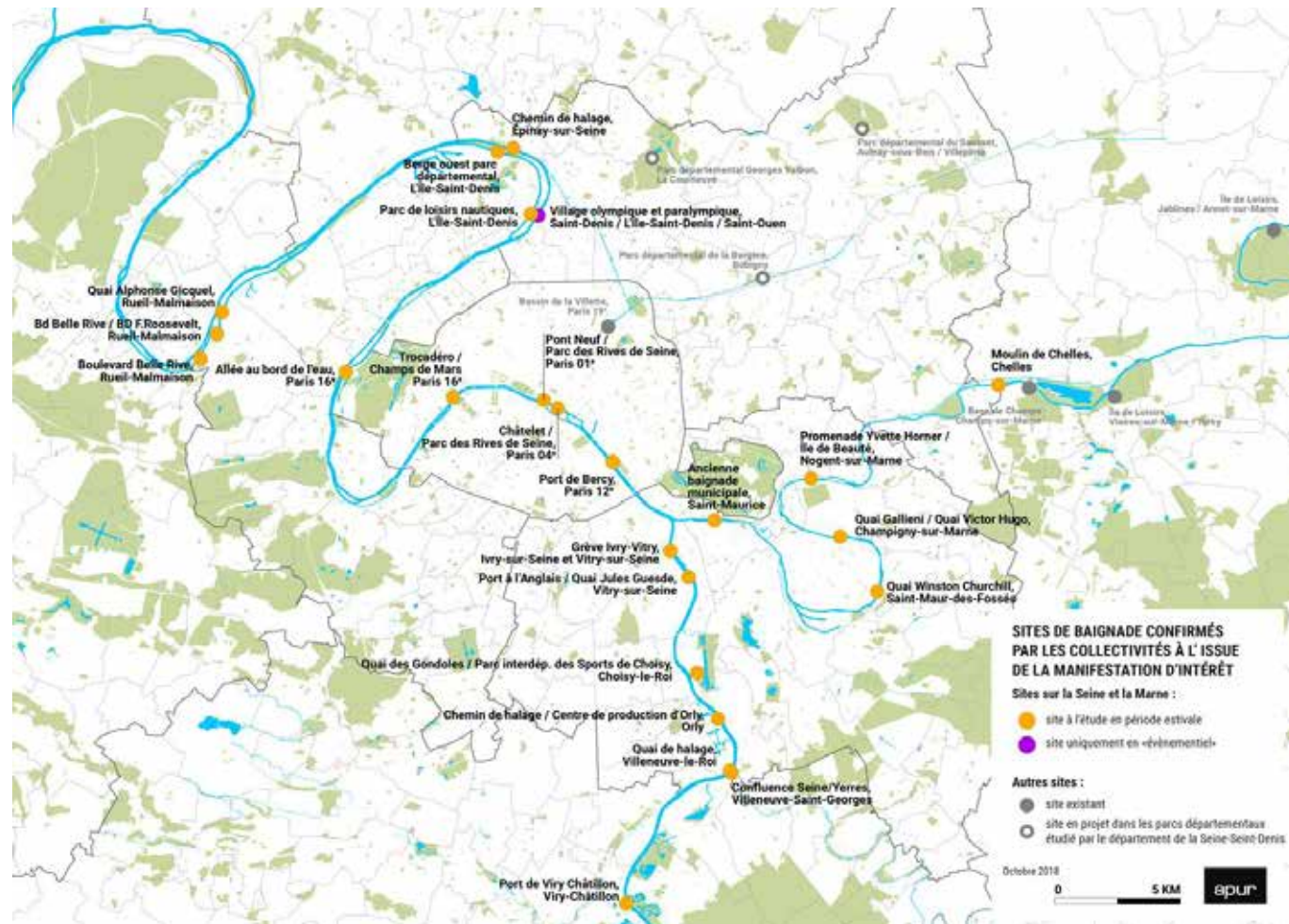
Carte n°5 – Carte des sites olympiques – Source Délégation Générale aux Jeux Olympiques et Paralympiques 2024

En effet, les exigences de la fédération internationale de triathlon pour autoriser les épreuves sont un niveau de qualité des eaux d'«excellente qualité», bien supérieure à la norme de la baignade. En cas de qualité insuffisante ou de pollution accidentelle des eaux, liée par exemple à un évènement météorologique, la fédération internationale interrogera son comité médical pour déterminer la tenue ou la suspension des épreuves.

« Dans le cadre des épreuves, un plan de gestion de la baignade sera mis en œuvre, qui [permettra] de modifier notamment le temps des épreuves avec possibilité de décalage dans le temps des jeux. En effet, il y a seulement 5 demi-journées de baignade sur les quinze jours de compétition. »¹³⁸

Au-delà des épreuves sportives de 2024, les différentes études en cours doivent permettre de **conserver des sites parisiens et régionaux** pour des établissements de baignade urbaine.

138. Ivoa ALAVOINE, audition du 3 mars 2021



Carte n°6 – Carte des sites de baignade – Source APU

Les sites pressentis sont en cours d'étude de faisabilité technique et financière, avec un arbitrage prévu à l'automne 2021. Les sites retenus et validés bénéficieront d'un projet d'aménagement dans le respect des prescriptions des directives européennes.

3. L'amélioration de la qualité de l'eau : une mobilisation d'ampleur

Pour tenir **les engagements sur la qualité des eaux** en vue de la baignade, un plan d'action ambitieux est **mis en œuvre dans le cadre d'un protocole**. Ce plan d'action est suivi par un **comité de pilotage** coprésidé par le Préfet de Région et la Maire de Paris, avec la participation des collectivités et différents acteurs concernés (cf. annexe 15).

Ce plan d'action se structure autour de **quatre objectifs principaux**, déclinés en groupe de travail entre les organisations signataires :

- Mettre en place un traitement bactériologique des eaux usées à la sortie des stations d'épuration,
- Éviter les rejets d'eaux usées dans les cours d'eau,
- Maîtriser les rejets de temps de pluie des réseaux d'assainissement,
- Traiter les sources locales de pollution, notamment en supprimant les rejets d'eaux usées des bateaux.

La problématique de l'assainissement est ancienne, et intimement **liée au développement urbain**. Au début du XX^e siècle, l'assainissement de la région parisienne était assuré. Les eaux usées collectées étaient traitées par épandage sur les terres agricoles en aval de la capitale. Le développement de l'agglomération parisienne et la concentration urbaine ont amené un insuffisance des capacités de traitement des eaux usées collectées. Dès les années 1930, les différents plans, puis surtout les investissements massifs dans les moyens d'épuration à compter des années 1980 ont permis de revenir à une situation d'équilibre en 2010.

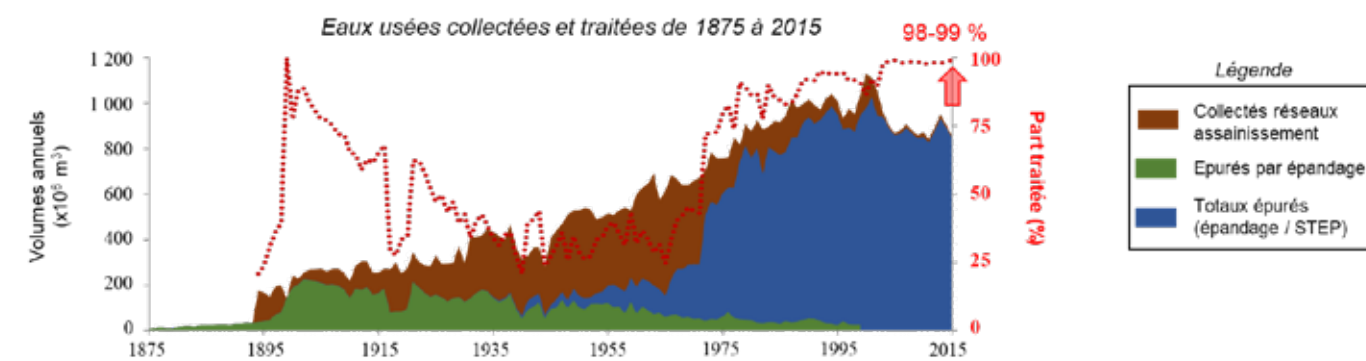


Illustration n°18 – Traitement des eaux usées de 1875 à 2015 – Source : SIAAP

Selon le SIAAP, les **eaux traitées sur les stations d'épuration** présentent « *un dernier stade à franchir pour permettre d'assurer la baignade en Seine.* »¹³⁹ Cette étape consiste en la mise en œuvre d'un système de désinfection des eaux traitées avant rejet dans le milieu naturel. Les technologies retenues (UV ou injection d'acide performique) permettent l'abatement des traceurs normatifs pour la baignade (entérocoques fécaux et E Coli).

Concernant les **rejets d'eaux usées dans le milieu naturel sans traitement**, cette situation relève de deux cas distincts : une absence de collecte, par exemple pour les bateaux fluviaux, ou un mauvais branchement des réseaux d'eaux usées se déversant vers le milieu naturel. Dans ce second cas, les communes ou leurs établissements publics territoriaux (EPT) sont en charge d'identifier les mauvais branchements sur les réseaux d'eaux usées ou de collecte des eaux pluviales, et de procéder aux modifications. Ces travaux de mise en conformité représentent des financements importants pour leur réalisation, notamment en cas de création de branchement sur l'assainissement collectif. Le coût de ces travaux, à charge du bénéficiaire du branchement, sont largement subventionnés par les différents organismes (Agence de l'eau, SIAAP, ..) en vue de tendre vers un reste à charge faible¹⁴⁰.

Sur le territoire parisien, l'essentiel du **réseau** est **de type unitaire**, sans séparation des eaux usées et des eaux pluviales, hormis au sein des parcelles pour des raisons sanitaires. Ce réseau de collecte unitaire, centenaire, présente un **risque de débordement en cas de fortes précipitations** par un remplissage et une saturation du réseau. Dès lors, les déversoirs d'orages rejettent un mélange d'eaux usées et d'eaux pluviales dans le fleuve. La **création du bassin de stockage Austerlitz** aura un effet majeur pour absorber le surplus d'eaux en cas de fortes précipitations et éviter la saturation des réseaux d'assainissement.

¹³⁹. Jacques OLIVIER, directeur général du Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP), audition du 17 février 2021

¹⁴⁰. Colombe BROSEL, audition du 7 avril 2021

La mise en œuvre de projets de bassins de stockage pour écrêter les débits sur les réseaux en période de pluie, associés à la mise en œuvre du **plan pluie**, qui impose des apports d'eaux de pluie au réseau, ont permis de diviser par plus de 10 les volumes deversés sur l'année dans le fleuve.

Ces différentes actions cumulées, mises en œuvre dans un calendrier contraint par l'évènement des JOP2024, permettent de garantir non seulement une qualité des eaux idoine pour la tenue des épreuves, mais aussi de conserver cette qualité pour les usages de baignades postérieurs.

4. Protection contre les pollutions : trop d'acteurs pour une lutte efficace

En parallèle des actions menées pour améliorer la qualité des eaux, il convient de **préserver le fleuve des pollutions accidentelles ou liées à l'usage.**

À ce titre, plusieurs régimes de police sont à distinguer :

- La gestion du chenal navigable,
- La gestion des stationnements des bateaux de logements ou d'évènements festifs,
- La gestion des autorisations de prélèvement d'eaux pour les processus industriels,
- La gestion des installations industrielles sur les berges.

Les prérogatives de **VNF** sont liées aux **conditions de navigation** (gestion du trafic fluvial, et par conséquent du chenal navigable). Les ouvrages de retenue et les différentes écluses permettent de conserver une navigabilité des différents biefs, uniquement interrompue par les phénomènes de crues.

Les **stationnements de bateaux de tous types, et les installations industrielles** sur les quais dépendent de la gestion portuaire, soit sous forme de location d'emplacement, soit sous forme de concession d'exploitation, contractualisées entre une entreprise et **HAROPA-Ports de Paris**. Le respect des obligations des locataires ou concessionnaires relève de la police du contrat.

Les questions des **autorisations des prélèvements d'eaux** en vue de traitements industriels ou de rejets d'eaux traitées sont instruites par la Préfecture de Région Île-de-France, par l'entremise de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (**DRIEAT**). Cette direction assure l'instruction des demandes d'autorisation, le contrôle des installations et des rejets.

Les prérogatives en termes de **police de l'eau** sont réparties entre la **DRIEAT et l'Office Français pour la biodiversité (OFB)**. Pour la DRIEAT, le Service Police de l'Eau (**SPE**) exerce les missions de police de l'eau, des milieux aquatiques et de la pêche. Cela comprend l'instruction des demandes d'autorisation et de déclaration loi sur l'eau, la formulation d'avis techniques dans le cadre de demandes au titre d'autres législations, la contribution à la politique locale de l'eau et le contrôle des installations, ouvrages, travaux ou activités ayant un impact sur le milieu aquatique. Ces missions sont effectuées sous l'autorité des Préfets de département et, en cas de poursuite pénale, sous l'autorité des procureurs de la République. Quant à **l'OFB**, il contribue à l'exercice **des polices administrative et judiciaire relatives à l'eau** (pollution de la ressource, atteinte aux zones humides ou littoral), aux espaces naturels, à la flore et la faune sauvage (espèces gibier ou protégées, lutte contre les trafics d'espèces), à la chasse (lutte contre le braconnage, renforcement de la sécurité à la chasse) et à la pêche.

Sur le **constat d'une atteinte à la qualité de l'eau**, suivant la nature des pollutions constatées, **l'intervention de la DRIEAT ou de l'OFB** est organisée de manière rapide. «*Sur les suites à donner, [ce sont] soit des suites administratives, un procès-verbal, et ensuite des arrêtés pouvant prescrire des mesures*

de remise en état, par exemple, et [également] des suites judiciaires.»¹⁴¹

Les informations sur les interventions du SPE font l'objet d'une coordination entre la Ville de Paris et la Préfecture de Région Île-de-France.

Reste que cette multiplication d'acteurs peut conduire à une dilution de la responsabilité, à un manque de réactivité dans la mise en œuvre de sanctions en cas de manquements. Cela constitue une difficulté d'ordre démocratique dès lors que les responsabilités ne sont pas identifiées alors que, en parallèle, l'acceptabilité sociale des faits de pollutions volontaires ou par négligences est désormais nulle.

PROPOSITIONS

- 27. Permettre la communication en temps réel de la qualité environnementale de l'eau de la Seine. A l'instar de la qualité de l'air, la qualité environnementale de l'eau de la Seine doit faire l'objet d'un affichage en permanence à ses abords et sur internet, au moyen d'un indice permettant de lier clarté et transparence de l'information.**
- 28. Rendre obligatoire la mise en conformité de l'ensemble des 35 000 branchements particuliers non conformes, avec un reste à charge limité pour les propriétaires. En parallèle, veiller au respect de l'obligation légale d'installation au sein des ports de branchements permettant de relier les bateaux amarrés au réseau d'assainissement et du raccordement effectif de ces derniers afin de cesser les rejets d'eaux usées en Seine.**

141. Audition de Claire GRISEZ, DRIEAT, le 31 mars 2021

D. Biodiversité, écosystèmes : le fleuve, un bien commun à préserver

Le bassin de la Seine occupe une large partie du bassin sédimentaire parisien, avec un sous-sol riche en nappes souterraines. Ces nappes régulent fortement le débit des cours d'eau.

La Seine, rivière de plaine, est fortement influencée par l'aménagement des lits des rivières, l'imperméabilisation des sols urbains, les prises et les restitutions d'eaux et par les barrages situés sur son cours supérieur. Les conditions météorologiques et l'occupation des sols conduisent à un fort taux d'évaporation, et seulement 30% des précipitations conduisent à l'écoulement sur le bassin¹⁴². Les effets de l'étalement urbain et de l'artificialisation des sols se font particulièrement ressentir.

Ces conditions de stress hydrique rendent les **écosystèmes plus sensibles aux pollutions** liées à l'activité humaine.

1. Des instances à coordonner

Pour la Seine et ses berges, la **notion de bien commun** n'est remise en cause par aucun acteur. Les compétences d'action sur **la question de la biodiversité** sont diffuses dans **un enchevêtrement d'organisations**.

L'écosystème, constitué par le fleuve et ses abords, s'étend sur la zone géographique du bassin de la Seine. L'organisation qui élabore la politique de gestion de l'eau est le **comité de bassin**. Ce comité regroupe des représentants de l'État, des collectivités publiques, des usagers et des personnes qualifiées des milieux socioprofessionnels. L'agence de l'eau Seine Normandie est en charge de la mise en œuvre de cette politique.

En complément de ce « *parlement de l'eau* »¹⁴³, l'État et le conseil régional d'Île-de-France ont établi pour ce territoire un document-cadre en vue de la préservation et de la remise en bon état des continuités écologiques : le **schéma régional de cohérence écologique (SRCE)**¹⁴⁴. Ce document est mis à jour et suivi conjointement par l'État, le conseil régional, associés à un comité régional « trame verte et bleue » (CRTVB) composé de 66 membres¹⁴⁵

¹⁴². Source : État des lieux 2019, Agence de l'Eau du bassin Seine Normandie

¹⁴³. document : AESN - La gestion des eaux dans le bassin Seine Normandie - octobre 2020, page 3

¹⁴⁴. Source : Schéma Régional de Cohérence Écologique, Région Île-de-France

¹⁴⁵. représentants de l'État, des collectivités, d'organismes socioprofessionnels, d'usagers de la nature, d'associations et de gestions d'espaces naturels, ainsi que de scientifiques et de personnalités qualifiées.

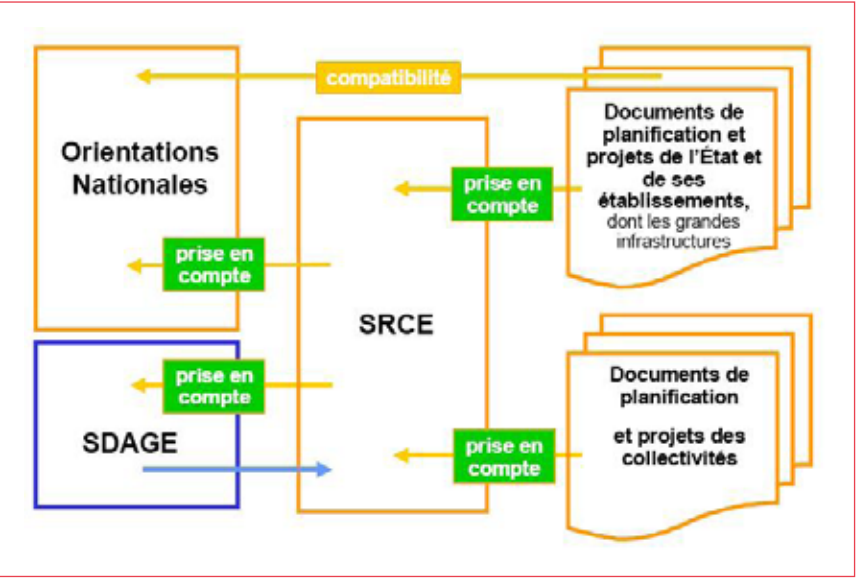


Illustration n°19 – Imbrication des échelles et cohérence des enjeux : la hiérarchie des normes – Source : SRCE Tome 1a, Introduction, page 3

Le SRCE joue ainsi un rôle essentiel de coordination des actions publiques et privées en vue de la **préservation des continuités écologiques**, qui vise le maintien de leur fonctionnalité¹⁴⁶, et la **remise en bon état des continuités écologiques**, qui vise l'amélioration ou le rétablissement de leur fonctionnalité.

Dans le cadre de la révision du PLU parisien en cours, les dispositions complémentaires afférentes aux problématiques environnementales et climatiques conduisent à considérer le fleuve comme un corridor essentiel en termes de biodiversité. Les réflexions des groupes de travail de ce PLU « bioclimatique » devraient aboutir à un nouveau règlement vers mi-2022.

Cette fonctionnalité repose notamment sur la diversité et la structure des milieux qui les composent, et leur niveau de fragmentation, sur les interactions entre milieux, entre espèces, et entre espèces et milieux, ainsi que sur une densité suffisante à l'échelle du territoire concerné.

2. La difficile reconstitution des écosystèmes en territoires imperméabilisés

Les objectifs de préservation et de développement de la biodiversité s'organisent sur **trois axes de travail** :

- Premier axe : préserver la qualité de l'eau et la végétation,
- Deuxième axe : étudier le potentiel de végétalisation des berges, et poursuivre le développement de la végétation sur tout le linéaire de la Seine,
- Troisième axe : profiter de l'interface biodiversité eau/berges que constitue la Seine en développant des îlots de nature.¹⁴⁷

À l'échelle du territoire parisien, le cours de la Seine ne présente de berges naturelles qu'au niveau du Bois de Boulogne. En effet, « les berges intra-muros sont à 85 % constituées d'éléments minéraux et imperméables ; 7 % de végétation herbacée, de friches et de pelouses avec des habitats humides peu présents, hormis le jardin flottant de l'archipel Niki de Saint Phalle, et une strate arbustive quasi absente, et une strate arborée,

¹⁴⁶. Source : La fonctionnalité des continuités écologiques Premiers éléments d'illustration et de compréhension, muséum national d'histoire naturelle, 33 pages

¹⁴⁷. Christophe NAJDOVSKI, audition du 31 mars 2021

essentiellement exotique et horticole, et d'alignement de fond de quai assez peu présentes.»¹⁴⁸

Les différents diagnostics réalisés par l'Agence de l'Écologie Urbaine¹⁴⁹ amènent à mettre en œuvre des **opérations d'aménagements coordonnées** sur les espaces des berges et du fleuve pour restaurer, voire recréer la ripisylve. L'enjeu de la renaturation des berges repose autant sur l'équilibre de la pression anthropique, liée aux usages, et de l'activité industrielle et économique, que sur les choix opérés en termes d'espèces végétales et d'habitats faunistiques mis en œuvre.

Les conditions du développement de la biodiversité sont dépendantes :

- de la **résistance au stress anthropique**, consécutif aux usages des espaces et à leurs évolutions,
- de **l'adaptation aux effets du réchauffement climatique**, avec les augmentations des températures des différents milieux, et les diminutions des précipitations,
- des **crues du fleuve**, avec des espaces submergés de manière chronique et sur des durées variables.

Les aménagements réalisés pour favoriser l'installation ou le retour de colonies faunistiques, de végétations indigènes, plutôt qu'horticoles, ne sont que des éléments d'incitation.

Dans ce cadre, l'exemple de l'aménagement réussi d'un espace flottant, l'archipel Nikki de Saint Phalle, montre la capacité d'aménagement d'espace mixte en organisant le développement de la biodiversité et de l'usage des espaces par le public.¹⁵⁰

L'enjeu de la personnalité juridique de la Seine

Le Conseil de Paris¹⁵² a été amené à discuter de la création d'une personnalité juridique et d'un organe de représentation, pour saisir la justice en raison des dommages subis et assurer la protection des droits du fleuve.

À la suite de dommages environnementaux ou des projets d'aménagement, plusieurs États ont créé, après des décisions des institutions judiciaires, des statuts particuliers pour des cours d'eau ou des lacs. Ces statuts « d'entités vivantes » permettent à des comités constitués de représentants de l'État et des populations autochtones riveraines d'ester en justice pour obtenir réparation des dommages ou empêcher des aménagements destructeurs.

La mise en place de ce statut a permis pour certains États de clore des litiges issus des liens culturels entre une population et son milieu, ou tout simplement d'offrir un cadre de protection dans des États où le droit de l'environnement reste limité. Pour le cas du fleuve Seine, il convient de regarder l'arsenal législatif et réglementaire, ainsi que les différentes entités en charge de la surveillance et de la protection environnementale du fleuve, qui permettent d'assurer un standard de protection élevé.

¹⁴⁸. Anne du PLESSIS, cheffe de la division patrimoine naturel de l'Agence de l'écologie urbaine de la Ville de Paris, audition du 31 mars 2021

¹⁴⁹. L'Agence d'Ecologie Urbaine anime et coordonne l'élaboration et la mise en œuvre du projet municipal en matière d'environnement et de développement durable. En relation avec le Secrétariat Général et en coopération avec l'ensemble des Directions, elle assure — pour les enjeux environnementaux — la cohérence des actions menées par la Ville et ses satellites.

¹⁵⁰. Source : biodiversité des jardins de l'archipel des berges de seine Niki de Saint Phalle (paris 7e) / Direction des Espaces Verts et de l'Environnement – Agence de l'Écologie Urbaine octobre 2014

¹⁵¹. Victoria CHIU, maître de conférences de droit public (Faculté de droit - Université Jean Moulin - Lyon 3), Directrice-adjointe de l'Institut de droit de l'environnement de Lyon, audition du 20 janvier 2021

¹⁵². Vœu n°68 déposé par le Groupe Écologiste de Paris (GEP) en octobre 2020.

En effet, les multiples entités issues de l'État ou des collectivités locales, réparties sur la longueur du cours de la Seine et de ses affluents, ont des objectifs de conservation et d'amélioration de sa qualité environnementale. En outre, l'analyse des dispositifs législatifs et réglementaires existants en droit français permettrait de constater l'état de protection des milieux naturels, et le recours fait à ces moyens d'action lors des atteintes au fleuve.

En même temps, la reconnaissance d'une personnalité juridique à la Seine peut avoir une portée symbolique non négligeable dans le débat politique ou judiciaire.

PROPOSITIONS

29. Développer la biodiversité et la végétalisation (une trame verte et bleue au cœur de Paris) :

- **Sur les autres berges, exploiter le potentiel de végétalisation des berges, en plantant un maximum d'arbres, en débitumant autant que possible les berges basses, là où elles ont été fermées à la circulation (possibilité de planter 200 arbres et de débitumer 26 000 m² de chaussée).**
- **Désimperméabiliser des portions des berges de Seine là où cela sera techniquement possible.**

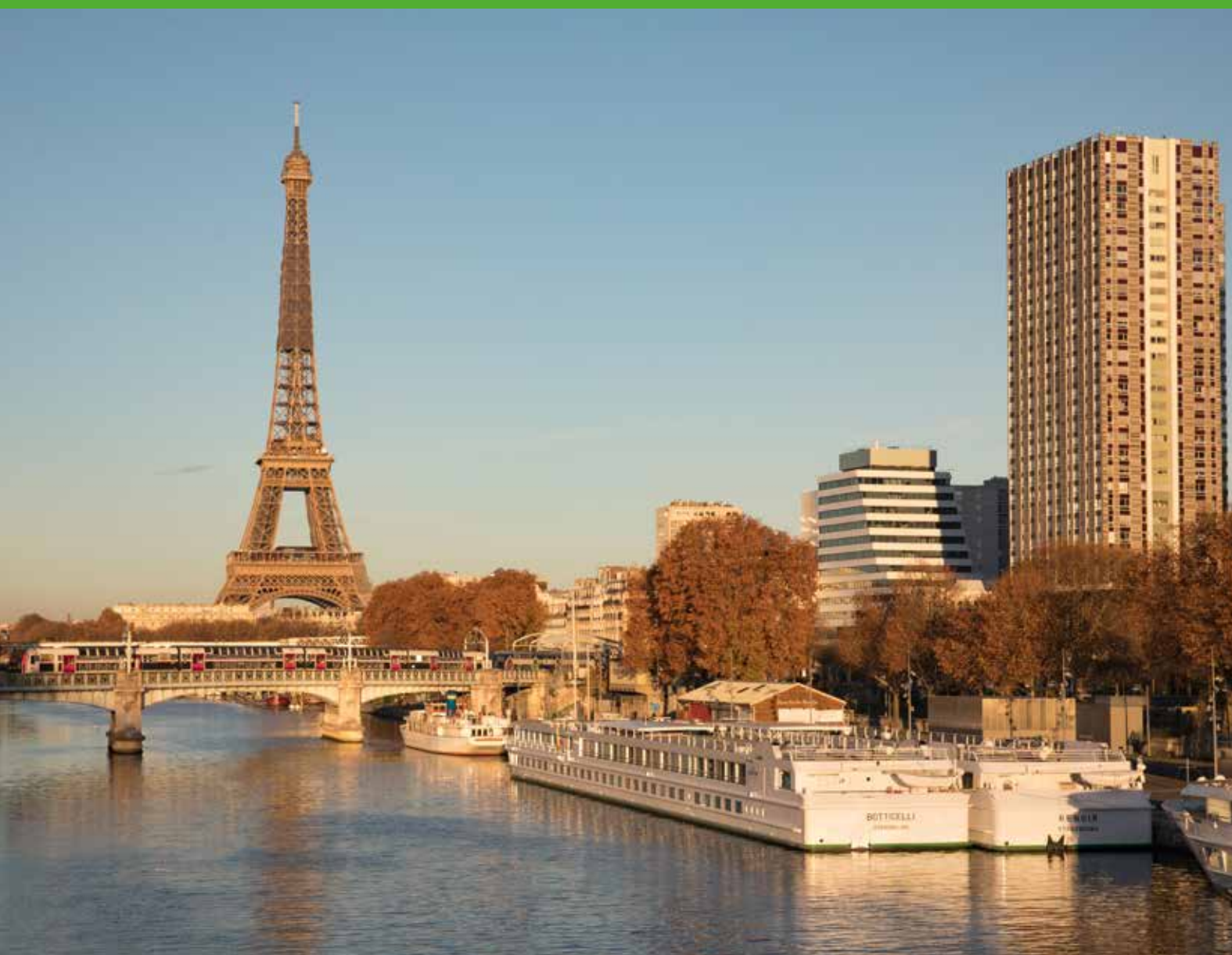
30. Ouvrir sur la Seine des portions du tunnel Henri IV et du tunnel des Tuileries

31. Créer un adjoint au Défenseur des droits, chargé de la protection des fleuves, des zones humides et de la préservation des ENAF, auquel serait reconnu un intérêt à agir afin de rendre effective la protection de ces zones.

LA SEINE, OUTIL EFFICACE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

L'attractivité économique de l'agglomération parisienne s'étend sur un vaste bassin comptant un tiers des emplois de France et dégagant 40 % de la richesse nationale.¹⁵³ Chargée de l'approvisionnement pour les activités portuaires franciliennes, la Seine est également un lieu convoité par les touristes. Néanmoins, ces nouveaux usages en plein essor doivent s'adapter aux impératifs écologiques en développant des modes de transports doux et respectueux. La voie d'eau représente une opportunité pour le fret dans une ville déjà très dense et congestionnée.

¹⁵³ Etude de l'INSEE « Un rayonnement économique de l'agglomération parisienne plus intense vers l'ouest », le 20/06/2019



LA SEINE, OUTIL EFFICACE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

A. La Seine, vecteur de développement écologique du bassin

1. Activités portuaires, fret fluvial : des solutions vertueuses

Historiquement, la Seine a toujours eu un rôle d'approvisionnement de Paris. Les activités portuaires franciliennes représentent ainsi **un poids économique important**.

Les activités économiques implantées sur les 10 ports les plus importants d'Île-de-France employaient, fin 2014, 15 600 salariés, dont 5 300 à Gennevilliers. À l'échelle de la vallée de la Seine, cela représente 64 100 emplois directs et 6 milliards d'euros de richesse annuelle dégagée.

Le fret fluvial en quelques chiffres (2017)

- 21 millions de tonnes (29 millions sur l'ensemble de la vallée de la Seine)
- Trafic de marchandises dans Paris intra-muros : 4 millions de tonnes
- 63 % du fret total de la vallée de la Seine proviennent des matériaux de construction, suivi des produits agricoles (12 %), des conteneurs (8 %) et des hydrocarbures (4,5 %)
- Augmentation de 10,5% (en tonnes-kilomètres) du transport des matériaux de construction sur le bassin de la Seine.

Ports les plus importants :

- de Gennevilliers : 3,6 millions de tonnes manutentionnées et 120 000 conteneurs
- de Bonneuil-sur-Marne (1 million de tonnes manutentionnées et 34 000 conteneurs)
- de Limay (1,1 million de tonnes manutentionnées et 4 000 conteneurs).

Le fret fluvial : une réponse économique et écologique

Le transport fluvial présente de **nombreux atouts économiques et écologiques pour la logistique urbaine**¹⁵⁴ : un réseau fluvial non saturé, un transport sûr et fiable, respectueux des délais, et une réduction des nuisances pour les agglomérations.

Néanmoins, le choix du transport fluvial en logistique urbaine trouve le plus souvent sa pertinence lorsque la destination ou le stockage de la marchandise mais aussi l'origine de la marchandise transportée se situent à **proximité de la voie d'eau**.

¹⁵⁴. Cf notamment à David BELLIARD, adjoint à la Maire de Paris chargé de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie, audition du 7 avril 2021

Face au transport routier qui bénéficie de plus de densité et de souplesse, la voie d'eau est **difficilement compétitive**. Cela concerne notamment les distances de pré et post-acheminement jusqu'au port lorsque celles-ci sont grandes et entraînent des **ruptures de charge nécessaires** à l'acheminement des marchandises.

Ainsi, **l'amélioration de la part modale de la voie d'eau** dépend, dans une certaine mesure, de la relocalisation des grands entrepôts logistiques et des sites industriels au bord de la voie d'eau, qui présente en Île-de-France la caractéristique d'être reliée à un **grand nombre de débouchés commerciaux** à travers le bassin de consommation parisien et l'estuaire de la Seine. L'enjeu est réel puisque, dans la région, les zones de concentration des surfaces logistiques sont assez éloignées des voies d'eau.

La voie d'eau offre cependant **une bonne réponse aux problématiques des grandes opérations d'aménagement**, comme pour ceux du Grand Paris, notamment pour l'évacuation des déblais des tunneliers (plusieurs millions de tonnes), ou pour acheminer toutes les fournitures de béton, métaux, voussoirs...

À l'échelle de Paris, les activités utilisatrices du fleuve représentent environ 27 % des linéaires de quais. Les pistes de développement retenues à l'heure actuelle par HAROPA-Ports de Paris sont la **préservation des activités qui ont recours à la navigation fluviale**, que ce soit le transport de marchandises et de passagers.

Emmanuel GRÉGOIRE souligne que l'activité de ces sites « *permet évidemment de réduire les circulations de poids lourds et d'autocars dans Paris et aux alentours avec deux objectifs forts : inventer des conditions d'une logistique fluviale et urbaine la plus respectueuse possible de l'environnement, et puis la question de la sécurisation des activités industrielles* »¹⁵⁵. Patricia PELLOUX insiste elle aussi sur la nécessité de la préservation des activités de logistique en bord de Seine : « *Pour faire vivre une métropole comme Paris, on a besoin de flux logistiques. Nous l'avons constaté également pendant la covid avec le développement du e-commerce* ».¹⁵⁶

De plus, le transport fluvial constitue le mode de transport historique des granulats, des céréales, et de certains déchets. C'est pour autant un mode de transport qui évolue et s'ouvre de plus en plus aux **conteneurs et à la logistique urbaine en circuit court**, bénéficiant, par rapport à une route largement congestionnée, d'une efficacité de premier plan. Le **maintien des capacités** du transport fluvial est donc nécessaire à l'équilibre et au développement de ces secteurs économiques, pour lesquels il n'existe parfois pas de solutions de substitution économiquement pérennes.

Peu bruyant, le transport fluvial permet de **réduire l'exposition au bruit des transports**. Selon une étude publiée par l'Observatoire régional de la santé en Île-de-France¹⁵⁷, 71 % des Franciliens se déclarent gênés par le bruit, les résidents de Paris étant les plus touchés. Plus l'environnement est urbain, plus les niveaux sonores sont élevés. Environ 360 000 habitants de la petite couronne et 150 000 Parisiens subiraient des niveaux sonores liés au réseau routier d'une intensité supérieure à 70 dB(A) en façade d'habitation dans la journée, niveau définissant un « Point noir bruit ».

¹⁵⁵. Emmanuel GRÉGOIRE, audition du 13 janvier 2021

¹⁵⁶. Patricia PELLOUX, audition du 10 février 2021

¹⁵⁷. Rapport de l'Observatoire régional de santé d'Île-de-France, Dorothée GRANGE, Edouard CHATIGNOUX, Isabelle GRÉMY, *Les perceptions du bruit en Île-de-France*, mars 2009

Rendre attractif le fret fluvial en limitant le coût des ruptures de charges : miser sur des infrastructures mobiles et agiles

Pour ne pas compromettre ces nouveaux projets de logistique urbaine fluviale, une possibilité serait de favoriser le **renforcement d'un réseau de pôles logistiques au bord de la voie d'eau** et de **préserver le foncier dédié en zone urbaine dense**, tout en veillant à l'intégration urbaine et paysagère des sites et respectant les prescriptions des PPRI en zone inondable.

Dans cette optique, VNF mobilise 20 M€ dans le cadre du **Plan d'aide au report modal 2018-2022** pour inciter les entreprises qui le souhaitent à opter pour le mode fluvial¹⁵⁸.

Pour cela, les **mutations foncières** représentent des opportunités importantes qui peuvent être mobilisées au service de plusieurs politiques publiques liées au fleuve (utilisation en zone d'expansion des crues, zones portuaires, zones dédiées à la biodiversité,...). Selon VNF¹⁵⁹, seule une analyse coordonnée entre l'État, les collectivités territoriales et les parties prenantes permettrait de définir au mieux les priorités d'aménagement à donner à la reconversion des sites.

Dans le cadre des **schémas d'orientation des berges**, la DRIEAT¹⁶⁰ ambitionne d'identifier le foncier en friche ou en mutation en bord de voie d'eau, et d'analyser son potentiel d'accueil d'activités fluviales. Elle souhaite également accompagner les investissements dans l'immobilier logistique (entrepôts) de la voie d'eau (incitation à utiliser les liens maritimes,...). Un enjeu important pour la DRIEAT est d'augmenter la proportion d'activités en bord de voie d'eau ayant recours au mode fluvial ou participant au système économique portuaire et développer les flux maritimes tout en accompagnant la réalisation des travaux du Grand Paris. La DRIEAT a précisé qu'une coordination de ces objectifs avec la préservation des sites portuaires sera prévue dans les documents de planification et d'urbanisme.

Une logistique fluviale « furtive » qui se fond dans son tissu urbain

La logistique urbaine fluviale permet un déchargement au plus près des clients, comme par exemple dans le centre de Paris, limitant par la suite la distance parcourue sur le réseau routier par les marchandises. Pour réussir à concilier les attentes de la logistique fluviale aux besoins des clients, HAROPA – Ports de Paris souhaite développer les **quais à usage partagé** (QUP). Ce type de quais permet la cohabitation d'activités différentes à divers moments de la journée, en optimisant l'utilisation des espaces. Ainsi, concrètement, sur certains sites portuaires parisiens, le dépôt de marchandises le matin devient compatible avec la desserte pour le transport de passagers l'après-midi et la libération des quais pour la promenade piétonne ou la pratique de la pêche¹⁶¹ le soir et le week-end. Sur ces sites, l'équilibre entre la réappropriation des berges par la population et les activités économiques est préservé par l'usage non exclusif qui en est fait par les acteurs. De même, les quais consacrés aux activités de loisirs¹⁶² pourraient être partagés avec des activités de transport de proximité ou de plaisance. À certains de ces équipements, sont ajoutés des postes « à colis lourds » assurant une partie des transports exceptionnels et soulageant l'usage de la route.¹⁶³

¹⁵⁸. Didier KLING, audition du 24 février 2021

¹⁵⁹. Thierry GUIMBAUD, audition du 20 janvier 2021

¹⁶⁰. DRIEA - Schéma d'aménagement fluvial de la Seine - Fascicule stratégique - Mai 2019

¹⁶¹. La pêche à vif est interdite à Paris.

¹⁶². Aujourd'hui, 48% du linéaire de quai sont consacrés aux activités d'animation et de loisirs

¹⁶³. Marc BAZENET, directeur général de green Switch Meridian, audition du 17 février 2021 : a notamment présenté un projet innovant dans ce domaine.

Les 44 QUP nécessitent des **aménagements moins lourds sur les quais** et surtout ils n'impliquent pas la présence d'engins de déchargements volumineux à terre. Les aménagements à réaliser **sur la voirie** sont aussi limités dans la mesure où les solutions logistiques actuellement imaginées n'associent pas l'intervention de poids lourds et prévoient le chargement et déchargement de véhicules utilitaires légers qui vont directement livrer chez le destinataire.

Selon Romain PELISSOU¹⁶⁴, directeur recyclage et réassorts alternatifs de SYCTOM¹⁶⁵, des dispositifs innovants sont nécessaires afin d'augmenter la part du fret fluvial. Durant son audition, il a expliqué en quoi la voie fluviale était un des axes de développement de l'activité de recyclage.



Carte n°7 – Installation de traitement – Source : SYCTOM

Le fret fluvial pour le SYCTOM est un flux logistique très important (31% des flux du Syctom, 758kt de déchets transportés par la voie fluviale). Cela répond aux enjeux du Syctom de réduction des gaz à effet de serre et de lutte contre la congestion urbaine dans la capitale. Pour cela, l'entreprise a réalisé des changements dans ses usines de tri. A titre d'illustration, le projet de construction du port fluvial Syctom Bobigny-Romainville en recourant au canal de l'Ourcq permettrait d'envisager le transfert de 120t/an d'ordures ménagères par le fleuve.

Ce développement est à concilier avec la préservation d'un cadre de vie apaisé pour les habitants et les riverains. C'est pourquoi, il a été émis l'idée de décentraliser le port comme à Rotterdam afin de minimiser le risque de nuisances pour les riverains.

¹⁶⁴. Romain PELISSOU, directeur Recyclage et Transport alternatif au SYCTOM, audition du 24 février 2021
¹⁶⁵. Le Syctom est en charge du traitement des déchets ménagers des parisiens ainsi que de 84 autres communes autour de Paris.

2. La Seine, espace touristique majeur

Lors de son audition, le Préfet François PHILIZOT a précisé en quoi le développement économique de la Seine passait par le tourisme : « *Notre diagnostic est que la dynamique touristique manque d'approche et d'ambition à l'échelle du territoire. D'un côté, Paris est la première destination touristique française et mondiale, son capital paraît énorme et son développement naturel. De l'autre côté, la Normandie est une marque qui parle au niveau international. La réalité touristique de cette région est forte, mais faite d'une géographie en points plutôt que linéaire*¹⁶⁶ ».

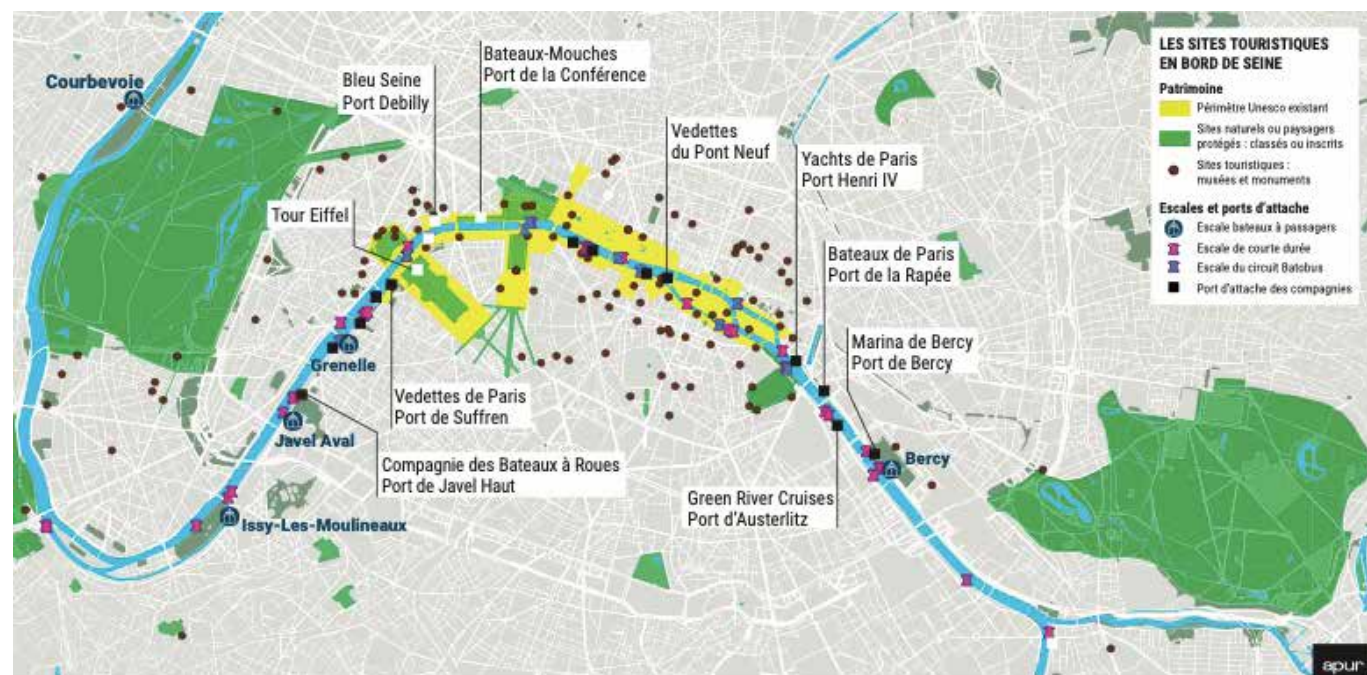
Le tourisme constitue une économie, des dépenses, de l'emploi : « **L'ambition touristique de la Vallée de la Seine** n'est pas de reproduire le tourisme parisien, mais de mettre en exergue les thématiques dont la cohérence permet de dépasser la logique de points ». Il a également cité en exemple les **quatre axes de travail** qui figurent au contrat de plan : la Seine à vélo et les déplacements doux, le tourisme fluvial, l'impressionnisme, et le tourisme de mémoire, avec la mémoire des combats ou la mémoire des écrivains.

La Seine, acteur et levier du tourisme durable

Bénéficiant de sa renommée architecturale et culturelle, Paris se hisse aujourd'hui à la première place mondiale des ports pour le tourisme fluvial avec plus de 7,5 millions de passagers transportés sur la Seine en croisières « promenades » en 2017 (en hausse de 22% par rapport à 2016) auxquels s'ajoutent 1,5 million de passagers ayant emprunté les canaux, soit au total 80% du transport de passagers en France. Aujourd'hui, plus d'un visiteur sur trois de la capitale effectue un déplacement sur la Seine.

La Vallée de la Seine est citée sept fois par l'UNESCO (abbaye cistercienne de Fontenay, Provins, Fontainebleau, rives de la Seine à Paris, Versailles, méandres de la Seine et le Havre). Outre les 8 millions de touristes effectuant une croisière de quelques heures sur un bateau (Mouches ou autre) pour mieux découvrir Paris, la croisière avec hébergement sur plusieurs jours le long du fleuve présente le plus fort potentiel de développement avec une augmentation de l'activité prévisionnelle de 50% en 2022 par rapport à 2017¹⁶⁷. HAROPA enregistre un **taux de remplissage du réseau d'escale** de l'ordre **de 95 %** sur la période avril-septembre, mettant en évidence les limites en capacité d'accueil actuelles. Sur l'année 2017, plus de 77 500 passagers ont emprunté le fleuve, le prix unitaire des croisières atteignant en moyenne plusieurs milliers d'euros pour aboutir à environ 130 millions d'euros de retombées économiques par an¹⁶⁸.

¹⁶⁶. François PHILIZOT, audition du 20 janvier 2021
¹⁶⁷. DRIEA - Schéma d'aménagement fluvial de la Seine - Fascicule stratégique - Mai 2019, page 13
¹⁶⁸. idem



Carte n°8 – Source : Livre Blanc – APUR

Actuellement, la Seine offre en Île-de-France **un réseau de 17 escales** et 21 places¹⁶⁹ pour l'accueil de bateaux de croisières, ces escales n'ayant pas toutes la possibilité d'accueillir des paquebots fluviaux. Dans Paris, 3 escales partagées permettent l'accueil de 4 paquebots. En parallèle, un réseau de 35 escales de courte durée permet aux compagnies fluviales de développer des activités touristiques, de transport en commun et d'événements sur la Seine.

Par ailleurs, dans la perspective de l'interdiction de circulation des cars touristiques au diesel dans Paris, le transport de touristes par la Seine peut constituer une solution de substitution efficace et vertueuse. A l'amont, la gare de Bercy peut offrir la possibilité d'une connexion entre les cars et le transport fluvial et ainsi desservir les sites touristiques de la capitale voire rapprocher des hôtels. Un autre embarcadere doit être identifié à l'aval, pour offrir les mêmes possibilités aux cars de touristes provenant de Normandie.

Face à l'augmentation continue de la demande et du nombre de paquebots fluviaux, le **schéma directeur pour le développement de la croisière fluviale** présenté le 5 décembre 2017 par VNF, HAROPA et la Délégation au développement de la vallée de la Seine, a pour objectif d'accueillir 28 paquebots et 200.000 passagers à l'horizon 2028¹⁷⁰.

Une attention doit cependant être portée pour veiller à ce que ces grands bateaux nuisent le moins possible au fleuve et à ses abords. La transition vers une flotte 0 carbone évoquée ci-après y contribuera.

Vélo et tourisme de proximité : une nouvelle offre à structurer

Le tourisme de proximité doit également être soutenu le long de l'axe Seine. Des projets comme **la Seine à vélo** doivent permettre de multiples fréquentations, de la promenade familiale sur un après-midi au parcours touristique d'une semaine.

¹⁶⁹. DRIEA - Schéma d'aménagement fluvial de la Seine Fascicule stratégique - Mai 2019

¹⁷⁰. François PHILIZOT, audition du 20 janvier 2021

Les activités organisées sur la voie d'eau sont nombreuses¹⁷¹ comme l'indique Marc PAPINUTTI¹⁷², ancien directeur général de VNF. Cependant, elles ont été impactées par les récents épisodes de la crise sanitaire, des attaques terroristes ainsi que les inondations¹⁷³. C'est pourquoi pour le directeur général du Comité régional du tourisme d'Île-de-France, il est important de **repenser l'offre touristique autour de la Seine** : « Nous devons créer l'urgence de venir à Paris ; [...] Le travail mis en œuvre autour de la Loire à vélo force l'admiration. Sur le même modèle, nous devons créer des produits, créer des offres, mettre en tourisme des sites. A travers un fonds de développement touristique régional, la Région a déjà permis la réalisation d'un certain nombre d'actions. »¹⁷⁴

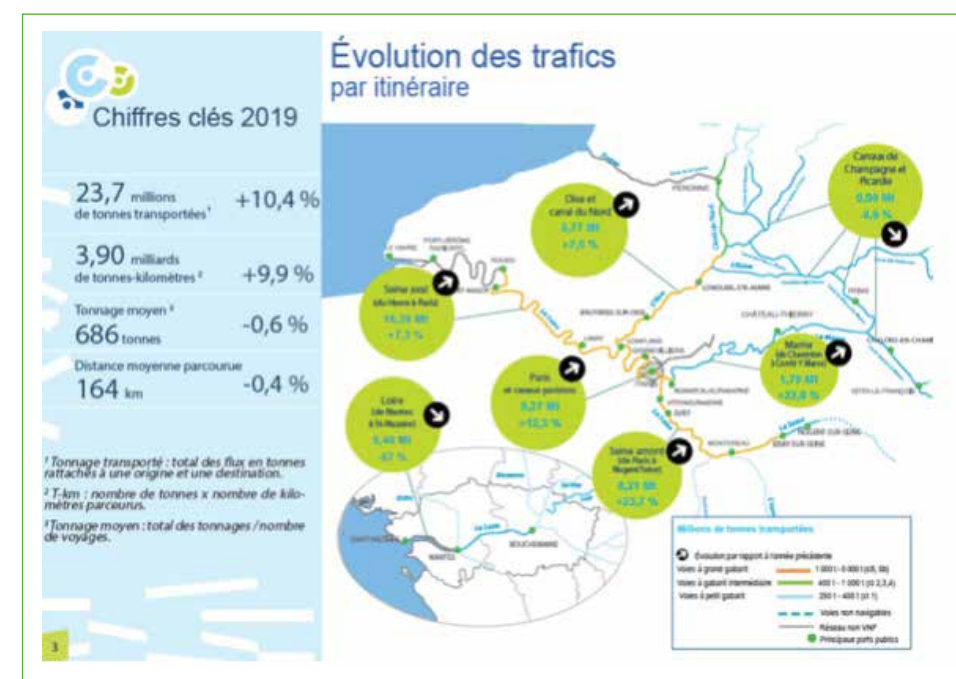


Illustration n°20 – Transport et tourisme fluvial - Les chiffres clés 2019 - VNF Bassin de la Seine – Source : VNF

A travers les témoignages recueillis, l'un des enjeux pour le développement économique du fleuve est de **fédérer l'ensemble des acteurs** de la filière publics et privés afin de **faire émerger de nouveaux projets** autour de la Seine et continuer à développer le tourisme fluvial au bénéfice des territoires et de l'emploi.

L'impératif de cohabitation des nouveaux usages

Pour Frédéric HOCQUARD, adjoint à la Maire en charge du tourisme et de la vie nocturne, la Seine est un des endroits où **la vie nocturne** s'est le plus développée à Paris depuis ces vingt dernières années : « La nuit, on était à plus d'un million de personnes qui fréquentaient l'ensemble de ces établissements (quais de la Râpé, pont d'Austerlitz, Cité de la Mode,...) sur l'année ». ¹⁷⁵ La mutation de l'appropriation des berges et de la Seine signifie de nouveaux usages touristiques et festifs.

¹⁷¹. paquebots de croisière, bateaux-promenade, bateaux de plaisance, péniches-hôtels

¹⁷². Idem

¹⁷³. François NAVARRO, directeur général du Comité régional du tourisme d'Île-de-France, Extrait du Livre blanc - Le développement du tourisme fluvial et fluvestre dans la Vallée de la Seine - La Seine en partage

¹⁷⁴. Idem

¹⁷⁵. Idem

Afin de limiter les nuisances liées à la multiplicité des usages¹⁷⁶, Frédéric HOCQUARD propose de **développer des modes de régulation** qui permettent la cohérence des différents usages du «*début à la fin de la Seine*» pour que le fleuve ne soit pas «*un patchwork avec des choses incohérentes*».

Le second point soulevé par Frédéric HOCQUARD est la **cohérence de la gouvernance**. Les acteurs du tourisme ou ceux de la vie nocturne ont du mal à **identifier l'autorité compétente**. La multiplicité des interlocuteurs entre HAROPA, VNF, Préfecture de Police, Ville de Paris, fausse la bonne répartition des tâches.

PROPOSITIONS

- 32. Renforcer l'embarcadère au niveau de la gare routière de Bercy pour favoriser le transport fluvial de touristes et le substituer aux cars de touristes.
- 33. Porter une stratégie de logistique furtive en favorisant les infrastructures de plus petite taille et plus mobiles, qui s'insèrent plus facilement dans le tissu urbain, tout en limitant le coût des ruptures de charges ; en soutenant le développement des infrastructures électriques, et notamment des grues embarquées.
- 34. Ouvrir les appels d'offres transports de la Ville de Paris au fret fluvial, en portant notamment le délai de mise en exploitation à désignation du lauréat de 6 à 12 mois pour s'adapter à la temporalité de la logistique fluviale ;
- 35. Envisager la logistique fluviale comme point d'appui de l'économie circulaire, dans le cadre de l'évacuation des déchets, et de la réutilisation des matériaux.

176. Voir la partie III sur les nuisances

B. Le développement d'activités accélérant la transition écologique du fleuve et de ses usages

1. L'Axe Seine au cœur du monde de l'après Covid

Le **plan France Relance** a été lancé en septembre 2020 et est doté de 100 milliards d'euros. Les maires de Rouen et du Havre ont souhaité bénéficier de ce plan pour **relancer l'Axe Seine**¹⁷⁷. Cette demande rejoint celle présentée par la Maire de Paris, lors de son déplacement à Rouen, le 11 février 2021, aux côtés des maires de Rouen et du Havre, d'encourager le **développement des transports dé-carbonés** pour favoriser les déplacements de personnes et de marchandises avec l'objectif de zéro émission sur la Seine : "*Dans le cadre du plan de relance, nous souhaitons que 150 bateaux de tourisme passent à l'électrique d'ici 2024*"¹⁷⁸.

Il est par ailleurs envisagé qu'une partie des fonds soient débloqués afin de soutenir le monde de la culture. Ces crédits bénéficieront en partie aux acteurs culturels de la vie nocturne et du tourisme qui abordent les berges et le fleuve parisien. Ces crédits supplémentaires permettront de préserver l'écosystème culturel parisien et de créer les conditions d'une reprise des activités dès que cela sera possible.

En parallèle, les trois ports de l'axe Seine, Le Havre, Rouen et Paris, regroupés dans Haropa, ont mis en place un plan de relance des ports dans l'après-crise sanitaire liée au Covid 19. Bâti autour du **programme Push** (Programme unique de soutien by Haropa), ce plan de relance mobilise les équipes du cluster portuaire pour accompagner ses clients dans la relance de l'activité économique.

Dès le début de la crise sanitaire, HAROPA s'est mobilisé pour soutenir ses clients avec la mise en place **de plans de continuité d'activités** et d'une veille quotidienne sur les services qui ont permis de garantir le fonctionnement opérationnel des activités portuaires¹⁷⁹.

Afin d'anticiper et faire face à l'après-crise sanitaire, HAROPA lance un **nouveau programme pour accompagner la relance** de l'activité logistique de ses clients et soutenir les territoires.

177. Dans un courrier signé conjointement le 18 septembre 2020 adressé au Premier ministre, les élus normands indiquent souhaiter travailler sur la rénovation énergétique des bâtiments et les mobilités vertes avec la relance de la Ligne nouvelle Paris Normandie.

178. Article France 3 Normandie, « Anne Hidalgo à Rouen : "L'axe Seine est un sujet d'ampleur et d'ambition nationale" », 12/02/2021

179. Site d'HAROPA « HAROPA lance son programme de relance post COVID », le 04/05/2020

À la suite du plan de relance, VNF bénéficie en 2021 de 80 millions d'euros supplémentaires pour l'entretien et la rénovation des barrages et écluses de navigation. Un apport qui vient renforcer une tendance à l'augmentation du budget dévolu aux infrastructures fluviales¹⁸⁰.

La plaisance est également concernée mais de nombreux investissements vont se faire sur les axes utilisés pour le transport de marchandises, comme par exemple, la rénovation des écluses de Gambenheim, sur le Rhin : *"Ces grands chantiers menés sur nos infrastructures permettent tout d'abord d'accélérer le renforcement de la compétitivité de la logistique fluviale au plan national. C'est le cas notamment sur l'axe Seine et dans le Nord"*^{181 182}.

C'est en effet sur l'axe Seine que se concentre une bonne part des augmentations d'investissements. VNF a prévu d'y dépenser **94 millions d'euros en 2021** pour la seule rénovation des ouvrages de navigation, soit trois fois plus qu'au cours des années précédentes, afin d'**accompagner l'arrivée de bateaux de grande taille**. Pour préparer cet afflux de trafic, c'est un total de **1,2 milliard d'euros investi par VNF sur la Seine d'ici 2030**.

2. Le fret fluvial : vers une logistique décarbonée

Les développements qui suivent portent spécifiquement sur la question de la neutralité carbone de la flotte et complètent les éléments rappelés au A de la présente partie.

De nombreuses auditions ont permis de découvrir des projets d'innovation dans le secteur du fret fluvial.

Quelques exemples

Depuis 2012, plus de 300 magasins **Franprix** dans Paris sont approvisionnés par voie d'eau. Une barge quotidienne transporte 45 caisses mobiles circulant entre les ports de Bonneuil-sur-Marne (Val-de-Marne) et le port de la Bourdonnais (Paris – 7ème). Cela représente près de 4 000 camions en moins dans les rues de la capitale chaque année, évitant 523 840 km routiers en l'espace de cinq ans. Tous les acteurs auditionnés ont cependant pointé les limites de ce système qui fonctionne à pertes et n'a pas pu convaincre d'autres acteurs.

En 2019, la **société AMME** a mis en place une première agence FLUDIS sur la Seine pour la livraison de colis pour ses 3 premiers clients IKEA, LYRECO et PAPREC. Il s'agit d'un bateau-entrepôt innovant à propulsion 100% électrique, sur lequel les marchandises sont chargées en dehors des centres urbains, puis triées pendant le temps de navigation, afin d'être livrées au fil des escales.

Le même procédé est utilisé pour les travaux d'aménagement des **nouvelles gares de Grand Paris Express**. Une partie de ces déblais, estimée à au moins 8,5 millions de tonnes, devrait être transportée par voie fluviale, délestant ainsi les axes routiers d'Île-de-France de plusieurs milliers de poids lourds. En 2019, 1M de tonnes ont été évacuées par voie fluviale pour le GPE et on estime à 1.5 à 2 M de tonnes pour 2020.

D'autres secteurs, comme la messagerie express, s'intéressent au fluvial.

180. Budget de 170 millions d'euros en 2019, 300 millions d'euros en 2021.
181. « VNF investira près de 300 millions d'euros en 2021 sur ses infrastructures », le 01/03/2020
182. Thierry GUIMBAUD, audition du 20 janvier 2021

3. Propulsion des bateaux : vers une flotte 0 émissions ?

L'**objectif de la neutralité carbone** vise à absorber dans le sol, les forêts ou les points d'eau l'ensemble des dépenses de gaz à effet de serre, au moyen d'un équilibre entre émissions de CO2 et capacités de stockage. A l'échelle d'un fleuve, et d'une Seine 0 carbone, les modalités de mise en oeuvre sont les mobilités douces, des transports propres, et des bâtiments économes en énergie aux abords des berges. A Paris, il est envisagé qu'en 2030¹⁸³, des **navettes fluviales** vogueront quotidiennement sur la Seine. Équipées de dispositifs mobiles, elles n'imposeront pas de structures fixes et garantiront l'usage mixte des quais. Les bateaux auto-déchargeant (sur le modèle de ceux qui livrent des futs de bière à Amsterdam) et les bateaux embarquant / débarquant directement les véhicules de livraison (petits camions pour DistriSeine, tricycles pour le projet initial de Vert Chez Vous...) faciliteront les manutentions.

Par ailleurs, à travers son « Plan Administration Exemple », la Ville de Paris incite l'évacuation par des modes alternatifs à la route, des déblais des chantiers induits par la construction et la rénovation de son patrimoine bâti ou de l'espace public. À partir de 2020, la collectivité a introduit des principes d'éco-conditionnalité dans ses achats publics, dont le fret constitue une partie. Elle impose également à ses fournisseurs que toutes ses livraisons au dernier km soient réalisées par des modes « bas carbone »

Paris et la CPP représentent une exception au niveau européen selon Olivier JAMEY¹⁸⁴ en raison du projet collectif de **transition écologique des flottes** : « À Paris, 151 bateaux sont des bateaux privés pour lesquels on va distinguer 6 usages parce que la consommation d'énergie est liée aux usages que l'on fait des bateaux. »

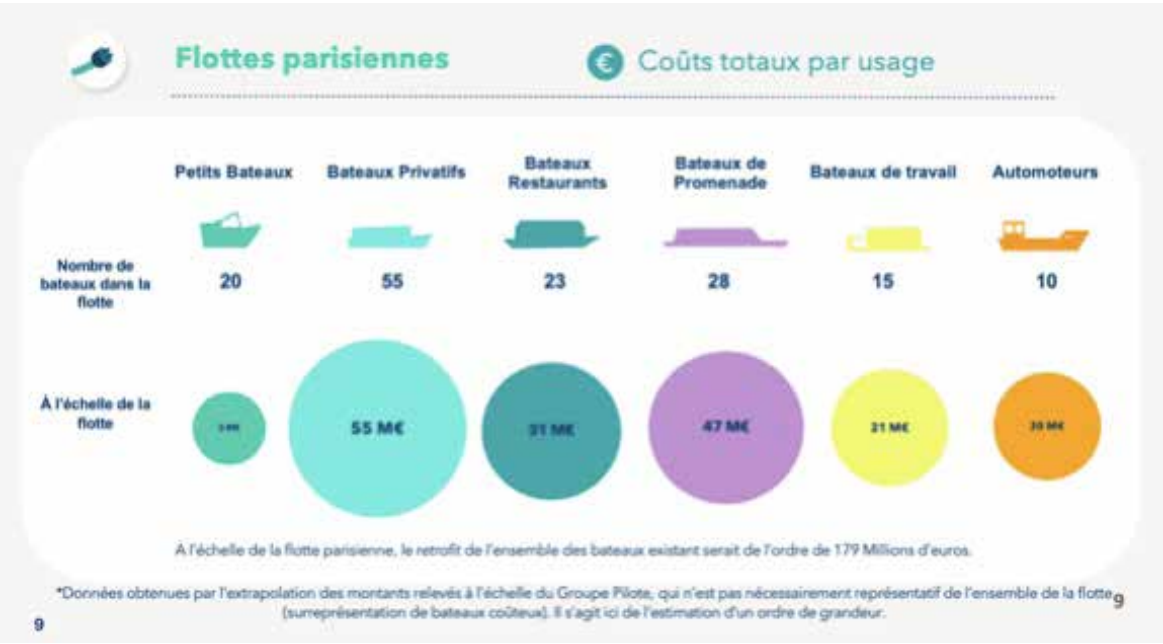


Illustration n°21 – Flottes parisiennes – Source : Communauté Portuaire de Paris

183. Etude prospective et stratégique au groupement de sociétés de conseil Elioth pour la réalisation d'une vision décarbonée de Paris en 2050
184. Olivier JAMEY, président de la Communauté Portuaire de Paris, audition du 24 février 2021

Ces six catégories ont été analysées et choisies pour procéder à leur remotorisation. Une opération qui nécessite un investissement de l'ordre de 180 millions d'euros dont 100 millions d'euros d'aides publiques. La démarche de la CPP est *« d'être 100 % électrique à Paris dans les conditions favorables à Paris à la navigation dans la mesure où la consommation peut être multipliée par quatre en fonction du courant, de la météo et du vent sur le fleuve. »*¹⁸⁵

Selon Olivier JAMEY, la **remotorisation des bateaux** répond à un objectif écologique puisqu'il s'agit de remplacer 151 bateaux. Cet investissement, réalisé en collaboration avec la Caisse des dépôts dans le cadre du plan de relance, devra s'amortir sur 10 ans. De son côté, la Ville de Paris contribue à l'effort financier avec un dispositif d'aides de 9 000 euros par moteur sachant que les investissements sont de l'ordre de 20 millions d'euros par bateau. Actuellement, le projet porte sur 12 bateaux « 12 chevaliers de la transition écologique »¹⁸⁶ qui vont **passer du thermique à l'électrique** dès cette année. Le président de la CPP espère un effet d'entraînement sur les 600 bateaux présents sur la Seine. Un modèle exportable au niveau européen, Paris devenant l'interface d'un dispositif innovant et durable selon le président de la CPP.



Illustration n°22 – Source : Communauté Portuaire de Paris

185. Olivier JAMEY, audition du 24 février 2021

186. Olivier JAMEY, audition du 24 février 2021

La **conversion en énergie** de l'ensemble de la flotte de la CPP est **accompagnée par Enedis** qui contribue aux projets d'alimentation de bateaux en convertissant à l'électrique et en couvrant leur besoin en énergie lors des escales. Ceci nécessite un **déploiement de bornes à quai** pour l'avitaillement sur les ports d'attache pour assurer le fonctionnement des bateaux à quai et la recharge de batteries de traction aux escales afin de réduire la pollution locale.

Marion LEMAIRE¹⁸⁷ relève que cette dynamique est nationale : ports à la fois maritime et fluviaux verdissent leurs structures et leurs réseaux afin de **réduire « la pollution en termes de particules, d'émissions, de bruits sonores que peuvent apporter les bateaux qui sont exclusivement au diesel. »**

En déployant les bornes électriques, en collaboration avec HAROPA, chargé aussi de leur déploiement, l'enjeu pour Enedis est d'éviter 100 000 l de fioul par an et par bateau converti à l'électricité et à terme atteindre une flotte 0 carbone.

4. Le transport de passagers sur la Seine : demain les touristes, après-demain les franciliens ?

La mission a abordé la question des mobilités, principalement celle du quotidien, pour des trajets domicile-travail, ou de loisirs. En effet, la Seine reste peu utilisée par les salariés alors que la RATP a développé des navettes entre Bercy et le 16^e arrondissement. Desservant Notre-Dame et la Tour Eiffel, elles sont **principalement utilisées par les touristes**.

L'un de ses freins au développement est sa vitesse de l'ordre de 12 km/h sur la Seine.

A ce jour, aucune expérimentation n'a eu de réel succès faute de fréquentation suffisante, comme l'expérimentation Voguéo, en 2008. Elle devait permettre de relier la Seine et la Marne, via la gare d'Austerlitz, à Paris, à Maisons-Alfort (Val-de-Marne), sous un délai de 35 minutes, et intégré au pass Navigo. À terme, le but était de créer une ligne allant de Vitry (Val-de-Marne) à Suresnes (Hauts-de-Seine), en passant par le cœur de Paris, avec une trentaine d'escales, dont certaines connectées au métro et au RER. Le projet a été arrêté en juin 2011 en l'absence de modèle économique viable.

D'autres **initiatives locales sont à l'étude** afin de promouvoir le transport fluvial, comme celle à l'initiative d'élus et de la Métropole du Grand Paris : Île-de-France Mobilités a relancé, en 2017, une étude afin d'analyser sur quelles voies franciliennes la Seine, mais aussi les rivières et les canaux, il est possible de développer ce mode de transport¹⁸⁸. Récemment, des élus de Seine-Saint-Denis ont proposé une navette reliant Saint-Denis à La Défense. Par ailleurs, trois autres lignes pourraient être lancées avant 2023, dont l'une entre Paris et Bobigny via le canal de l'Ourcq. En 2019, **trois liaisons ont été retenues** : la première ira, à partir de 2022, du bassin de la Villette, dans le 19^e arrondissement de Paris, jusqu'à Bobigny, en Seine-Saint-Denis ; deux autres, qui devraient être lancées en 2023, s'inspirent de Voguéo : l'une reliera Maisons-Alfort ou Vitry-sur-Seine (Val de-Marne) au Jardin des Plantes dans Paris (5^e), l'autre ira de Beaugrenelle (15^e) jusqu'à Suresnes (Hauts-de-Seine).

187. Marion LEMAIRE, directrice déléguée territoire & grands projets à Enedis, audition du 17 mars 2021

188. Dans le XIX^e arrondissement de Paris, la navette électrique gratuite reliant Corentin Cariou au centre commercial du Millénaire transporte de nombreux passagers

PROPOSITIONS

36. Repenser le tourisme à l'aune de la transition écologique. Travailler à un tourisme durable et tourné davantage vers les parisiens. Mettre en place un guichet unique à destination des professionnels du tourisme pour la transition écologique. Valoriser les démarches 0 déchets et la sortie du plastique à usage unique sur les quais de Seine.
37. Favoriser l'utilisation des parkings des bailleurs sociaux situés à proximité pour garer les véhicules de livraison en dehors des horaires de manutention.
38. Tendre vers une flotte 0 carbone :
- En installant des branchements suffisamment puissants pour permettre le raccordement électrique de tous les bateaux et en prévoyant l'installation à terme de points de ravitaillement en hydrogène (cf cahier technique batelia) ;
 - En rendant effective l'obligation pour les bateaux de couper leur moteur quand ils sont à quai ;
 - En continuant de soutenir des projets innovants, développés par des opérateurs de la ville (barges à hydrogène du Sycotm) ou par des opérateurs privés (projet de recyclage des batteries automobiles)
39. Faire de la Seine la colonne vertébrale du développement des filières biosourcées :
- En structurant ces filières autour du fret fluvial 0 carbone via l'élaboration de plans de filières intégrés, associant l'ensemble des parties prenantes depuis l'exploitation de la ressource jusqu'à son utilisation, notamment avec les acteurs situés en amont du fleuve et de ses affluents (tels que l'Yonne) ;
 - En adaptant les infrastructures logistiques aux spécificités liées à ces filières ;
 - A terme, en utilisant les emprises occupées par des centrales à béton au bénéfice de ces filières.
40. La création d'un service de transport public fluvial 0 carbone demeure un objectif partagé, en tant que relai est/ouest dans les trajets d'utilisateurs franciliens, mais également comme alternative aux bus touristiques. Au-delà des difficultés opérationnelles de court terme, il convient de soutenir les expérimentations et innovations techniques qui rendront faisable à terme un tel projet.

PROPOSITIONS DE LA MISSION D'INFORMATION ET D'ÉVALUATION

Partie I – La Seine, fleuve de proximité

A – Le fleuve qui a dessiné le visage de la ville

1. Créer un linéaire visuel, une identité signalétique de la Seine, pour valoriser l'histoire industrielle, écologique et humaine, dans le cadre du Manifeste pour une nouvelle esthétique de Paris et de la refonte du Cahier des prescriptions urbaines, architecturales, paysagères et environnementales.
2. Valoriser la Seine, son histoire, son patrimoine, sa biodiversité, auprès des jeunes parisiens en accompagnant des initiatives telles que la création d'un concours de la Seine (sur le modèle du concours de la Résistance) ou encore l'expérimentation de « classes Seine » au primaire.
3. Réaliser un aménagement esthétique des quais de Seine afin de faire disparaître les éléments routiers non indispensables (glissières de sécurité, etc...) et repenser le mobilier urbain des quais bas dans une cohérence avec l'ensemble du mobilier parisien.
4. Protéger et valoriser les bouquinistes, comme étant partie intégrée du patrimoine et de la diversité des usages de la Seine et de ses abords et soutenir leur inscription au patrimoine immatériel de l'UNESCO.
5. Concerter les maires d'arrondissement en cas d'utilisation événementielle d'espaces verts inclus dans le périmètre inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO et soumettre l'autorisation de telles exploitations au respect de critères permettant la préservation de la biodiversité et la tranquillité des riverains.

PROPOSITIONS DE LA MISSION D'INFORMATION ET D'ÉVALUATION

B – Retisser le lien de Paris avec la Seine

6. Recenser les possibilités d'accès aux quais bas pour les personnes à mobilité réduite et effectuer les aménagements nécessaires pour les rendre accessibles.
7. Garantir une continuité piétonne et cyclable à 100% sur les deux rives. Afin de permettre le maintien de l'activité économique et de service public, certaines zones dédiées à la logistique urbaine le long du fleuve ne seront pas accessibles systématiquement mais l'accès aux bords de Seine devra être garanti en dehors des horaires de manutention, et principalement en soirée et le week-end. En tout état de cause, la continuité devra être garantie durant les heures de manutention en fond des quais bas.
8. Baliser les espaces de circulation pour les différents usages (vélo, trottinette, marche à pied) et ainsi éviter les conflits, notamment sur les zones de grande influence. Renforcer en parallèle les réseaux vélo sur les quais hauts.
9. Pour garantir une mixité apaisée des usages, élaborer un règlement des rives de Seine à l'instar des autres parcs et jardins de la Ville de Paris.

C – La Seine, espace culturel, festif et olympique

10. Promouvoir l'accès à la culture en bord de Seine. Mettre en place des tarifs préférentiels pour les petites compagnies qui montent des événements en bord de Seine. Organiser une fois par an une fête populaire mettant en valeur et en lumière de la Seine.
11. Limiter à la navigation certaines parties du fleuve pour y développer de nouveaux usages, tout en permettant le maintien de la navigation sur le chenal.
 - Fermer à titre expérimental à la navigation le « bras de Grenelle », à la fois pour y désimper-méabiliser les berges là où ce sera possible et pour permettre le développement d'usages sportifs, récréatifs et culturels.
 - Fermer à la navigation à titre expérimental et un dimanche par mois le bras de la Seine longeant le nord de l'île Saint-Louis (« bras Marie »), entre le pont de Sully et le pont Louis-Philippe, pour y permettre le développement d'activités récréatives et culturelles.
 - Envisager la création à d'autres endroits du linéaire, plusieurs zones protégées (matérialisées par des balises et protégées par le schéma de navigation) pour le développement d'activités sportives et récréatives sur la Seine, le week-end, tout en maintenant ouvert le chenal de navigation.

Partie II – La Seine, objet institutionnel complexe

12. Créer une Commission des concessions dans laquelle la Ville et les arrondissements concernés seront représentés, tenant compte de la pluralité politique, afin d'intégrer effectivement la Ville de Paris dans le processus de choix des renouvellements des concessions gérées par HAROPA.
- Cette commission participera à l'élaboration du cahier des charges et la Ville et les arrondissements concernés seront systématiquement membres des jurys d'attribution des concessions.
 - Elle recevra communication de l'ensemble du calendrier des renouvellements de concessions afin de déterminer collectivement une stratégie cohérente d'attribution sur l'ensemble du linéaire parisien.
13. Envisager une nouvelle modalité de répartition du domaine public, où les zones du linéaire des berges dévolues à d'autres activités que la logistique soient rendues aux collectivités locales.
14. Garantir une représentation des collectivités à hauteur de 50% des membres du Conseil territorial d'HAROPA.

Partie III – La Seine, révélateur de l'urgence écologique

A – Incivilités, propreté, tranquillité : des nuisances dues à certains usages des berges

15. Interdire l'utilisation des spots projetant, depuis les bateaux, une lumière vive sur les bâtiments, logement et sur le patrimoine des bords de Seine. Une amélioration des illuminations et la valorisation du patrimoine constitueront le corollaire de cette interdiction. Encadrer l'usage des dispositifs de sonorisation embarqués sur les mêmes bateaux.
16. Installer des capteurs Bruitparif tout le long des quais bas, pour identifier et objectiver l'ampleur et l'origine des nuisances sonores liées aux usages nocturnes de la Seine et de ses berges.
17. Veiller à l'insertion dans le tissu urbain et à la limitation des nuisances pour les riverains des activités industrielles existantes notamment par la plantation d'arbres masquant les infrastructures sous réserve de faisabilité. Ne plus autoriser de nouvelles installations ou d'extension des emprises au sol des centrales à béton et tendre vers une diminution globale de la production et de l'utilisation de béton dans Paris et dans le bassin parisien.
18. Demander des évolutions réglementaires pour augmenter sensiblement les sanctions administratives, de sorte qu'elles seront effectivement dissuasives, en cas de rejet de tous types de déchets et pollutions dans le cours du fleuve, et, de façon subsidiaire, que les autorités locales puissent se voir confier en complément de celles des préfectures la constatations et le contrôle des comportements irréguliers en matière de police de l'eau. L'État doit veiller en parallèle à

- mettre les moyens suffisants pour assurer effectivement la police de l'eau dont il a la responsabilité principale et de communiquer un bilan régulier de ses activités en matière de police de l'eau aux élus.
19. Sous réserve de sa promulgation effective, activer sur le territoire parisien l'expérimentation prévue par la loi, qui permet l'attribution aux communes de pouvoirs de police judiciaire, et notamment la possibilité de sanctionner l'ivresse manifeste sur la voie publique, ou encore de saisir les objets à l'origine d'infractions (notamment les instruments ou dispositifs de sonorisations en cas de nuisances).
20. Intégrer la sécurité des berges dans la convention de coordination qui liera la Ville et la PP et prendre en compte les questions liées au développement de la vidéoprotection.
21. Augmenter le nombre de poubelles et de sanisette le long de la Seine en revoyant le PPRI.
22. Favoriser des expérimentations de moyens innovants pour nettoyer la Seine, en incluant l'Urban lab (bateau nettoyeur, etc.)

B – Crues et sécheresses : se préparer à affronter le pire

23. Attendre l'évaluation de l'impact du casier expérimental de rétention d'eau avant de délivrer toute autre autorisation de nouveau casier.
24. Renforcer l'automatisation du système de surveillance des nappes phréatiques et améliorer la centralisation des informations en cas de risques de crues.
25. Mettre un critère dans les appels à projets sur la capacité des concessionnaires à retirer leurs installations en cas de crues ; et modifier en parallèle le PPRI pour faciliter les installations éphémères, notamment entre le 1er novembre et le 1er mai.
26. Lancer une étude sur l'évolution à venir du débit de la Seine et des conséquences des sécheresses à venir sur la Ville et ses activités. Créer un dispositif de suivi et d'alerte, en partenariat avec l'EPTB et VNF, pour garantir une efficacité maximale des infrastructures actuelles dans la lutte contre la sécheresse.

C – Qualité de l'eau : l'embellie qui se poursuit

27. Permettre la communication en temps réel de la qualité environnementale de l'eau de la Seine. A l'instar de la qualité de l'air, la qualité environnementale de l'eau de la Seine doit faire l'objet d'un affichage en permanence à ses abords et sur internet, au moyen d'un indice permettant de lier clarté et transparence de l'information.
28. Rendre obligatoire la mise en conformité de l'ensemble des 35 000 branchements particuliers non conformes, avec un reste à charge limité pour les propriétaires. En parallèle, veiller au respect de l'obligation légale d'installation au sein des ports de branchements permettant de relier les bateaux amarrés au réseau d'assainissement et du raccordement effectif de ces derniers afin de cesser les rejets d'eaux usées en Seine.

=====

D – Biodiversité, écosystèmes : le fleuve, un bien commun à préserver

- 29.** Développer la biodiversité et la végétalisation (une trame verte et bleue au cœur de Paris) :
- Sur les autres berges, exploiter le potentiel de végétalisation des berges, en plantant un maximum d'arbres, en débitumant autant que possible les berges basses, là où elles ont été fermées à la circulation (possibilité de planter 200 arbres et de débitumer 26 000 m² de chaussée).
 - Désimperméabiliser des portions des berges de Seine là où cela sera techniquement possible.
- 30.** Ouvrir sur la Seine des portions du tunnel Henri IV et du tunnel des Tuileries
- 31.** Créer un adjoint au Défenseur des droits, chargé de la protection des fleuves, des zones humides et de la préservation des ENAF, auquel serait reconnu un intérêt à agir afin de rendre effective la protection de ces zones.

Partie IV – La Seine, outil efficace de la transition écologique

=====

A – La Seine, vecteur de développement écologique du bassin

- 32.** Renforcer l'embarcadère au niveau de la gare routière de Bercy pour favoriser le transport fluvial de touristes et le substituer aux cars de touristes.
- 33.** Porter une stratégie de logistique furtive en favorisant les infrastructures de plus petite taille et plus mobiles, qui s'insèrent plus facilement dans le tissu urbain, tout en limitant le coût des ruptures de charges ; en soutenant le développement des infrastructures électriques, et notamment des grues embarquées.
- 34.** Ouvrir les appels d'offres transports de la Ville de Paris au fret fluvial, en portant notamment le délai de mise en exploitation à désignation du lauréat de 6 à 12 mois pour s'adapter à la temporalité de la logistique fluviale ;
- 35.** Envisager la logistique fluviale comme point d'appui de l'économie circulaire, dans le cadre de l'évacuation des déchets, et de la réutilisation des matériaux.

=====

B – Le développement d'activités accélérant la transition écologique du fleuve et de ses usages

- 36.** Repenser le tourisme à l'aune de la transition écologique. Travailler à un tourisme durable et tourné davantage vers les parisiens. Mettre en place un guichet unique à destination des professionnels du tourisme pour la transition écologique. Valoriser les démarches 0 déchets et la sortie du plastique à usage unique sur les quais de Seine.

- 37.** Favoriser l'utilisation des parkings des bailleurs sociaux situés à proximité pour garer les véhicules de livraison en dehors des horaires de manutention.
- 38.** Tendre vers une flotte 0 carbone :
- En installant des branchements suffisamment puissants pour permettre le raccordement électrique de tous les bateaux et en prévoyant l'installation à terme de points de ravitaillement en hydrogène (cf cahier technique batelia) ;
 - En rendant effective l'obligation pour les bateaux de couper leur moteur quand ils sont à quai ;
 - En continuant de soutenir des projets innovants, développés par des opérateurs de la ville (barges à hydrogène du Syctom) ou par des opérateurs privés (projet de recyclage des batteries automobiles)
- 39.** Faire de la Seine la colonne vertébrale du développement des filières biosourcées :
- En structurant ces filières autour du fret fluvial 0 carbone via l'élaboration de plans de filières intégrés, associant l'ensemble des parties prenantes depuis l'exploitation de la ressource jusqu'à son utilisation, notamment avec les acteurs situés en amont du fleuve et de ses affluents (tels que l'Yonne) ;
 - En adaptant les infrastructures logistiques aux spécificités liées à ces filières ;
 - A terme, en utilisant les emprises occupées par des centrales à béton au bénéfice de ces filières.
- 40.** La création d'un service de transport public fluvial 0 carbone demeure un objectif partagé, en tant que relai est/ouest dans les trajets d'utilisateurs franciliens, mais également comme alternative aux bus touristiques. Au-delà des difficultés opérationnelles de court terme, il convient de soutenir les expérimentations et innovations techniques qui rendront faisable à terme un tel projet.

ANNEXES

ANNEXES

Annexe 1 – Courrier relatif à la création de la MIE

Annexe 2 – Courrier de réponse de la Maire pour la création de la MIE

Annexe 3 – Délibération créant la MIE

Annexe 4 – Trombinoscope de la MIE

Annexe 5 – Liste des personnes auditionnées

Annexe 6 – Calendrier

Annexe 7 – Liste des contributions écrites

Annexe 8 – Contribution du groupe Génération.s

Annexe 9 – Contribution du GEP

Annexe 10 – Questionnaire et synthèse

Annexe 11 – Parangonnage international

Annexe 12 – Bibliographie

Annexe 13 – Visites

Annexe 14 – Responsabilités entre la Préfecture de Police et la Ville de Paris

Annexe 15 – Comité de pilotage

Annexe 16 – Glossaire

Annexe 17 – Liste des sigles

Annexe 1 – Courrier relatif à la création de la MIE

CHANGER
PARIS

CONSEIL DE PARIS

REPUBLICAINS, CENTRISTES ET INDÉPENDANTS

En application de l'article 22 du règlement intérieur du Conseil de Paris, nous demandons la création d'une Mission d'information et d'évaluation (MIE) dédiée à la Seine.

Cette Mission d'information et d'évaluation devra permettre :

- de mieux connaître les activités portuaires et les usages industriels liés à la Seine et de déterminer leurs répercussions économiques et environnementales,
- de comprendre les relations entre l'activité des cimenteries et les projets d'aménagement urbain menés par la Ville de Paris,
- de préciser l'aménagement des rives et leur accessibilité,
- d'apprécier au regard des objectifs environnementaux et climatiques parisiens la pertinence des occupations du domaine public autorisées sur les espaces verts situés en bord et à proximité de la Seine,
- d'étudier les projets urbains et d'appréhender les menaces qui pèsent sur les paysages et le patrimoine des rives de la Seine,
- d'évaluer la pollution des eaux de la Seine et l'état d'avancement de la promesse de baignades dans la Seine en 2024 tout en clarifiant son coût.

Aussi, il nous semble essentiel de solliciter les différents acteurs et les riverains du fleuve afin de dégager les éléments pertinents sur les usages de la Seine et leur cohabitation. Cette mission d'information et d'évaluation s'inscrira dans cette démarche et aboutira à un rapport permettant d'éclairer le Conseil de Paris sur ces questions.

David	ALPHAND	Philippe	GOUJON
Samia	BADAT-KARAM	Rudolph	GRANIER
Vincent	BALADI	Paul	HATTE
Véronique	BALDINI	Hélène	JACQUEMONT
Antoine	BEAUQUIER	Nicolas	JEANNETÉ
René-François	BERNARD	Brigitte	KUSTER
Jean-Didier	BERTHAULT	Anessa	LAHOUSSA
Anne	BIRABEN	Jean	LAUSSUCQ
Sandra	BOELLE	Jean-Pierre	LECOQ
Jack-Yves	BOHBOT	Franck	LEFEVRE
Alix	BOUGERET	Jérôme	LORIAU
Geoffroy	BOULARD	Gérard	LOUREIRO
Véronique	BUCAILLE	Carline	LUBIN-NOEL
Grégory	CANAL	Delphine	MALACHARD DES REYSSIERS
Stéphane	CAPLIEZ	Franck	MARGAIN
Marie-Claire	CARRERE-GEE	Emmanuel	MESSAS
Claire	DE CLERMONT- TONNERRE	Valérie	MONTANDON
François	CONNAULT	Jean-Baptiste	OLIVIER
Daniel-Georges	COURTOIS	Frédéric	PECHENARD
Rachida	DATI	Auréli	PIRILLO
Emmanuelle	DAUVERGNE	Jérémy	REDLER
Inès	de RAGUENEL	Elisabeth	STIBBE
Jeanne	d'HAUTESERRE	Francis	SZPINER

Groupe Changer Paris – Républicains, Centristes et Indépendants
Hôtel de Ville – 5, rue Lobau – 75004 Paris

François-Marie	DIDIER	Marie	TOUBIANA
Marie-Caroline	DOUCERE	Anne-Claire	TYSSANDIER
Catherine	DUMAS	Patrick	VIRY
Agnès	EVREN	Aurélien	VÉRON
Nelly	GARNIER		

Groupe Changer Paris – Républicains, Centristes et Indépendants
Hôtel de Ville – 5, rue Lobau – 75004 Paris

Annexe 2 – Création de la MIE : réponse de la Maire

La Maire de Paris

Paris, le 16 NOV. 2020

Madame la Présidente,

J'ai bien reçu votre demande de création d'une Mission d'Information et d'Évaluation sur la Seine.

Comme vous le savez, la mise en place de cette mission, conformément à l'article 22 du règlement intérieur du Conseil de Paris, doit être approuvée par une délibération de notre assemblée.

Aussi, j'ai le plaisir de vous confirmer mon accord pour la conduite de cette mission. Je soumettrai donc à la prochaine séance des 17, 18 et 19 novembre 2020 un projet de délibération autorisant la création de celle-ci.

Cette Mission d'Information et d'Évaluation, dont le travail permettra de disposer des éléments pour débattre de ces questions, bénéficiera du concours des directions de la collectivité parisienne sollicitées.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de ma considération distinguée.

Cordialement, *Anne Hidalgo*

Anne HIDALGO

Madame Rachida DATI
Conseillère de Paris
Présidente du Groupe Changer Paris
Maire du 7^{ème} arrondissement
Hôtel de Ville
75196 PARIS cedex 04

Annexe 3 – Délibération créant la MIE

Délibération affichée à l'Hôtel de Ville
et transmise au représentant de l'Etat
le 20 novembre 2020

CONSEIL DE PARIS

Extrait du registre des délibérations

Séance des 17 et 18 novembre 2020

2020 DDCT 86 Création d'une mission d'information et d'évaluation sur la Seine

Mme Célia BLAUEL, rapporteure.

Le Conseil de Paris,

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L.2121-22-1 issu de l'article 8-1 de la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;

Vu l'article 22 du règlement intérieur du Conseil de Paris ;

Vu la lettre du 14 septembre 2020 de Madame Rachida DATI demandant au nom d'élus du groupe Changer Paris, la création d'une mission d'information et d'évaluation sur la Seine ;

Considérant que ce thème constitue une question d'intérêt municipal ;

Vu le projet de délibération en date du 3 novembre 2020, par lequel la Maire de Paris lui demande la création d'une mission d'information et d'évaluation sur la Seine ;

Sur le rapport présenté par Madame Célia BLAUEL, au nom de la 5^{ème} commission,

Délibère :

Article 1 : Une mission d'information et d'évaluation est formée au sein du Conseil de Paris sur la Seine.

Article 2 : Cette mission est composée de 15 conseillers de Paris désignés à la proportionnelle des groupes. Chaque groupe peut également désigner un suppléant.

Article 3 : A l'issue de la mission, le rapport sera soumis au vote de ses membres. A défaut d'une adoption unanime, des contributions pourront être annexées au rapport. Après son adoption, le rapport sera inscrit à l'ordre du jour et débattu au Conseil de Paris.

Article 4 : La mission sera assistée dans ses travaux par la Direction de la démocratie, des citoyen.ne.s et des territoires. Les directions de la collectivité, sous l'autorité de la secrétaire générale de la Ville de Paris, répondront à toutes les demandes de documentation de la mission. Les adjoints à la Maire qui, sans en être membres, sont concernés par le champ de la mission, participeront aux travaux de celle-ci sans voix délibérative.

La Maire de Paris,

Anne Hidalgo

Anne HIDALGO

Annexe 4 – Trombinoscope de la MIE



Grégory CANAL
Président
15^e - Groupe
Changer Paris



Thomas
CHEVANDIER
Rapporteur
20^e - Groupe
Paris en
commun

Membres titulaires (par ordre alphabétique)



Maya AKKARI
18^e - Groupe
Paris en
commun



Jean-Noël AQUA
13^e - Groupe
Communiste et
Citoyen



Vincent BALADI
- 8^e - Groupe
Changer Paris



Véronique
BALDINI
16^e - Groupe
Changer Paris



Jérôme COUMET
13^e - Groupe
Paris en
commun



Séverine de
COMPREIGNAC
6^e - Groupe
Modem,
Démocrates et
Ecologistes



Corine
FAUGERON -
Paris Centre -
Groupe
Ecologiste de
Paris



Catherine IBLED
15^e - Groupe
Indépendants et
Progressistes



Jean LAUSSUCQ
7^e - Groupe
Changer Paris



Nathalie
MAQUOI - 20^e -
Groupe
Génération.s



Aminata
NIAKATE - 15^e -
Groupe
Ecologiste de
Paris



Béatrice PATRIE
- 10^e - Groupe
Communiste et
Citoyen



Ariel WEIL - Paris
Centre - Groupe
Paris en
commun

Membres suppléants (par ordre alphabétique)



François-Marie
DIDIER - 20^e -
Groupe Changer
Paris



Carine PETIT -
14^e - Groupe
Génération.s



Chloé SAGASPE -
11^e - Groupe
Ecologiste de
Paris



Hanna SEBBAH -
16^e - Groupe
Indépendants et
Progressistes



Delphine
TERLIZZI - 11^e -
Groupe Paris en
commun

Annexe 5 – Liste des personnes auditionnées

Acteurs privés et associatifs
BAZENET Marc : Green Switch Meridian - Directeur Général, séance du 17 février 2021
BELOUARD Claudie : CCI Paris - Adjointe en charge des affaires institutionnelles, séance du 24 février 2021
CATIER Jean-Sébastien : Paris en selle - Président, séance du 24 mars 2021
CHEVREUL Marguerite : Conseil de quartier « Gros caillou » (7è arr.) - Éluée référente, séance du 24 mars 2021
CHIU Victoria : Université de Lyon - Maître de conférences de droit public, séance du 20 janvier 2021
DANIEL Arnaud : Bateaux parisiens SODEXO - Directeur Général Adjoint, séance du 17 mars 2021
DUCHE Daniel : Cabinet Architectes et urbanistes - Architecte, séance du 10 février 2021
ESTEBAN Ricardo : Petit Bain - Directeur Général, séance du 3 mars 2021
FOURCADE Maryse : Association « Les riverains du port de Javel » - Vice-Présidente, séance du 24 mars 2021
JAMEY Olivier : Communauté Portuaire de Paris - Président, séances des 24 février et 24 mars 2021
KLING Didier : CCI Paris - Président, séance du 24 février 2021
LANDAU Bernard : Association « La Seine n'est pas à vendre » - Président, séance du 24 mars 2021
LAUNIAU Emmanuel : Quartus - Président de groupe, séance du 7 avril 2021
MATHIEU Florence : Conseil de quartier « Les Iles » (4è arr.) - Présidente du conseil de quartier, séance du 24 mars 2021
NEGRE Kléber : Syndicat de la Marine Fluviale - Président de service de navigation, séance du 21 avril 2021
RIMSKY Sylvie : Conseil de quartier « Les Iles » (4è arr.) - En charge du groupe de travail sur la Seine, séance du 24 mars 2021
SPECJAK Maxime : CCI Paris - Chef de projet études, Transport et Mobilités, séance du 24 février 2021
VALACHE Michel : CCI Paris - Premier Vice-Président, séance du 24 février 2021
YEATMAN Clotilde : CCI Paris - Responsable du Département Développement Durable et Mobilité du Pôle Politiques territoriales et régionales, séance du 24 février 2021

Collectivités nationales et internationales
DESPINASSE Frédéric : Métropole du Grand Paris - Directeur du pôle aménagement habitat urbanisme et actions sociales de Grand Paris Seine Ouest, séance du 21 avril 2021
DUGOIN - CLEMENT Jean-Philippe : Région Ile-de-France - Vice-Président, séance du 5 mai 2021
EISENHAUER Ralf : Ville de Mannheim - Deputy mayor for built environment, séance du 21 avril 2021
GALEY Bertrand-Pierre : Ville de Boulogne-Billancourt - Maire Adjoint, séance du 21 avril 2021
HADORN Hans-Peter : Ville de Bâle - Ancien Directeur des ports rhénans suisses, séance du 21 avril 2021
MARCHAND Romain : Ville d'Ivry-sur-Seine - Premier Adjoint, séance du 7 avril 2021
MOURIER Paul : Métropole du Grand Paris - Directeur Général des Services, séance du 31 mars 2021

Services de l'État, Établissements Publics et assimilés
BERBAIN Antoine : HAROPA - Directeur Général Délégué, séances des 20 janvier et 24 février 2021
BERTOUX Simon : Préfecture de Police - Directeur Adjoint de Cabinet, séance du 17 mars 2021
FUSILLIER Didier : La Villette - Président, séance du 3 mars 2021
GRISEZ Claire : DRIEE d'Ile-de-France – Directrice (par intérim), séance du 31 mars 2021
GUIMBAUD Thierry : VNF - Directeur Général, séance du 20 janvier 2021
HENNICK Sébastien : HAROPA - Directeur de l'aménagement, séance du 24 janvier 2021
LEMAIRE Marion : Enedis - Déléguée Territoriale Paris, séance du 17 mars 2021
MASVIEL Frédéric : DRAC d'Ile-De-France - Chef de pôle Paris, séance du 10 février 2021
MOURNETAS Muriel : VNF - Responsable des relations institutionnelles, séance du 20 janvier 2021
OLIVIER Jacques : SIAAP - Directeur Général, séance du 17 février 2021
PELISSOU Romain : SYCTOM - Directeur en charge du recyclage et transport alternatif, séance du 24 février 2021
PHILIZOT François : PRIF - Délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, séance du 20 janvier 2021
RAISON Stéphane : HAROPA - Directeur Général - Préfigurateur, séances des 20 janvier et 24 février 2021
RICHARD Christophe : Sadev 94 - Directeur Général, séance du 7 avril 2021
RITZ Dominique : VNF - Directeur territorial Bassin de la Seine, séances des 20 et 27 janvier 2021
ROTURIER Laurent : DRAC d'Ile-De-France – Directeur, séance du 10 février 2021

Adjoints à la Maire de Paris
GREGOIRE Emmanuel : 1er Adjoint à la Maire de Paris, chargé de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris, des relations avec les arrondissements et de la transformation des politiques publiques, séance du 13 janvier 2021
BELLIARD David : Adjoint à la Maire de Paris chargé de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie, séance du 7 avril 2021
BLAUDEL Célia : Adjointe à la Maire de Paris chargée de la Seine, de la prospective Paris 2030 et de la résilience, séance du 13 janvier 2021
BROSSEL Colombe : Adjointe à la Maire de Paris chargée de la propreté de l'espace public, du tri et de la réduction des déchets, de l'assainissement, du recyclage et du réemploi, séance du 7 avril 2021
HOCQUARD Frédéric : Adjoint à la Maire de Paris chargé du tourisme et de la vie nocturne, séance du 17 mars 2021
LERT Dan : Adjoint à la Maire de Paris chargé de la transition écologique, du plan climat, de l'eau et de l'énergie, séance du 31 mars 2021
NAJDOVSKI Christophe : Adjoint à la Maire de Paris chargé de la végétalisation des espaces publics, des espaces verts, de la biodiversité et de la condition animale, séance du 31 mars 2021
NORDMAN Nicolas : Adjoint à la Maire de Paris chargé de la prévention, des aides aux victimes, de la sécurité et de la police municipale, séance du 27 janvier 2021
RABADAN Pierre : Adjoint à la Maire de Paris chargé du sport, des jeux olympiques et paralympiques, séance du 3 mars 2021
ROLLAND Carine : Adjointe à la Maire de Paris chargée de la culture et de la ville du quart d'heure, séance du 3 mars 2021
TAIEB Karen : Adjointe à la Maire de Paris chargée du patrimoine, de l'histoire de Paris et des relations avec les cultes, séance du 10 février 2021

Services de la Ville et apparentés

FRAISSEIX Olivier : SG - Secrétaire Général Adjoint de la Ville de Paris, séance du 13 janvier 2021

ALAVOINE Ivoa : SG - Déléguée Générale aux Jeux Olympiques et Paralympiques de la Ville de Paris 2024, séance du 3 mars 2021

ALBA Dominique : APUR - Directrice Générale, séance du 13 janvier 2021

CHANNAOUI Yasmina : SG - Cheffe de projet infrastructure auprès de la DGJOP de la Ville de Paris 2024, séance du 3 mars 2021

DU PLESSIS Anne : DEVE - Cheffe de la division patrimoine naturel, séance du 31 mars 2021

FELKAY Michel : DPSP – Directeur, séance du 27 janvier 2021

HINGRAY Pierre-Adrien : SG - Chef du service de gestion de crise du Secrétariat Général de la Ville de Paris, séance du 27 janvier 2021

NOURY Amélie : APUR - Architecte – Urbaniste, séance du 13 janvier 2021

PELLOUX Patricia : APUR - Directrice Adjointe, séances des 13 janvier et 10 février 2021

Annexe 6 – Calendrier

Dates des réunions	Thématiques des séances	Personnes auditionnées
17 au 19 novembre 2020	Conseil de Paris Délibération de création de la MIE Seine et de la désignation de ses membres	
2 décembre 2020	Élection du Président et du Rapporteur Adoption du calendrier prévisionnel Proposition de la méthodologie et du programme de travail	
Séance n°1 13 janvier 2021	Vision de la Municipalité, état des lieux et perspectives, ainsi qu’à l’adoption de la note de cadrage et du programme de travail de la MIE	C. BLAUEL E. GREGOIRE O. FRAISSEIX - APUr – D. ALBA, P. PELLOUX et A. NOURY
Séance n°2 20 janvier 2021	Gouvernance, statut juridique et protection du fleuve et de ses berges.	- HAROPA – S. RAISON et A. BERBAIN - VNF – T. GUIMBAUD et D. RITZ - Préfecture de la Région Ile de France – F. PHILIZOT - Université de Lyon – Victoria CHIU
Séance n°3 27 janvier 2021	Police du fleuve, sécurité du fleuve et des berges, et gestion des crues	N. NORDMAN - VNF – D. RITZ - DPSP – M. FELKAY - SG – PA HINGRAY
Séance n°4 10 février 2021	Patrimoine et histoire de la Seine	K. TAIEB - Direction Régionale des Affaires Culturelles – L. ROTURIER – F. MASVIEL - APUr – P. PELLOUX - Cabinet BLANC DUCHE – D. DUCHE

Séance n°5 17 février 2021	Qualité des eaux et activités logistiques	• SIAAP – J. OLIVIER • Green Switch Meridian – M. BAZENET
Séance n°6 24 février 2021	Gestion portuaire activités industrielles et logistiques	• HAROPA – S. RAISON et S. HENNICK • CCI Paris – D. KLING, M. SPECJAK, M. VALACHE et C. YEATMAN • SYCTOM – R. PELISSOU • CPP – O. JAMEY
Séance n°7 3 mars 2021	Évènements sur le fleuve usages permanents et temporaires sur les berges	• P. RABADAN, • SG – I. ALAVOINE et Y. CHANNAOUI • C. ROLLAND • Table ronde intervenants : Petit bain – R. ESTEBAN et La Villette – D. FUSILLIER
Séance n°8 17 mars 2021	Sécurité du fleuve et des berges au tourisme et aux mobilités propres	• Préfecture Police – S.BERTOUX • F. HOCQUARD • Bateaux parisiens SODEXO – A. DANIEL • ENEDIS – M. LEMAIRE
Réunion de travail n°1 22 mars 2021	Séance consacrée à un point d'étape	
Séance n°9 24 mars 2021	Collectifs de riverains	• Table ronde n°1 avec les associations : « La Seine n'est pas à vendre » – B. LANDAU « Paris en selle » – JS CATIER « Communauté Portuaire de Paris » – O. JAMEY « Les Riverains du port de Javel » – M. FOURCADE • Table ronde n°2 avec les conseils de quartier : « les Iles » – F. MATHIEU et S. RIMSKY « Gros caillou » – M. CHEVREUL

Séance n°10 31 mars 2021	Biodiversité et problématiques GEMAPI et baignabilité	• C. NAJDOVSKI • DEVE – A. DU PLESSIS • D. LERT • Métropole du Grand Paris – P. Mourier • PRIF – C. GRISEZ
Séance n°11 7 avril 2021	Aménagement urbain, reconstitution des liaisons fleuve/ville et transition écologique	• Ville d'Ivry-sur-Seine – R. MARCHAND • D. BELLARD • C. BROSSEL • Quartus – E. LAUNIAU • SADEV 94 – C. RICHARD
Séance n°12 21 avril 2021	Parangonnage	• Ville de Boulogne-Billancourt – BP GALEY • Grand Paris Seine Ouest – F. DESPINASSE • Ville de Mannheim – R. EISENHAUER • Syndicat de la Marine Fluviale – K. NEGRE • Ville de Bâle – HP HADORN
Réunion de travail n°2 26 avril 2021	Séance consacrée à un point d'étape	
Réunion de travail n°3 28 avril 2021	Examen du rapport	
Séance n°13 5 mai 2021	Écologie, développement durable et aménagement	• Région Paris Ile-de-France – JP DUGOIN-CLEMENT
Réunion de travail n°4 12 mai 2021	Examen du rapport	
Réunion de travail n°5 19 mai 2021	Examen et adoption du rapport	

Annexe 7 – Liste des contributions écrites

- Association Alternat
- Eau de Paris
- Paris Animaux Zoopolis
- La Seine n'est pas à vendre
- Syndicat de la Marine Fluviale
- SOGARIS

Annexe 8 – Préconisation du groupe Génération.s

MIE sur la Seine : contribution du groupe Génération-s

Réservoir de biodiversité, corridor de fraîcheur au cœur d'une ville dense, objet de multiples usages (économique, industriel, festif et loisirs, transport, tourisme), la Seine constitue aussi un patrimoine naturel et humain, constitutif de notre imaginaire. Nous nous inscrivons dans le mouvement visant à rendre la Seine aux Parisien-nes. Les berges de Seine constituent le plus gros potentiel de Paris en termes d'espace public encore disponible et pouvant être approprié par ses habitant-es.

Parmi les multiples entrées possibles étudiées lors de cette mission d'information et d'évaluation, les élu.es Génération-s souhaitent orienter leur réflexion vers l'enjeu du vivre ensemble, et de la valorisation de ce patrimoine humain et naturel que constitue la Seine, un espace que nous souhaitons celui du commun !

Objectif 1 : Valoriser le patrimoine humain et historique de la Seine

La Seine est un objet de patrimoine humain, un élément essentiel de l'imaginaire parisien. Ayant accueilli diverses activités économiques au cours de son histoire, la Seine est au cœur des échanges, de la vie culturelle, artistique mais aussi de l'histoire ouvrière. Nous proposons de créer un outil d'éducation populaire pour aider les Parisien-nes à se réapproprier la Seine, à mieux faire connaître son histoire et y valoriser la production artistique.

- **Faire des berges de Seine un lieu de promenade et de respiration pour les Parisien-nes :** *Agir en faveur d'une trame/promenade complète, avec une continuité cycliste et piétonne. Aménager un parc des berges de Seine.*
- **Promouvoir l'accès à la culture en bord de Seine :** *Mettre en place des tarifs préférentiels pour les petites compagnies qui montent des événements en bord de Seine. Installer un amphithéâtre éphémère sur les bords de Seine en accès quasiment libre pour les associations et les petites structures. Imaginer des lieux réservés à l'expression des artistes d'art urbain.*
- **Valoriser l'histoire industrielle et humaine de la Seine :** *Créer, en lien avec les citoyen-nes amoureux-ses de la Seine, un parcours d'éducation populaire sur les activités des bords de Seine (bouquinistes, activité industrielle), sous la forme d'un parcours fléché, orientant les promeneurs vers les points principaux d'intérêt de l'histoire de la Seine, le tout coordonné par une maison de la Seine.*
- **Repenser le tourisme à l'aune de la transition écologique :** *Travailler à un tourisme durable et tourné davantage vers les Parisien.nes. Mettre en place un guichet unique à destination des professionnels du tourisme pour la transition écologique. Travailler sur l'éco-responsabilité des acteurs.*

Objectif 2 : Promouvoir la mixité des usages et l'appropriation des berges de Seine par les Parisien-nes

En période de crise sanitaire, les Parisien-nes tendent à concentrer leurs activités et sociabilités en extérieur. Proposant une surface existant peu ailleurs à Paris, les bords de Seine gagneraient à devenir un bien commun à disposition des habitant-es pour des usages récréatifs, gratuits et une sociabilité apaisée. Cela

pose la question du partage de l'espace public et de la mixité des usages. Cela pose aussi la question de la gouvernance et de l'implication des citoyen·nes dans la définition de l'avenir de la Seine.

- **Favoriser la mixité des usages événementiels sur les bords de Seine :** *Promouvoir l'usage des quais pour les événements de quartier, comme les brocantes, vide grenier. Organiser une fois par an une mise en lumière de la Seine en s'inspirant de la fête des Lumières de Lyon.*
- **Créer des espaces de solidarité et de communs :** *Envisager par exemple la création de jardins ouvriers/partagés sur les berges de Seine animés par des associations.*
- **Porter une attention au partage de l'espace public sur les berges pour la cohabitation de tous les publics :** *Baliser les espaces de circulation pour les différents usages (vélo, trottinette, marche à pied) et ainsi éviter les conflits. Mettre en nombre suffisant des commodités, de poubelles, ainsi que des bancs et autres mobilier de repos pour que les berges soient agréables aux PMR.*

Objectif 3 : Valoriser et protéger le patrimoine naturel de la Seine à Paris

La Seine est un réservoir de biodiversité, faisant le lien des Parisien·nes avec la nature. Il s'agit d'un espace de découverte, d'éveil pour les plus jeunes mais également de respiration pour tous et toutes. Il est donc nécessaire, conformément aux ambitions du Plan Climat, de promouvoir des trames vertes, bleues et noires et de désartificialiser les espaces.

- **Repenser la Seine de nuit pour l'harmonie des usages et de la biodiversité :** *Expérimenter la végétalisation verticale pour réduire l'impact des nuisances sonores des bords de Seine. Encourager grâce aux parcours récréatifs et touristiques la connaissance de la biodiversité du fleuve et ainsi participer à la prise de conscience de sa préservation. Intégrer la Seine dans la Zone de Faible Émissions.*
- **Aménager les bords de Seine pour promouvoir la richesse de sa biodiversité :** *Débétonner les voies sur berges. Mettre en place des îlots/radeaux de biodiversité flottants en bord de quais. Créer des zones sacralisées anti piétinements, non accessibles au public, pour y préserver le patrimoine naturel.*
- **Exploiter l'opportunité du PLU pour préserver le patrimoine naturel de la Seine :** *Intégrer la Seine dans le PLU avec plusieurs objectifs : limitation de la hauteur du bâti, création d'une réglementation spécifique pour la préservation du patrimoine des berges de Seine.*
- **Entamer une révision du plan crues (PPRI),** *afin de gagner en souplesse sur la gestion des berges de Seine.*

Annexe 9 – Préconisation du GEP



Contribution du GEP à la MIE SEINE

I. Restituer la Seine aux Parisien·ne·s : Concilier les usages nature/culture du fleuve

A. Histoire

1. Le lien historique entre Paris et son fleuve

Paris s'est historiquement implantée et développée économiquement, architecturalement, culturellement autour du fleuve afin de bénéficier des conditions exceptionnelles offertes par cette voie de navigation. Aujourd'hui, la ville connaît un double mouvement de reconsidération de la Seine, portant tant sur la nécessité de sa préservation (biodiversité, trames écologiques, nature juridique) que sur sa réappropriation. La Seine fait partie de la ville vivante, comme le montre l'engouement pour la piétonisation des berges; cela pose la question de l'accès au fleuve et des usages qui en découlent. Cette dépendance des Parisiennes et des Parisiens à la Seine implique de lui donner la place qui est la sienne, au-delà d'une approche purement utilitariste, qu'elle soit de nature touristique ou industrielle.

Mesures :

- Donner à la Seine une personnalité juridique et mettre en place un mécanisme de représentation d'intérêts au travers de la création d'un Parlement de la Seine (cf. encart)
- Créer une maison de la Seine qui retrace l'histoire et les évolutions croisées de la Seine et de la capitale dans un objectif pédagogique pour les parisien·ne·s, les français·e·s et les touristes (demande portées par les écologistes depuis plusieurs années). Cet espace pourra accueillir notamment des événements autour du fleuve.

2. Un commun à « valeur universelle exceptionnelle »

Le fleuve est avant tout un élément écologique structurant à l'échelle nationale, régionale et métropolitaine. En effet, il constitue un réservoir de biodiversité privilégié pour la faune et la flore, et un lieu de vie indispensable à de nombreuses espèces d'oiseaux, de poissons et d'insectes. L'arrivée et la réappropriation de cet espace par l'homme n'est que très récente dans l'histoire du fleuve et il est indispensable de préserver l'équilibre naturel et les habitats des autres espèces.

Mesures :

- Sanctuariser les habitats naturels des différentes espèces animales et végétales, dans l'idée qu'ils ne constituent pas des "vides" mais bien des espaces à haute valeur ajoutée.
- Dépolluer et valoriser les friches afin qu'elles puissent accueillir de la biodiversité en pleine terre.
- Considérer la renaturation comme une véritable option d'aménagement afin de dédensifier la ville et de créer des îlots de fraîcheur.
- Favoriser la préservation et la création de nouvelles zones humides.

3. Un patrimoine naturel et humain fragile à préserver

Les deux points cités précédemment impliquent de préserver le patrimoine naturel et architectural de la Seine en étudiant chaque projet au prisme de la biodiversité et de la continuité architecturale.

Mesure :

- Adopter une démarche de sobriété pour tous les aménagements envisagés et les activités économiques développées le long de la Seine.

II. **Aménagement urbain (APUR) : Favoriser l'accès inclusif au fleuve**

1. Des aménagements pour retisser le lien ville et fleuve

Mesures :

- Renforcer fortement la végétation sur les berges, en élargissant l'espace imparti, là où cela est possible.
- Rendre accessible à tou.te.s les Parisiennes et les Parisiens les berges de Seine, notamment dans les quartiers et les arrondissements qui en sont dépourvus, comme par exemple le 12ème.
- Associer des paysagistes, écologues, ABF, associations et citoyen.ne.s dans le cadre d'une **concertation** en vue de repenser collectivement l'aménagement.

2. Un partage des espaces entre les piétons et les mobilités douces

Le parc des rives de Seine a montré le formidable attrait de cette voie de circulation et de flânerie ; or, la nature multi-usages de cet aménagement rencontre des difficultés aujourd'hui.

Mesures :

- Délimiter de manière claire les espaces ou les moments dévolus à la mobilité de ceux dévolus à la balade, en instaurant éventuellement des moments de la journée où les quais bas seraient réservés aux piétons.
- Privilégier des aménagements réversibles et éco construits.
- Poursuivre les partenariats multi-usages entre parties prenantes des berges selon les horaires.
- Laisser des espaces libres disponibles pour les habitant.e.s, ne pas "saturer" les berges d'aménagements en dur.

B. Usages

1. La diversité des interventions menées par les directions
2. Des évènements culturels et festifs valorisant les berges de manière écologique et inclusive.

Valoriser le potentiel culturel et social des berges à travers des événements ouverts à toutes et à tous, de manière gratuite et accessible.

Mesures :

- Veiller à la sobriété et l'exemplarité écologique de ces événements : attention spéciale portée à l'éclairage qui peut perturber la faune, aux risques de dégradation des habitats, à la pollution sonore.
- Favoriser les événements autour de l'éducation à l'environnement et de la préservation de la nature, éventuellement dans le cadre d'événements existants (Paris Plage).
- Contraindre les porteurs de projets culturels à adopter une démarche zéro déchets.

3. La place centrale de la Seine dans la préparation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024

Dans un contexte de forte contrainte budgétaire, les JOP représentent un investissement financier, énergétique et social considérable pour la Ville. Il est donc indispensable que les grands chantiers qu'implique cet événement soient irréprochables d'un point de vue écologique et social, et qu'ils posent les fondements d'équipements durables à l'usage des Parisiennes et des Parisiens. Ceci suppose d'engager une réflexion sur la place du tourisme dans la ville et les mesures à mettre en place pour le rendre significativement durable.

Mesures:

- Autoriser exclusivement l'implantation d'équipements respectant les continuités écologiques, les habitats des espèces autochtones et migrantes.
- Se doter d'un outil propre à la Ville afin de veiller de manière rigoureuse à l'impact environnemental des travaux avant et pendant leur réalisation.

- Ne pas transformer la Seine en un espace marchand lors des épreuves.
- Veiller à l'accessibilité des berges des Parisien.ne.s pendant les travaux et les épreuves, qui se dérouleront l'été, période de canicule probable.
- Travailler sur la question de la servitude de vue lorsqu'on est sur la Seine.

4. L'enjeu de l'accessibilité

En tant qu'élément structurant la ville, la Seine appartient avant tout aux Parisiennes et aux Parisiens. Dans un contexte de montée du risque environnemental et notamment des canicules, elle constitue un espace vital de respiration, de promenade, de loisirs et ce d'autant plus pour les catégories sociales les moins privilégiées. Plutôt que de favoriser les espaces commerciaux et à l'accès limité, tels que les bars et les péniches festives, l'espace public doit être dévolu à un usage récréatif destiné aux Parisiennes, aux Parisiens et aux visiteurs.

Mesures :

- Insister sur la nécessité d'une meilleure accessibilité aux PMR le long des parcours de promenade.
- Renforcer la signalisation pour orienter les mobilités douces le long de la Seine.
- Autoriser la baignade et autres activités (pédalo, aviron, etc.) de manière très encadrée, dans une logique d'équité et d'accès aux loisirs pour des cibles les moins favorisées (avec tarifs sociaux), ainsi que pour recréer du commun sur la Seine

5. Retour des Conseils de Quartier

Mesures :

- Ajouter à la restitution des conseils de quartier la conclusion que certains usages et certaines demandes peuvent être contradictoires et rappeler que l'arbitrage doit toujours être effectué au regard de la sauvegarde écologique du fleuve et de la préservation de la biodiversité.

III. **Une gouvernance complexe dans un contexte de changement d'échelle**

A. La complexité de la gouvernance

1. Ville
2. Les acteurs institutionnels
3. Les acteurs
4. Les aspects juridiques dont AO

B. L'ambition / changement d'échelle

1. Ouverture sur le monde et la mer / Axe Seine

Accord avec la volonté d'ouvrir la Seine sur la mer et la volonté d'embrasser une vision métropolitaine. Cette conception élargie pourra se faire autour de la création d'un Parlement de la Seine, associant les différents échelons de gouvernance territoriale et les acteurs institutionnels, sous l'égide du ou de la représentante juridique du fleuve.

Mesures :

- Travailler les liaisons - entrées de ville, berges, quais hauts - avec les villes mitoyennes de manière à en favoriser l'accessibilité et la renaturation (excluant ainsi des projets de type Quai d'Issy ou Bercy Charenton).
- Augmenter le transport de marchandises inertes sur la Seine afin de baisser le nombre de poids lourds dans la métropole et de faire les derniers kilomètres en véhicules propres.
- Faire respecter les engagements pris par les opérateurs sur la conversion des flottes à des moteurs propres. Décliner les objectifs de la ZFE aux bateaux.

2. Exemples internationaux

I. **La Seine, objet de la transition écologique**

Objectif 3: optimiser les services écosystémiques rendus par le fleuve

A. Les nuisances aux abords, pour les riverain.ne.s, et mesures de police

1. Nuisances sur les berges

Les déchets constituent la principale nuisance pour la qualité de l'eau et la préservation de la biodiversité. Il faut intensifier les efforts de la Ville sur la propreté des berges.

Mesures :

- Réguler les usages des berges en fonction d'une programmation précise des périodes de montées des eaux et intensifier la médiation.
- Massifier l'installation de trilibs le long des quais.
- Prévoir un dispositif particulier de mise en sécurité et en propreté des quais pendant les crues.
- Faire des berges de la Seine et des canaux un espace zéro déchets (groupe de travail avec les restaurateurs opérant le long des berges).
- Ne plus autoriser aucune nouvelle centrale à béton ni extension.
- Favoriser l'implantation d'entreprises de BTP spécialisées dans les matériaux biosourcés.

2. Les nuisances sonores et visuelles

Dans la perspective d'une cohabitation entre les différentes espèces, il est impératif de limiter les nuisances visuelles et sonores, à l'origine de comportements troublés des espèces animales.

Mesures :

- Continuer le travail avec les compagnies de bateaux opérants sur la Seine pour un éclairage adapté aux personnes présentes sur les quais et aux cycles naturels de la faune et la flore séquanaise.
- Étudier les possibilités de mettre en place des trames noires et blanches à certains endroits ou tout le long de ce corridor de biodiversité.
- Faire de la Seine un espace sans publicité (travailler la notion de servitude de vue le long des berges).
- Créer de nouvelles zones silencieuses en cohérence avec les habitats naturels de la faune et avec la proximité de logements.

3. Une coordination entre les acteurs institutionnels pour assurer la sécurité des berges

B. Résilience & gestion des crues

1. Action de VNF sur le débit de l'eau notamment

Les différents usages de la Seine ne sont possibles qu'en raison de la régulation du niveau d'étiage opérée par VNF. La Seine constitue également le principal corridor de rafraîchissement de la capitale. Le dérèglement climatique va accentuer la fréquence et l'intensité des épisodes de caniculaires. Il faut anticiper les effets du changement climatique sur la navigabilité et l'utilisation de l'eau dans le réseau de rafraîchissement de la Ville.

2. Gestion des crues

3. Sécheresse

Les épisodes caniculaires font courir un risque important aux populations qui bordent le fleuve. La priorité doit être donnée à la consommation humaine et aux usages industriels de l'eau.

Mesures :

- Accentuer les politiques publiques d'adaptation à ces épisodes de chaleur afin de donner au fleuve les moyens de remplir les fonctions vitales qui y sont associées.

- Créer une cellule de crise sécheresse sur le modèle de la cellule de crise crue.
- Avoir une réflexion sur les plantes halophiles qui concourent à la dépollution et peuvent être impactées par les sécheresses.
- Sanctuariser la pleine terre et perméabiliser partout où c'est possible.

C. Qualité de l'eau / baignabilité

1. Les directives eau & conditions de la baignade
2. Les objectifs des JOP et l'héritage
3. Les moyens déployés
4. Police

La baignabilité de la Seine est en réalité le gage de sa propreté, qu'il convient par tous les moyens de favoriser.

Mesures :

- Intensifier les contrôles sur la qualité de l'eau et les activités le long du fleuve.
- Bannir lors des baignades l'usage des produits cosmétiques (parfois hautement polluants) pour préserver la qualité de l'eau.

D. La protection de la biodiversité des milieux aquatiques et terrestres

1. Les acteurs nombreux

Mesure :

- Mettre en place un comité de pilotage (qui pourrait être le Parlement de la Seine) intégrant l'ensemble des acteurs présents sur la Seine à Paris afin de coordonner et mesurer les efforts pour la conservation de la biodiversité.
- Proposer à ce comité de pilotage une charte de protection de la Seine qu'ils devront s'engager à respecter dans leurs activités sur le fleuve.

2. La reconstitution d'un écosystème

Mesures :

- Étudier la possibilité de créer une zone Natura 2000 sur le bief de Bois de Boulogne pour préserver ces berges naturelles.
- Créer des zones de silence comme le square Barry ou le mémorial de la déportation.
- Faire des parcours de sensibilisation à la biodiversité le long du fleuve.
- Renforcer la végétation des berges en associant quais hauts et quais bas.
- Envisager la réémergence de la Bièvre à la hauteur de la Gare d'Austerlitz.
- Debitumer les berges partout où cela est possible.
- Étudier la possibilité de supprimer le tunnel Henri IV et de renaturer cet espace.

Encart - La reconnaissance de la Seine comme sujet de droit : une fausse bonne idée ? (Nous souhaiterions remplacer dans le titre "une fausse bonne idée?" par "un outil juridique adapté ?")

Le GEP souhaite engager le travail d'attribution de la personne juridique à la Seine avec l'ensemble des collectivités et acteurs bordant le fleuve. Si l'appareil législatif offre déjà de multiples possibilités de protection au fleuve, la reconnaissance de la personnalité juridique permettra de sortir d'une vision anthropocentrée de la Nature et de reconnaître le fleuve comme sujet de droit. Cette évolution juridique va au-delà du symbolique et consacre un changement de paradigme dans les rapports entre l'espèce humaine et son environnement naturel. Elle permettra, via une instance citoyenne, de saisir la justice en cas d'atteinte à la Seine ou d'engager des poursuites en son nom en faisant appel au principe de précaution.

II. Logistique, fret fluvial, activité économique : la Seine, vecteur de la transition environnementale

A. Un fleuve contributeur au développement économique (APUR)

1. Des activités multiples liées à la Seine

Idées : En raison de sa centralité, la Seine est néanmoins un petit fleuve, qui est très mobilisé. Il assure les besoins de la ville en eau potable, mais aussi les besoins agricoles, le refroidissement des centrales nucléaires. Il est également utilisé comme voie de transport majeure, Paris accueillant le 1er port fluvial touristique mondial. Or, ces utilisations doivent se faire dans le respect des équilibres écosystémiques du fleuve même ; nous avons vu plus haut que la Seine représente le principal corridor écologique de trames bleues et vertes de la capitale, ce qui implique d'en préserver les qualités.

De même, dans un contexte d'augmentation et de prolongation des épisodes climatiques extrêmes, les risques de sécheresse et d'inondation sont accrus, et il importe de mettre l'équilibre écologique du fleuve au centre des usages qui en sont fait, car la Seine représente l'un des principaux atouts de la ville pour faire face au dérèglement climatique et faire preuve de résilience.

2. Un espace touristique

Mesures :

- S'opposer à un développement de bateaux taxis et de bateaux de croisières trop gros et polluants le long de la Seine.
- Privilégier le développement d'un réseau de transport en commun performant et accessible, en réponse à la forte demande des riverains.

B. Les activités à développer

1. Opportunité du plan de relance dans sa dimension territoriale

2. Le fret fluvial

Idée : L'augmentation du fret fluvial constitue une solution plus durable pour réduire le fret autoroutier. Si l'augmentation du tonnage de marchandises transitant par la Seine est souhaitable, cela devra se faire via une optimisation des installations portuaires actuelles et non grâce à l'augmentation de la taille des ports présents sur le bief de la Métropole.

Mesures :

- Anticiper le développement du trafic fluvial prévu par Haropa Port de Paris, afin d'éviter l'engorgement des accès à la Seine, d'assurer le maintien des continuités piétonnes, la préservation de la biodiversité aux alentours des ports et de réguler le trafic.

3. Fleuve 0 carbone

4. Développer le tourisme fluvial sur la Seine et les canaux

Idée : La Ville de Paris doit être très vigilante au développement touristique, au risque de rencontrer les mêmes externalités négatives observées suite au développement du tourisme maritime de masse. Une croissance trop rapide pourrait conduire à des conflits d'usage sur le bief si le plan de développement d'Haropa Ports de Paris était mené à bien. Nous ne souhaitons pas voir la Seine se transformer en parc d'attractions géant, courant ainsi le risque de saturer écologiquement et industriellement le fleuve. Les étroites relations de travail aujourd'hui satisfaisantes entre la Ville et les bateaux touristiques doivent continuer afin d'encourager un tourisme plus durable et plus lent.

Mesures :

- Privilégier la conversion de la flotte vers une motorisation propre.
- S'opposer à l'arrivée des bateaux de croisière de plus de 50 mètres.
- Créer des plages horaires de repos du fleuve.
- Baliser des itinéraires touristiques piétonniers le long de la Seine.

5. Mobilités

La piétonisation des berges a permis aux Parisien.ne.s de se réapproprier les quais bas. Le Réseau express Vélo est quasi achevé sur les quais bas. Un conflit d'usage commence à apparaître entre espaces de déplacements et flânerie.

Mesures :

- Réguler les usages des berges en délimitant clairement les flux de déplacements des espaces réservés à la balade (créer notamment une piste balisée sur le parc Rives de Seine)
- Limiter la vitesse sur les berges très fréquentées par les piétons.
- Mettre en avant la nécessité de ne pas trop aménager les berges et de les considérer principalement comme des lieux de flânerie.

Encart - Être un laboratoire d'innovation pour les autres villes européennes ?

Annexe 10 – Questionnaire adressé aux conseils de quartier



Mission d’Information et d’évaluation « Seine »

Cadrage de l’enquête d’usages, de perception
et de souhaits d’évolution des espaces de la Seine

Lors de la création de la MIE sur la Seine, des sujets spécifiques ont été listés portant sur les activités portuaires et industrielles, les aménagements urbains et leur accessibilité, la pertinence de l’occupation des espaces verts au regard des enjeux environnementaux et climatiques, les projets urbains et les menaces pouvant peser sur la préservation du patrimoine des rives de la Seine, et enfin sur la pollution des eaux et l’état d’avancement des promesses de baignade en 2024.

Outre le travail d’évaluation des enjeux techniques et économiques sur tous ces thèmes, il a été demandé de « solliciter les différents acteurs et les riverains du fleuve afin de dégager les éléments pertinents sur les usages de la Seine et leur cohabitation ».

Le cadrage de la mission spécifie que, pour compléter les informations recueillies par la MIE, « un questionnaire doit être adressé aux conseils de quartier des bords de Seine pour qu’ils puissent apporter un éclairage sur la perception par les riverains des usages de la Seine et de ses berges. »

Pour permettre à la mission de mieux cerner les attentes des populations riveraines en leur laissant la plus grande liberté d’expression, il est proposé de leur adresser un questionnaire ouvert. La Mission a en effet considéré qu’il s’agissait du meilleur moyen pour que les conseils de quartiers et, à travers eux les habitants des arrondissements limitrophes, puissent s’emparer de cet espace d’expression qui leur est destiné.

Cette consultation leur permettra de proposer un diagnostic et des propositions sur les évolutions souhaitables quant à l’usage de la Seine et de ses berges.

Les populations interrogées seront :

- les conseils de quartiers des arrondissements longeant le fleuve (Paris Centre, 5^{ème}, 6^{ème}, 7^{ème}, 8^{ème}, 12^{ème}, 13^{ème}, 15^{ème} et 16^{ème})
- les conseils de quartiers sont libres, forts de leur connaissance du tissu associatif local, de construire leur réponse avec les associations ou les groupes de citoyens riverains. Chaque conseil de quartier fournira une réponse globale consolidée.

Le SCP se charge d’informer les DGS et les élus de conseils d’arrondissements concernés du lancement de cette enquête spécifique sur la Seine.

Les résultats de cette enquête doivent être disponibles dès le 12 mars pour permettre le travail de consolidation des réponses et être ensuite présentés le 24 mars lors de la séance consacrée aux retours des citoyens. Au cours de cette séance, seront aussi auditionnés :

- deux conseils de quartiers limitrophes du fleuve (un de chaque rive),
- deux associations, notamment « La Seine n'est pas à vendre ».

Le planning proposé est le suivant :

Validation du présent cadrage et du questionnaire	séance du 17 février
Diffusion du questionnaire aux coordonnateurs des CQ pour transmission au CQ	Jeudi 18 février
Date limite de retour des questionnaires au Pôle Soutien aux élus du SCP	Le 12 mars
Synthèse et consolidation des résultats	Du 13 au 19 mars
Présentation des résultats à la MIE	Séance du 24 mars

Mode de diffusion du questionnaire

Le 18 février, Service de la Participation Citoyenne enverra aux coordonnateurs de Conseils de quartier le questionnaire accompagné du texte de sollicitation. Les coordonnateurs diffuseront ce message aux membres des CQ (ou à leurs référents) en leur précisant la date du retour attendu de leur réponse

Liste des conseils de quartier concernés: tous les conseils de quartier des Paris Centre, et des 5^{ème}, 6^{ème}, 7^{ème}, 8^{ème}, 12^{ème}, 13^{ème}, 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements, soit 66 conseils de quartier.

Contenu du questionnaire

Les **objectifs** de l’enquête portent sur :

- les usages de la Seine par les riverains
- leurs perceptions actuelles de la Seine et des usages proposés
- les souhaits des riverains en termes d’évolution des usages de la Seine

Proposition de questionnaire

Le Conseil de Paris a demandé la création d’une Mission d’Information et d’Évaluation (MIE) sur le sujet de la Seine. Dans le souci de permettre la plus grande liberté en termes d’expression et de propositions, la MIE a souhaité que celui-ci soit constitué de questions ouvertes. Afin, par ailleurs, qu’il reflète au mieux les positions des groupes, des associations et des habitants engagés pour leurs quartiers, la MIE a décidé d’adresser ces questionnaires directement aux conseils de quartiers des arrondissements longeant le fleuve. Charge ensuite aux conseils de choisir leur mode de délibération et de consultation pour remplir ce questionnaire.

Ce questionnaire est à retourner avant le 12 mars au service du Conseil de Paris, à Emmanuelle DIOLOT, responsable du Pôle Soutien aux élu.e.s, à l’adresse mail : emmanuelle.diolot@paris.fr

Q1. Quels sont, d’après vous, les usages de la Seine et de ses abords privilégiés par les habitants de votre quartier ?

Q2. Quel regard portez-vous sur les évolutions récentes de la Seine et des usages faits de ses abords (piétonisation, meilleur accès aux berges, mixité des usages) ?

Q3. En quoi celles-ci changent-elles votre rapport à la ville et à votre quartier ?

Q4. Quels nouveaux usages de la Seine et de ses abords souhaiteriez-vous voir se développer dans les années à venir ?

Q5. Comment, d’après-vous, la Seine peut-elle améliorer votre quotidien et limiter les nuisances et pollutions dans votre quartier ?



Mission d'Information et d'évaluation « Seine »

Enquête d'usages, de perception et de souhaits d'évolution des espaces de la Seine

Synthèse

Lors de la création de la MIE sur la Seine, des sujets spécifiques ont été listés portant sur les activités portuaires et industrielles, les aménagements urbains et leur accessibilité, la pertinence de l'occupation des espaces verts au regard des enjeux environnementaux et climatiques, les projets urbains et les menaces pouvant peser sur la préservation du patrimoine des rives de la Seine, et enfin sur la pollution des eaux et l'état d'avancement des promesses de baignade en 2024.

Outre le travail d'évaluation des enjeux techniques et économiques sur tous ces thèmes, il a été demandé de « solliciter les différents acteurs et les riverains du fleuve afin de dégager les éléments pertinents sur les usages de la Seine et leur cohabitation ».

Le cadrage de la mission spécifie que, pour compléter les informations recueillies par la MIE, « un questionnaire doit être adressé aux conseils de quartier des bords de Seine pour qu'ils puissent apporter un éclairage sur la perception par les riverains des usages de la Seine et de ses berges. »

Pour permettre à la mission de mieux cerner les attentes des populations riveraines en leur laissant la plus grande liberté d'expression, il est proposé de leur adresser un questionnaire ouvert. La Mission a en effet considéré qu'il s'agissait du meilleur moyen pour que les conseils de quartiers et, à travers eux les habitants des arrondissements limitrophes, puissent s'emparer de cet espace d'expression qui leur est destiné.

Cette consultation leur permettra de proposer un diagnostic et des propositions sur les évolutions souhaitables quant à l'usage de la Seine et de ses berges.

Déroulé de la consultation

Les objectifs de l'enquête portent sur :

- les usages de la Seine par les riverains
- leurs perceptions actuelles de la Seine et des usages proposés
- les souhaits des riverains en termes d'évolution des usages de la Seine

Entre le 18 février et le 12 mars, les populations interrogées ont été :

- les conseils de quartiers des arrondissements longeant le fleuve (Paris Centre, 5^{ème}, 6^{ème}, 7^{ème}, 8^{ème}, 12^{ème}, 13^{ème}, 15^{ème} et 16^{ème}) soit 66 conseils de quartier
- les conseils de quartiers étaient libres, forts de leur connaissance du tissu associatif local, de construire leur réponse avec les associations ou les groupes de citoyens riverains, chaque conseil de quartier devant fournir une réponse globale consolidée.

Au 12 mars, 41 des 66 conseils de quartier (soit 62%) ont transmis une synthèse, représentant 225 répondants.

Remarque préalable

Les réponses sont liées au contexte sanitaire et dépendent aussi de la proximité de la Seine.

Synthèse des réponses recueillies

Q1. Quels sont, d'après vous, les usages de la Seine et de ses abords privilégiés par les habitants de votre quartier ?

Les berges : un espace de « respiration » et d'émerveillement libéré des dangers motorisés

Quel que soit le quartier, les berges sont principalement un lieu de promenade dont la piétonisation est un atout en sécurisant. C'est ainsi la seule voie de circulation dans Paris à pied sans danger.

Les habitants profitent alors du plaisir d'une vue dégagée, ce qui contraste avec les quartiers riverains jugés denses.

Nombreux sont les retours évoquant le bénéfice de disposer d'un espace "nature" au cœur de la ville.

Il s'agit aussi d'un espace de pratiques sportives diverses.

« La Seine est, pour moi, le lien avec la Nature le plus "authentique" que l'on puisse trouver à Paris. S'ajoute à ce sentiment l'émerveillement quotidien devant la beauté des lieux que traversent ses eaux, les ponts, les perspectives, l'architecture, et la sensation puissante du passé dans le présent. »

Un espace de résilience

La Seine et ses abords contribuent aussi à la résilience individuelle et collective, tout d'abord en proposant, lors des épisodes caniculaires, un espace de rafraîchissement (proximité de l'eau, brumisateurs, ...), mais aussi, depuis le début de la crise sanitaire actuelle, une véritable instance de « respiration » individuelle. La fermeture des quais, lors du premier confinement 2020, a ainsi été vécue difficilement par certains habitants consultés.

Un espace de socialisation

La majorité des répondants indique que les berges permettent de retrouver leur famille, des amis, de partager un déjeuner ou une boisson, etc, en semaine, le midi, en soirée, ou le week-end.

Un espace de culture sur le fleuve et sur les berges

Les bateaux touristiques permettent de découvrir la Seine, ses ponts, les monuments historiques des quartiers traversés.

Les bouquinistes des quais hauts ont été mentionnés à plusieurs reprises ; la place Tino Rossi également pour la musique, la danse, avant la crise sanitaire et en dehors des épisodes de crue.

Les projets artistiques éphémères sur les ponts ont été évoqués (Cristo et le Pont Neuf, expositions sur le pont des arts, ...), de même que la péniche Fluctuart dédiée au street art.

Enfin, Paris plage reste une activité de référence avec ses chaises longues et ses attractions plus culturelles.

Un espace de mobilité sur Seine et sur les berges

La piétonisation des berges et leur accès pour les 2 roues font de cet espace un passage assez efficace, évitant les voitures, tout en restant très agréable.

Le transport en navette sur le fleuve est mentionné, même s'il est peu développé, à regret pour certains.

Certains habitants des quartiers consultés l'envisagent comme un nouvel axe de transport maison/bureau.

La Seine est également perçue comme un axe de circulation principal pour les touristes par l'action des bateaux mouches et au transport des marchandises en vrac et des déchets de chantier.

Les axes d'amélioration sur les usages actuels

Nombreux sont les répondants mentionnant la sur-fréquentation (le week-end essentiellement) de personnes ne résidant pas dans le quartier, tout en mettant en perspective le contexte sanitaire et l'arrivée des beaux jours. En l'absence d'autres lieux ayant les mêmes caractéristiques, la fréquentation par des habitants de tout arrondissement est analysée comme normale.

À noter : Les habitants du 12^e arrondissement consultés indiquent l'inaccessibilité des rives en raison de la voie rapide qui longe la Seine entre la porte de Bercy et le bassin de l'Arsenal. Ils doivent ainsi franchir la passerelle Simone de Beauvoir (entre le parc de Bercy et la Grande bibliothèque) pour découvrir la Seine.

L'usage commercial (bars, restaurants, etc.) des abords génèrent certaines réactions, notamment en raison de nuisances (bruit, dépassement de terrasse, etc). Par ailleurs, le coût des prestations (restaurants, bars, ...) est un élément mentionné, expliquant, pour certains, le développement des pique-niques sauvages.

Certains riverains sont gênés par les nuisances nocturnes, et notent, pour certains, un sentiment d'insécurité lorsqu'il faut rentrer chez soi (en évoquant de nombreuses incivilités de groupes ayant des activités festives sur les quais).

Q2. Quel regard portez-vous sur les évolutions récentes de la Seine et des usages faits de ses abords (piétonisation, meilleur accès aux berges, mixité des usages) ?

Une réappropriation de l'espace bénéfique dont les équipements et l'accessibilité sont à renforcer

Le mobilier urbain est un sujet d'attention pour certains habitants. Nombreux demandent davantage de bancs et de sanitaires à disposition sur tout le parcours, ainsi qu'un aménagement des quais plus homogène (par ex. il est noté que le 5^e arrondissement dispose de très peu d'aménagements, contrairement au 4^e arrondissement). Les quartiers les plus excentrés ont les retours les plus nombreux sur ces points d'attention.

Le manque de continuité piétonne des berges (exemple entre le centre et Bercy, ou aux abords de la Tour Eiffel jusqu'à Issy-les-Moulineaux) et des accès est relevé par certains répondants. Il est également noté que les accès en rampe permettent à tous de se promener. Pour autant, l'accès au quai à Saint-Michel fait l'objet de nombreux retours négatifs. Enfin, pour renforcer l'accessibilité des berges, il a été proposé de supprimer le dénivelé entre la chaussée et le contrefort des quais hauts.

Enfin, afin de garantir l'effet bénéfique d'un espace « nature », nombreux habitants souhaitent renforcer la végétalisation (démultiplier les plantations sur le renfort des quais hauts, prévoir une « continuité verte » c'est-à-dire relier les pieds d'arbres entre eux avec du gazon, proposer des lieux de LPO, etc.).

Une piétonisation : un réel avantage mais victime de son succès

La majorité des répondants constate l'évolution positive car symptôme d'un énorme besoin d'espaces piétonniers au cœur de Paris.

Pour autant, quel que soit le quartier, le week-end semble être un point de vigilance : les berges, agréables en semaine, souffrent de la surprésence sur site, et donc de mécontentements des riverains.

En outre, certains notent un déport de la circulation des bords de Seine à « l'étage supérieur », posant des questions en termes de pollution et d'embouteillage et du besoin de réguler les quais hauts.

Une mixité des usages à améliorer

Alors que les possibilités de pratiquer du sport et de circuler en vélo sont des évolutions jugées positives, elles restent à développer, notamment à destination des enfants et adolescents, avec de nouveaux équipements dont les fontaines à eaux.

De plus, les zones dévolues aux sports et aux vélos ne sont pas assez différenciées, par rapport à celles de repos par exemple. Celles-ci peuvent être également à proximité de restaurants ou autres lieux de convivialité sources de bruit.

Concernant les restaurants et afin de limiter certains déchets à proximité, il a été proposé de leur permettre de disposer de davantage de tables et sièges pour permettre à leurs clients de se restaurer ou de prendre un verre, en prohibant le recours aux gobelets en plastique mais aussi de leur imposer de nettoyer régulièrement ces espaces.

Certains relèvent les collisions entre cyclistes, sportifs et promeneurs. Les populations largement mentionnées sont les très jeunes enfants, les familles et les animaux.

Nombreux riverains proposent ainsi une meilleure sécurisation des berges pour les promeneurs (délimitation d'aires pour chaque usage, limitation des rollers et trottinettes, interdictions le week-end des vélos en cas de sur-fréquentation, meilleure organisation et signalétique pour chaque usage, verbalisation des incivilités).

Q3. En quoi celles-ci changent-elles votre rapport à la ville et à votre quartier ?

Les réponses transmises dépendent principalement de la proximité avec la Seine et ses berges, ainsi que de l'usage de la voiture. Aussi, les retours sont mitigés.

Les évolutions récentes ont permis d'améliorer la qualité de vie de certains parisiens en proposant une zone où se ressourcer et où trouver de la nature au cœur de la ville.

Un autre apport positif concerne l'attractivité de ces quartiers sans que les réponses détaillent précisément cet aspect.

La sur-fréquentation des bords de Seine le week-end peut cependant entraîner des inconvénients pour certains riverains, qui, pour certains, ont modifié leurs heures de promenade pour bénéficier d'un espace de repos en semaine.

Certains conseillers de quartier (notamment dans les 15^e et 16^e arrondissements) sont préoccupés par la présence de sites de nature industrielle aux abords de la Seine.

Ils mentionnent également des trajets automobiles dont la durée a été allongée. Les impacts mentionnés sont une diminution des trajets est/ouest, une orientation vers l'extérieur de Paris pour les habitants de quartiers limitrophes/excentrés, un niveau sonore accru en raison des embouteillages.

Q4. Quels nouveaux usages de la Seine et de ses abords souhaiteriez-vous voir se développer dans les années à venir ?

Nouveaux usages culturels et éducatifs

- Des plateformes ou péniches flottantes avec des activités ou expositions (liées à l'histoire de la ville notamment)
- Plus d'évènementiel.
- Des espaces de type « Tino Rossi »
- Des pièces de théâtre du cinéma en plein air
- Plus d'informations culturelles sur le parcours avec des "histoires sur les lieux, ponts ou monuments de type "LE SAVIEZ-VOUS?"
- Des murs légaux de graffiti & street art, par exemple, qui permettraient aux artistes et aux passant.es de se rencontrer et d'échanger sur ces pratiques
- Faire découvrir tous les métiers qui bordent la Seine en liaison avec les parcs et jardins, les associations, les écoles, université, musées, gares, mécènes, fondation, etc...

Des propositions pour améliorer le cadre de vie:

- Urbanisme
 - o Développement de « coulée verte »
 - o Définition de zones de calme sonore.
 - o Mieux éclairer la nuit pour mettre en valeur la Seine et ses berges
- Végétalisation
 - o Espaces verts, potagers sur barges, jardins partagés.
 - o Bassin à canards ou autres animaux, et flore d'eau douce
 - o Une meilleure préservation des arbres, massifs floraux, petits jardins potagers
 - o Une péniche LPO dédiée à la nature.

- Développement de la végétalisation par la création de zones d'apprentissage au jardinage, mais aussi de zones d'apprentissage de l'eau et de sa faune (formations – stages pour les écoles).
- Lieux de socialisation
 - Développement de cafés, vers l'ouest.
 - Bancs et espaces de repos
 - Des aires de pique-nique (tables/bancs) confortables et plus nombreux, notamment afin de permettre une démocratisation de l'espace (tarifs des restaurants et bistrots)
- Activités économiques
 - Un grand marché sur le port de Paris
 - Livraison par péniche de courses AMAP et Ruches, directement de Rungis, ou collectivités fermières d'Ile-de-France. (par exemple 2 fois/mois sur plusieurs points de livraison).
 - Des jardins partagés flottants sur la Seine
 - Des marchés de producteurs, des fermes urbaines sur péniche ou barge avec vente direct.
- Propreté
 - Imaginer un bateau-éboueur dont la mission est de dépolluer des déchets (plastiques, cannettes....) flottant sur l'eau le long des berges

Nouveaux usages sportifs :

- Sur la Seine
 - Piscines sur l'eau comme Josephine Baker, natation
 - Activités de types canoë aviron.
 - Activité scolaire permettant l'obtention du permis bateau sur la Seine
 - Pêche.
 - Jeux sur l'eau.
- Sur les berges
 - Sport collectifs couverts, terrains de sport pour les jeunes
 - Skatepark
 - Utilisation des berges en structure de plages
 - Aménagements de type bande souple comme à Budapest

Mobilité & accessibilité :

- Location de cyclo-pousse pour les personnes à mobilité réduite
- Développer le bateau bus (rapidité, fréquence, prix adapté) à l'image de Venise (mentionnée à plusieurs reprises) comme moyen de transport quotidien : en lien avec les stations de métros, pour relier les grands axes, et désengorger le métro, accessible avec la carte Navigo. La navette traversant le Vieux-Port de Marseille a également été mentionnée en exemple.
- Taxi bateau
- Navettes ou péniches à moteur électrique : par exemple, il a été proposé de développer le cabotage de péniches à moteur électrique pour permettre le déchargement de paquets pour un dernier kilomètre décarboné.
- Transport fluvial pour limiter le fret routier : par exemple, les répondants du 12^e arrondissement indiquent que de nombreux camions arrivent dans leur quartier afin de livrer les magasins et cafés. Ils suggèrent un acheminement de certaines marchandises dans le secteur par voie fluviale, en aménageant un ponton de débarquement à proximité, entre le pont National et le pont de Tolbiac ou la passerelle Simone de Beauvoir. De plus, ils proposent une utilisation du fleuve pour les transports privés et publics pour « limiter la présence de camions (en les mettant sur des barges pour se rendre d'un point à un autre) » et fluidifier ainsi la circulation routière.

Q5. Comment, d'après-vous, la Seine peut-elle améliorer votre quotidien et limiter les nuisances et pollutions dans votre quartier ?

Les réponses reçues vont au-delà du cadre de la Seine.

Les propositions concernant les berges de la Seine

L'un des premiers axes relevé pour limiter les nuisances et pollutions concerne la verbalisation des incivilités sur les berges. Ainsi, il a été indiqué qu'une mobilisation plus accrue d'agents de sécurité serait bienvenue,

tout comme le nettoyage des tags aux abords de la Seine qui permettrait, selon eux, de diminuer le sentiment d'insécurité.

Ensuite, la végétalisation accrue des bords de Seine a été proposée par de nombreux riverains afin d'accentuer la diminution de la pollution tout en rendant le lieu d'autant plus attractif. La poursuite de la piétonisation a été mentionnée par quelques conseillers de quartier.

Outre son effet pour une meilleure démocratisation de l'espace, la mise à disposition de restaurants/bars avec des prix réduits réduirait le nombre d'apéros sauvages (source de nuisances sonores et d'impact sur la propreté de l'espace public).

Mieux identifier, encadrer et contrôler la pollution

Un affichage en temps réel des indicateurs de pollution aux abords de la Seine a été suggéré comme : les taux de pollution ambiants (via Air Parif) et les indicateurs de qualité de l'eau.

La limitation des nuisances passe notamment, selon les répondants, par un encadrement de la pollution (sonore, lumineuse) produite par les bateaux de tourisme

Accompagner la transition écologique des bateaux

Les conseillers de quartier notent que les péniches marchandes actuelles polluent par leur moteur diesel. Une solution serait de développer des moteurs électriques.

Développer les transports fluviaux

Il est proposé de réhabiliter certains débarcadères pour développer les déchargements, et développer un dernier kilomètre décarboné (en liaison avec des camions électriques)

Plus globalement, certaines réponses souhaitent le développement de livraisons de proximité via le fleuve, par exemple pour le transport de marchandises à destination du cour Saint Emilion par voie fluviale.

Liste des conseils de quartier ayant répondu au questionnaire :

Arrondissement	Conseil de Quartier
Paris Centre	ARCHIVES
Paris Centre	ARSENAL
Paris Centre	ARTS ET METIERS
Paris Centre	ENFANTS ROUGES
Paris Centre	LES HALLES
Paris Centre	LES ILES
Paris Centre	MONTORGUEIL - SAINT-DENIS
Paris Centre	PALAIS ROYAL
Paris Centre	SAINT – AVOYE
Paris Centre	SAINT - GERMAIN L'AUXERROIS
Paris Centre	SAINT – GERVAIS
Paris Centre	SAINT – MERRI
Paris Centre	SENTIER - BONNE NOUVELLE
Paris Centre	VIVIENNE – GAILLON
MA5	JARDIN DES PLANTES
MA5	SAINT – VICTOR
MA5	SORBONNE
MA5	VAL DE GRACE
MA6	MONNAIE
MA6	NOTRE - DAME DES CHAMPS
MA6	ODEON
MA6	RENNES
MA6	SAINT - GERMAIN DES PRES
MA6	SAINT – PLACIDE
MA12	ALIGRE - GARE DE LYON
MA12	BEL - AIR NORD
MA12	BEL - AIR SUD
MA12	BERCY
MA12	JARDIN DE REUILLY
MA12	NATION – PICPUS
MA12	VALLEE DE FECAMP
MA13	BIBLIOTHEQUE – SEINE
MA13	SALPETRIERE – AUSTERLITZ
MA16	AUTEUIL NORD
MA16	AUTEUIL SUD
MA16	CHAILLOT
MA16	MUETTE NORD
MA16	MUETTE SUD
MA16	PORTE DAUPHINE

Annexe 11 – Parangonnage international



Mission d’Information et d’évaluation « Seine »

Parangonnage international

Synthèse

Lors de la création de la MIE sur la Seine, des sujets spécifiques ont été listés portant sur les activités portuaires et industrielles, les aménagements urbains et leur accessibilité, la pertinence de l’occupation des espaces verts au regard des enjeux environnementaux et climatiques, les projets urbains et les menaces pouvant peser sur la préservation du patrimoine des rives de la Seine, et enfin sur la pollution des eaux et l’état d’avancement des promesses de baignade en 2024.

Outre le travail d’évaluation des enjeux techniques et économiques sur tous ces thèmes, il a été demandé un parangonnage international auprès de villes parcourues par un fleuve. Pour cela, la mission propose le questionnaire ci-après transmis aux différentes villes identifiées.

Cette consultation permettra à la Mission d'enrichir son diagnostic et ses propositions quant à l'usage de la Seine et de ses berges.

Déroulé de la consultation

Les objectifs du parangonnage portent sur :

- Le statut juridique du fleuve,
- La gestion du fleuve et des berges,
- Le patrimoine,
- Le développement économique dont tourisme
- Les usages
- L’environnement

Les villes interrogées sont :

- Villes du C40 et de l’AIMF disposant d’un fleuve ou port notable (liste ci-après)
- Autres villes proposées par la DGRI

La DGRI s’est chargée de traduire et de transmettre le questionnaire.

Au 16 avril, 5 villes (Amsterdam, Buenos Aires, Prague, Québec, Rotterdam) ont transmis leur réponse. Ces retours seront complétés par l’audition des villes de Mannheim et de Bâle le 21 avril.

Synthèse des réponses recueillies

Remarques initiales :

- Les 5 contributions sont transmises intégralement à la MIE lors de l'audition du 21 avril 2021.
- En italique, les ajouts réalisés par la Mission. Les photos ont également été ajoutées pour visualiser certains projets

1. Statut juridique du fleuve

- Existe-t-il un régime de propriété spécifique au fleuve ?
- Y a-t-il des compétences spécifiques à votre collectivité en termes de procédure administrative contentieuse en matière d'atteintes à l'eau et à l'environnement ?

Amsterdam :

- Plusieurs administrations sont compétentes :
 - o Amsterdam-sud, la Province (région) Noord-Holland (région) est responsable de la gestion de la rivière (dragage par exemple)
 - o L'office régional de l'eau, Amstel Gooi and Vecht (AGV) :
 - la gestion de la navigation ;
 - gestion du niveau de l'eau (y compris niveau régional), qualité de l'eau, contrôle.
 - Protection des digues (sud d'Amsterdam)
 - o La municipalité d'Amsterdam :
 - gestion de la navigation et maintenance,
 - autorisation des déversements d'eau
 - maintenance et reconstruction des quais

Buenos Aires

- Le Traité du Rio de la Plata et de son front maritime, traité international signé à Montevideo le 19 novembre 1973 entre l'Argentine et l'Uruguay, a mis fin au différend sur les limites des eaux du Rio de la Plata.

Prague

- Le lit de la rivière Vltava, y compris les ouvrages d'eau de base (déversoirs, écluses, etc.) : propriété de l'État - République tchèque (CR)
- Le cours d'eau de la rivière Vltava (eaux de surface) - n'est pas sujet à la propriété et ne constitue pas une partie ou un appendice de la parcelle de terre sur laquelle il se trouve – les droits sur cette eau sont réglementés par la loi tchèque sur les eaux
- Murs de la rive de la Vltava – propriété de la Ville de Prague
- La compétence municipale spécifique concerne le Département de la protection de l'environnement

Québec

- Il n'existe pas de régime de propriété spécifique au fleuve Saint-Laurent. De par l'immensité de son bassin versant, (3 fois la superficie de la France) le fleuve est soumis à plusieurs régimes juridiques différents. Le caractère fédéral de l'État canadien conduit à un partage et à un fractionnement des secteurs de compétence entre les gouvernements fédéral et provincial.
- La Loi québécoise affirmant le caractère collectif des ressources en eau et favorisant une meilleure gouvernance de l'eau et des milieux associés (Recueil des lois et règlements du Québec, RLRQ, c. C-6.2) prévoit que les ressources en eau du Québec font partie du « patrimoine commun de la nation québécoise ».
- La loi prévoit « [a]fin de favoriser l'accès public au fleuve Saint-Laurent et aux autres plans ou cours d'eau [...], le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs peut prendre des mesures à cette fin » Il peut prévoir des tables de concertation régionale pour informer et faire participer le public et élaborer et suivre un plan de gestion intégrée du Saint-Laurent. Ce plan se réalise dans le cadre d'un processus de concertation régionale locale. Pour la région de Québec, il s'agit de la Table de concertation régionale de Québec du fleuve Saint-Laurent.

- La Loi considère le rôle fondamental joué par les municipalités régionales de comté (Québec est une MRC) dans l'aménagement du territoire et dans l'identification des milieux associés à la ressource eau à l'échelle de leur territoire. <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cs/c-6.2>
- La Politique de protection des rives du littoral et des plaines inondables du gouvernement du Québec est traduite dans le règlement d'urbanisme municipal. Ainsi, les travaux de déblais et remblais, stabilisation de la rive des propriétés privées, construction, distances d'implantation par rapport à la ligne naturelle des hautes eaux et le respect des exigences dans la plaine inondable pour les cotes de crue de récurrence 20 ans et 100 ans sont régis par la municipalité et requiert l'obtention d'un permis.
- Un nouveau projet de Loi sanctionné le 25 mars 2021(PL67) viendra créer un régime transitoire d'autorisation et modifier le pouvoir d'autorisation des municipalités en cette matière.
- Sur les compétences en termes de procédure administrative contentieuse, il n'y a pas de compétences spécifiques lié au fleuve. Elles relèvent des instances provinciales et fédérales en vertu des pouvoirs spécifiques des lois et règlements qui leurs sont conférés. La Ville de Québec a un grand souci de la qualité de l'eau du fleuve Saint-Laurent puisqu'elle puise cette eau à des fins de production d'eau potable pour une grande proportion des citoyens de Québec. Une procédure d'urgence existe pour que la Ville de Québec soit informée si un déversement accidentel survenait et pouvait affecter la prise d'eau sous-fluviale. Un plan particulier d'intervention d'urgence et la mission de sécurité civile sur l'eau potable seraient déclenchés.

Rotterdam

- Le gouvernement national (Administration des rivières) est responsable de la gestion des rivières (« profil du débit principal ») et de la qualité de l'eau des grandes rivières.
- Les petits cours d'eau sont gérés par des conseils d'eau. L'entretien des quais et des berges relève en partie de la municipalité et en partie de l'Administration portuaire.

2. Gestion du fleuve et des berges

- Comment s'organisent et s'articulent entre les différentes autorités publiques les missions de sécurisation des berges et du fleuve ?
- En cas de crue, quels sont les dispositifs spécifiques dont dispose votre collectivité ?
- Avez-vous mis en place des partenariats avec d'autres villes situées sur le même fleuve ?
- Quelle est l'autorité gestionnaire des berges, des ports et du fleuve et quel rôle votre collectivité joue-t-elle en son sein ?

Amsterdam

- La sécurisation des berges (sud d'Amsterdam) est en lien avec la sécurité des digues C'est une mission de l'office régional de l'eau AGV. À l'intérieur de la ville : compétence municipale.
- Gestion des crues dues aux eaux de surface, soit de la rivière, soit d'autres réseaux : AGV
- Maintenance des digues: compétences des offices régionaux de l'eau: pour le Rhin (Stichtse Rijnlanden (HDSR)), pour la mer du Nord (Rijnland (HHR). La maintenance des digues primaires est financée par les 21 offices régionaux au prorata du nombre d'habitants par office.
- Gestion des crues dues à l'Amstel : par l'AGV
- La gestion de crise est au niveau régional (« veiligheidsregio ») afin de faciliter la coopération des différents niveaux de gouvernance.
- L'AGV organise la coopération des acteurs concernant la gestion du flux et de la qualité de l'eau

Buenos Aires

- Installations de contrôle des effluents et d'élimination des déchets
- En cas de crue, utilisation de réservoirs souterrains d'eau
- L'autorité gestionnaire est la Red de Intercambio de Información de los Gobiernos Locales (RIIGLO) et l'Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR) (*un organisme public autonome et interjuridictionnel qui conjugue son action avec les trois gouvernements ayant compétence sur le territoire : Nación, Provincia de Buenos Aires et Ciudad Autónoma de Buenos Aires*).

Prague

Concernant la sécurisation des berges et du fleuve :

- Lit et cours d'eau de la rivière Vltava – Povodi Vltavy, entreprise d'État (PVL) – entretien, exploitation et administration de l'eau et propriété de l'État
- Murs de la rive de la rivière Vltava – Trade Center Praha a.s. – société de gestion immobilière pour certains propriétaires de la ville de Prague, y compris les rives et les remblais de Prague.

Pour la gestion des crues: Prague City Flood Commission – protection et gestion des secours en cas d'inondation, y compris installation de barrières mobiles

Les autorités gestionnaires :

- Rivière Vltava – PVL
- Bassins portuaires – PVL
- Berges et infrastructures portuaires – entreprises privées

Québec

- Sécurisation des berges
 - o Autorisation des travaux de stabilisation des rives d'une propriété privée: la municipalité régionale de comté (MRC) de Québec, en regard des exigences de son règlement d'urbanisme.
 - o Pour les terrains riverains appartenant à la Ville de Québec: soumission des travaux à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du gouvernement du Québec (consultation éventuelle des ministères fédéraux); puis travaux réalisés par la Ville de Québec dans les limites du territoire du parc municipal.
 - o Concernant la sécurisation des propriétés du gouvernement fédéral (terrains appartenant au Port de Québec et à la Garde Côtière Canadienne): procédure fédérale d'évaluation environnementale des impacts.
- Sécurisation du fleuve Saint-Laurent
 - o La Garde côtière canadienne (avec ses navires brise-glaces): assurer un trafic maritime à l'année, éviter que les glaces du fleuve engendrent des embâcles sévères qui pourraient accentuer les débordements côtiers et emprisonner les navires commerciaux, <https://www.ccg-gcc.gc.ca/index-fra.html>
- Sauvetage nautique: collaboration de différents intervenants, en fonction de l'incident <https://www.ccg-gcc.gc.ca/search-rescue-recherche-sauvetage/program-info-programme-fra.html>
- Gestion des crues :
 - o La Ville de Québec dispose d'un service externe privé de prévisions hydro météorologiques pour l'informer préventivement du débordement côtier du fleuve Saint-Laurent.
 - o Le Bureau de la sécurité civile, le Service de police et de Protection contre l'incendie s'assurent de sécuriser préventivement les rues et les lieux de débordement
 - o Le Service des communications s'assure d'informer les médias locaux et la population.
- Partenariats avec les municipalités locales
 - o Les partenariats avec les municipalités locales riveraines du fleuve Saint-Laurent peuvent s'exercer de différentes façons notamment au sein de la structure créée par la Loi C-6.2 - Loi affirmant le caractère collectif des ressources en eau et favorisant une meilleure gouvernance de l'eau et des milieux associés.
 - o Pour élaborer un plan de gestion intégrée du Saint-Laurent, requis, le ministre a créé des tables de concertation dont la Table de concertation régionale de Québec siègent les municipalités riveraines et plusieurs partenaires économiques, etc. <https://cmquebec.qc.ca/gestion-integree-saint-laurent/tcrq/>
- Autorité gestionnaire du port de Québec: l'Administration portuaire de Québec (APQ) depuis 1998.
 - o A noter: Pour le 400 ième anniversaire de fondation de la Ville de Québec (2008), le gouvernement fédéral a fait le cadeau à la Ville de Québec d'aménager trois sites riverains sur les terrains lui appartenant : l'Anse Brown, la Pointe-à-Carcy et la baie de Beauport dans le but de donner un accès public direct au fleuve Saint-Laurent aux citoyens.
 - o Quant au gouvernement du Québec, il a procédé à un leg durable soit celui de permettre l'aménagement d'un secteur riverain dégradé et de redonner l'accès public des terrains riverains du fleuve.
- Gestionnaire des rives des propriétés riveraines appartenant à la Ville de Québec: la Ville (parc plage Jacques Cartier), avec autorisation préalable par le gouvernement du Québec pour tous travaux.

Rotterdam

- la gestion des quais et des berges: Ministère de la Gestion urbaine (Travaux publics)
- une procédure de sécurité d'inondation par département de gestion urbaine (sacs de sable, barrières de voiture, message aux citoyens locaux); Au-delà de certains niveaux d'eau, l'organisation régionale de sécurité prend le relais.

3. Patrimoine

- Quel lien historique entretient la Ville avec son fleuve ?
- Comment abordez-vous le thème de la mémoire du fleuve ?
- Quelles activités culturelles sont mises en place dans la sauvegarde de cette mémoire ?

Amsterdam

- Une phrase qui synthétise toute la réponse concernant le lien historique entre la ville d'Amsterdam et son fleuve :

« *It's impossible to imagine Amsterdam without its canals and river. Without the river Amstel Amsterdam would never exist.* »

- En raison de ses caractéristiques et de son histoire, le centre d'Amsterdam est une zone protégée. La zone des canaux concentriques du 17e siècle à l'intérieur du Singelgracht à Amsterdam fait partie des sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO.
- Le nom même de la ville symbolise le lien intime entre la Ville et son fleuve. Le projet archéologique de la ligne de métro Nord/Sud est le plus important enjeu patrimonial. Un site internet a été dédié à ce projet: <http://belowthesurface.amsterdam>
- Les activités culturelles sont nombreuses autour du fleuve et ses canaux mais aucune spécifiquement dédiée à leur mémoire. Pour autant, de nombreux festivals permettent de les célébrer, par exemples: l'Amsterdam Grachtenfestival; l'Amsterdam Light festival; l'Amsterdam City swim (chaque année, en septembre, 2 500 nageurs et 500 enfants peuvent nager dans le fleuve, dans le centre d'Amsterdam).

Buenos Aires

- Historiquement, le fleuve a été source d'eau potable et de développement urbain
- La collectivité aborde la mémoire du fleuve à travers l'histoire et les valeurs des Portègues

Prague

- Le centre ville de Prague fait partie des sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO. Il a été créé autour de la rivière et forme sa colonne vertébrale.
- Ce site a son plan de management spécifique. La ville (via l'IPR Prague) a également adopté un document détaillé « Prague Riverfront Conception » relatif à l'espace public le long de la rivière. (*Le Prague Institute of Planning and Development (IPR Prague) est l'organisme en charge de l'urbanisme, l'architecture, etc. voir <https://oppla.eu/casestudy/19059> et <https://oppla.eu/casestudy/19059>*)

Québec

- Plusieurs éléments ont été mentionnés, symboles du lien historique de la ville avec son fleuve: la construction navale à Québec, le quartier Petit-Champlain et les bâtiments patrimoniaux qui le composent, les vestiges des quais, ...
- La mémoire du fleuve Saint-Laurent se trouve bien présente dans le logotype de la Ville de Québec avec la symbolique du vaisseau toutes voiles battantes.
- En 2017, le gouvernement du Québec a désigné le fleuve Saint-Laurent comme lieu historique en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel. C'est le premier lieu historique à avoir été désigné.
- Le thème de la mémoire du fleuve est abordé de différentes manières notamment sur la promenade Samuel de Champlain. Des sculptures représentent les drapeaux et les voiles. Le musée naval à Québec relate l'histoire du fleuve Saint-Laurent et de la Réserve navale du Canada. Une exposition permanente fait revivre l'histoire du fleuve depuis la préhistoire amérindienne jusqu'à la Seconde Guerre mondiale.
- Parmi les activités culturelles, sont mentionnés « Les Grands Voiliers » (1984, 2017, 2020), la course en canots sur glace

Rotterdam

- Rotterdam a été fondée le long de la rivière Rotte. Après la construction d'un barrage, la ville a été connue sous le nom de « barrage Rotte » > Rotterdam
- En 2020, à l'occasion des 750 ans de Rotte, de nombreuses activités ont été organisées <https://www.ookditsderotte.nl/750-jaar-dam>

4. Développement économique

- Quelles sont les principales activités économiques présentes sur les berges ? et celles qui empruntent le fleuve ?
- Comment le fleuve est-il utilisé pour limiter les nuisances liées notamment aux transports routiers de marchandises ?
- Votre collectivité accompagne-t-elle le renouvellement des moteurs des bateaux ? Si oui, comment ?
- Les infrastructures portuaires ont-elles intégré les conséquences d'un tel renouvellement, notamment au travers de bornes de recharges de moteurs électriques ?
- Des activités agroalimentaires sont-elles présentes ? si oui, lesquelles ?
- Le fleuve est-il un élément moteur dans la politique touristique de la Ville ?
- Quelle est la part des pratiques touristiques liées au fleuve sur le tourisme local ?

Amsterdam

Les activités économiques principales

- sur le fleuve et ses canaux sont le tourisme fluvial
- sur la rivière : tourisme et sport
- sur la rivière the IJ : : navigation vers la mer du Nord, bateaux de croisière
- sur les quais des canaux : de nombreuses activités économiques (tourisme, hôtel, bars, restaurants, lieux culturels, entreprises, banques,...)
- port d'Amsterdam : activités industrielles et agricoles

Concernant le trafic, la ville d'Amsterdam cherche à augmenter le fret fluvial (biens, déchets, matériaux de construction, ...) L'ambition est d'utiliser pleinement le transport par voie fluviale. Récemment un projet pilote a été lancé pour collecter les déchets ménagers via les canaux, au moyen de bateaux électriques.

La ville souhaite aussi développer des transports fluviaux 0 carbone au centre de la Ville, d'ici 2025. Cela signifie construire une infrastructure qui fournira à terme de l'électricité et ravitaillement 0 carbone des bateaux. La ville sera propriétaire de cette infrastructure.

Amsterdam participe au projet européen d'e-ports électriques : <https://www.portofamsterdam.com/en/discover#duurzame>

L'utilisation du fleuve pour approvisionner l'industrie agroalimentaire a été souhaitée, un temps, par le Food Center, mais sans réel développement en dehors de quelques projets pilotes.

Les échanges entre l'Amstel et la zone zone tourbière est importante, notamment avec l'établissement de la coopérative Boeren van Amstel (production de lait), qui distribue sa production à Amsterdam. Cette situation bénéficie à la faune (oiseaux de prairie) et à la biodiversité

Les berges constituent des zones d'installation d'industries agroalimentaires, des ports d'import et de transit.

Buenos Aires

- L'activité économique principale est l'activité industrielle
- Les activités agroalimentaires sont présentes via les bateaux cargos
- Les pratiques touristiques mentionnées sont les activités récréatives.
- La part des pratiques touristiques liées au fleuve sur le tourisme local est faible.

Prague

- Les principales activités économiques sur la rivière Vltava concernent la navigation touristique qui très intensive (bateaux privés).

- La collectivité accompagne le renouvellement des moteurs des bateaux jusqu'à un certain point seulement
- Les infrastructures portuaires sont de la responsabilité de Státní plavební správa (administration de navigation de l'État).
- Les activités agroalimentaires sont présentes via le Centre de commerce de Prague (TCP). Il y a des marchés réguliers vendant des produits locaux sur les quais du centre-ville organisés par TCP

Québec

- Une voie navigable :
 - o reliant les marchés mondiaux aux marchés des Grands Lacs
 - o plus de 100 M de tonnes de marchandises annuellement.
 - o Le port de Québec : près de 30 millions de tonnes de marchandises par année (acteur : Société de développement économique du Saint-Laurent)
- Des initiatives visant à favoriser l'utilisation du fleuve Saint-Laurent pour le transport maritime à courte distance (TMCD) :
 - o Un mode maritime s'avère toutefois très cher face au routier et au ferroviaire
 - o un programme d'aide du gouvernement du Québec visant à favoriser le transfert modal dans une perspective environnementale soit le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal (PREGTI). (Acteurs : Transports Québec et Association des Armateurs du Saint-Laurent)
- Motorisation des navires commerciaux
 - o du domaine des entreprises
 - o des règles à respecter en matière d'émissions
 - o des programmes d'aide gouvernementaux concernant l'amélioration des entreprises en termes de GES, entre autres le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire (PETMAF)
 - o un vaste programme environnemental visant à améliorer la performance environnementale de l'industrie maritime: l'Alliance verte. (acteur : Green Marine)
 - o moteurs électriques : quelques installations dans les ports du Saint-Laurent
- Le transport maritime sur le Saint-Laurent dessert l'industrie agroalimentaire.
- Le Saint-Laurent est un atout important pour le développement touristique du Québec, entre autres avec les croisières internationales, les croisières-excursions ainsi que le développement d'activités récréotouristiques sur le fleuve et ses rives

Rotterdam

- Activités principales des quais : fonctions portuaires; principal corridor de transport par navire / navire
- Pour limiter la pollution des transports routiers, un objectif consiste à augmenter le pourcentage de transport par train, navire
- La ville ne contribue pas au renouvellement des moteurs. Elle stimule, seulement les processus par l'entremise du Service du développement durable

5. Usages

- Quels sont les événements culturels et festifs organisés aux abords du fleuve ?
- Comment s'articule la gestion des activités et différents usages diurnes et nocturnes (sportifs, culturels, commerciaux, ...) ?
- Quels nouveaux usages souhaiteriez-vous voir se développer dans les années à venir ?
- Organisez-vous des opérations d'animation estivales ?

Amsterdam

- Les activités sur le fleuve sont une partie de la ville, mais la sur fréquentation et les touristes impactent les canaux, l'ordre public, la qualité de vie.

- De même, sur l'eau, des restrictions ont été prises pour n'autoriser que 12 personnes maximum par bateau. La municipalité peut interdire la navigation sur les canaux entre 00.00 – 07.00 heures pour garantir le repos des habitants.
- Pour les événements, les autorisations sont nécessaires.
- Enfin, le terminal de passagers d'Amsterdam (20 mn à pieds du Dam – 20 mn en voiture de Schipol – bateaux de croisière à côté de Central Station) a pour ambition d'être le terminal d'Europe de l'ouest le plus durable.
- Parmi les nouveaux usages de l'eau : l'utiliser comme source d'énergie pour chauffer et refroidir les maisons.*

Buenos Aires

- Aucun événement culturel spécifique n'est organisé aux abords du Rio de la Plata
- La municipalité souhaite développer le nombre d'activités et améliorer les connections entre la rivière et la ville.
- L'été est organisé Buenos Aires Playa, où toutes les activités sont gratuite :
<https://www.buenosaires.gob.ar/playa2020>

Prague

TCP est l'acteur principal :

- Il organise des marchés réguliers vendant des produits locaux sur les quais du centre-ville
- Les activités sont organisées par TCP qui emploie un conservateur/commissaire des berges dont la mission est de maintenir l'équilibre entre les divers usages commerciaux et ceux sans but lucratif.

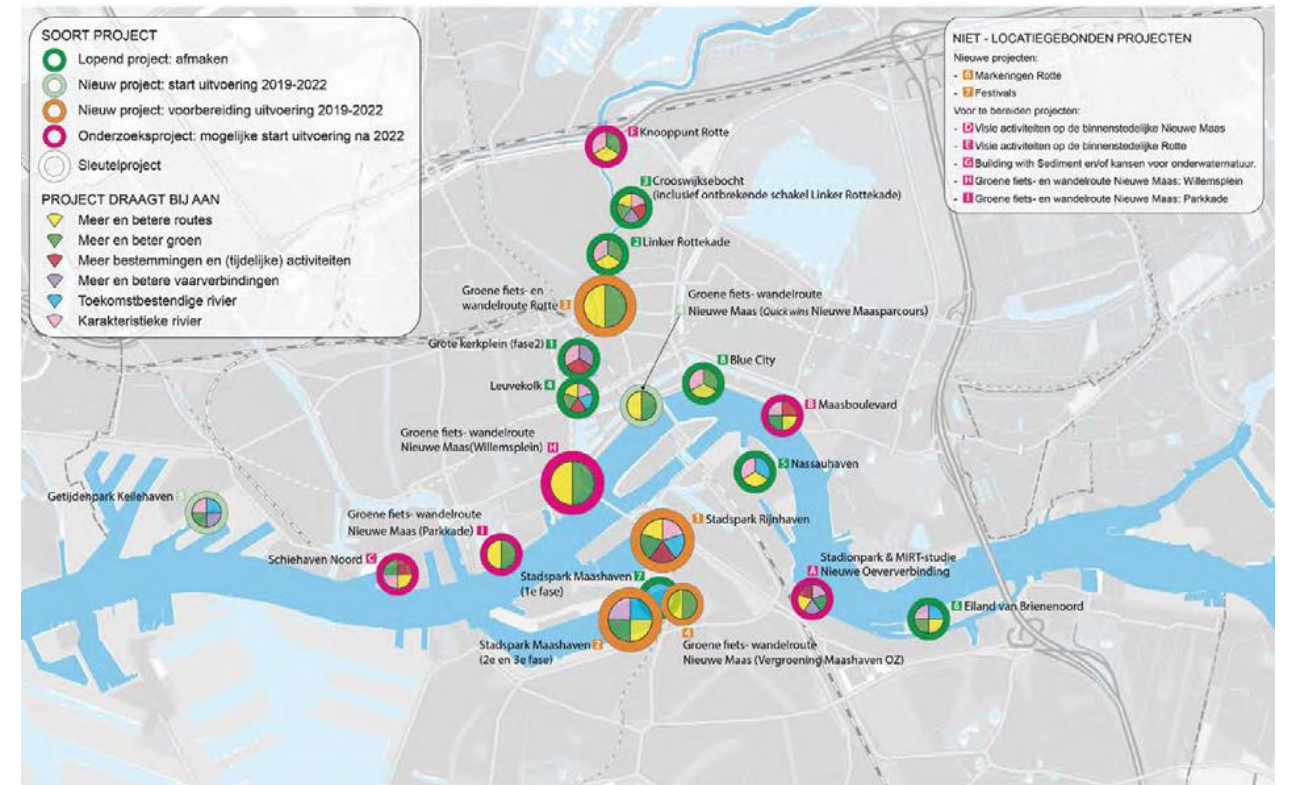
(Voir <https://www.tcp-as.cz/en/about-us/about-company>)

Québec

- Parmi les événements, les lieux de culture :
 - o L'événement spectacle Les grands feux Loto-Québec au mois d'août.
<https://lesgrandsfeux.com/>
 - o La course en canots sur glace durant le Carnaval de Québec
 - o L'Agora du Vieux-Port
 - o Des régates et courses de voiliers et de catamarans sur le fleuve.
 - o Des concerts musicaux et dansants offerts gracieusement par la Ville de Québec au parc nautique de Cap-Rouge.
- Concernant les nouveaux usages :
 - o plan d'action sur cinq ans mené par la Communauté métropolitaine de Québec en collaboration avec la Table de concertation régionale de Québec du fleuve Saint-Laurent et des partenaires de la région, pour la mise en œuvre de la vision du Parcours du fleuve
https://cmquebec.qc.ca/wp-content/uploads/2020/01/2019_Rap-Parcours-fleuve-vf-web.pdf
- activités estivales :
 - o Activités au parc nautique de Cap-Rouge organisées par l'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery et Cap-Rouge
 - o Activités et animation par des organismes à but non lucratif et des partenaires de la Ville de Québec dont la semaine du Saint-Laurent du 7 au 17 juin 2021.
<https://www.semainedusaintlaurent.ca/>

Rotterdam

- Un programme municipal a été dédié pour améliorer les berges en végétalisant, avec des objectifs récréatifs etc.



<https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/programma-rivieroevers/Programma-Rivieroevers-2019-2022.pdf>

6. Environnement

- Quelles sont les activités humaines ayant un impact sur la qualité de l'eau du fleuve ?
- Avez-vous mis en place des dispositifs particuliers afin de préserver la biodiversité faunistique et floristiques ?
- Le cas échéant, quels sont les acteurs et dispositifs spécifiques mis en œuvre pour améliorer la qualité de l'eau et permettre la baignabilité ?

Amsterdam

- Excursions en bateau, baignade, les péniches, les gens jetant des déchets dans l'eau
- La Ville d'Amsterdam a des valeurs spécifiques en termes d'environnement. Plus de 10000 espèces de plantes et d'animaux se trouvent dans les eaux saumâtres, les eaux libres, sur les quais et les prés de tourbe. Plus de 300 espèces présentes à Amsterdam sont spécifiquement protégées par la loi nationale sur la conservation de la nature. Cette loi oblige la municipalité d'Amsterdam à assurer la sauvegarde des ressources naturelles sur son territoire, ainsi que dans et autour de l'eau.
- Amsterdam a des zones écologiques pour assurer le déplacement des animaux en toute sécurité. Il s'agit de liens entre les zones naturelles qui font partie de la structure écologique principale, comme les composés humides pour les amphibiens et la couleuvre de Virginie.
- Pour améliorer la qualité de l'eau :
 - o Toutes les péniches sont raccordées au système d'égouts.
 - o Les parties sont fermées par bateau.
 - o Nettoyage des sols pollués des canaux.
 - o Nettoyage des canaux des débris flottants et des ordures.
 - o Surveillance intensive des débordements des égouts

Buenos Aires

- Les déchets industriels et urbains impactent la qualité de l'eau du fleuve
- Aucun cadre réglementaire n'a été mis en place pour préserver les espèces.
- La municipalité recherche des indicateurs relatifs à la qualité de l'eau et la baignabilité.

Prague

- L'élément mentionné concernant l'activité humaine ayant le plus d'impact sur la qualité de l'eau est la Cascade du barrage de la rivière Vltava en amont. Il est noté l'amélioration de la qualité de l'eau dans son ensemble, mais persiste un déséquilibre de la température de l'eau – pendant l'hiver, pas de glace et pas de patinage, pendant l'été, basse température de l'eau et pas de baignade agréable
- Le dispositif de préservation est le Prague Riverfront Conception qui fournit les principes/concepts de base, qui sont ensuite développés par des projets spécifiques au site, p.ex. le projet Troja Valley, qui combine des mesures de protection contre les inondations (*pour le zoo de Prague*) avec l'amélioration de l'habitat naturel et des activités récréatives, y compris la natation. Le projet est en cours de préparation.

Voir le site <http://en.iprpraha.cz/teamforfloodprotection>



Québec

- Activités humaines ayant des impacts
 - o Pollution liée rejet des stations de traitement des eaux des municipalités riveraines du fleuve, notamment en temps de pluie.
 - o dernier bilan (2019) : une qualité de l'eau qui s'améliore
- dispositifs de préservation :
 - o aucune compétence municipale concernant l'intervention
 - o mais possibilité d'agir sur la biodiversité sur ses terrains
 - o Dans le cadre de l'élaboration du Plan régional des milieux humides et hydriques exigé par le gouvernement du Québec, la Ville de Québec reconnaît l'importance de la conservation et préservation des milieux humides riverains au fleuve Saint-Laurent dans le plan régional.
- Assainissement des eaux
 - o Des investissements importants consentis par la Ville de Québec
 - o deux stations de traitement des eaux usées, 3020 km de conduites d'eaux usées et 19 réservoirs souterrains de rétention et de nombreux postes de pompage.
 - o Un programme (dès 2000) pour identifier et corriger les branchements au réseau d'égout municipal et ainsi à diminuer les polluants provenant des eaux usées domestiques
 - o Baignade à la plage de la Baie de Beauport et aménagement en cours d'une nouvelle plage protégée et d'un bassin de baignade à l'Anse-au-Foulon

Rotterdam

- La source première de nuisance est principalement le transport maritime, le drainage des eaux polluées
- La municipalité dispose d'un programme des berges des rivières et d'un programme de biodiversité (mais principalement axé sur les terres)
- Les offices des eaux sont responsables de la qualité de l'eau dans les canaux et les petites rivières (comme la Rotte), <https://www.schielandendekrimpenerwaard.nl/english>

Liste des Villes consultées :

Continent	Ville	Fleuve
Afrique	Abidjan (C40)	Iagune Ébrié
Afrique	Alexandrie	Nil
Afrique	Brazzaville (AIMF)	fleuve Congo
Amérique du Nord	Chicago	Chicago
Amérique du Nord	New York (C40)	Hudson
Amérique du Nord	Nouvelle Orléans / Baton Rouge (C40)	Mississippi
Amérique du Nord	Port Metro Vancouver (C40)	Fraser
Amérique du Nord	Quebec	Saint-Laurent
Amérique du Sud	Buenos Aires (C40)	Parana
Amérique du Sud	Manaus	Amazonie
Asie	Calcutta	Gange
Asie	Nankin (C40)	Yangzi Kiang
Asie	Phnom Penh	confluent du Tonlé Sap et du Mékong
Asie	Singapour	Singapour
Asie	Tokyo (C40)	la Tama à l'ouest, la Sumida et l'Arakawa en son cœur, la Naka et l'Edo à l'est
Europe	Liège	Meuse
Europe	Amsterdam (C40)	Amstel
Europe	Anvers	Escaut
Europe	Bâle	Rhin
Europe	Bergen	
Europe	Berlin	Spree
Europe	Botas (Turquie)	Ceyhan
Europe	Brème	Weser
Europe	Dresde	Elbe
Europe	Duisburg	Rhin
Europe	Gand	confluent de la Lys et de l'Escaut
Europe	Genes	
Europe	Grimsby/Immingham	Trent / Humber
Europe	Hambourg	Elbe
Europe	Helsinki	
Europe	Istanbul (40)	
Europe	Londres (C40)	Tamise
Europe	Munich	Isar
Europe	Prague	Vltava
Europe	Rome	Tibre
Europe	Rotterdam	la Nouvelle Meuse, la Rotte et la Schie
Europe	Saint-Petersbourg	Neva

Annexe 12 – Bibliographie

Études et rapports :

Caisse des dépôts, Charles Vogin, *Les nouvelles conditions des transferts de compétences eau et assainissement*, 25 octobre 2018

Actu environnement, Romain Pernot, *JO 2024 : comment traiter les eaux usées des péniches*, 13 novembre 2020

Agence d'urbanisme Le Havre Estuaire de la Seine, *Carte -Trafic portuaire européen de marchandises*, 1er juillet 2018

APUr, *Orientations pour l'aménagement des bords de Seine*, 1er octobre 2009

APUr, *Mise en valeur des berges de la Seine dans Paris*, 1er décembre 1999

APUr, *Paris, rives de la Seine, le projet des berges de Seine en 2012*, 1er décembre 2011

APUr, *Gérer les eaux pluviales à Paris, Atlas du potentiel par bassin versant*, 1er juin 2018

APUr, *Préservation et valorisation de la ressource eau brute*, 1er septembre 2015

APUr, *Atelier Seine livre blanc, évolution du site de la Seine dans Paris*, 1er mars 2020

APUr, *Un nouveau regard pour le site de la Seine tome 1*, 1er décembre 2007

APUr, *Etude sur le devenir du réseau d'eau non potable 1*, 1er décembre 2010

APUr, *Etude sur le devenir du réseau d'eau non potable 2*, 1er novembre 2011

APUr, *Préservation et valorisation - Gestion des eaux pluviales à Paris*, 1er septembre 2015

APUr, *Préservation et valorisation - Gestion métropolitaine des eaux pluviales*, 1er mars 2015

APUr, *L'eau dans les Bois de Boulogne et Vincennes*, 1er mars 2015

APUr, *Paris projet 40 - Paris métropole sur Seine*, s.d.

APUr, *Sites de baignade Seine et Marne - Héritage des JO Paris 2024*, 1er octobre 2018

APUr, *Un nouveau regard pour le site de la Seine tome 2*, 1er décembre 2007

APUr, *Site de baignade en Seine et Marne tome 1 MGP*, novembre 2016

APUr, *Site de baignade en Seine et Marne tome 2 MGP Fiches*, novembre 2016

APUr, *Site de baignade en Seine et Marne tome 3 MGP sites parisiens*, novembre 2016

APUr, *Atelier seine 1 - séance d'installation 20 janv 2019*, mars 2019

APUr, *Atelier seine 2 - vision patrimoniale du site de la seine 25 mars 2019*, avril 2019

APUr, *Atelier seine 3 - vers la construction d'une vision commune des projets en bord de seine 24 avril 2019*, juin 2019

APUr, *Atelier 4 - les usages du site de la seine 27 juin 2019*, sept 2019

APUr, *Atelier 5 - actualisation du cahier des prescriptions architecturales et paysagères 20 sept 2019*, novembre 2019

APUr, *Synthèse - Evolution des besoins en matériaux pour les chantiers du grand Paris*, mars 2021

APUr, *Etude - Evolution des besoins en matériaux pour les chantiers du grand Paris*, mars 2021

APUr, *La diversité des projets espaces logistiques*, mars 2021

Caisse des dépôts et consignation, *Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires : nouvel outil, nouveaux enjeux pour les régions*, s.d.

CCI IDF, *Fusion des ports axes Seine*, juillet 2020

CEREMA, *Réduire la vulnérabilité des territoires aux inondations: premiers exemples de réalisations*, 2018

CGEDD, Gérard DANTEC, *Retours d'expérience des inondations : propositions d'un dispositif d'organisation et d'un guide méthodologique*, 2018

Challenges, Agathe Beaujon, *Le Havre, Rouen, Paris, des ports en transitions*, 30 novembre 2020

Conseil d'État, *Domaine public fluvial stationnement enlèvement*, 12 mars 2021

Coopération des agences d'urbanisme, *Seine vision 2040 - actes des ateliers*, février 2020

Coopération des agences d'urbanisme, *Quelle(s) vallée(s) de la Seine en 2040 - Enjeux et défis...*, 7 janvier 2021

Coopération des agences d'urbanisme, *Seine vision 2040 - récit prospectif*, octobre 2020

Cour des Comptes, *Port autonome de Paris*, Ex 2009 à 2013

Cour des Comptes Européennes, *Le transport fluvial en Europe*, 2015

CP 15-16-17 décembre 2020, *Exécutif, 2020 DPE 25 – DFA Budget annexe de l’assainissement – Budget primitif 2021*, 15-16-17 décembre 2020

CP 15-16-17 décembre 2020, *2020 DPE 35 Travaux du bassin d'Austerlitz (13è) – Convention pour les modalités d'exécution avec la RATP*, 15-16-17 décembre 2020

CP 15-16-17 décembre 2020, *2020 du 108 ZAC les rives de l'Ourcq à Bondy (93) – Avenant au protocole foncier*, 15-16-17 décembre 2020

CP 15-16-17 décembre 2020, *2020 SG 40 Convention avec la Métropole du Grand Paris pour le transfert de la compétence GEMAPI*, 15-16-17 décembre 2020

CP 15-16-17 décembre 2020, *2020 DPE 36 Subvention d’investissement (900.000 euro) en faveur de l'établissement public territorial de bassin Seine Grands Lacs*, 15-16-17 décembre 2020

CP 15-16-17 décembre 2020, *2020 DVD 83 Berges du canal Saint Denis à Aubervilliers (93). Avenant n 1 à la convention d'aménagement paysager d'entretien et d'exploitation*, 15-16-17 décembre 2020

CP 15-16-17 décembre 2020, *2020 DVD 85 Canaux parisiens. Impact de la Covid 19. Mesures d’exonération des droits de stationnements des péniches d'animation*, 15-16-17 décembre 2020

CP 15-16-17 décembre 2020, *Danielle Simonnet, Voeu 85 relatif à la centrale à béton Lafarge de Javel-Mirabea*, 15-16-17 décembre 2020

CP 15-16-17 décembre 2020, *GEP, Voeu 82 relatif au projet d'extension de la centrale à béton Lafarge sise quai de Javel*, 15-16-17 décembre 2020, *Danielle Simonnet, Voeu 83 relatif à la centrale à béton Lafarge (15e)*, 15-16-17 décembre 2020

CP 15-16-17 décembre 2020, *Groupe Indépendants et Progressistes, Voeu 84 relatif à la centrale à béton Lafarge dans le XVè*, 15-16-17 décembre 2020

DEVE, *Diagnostics sur les forces et les faiblesses de Paris face au changement climatique*, s.d.

DEVE, *Paris face aux changements climatiques et à la raréfaction des ressources - robustesses et vulnérabilités-rapport final*, octobre 2012

DEVE, *Paris face aux changements climatiques et la raréfaction des ressources - robustesses et vulnérabilités - rapport intermédiaire phase 1*, mai 2012

DEVE, *Paris face aux changements climatiques et la raréfaction des ressources - robustesses et vulnérabilités - rapport intermédiaire phase 2*, août 2012

DEVE, *Paris face aux changements climatiques et la raréfaction des ressources - robustesses et vulnérabilités - rapport intermédiaire phase 3*, août 2012

DEVE, *Paris face aux changements climatiques et la raréfaction des ressources - robustesses et vulnérabilités - rapport intermédiaire phase 4*, mai 2012

DRIEA, *Schéma d'aménagement fluvial de la Seine*, 1^{er} mai 2019

DRIEA, *Schéma d'aménagement fluvial de la Seine*, 22 octobre 2019

DRIEE, *Le schéma régional de cohérence écologique d’Île-de-France*, 2013

DRIEE, *Plan de gestion des risques d'inondation Seine Normandie 2016-2021*, 1^{er} décembre 2015

DRIEE, *Plan stratégique des actions MIISEN Paris proche couronne 2019-2021*, 1^{er} août 2019

Eau de Paris, *CP*, 19 novembre 2020

Eau de Paris, *Exposé des motifs*, 19 novembre 2020

Eau de Paris, *Projet de délibération*, 19 novembre 2020

Eau de Paris, *Nouveaux statuts*, 19 novembre 2020

Eau de Paris, *Synthèse nouveaux statuts*, 19 novembre 2020

Eau de Paris, *Stratégie biodiversité*, avril 2017

Eau de Paris, *Stratégie protection de la ressource*, février 2017

Eau Seine Normandie, *Eaux et biodiversité dans les espaces commerciaux*, 1^{er} juin 2020

Eau Seine Normandie, *État des lieux 2019*, 2019

Eau Seine Normandie, *La pollution du Bassin de la Seine par les nitrates*, 1^{er} janvier 2009

Eau Seine Normandie, *Protection et gestion des rivières du secteur Seine-Aval*, s.d.

Eau Seine Normandie, *La gestion de l'eau dans le Bassin Seine-Normandie*, 1^{er} octobre 2020

Eau Seine Normandie, *Le PGRI : Plan de Gestion des risques inondation*, s.d.

Eau Seine Normandie, *Stratégie d'adaptation au changement climatique du Bassin Seine-Normandie*, 8 décembre 2016

Eau Seine Normandie PIREN-SEINE, *Les petites rivières urbaines d'IDF*, 1^{er} décembre 2011

Eau Seine Normandie PIREN-SEINE, *ArchiSeine une approche géo historique du bassin de la Seine*, 2019

Eau Seine Normandie PIREN-SEINE, *Impact du changement climatique sur les ressources en eau du bassin versant de la Seine*, décembre 2011

Eau Seine Normandie PIREN-SEINE, *30 ans de recherche en environnement sur le bassin de la Seine*, 2019

Eau Seine Normandie PIREN-SEINE, *La pollution du bassin de la Seine par les nitrates*, janvier 2019

Eau Seine Normandie PIREN-SEINE, *Les effets de la crue de juin 2016 sur la qualité de l'eau du bassin de la Seine*, 2018

Eau Seine Normandie PIREN-SEINE, *Les micropolluants dans le bassin de la Seine*, 2018

École Normale Supérieure, *Étude de la pollution en métaux de la Seine*, s.d.

EPTB Seine Grands Lacs, *Rapport développement durable 2019*, 2019

État d'esprit stratis, *Bilan de la consultation élargie préalable au lancement de la procédure de révision visant à l'adoption du PLU bioclimatique de Paris*, novembre 2020

Facebook, *Anne Hidalgo, Post suite visite à Rouen*, 11 février 2021

Fédération interdépartementale de la Pêche, *Plan inter départemental pour la protection des milieux aquatiques et la gestion des ressources piscicoles de Paris proche couronne*, 1^{er} juin 2019

GCP, *Vœu relatif à la concession octroyée à la centrale à béton Lafarge*, CP du 9 au 11 mars 2021

Gennevilliers, *PLU orientations d'aménagement par secteurs*, mars 2005

GEP, *Vœu Lafarge GEP CP des 2 au 4 fe vrier 2021*, CP du 2 au 4 février 2021

GEP, *Vœu relatif au quai d'Issy*, CP du 9 au 11 mars 2021

GEP, *Vœu relatif au classement du Port de Javel bas en Zone Urbaine Verte*, CP du 9 au 11 mars 2021

GIP, *Vœu relatif à la centrale à béton*, CP du 9 au 11 mars 2021

HAROPA, *Rapport d'activités*, 2019

HAROPA, *Analyse des schémas régionaux*, février 2018

HAROPA, *Schéma d'aménagement et de développement durable du port de Bonneuil sur Marne*, s.d.

HAROPA, *Création de réseaux : eaux usées et assainissement*, février 2018

HAROPA, *Rapport cour des comptes*, juin 2016

HAROPA, *Rapport d'activité*, 2019

HAROPA, *Schéma d'orientations et de développement durable du port de Gennevilliers*, 11 avril 2012

HAROPA, *Port de Paris Appel à projets pour le développement d'activités sur plusieurs ports parisiens - règlement de la consultation*, janvier 2021

HAROPA, *Bilan 2020 Perspectives 2021 - Dossier de presse*, 28 janvier 2021

HAROPA, *Ports de Paris, Schéma d'orientation des berges et des ports dans Paris*, novembre 2019

HAROPA, *Ports de Paris, Organiser un évènement sur les quais de Seine - mode d'emploi*, sd.

IAU, *Aménagement et risque inondation*, mars 2016

IAU, *Économie francilienne : quelle robustesse face à des inondations majeures ?*, février 2011

IAU, *Intégration du risque inondation*, novembre 2016

IAU, *Les intercommunalités riveraines du fleuve en IDF*, septembre 2016

IAU, *Schéma environnemental des berges des voies navigables d'IDF*, décembre 2012

Idéal investisseur, C. Courvoisier, *Paris : 1 milliard d'euros pour se baigner dans la Seine en 2024*, 13/10/2020

INSEE, *Activités fluviales et portuaires diversifiées*, 2014

INSEE, Christèle Rannou-Heim, *Analyses IDF*, sept 2016

Journal Officiel de l'UE, *Gestion de la qualité des eaux de baignade*, 15/04/2006

La Jaune et la Rouge, *Assainissement anticiper les effets du changement climatique*, Juin-Juillet 2012

La Seine en partage, *Le développement du tourisme fluvial et fluvestre dans la Vallée de la Seine*, s.d.

Le Havre développement, *Benchmark des ports nord européens*, 01/10/2010

Le Moniteur, Nathalie Moutarde, *Paris : Travail d'équipe pour un bâti plus écologique*, 9 avril 2021

Le Moniteur de Seine et Marne, *La Ville de Paris s'oppose au projet de forage pétrolier à Nonville*, 31 octobre 2020

Le Moniteur des travaux publics, Jacques Baudrier, «*La Ville de Paris a déjà pris le pli de la transition écologique*», 19 décembre 2020

Le Nouvel économiste, *La Bièvre pourrait reparaître à Paris*, 20 novembre 2020

Libération, Aureore Coulaud, *Pollution : la mise en Seine de Lafarge*, 17 novembre 2020

Localtis, Philie Marcangelo – Leos, *Aménagement du territoire : une ordonnance met au diapason schémas régionaux sectoriels et Sraddet*, 29 juillet 2016

Métropole du Grand Paris, *Pacte pour une logistique métropolitaine*, 1^{er} juin 2018

Métropole du Grand Paris, *La logistique métropolitaine*, 1^{er} septembre 2019

Ministère et organismes apparentés, ADEME, *Climat air et énergie, chiffres clés*, 2018

Ministère et organismes apparentés, CEREMA, *réduire la vulnérabilité des territoires aux inondations*, juin 2018

Ministère et organismes apparentés, CEGEDD, *crue de la Seine et de ses affluents de janvier à juin 2018 Tome 1 rapport*, décembre 2018

Ministère et organismes apparentés, CEGEDD, *crue de la Seine et de ses affluents de janv à juin 2018 Tome 2 annexes techniques*, décembre 2019

Ministère et organismes apparentés, Marc-René Bayle, CEGEDD, *le renforcement de la sécurité de la navigation sur le bief parisien de la Seine*, juin 2016

Ministère et organismes apparentés, Eric Ferri, CEGEDD, *le renforcement de la sécurité de la navigation sur le bief parisien de la Seine*, juin 2016

Ministère et organismes apparentés, Véronique Paquel, *Les infrastructures linéaires de transport : évolution depuis 25 ans*, décembre 2016

Ministère et organismes apparentés, Gérard Dantec, Gilles Pipien, *Guide méthodologique "Après" inondation*, juillet 2019

Ministère et organismes apparentés, Gérard Dantec, Gilles Pipien, CEGEDD, *retours d'expérience des inondations*, juillet 2019

Ministère et organismes apparentés, *Plan de déploiement hydrogène pour la transition énergétique*, 1^{er} juin 2018

Muséum National d'Histoire Naturelle, *La fonctionnalité des continuités écologiques*, février 2014

Navigation Port Intermodalité, Etienne Berrier, *Électrification à l'étude pour la flotte parisienne*, 1^{er} trimestre 2020

OCDE, *Mieux prévenir des inondations de la Seine*, 2018

OPUR, *Infiltrer les eaux pluviales c'est aussi maîtriser les flux polluants*, s.d.

Paris Normandie, *L'union fait la force autour de l'axe Seine*, 12février 2021

Parlement, Nicole Bonnefoy, *Catastrophe climatique, rapport d'information*, 3 juillet 2019

Parlement, Henri Tandonnet, Jean-Jacques Lozach, *Eau urgence déclarée, rapport d'information*, 19 mai 2016

Parlement, Gérard Miquel, *Qualité de l'eau et de l'assainissement en France, rapport*, 18 mars 2003

Parlement, Gérard Miquel, *Qualité de l'eau et de l'assainissement en France, rapport Tome II*, 18 mars 2003

Parlement, Hervé Maurey, Jean-Louis de Nicolaÿ, *Aménagement du territoire, rapport d'information*, 31 mai 2017

Parlement, DILA, *schéma stratégique Vallée de la Seine*, juillet 2015

PIREN-SEINE, ArchiSEINE : *une approche géo historique du bassin de la Seine*, 2019

PIREN-SEINE, *Impact du changement climatique sur les ressources en eau du bassin versant de la Seine*, 2019

PIREN-SEINE, *Les pesticides dans le bassin de la Seine*, 2019

PIREN-SEINE, *30 ans de recherche en environnement sur le bassin de la Seine*, 1^{er} décembre 2011

PIREN-SEINE, *Agriculture du bassin de la Seine*, 1^{er} décembre 2011

PIREN-SEINE, *Hydro géologie du bassin de la Seine*, 2019

PIREN-SEINE, *La contamination microbienne dans le bassin de la Seine*, 1^{er} janvier 2009

PIREN-SEINE, *Le bassin de la Seine*, 1^{er} janvier 2009

PIREN-SEINE, *Le peuplement du bassin de la Seine*, 1^{er} janvier 2009

PIREN-SEINE, *Le risque éco toxicologique dans le bassin de la Seine*, 1^{er} décembre 2011

PIREN-SEINE, *L'eau dans les campagnes du bassin de la Seine avant l'ère industrielle*, 1^{er} décembre 2011

PIREN-SEINE, *Les effets de la crue de juin 2016 sur la qualité de l'eau du bassin de la Seine*, 2018

PIREN-SEINE, *Les métaux dans le bassin de la Seine*, 1^{er} juin 2009

PIREN-SEINE, *Les micropolluants dans le bassin de la Seine*, 10 juillet 1905

Politis, Valérie Cabanes, Marie Toussaint Eelv, *Les droits des écosystèmes bientôt reconnus en France ?*, 22 octobre 2020

Pouvoir locaux, N°110 - *Aménagement du territoire et management des territoires*, novembre 2017

PPRI, *Hauts de Seine*, 2004

PPRI, Michel Delpuech, *Hauts de Seine, note de présentation*, 9 janvier 2004

PPRI, Michel Delpuech, *Hauts de Seine, règlement*, 9 janvier 2004

PPRI, Jean Foisil, Bertrand Landrieu, *Plan de Paris révisé, rapport de présentation*, 19 avril 2007

PPRI, Jean Foisil, Bertrand Landrieu, *Plan de Paris révisé, règlement*, 19 avril 2007

PPRI, *Seine Saint Denis, arrêté préfectoral, annexes*, 21 juin 2007

PPRI, *Seine Saint Denis, arrêté préfectoral*, 21 juin 2007

PPRI, *Seine Saint Denis, préambule*, 21 juin 2007

PPRI, *Seine Saint Denis, note de présentation*, 21 juin 2007

PPRI, *Seine Saint Denis, règlement*, 21 juin 2007

PPRI, *Val de Marne, arrêté*, 12 novembre 2007

PPRI, *Val de Marne, notice*, 12 novembre 2007

PPRI, *Val de Marne, notice*, 12 novembre 2007

Préfecture IDF, *Plan baignade : la relance pour l'amélioration de la qualité de l'eau en Seine et en Marne*, 17 septembre 2020

Région IDF, *Contrat de plan État-Région 2015-2020 IDF*, s.d.

Région IDF, *Arrêté inter-préfectoral des cours d'eau des départements de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine St Denis, et du Val-de-Marne*, 1^{er} mars 2017

Région IDF, *Annexe accessibilité au plan de déplacements urbains d'IDF*, 19 juin 2014

Région IDF, *Plan de déplacements urbains d'IDF*, 19 juin 2014

Région IDF, *Plan stratégique des actions MIISEN Paris proche couronne 2019-2021*, s.d.

Région IDF, *"Tous en Seine"*, rapport, 2012

Région IDF, *Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie*, 14 décembre 2012

Région IDF, *SDRIF, décret 2013*, 27 décembre 2013

Région IDF, *SDRIF 2013, vision régionale*, 25 octobre 2012

Région IDF, *SDRIF 2013, proposition pour le mise en œuvre*, 25 octobre 2012

Région IDF, *SDRIF 2013, orientations réglementaires, modifié*, 15 juillet 2019

Région IDF, *SDRIF 2013, orientations réglementaires*, 27 octobre 2012
Région IDF, *SDRIF 2013, évaluation environnementale*, 27 octobre 2012
Région IDF, *SDRIF 2013, défi, projets spatial régional et objectifs, modifié*, 25 octobre 2012
Région IDF, *SDRIF 2013, défi, projets spatial régional et objectifs*, 15 juillet 2019
Région IDF, *SDRIF 2013, défi, projets spatial régional et objectifs, synthèse*, 25 octobre 2012
Région IDF, *SRCE 2013, résumé non technique*, 27 décembre 2013
Région IDF, *SRCE 2013, introduction*, septembre 2013

Région IDF, *SRCE 2013, biodiversité et continuités écologiques*, 21 octobre 2013
Région IDF, *SRCE 2013, les composantes de la trame verte et bleue*, 21 octobre 2013
Région IDF, *SRCE 2013, annexes*, 21 octobre 2013
Région IDF, *SRCE 2013, diagnostic du territoire*, 21 octobre 2013
Région IDF, *SRCE 2013, plan d'action stratégique*, 21 octobre 2013
Région IDF, *SRCE 2013, évaluation et suivi*, 21 octobre 2013
Région IDF, *SRCE 2013, annexes*, 21 octobre 2013
Région IDF, *SRCE 2013, annexes*, 21 octobre 2013
Région IDF, *SRCE 2013, légende carte*, 21 octobre 2013
Région IDF, *SRCE 2013, planches de 1 à 10*, 21 octobre 2013
Région IDF, *SRCE 2013, planches de 11 à 20*, 21 octobre 2013
Région IDF, *SRCE 2013, cartes PPC*, 21 octobre 2013
Région IDF, *SRCE 2013, cartes thématiques*, 21 octobre 2013
Région IDF, *SRCE 2013, extrait schéma berges*, 21 octobre 2013
Région IDF, *SRCE 2013, annexes clé*, 21 octobre 2013
Région IDF, *La Seine en amont de Paris*, 2019
Réinventer la Seine, Simon le Boulair, *Présentation des lauréats de l'appel à projets innovants*, 2016
RIATE, *Veille aménagement du territoire*, 2020
Rungis actualités, Olivier Masbou et Bruno Carlhian, *Fer, fluvial : l'alternative à la route pour décarboner le transport*, 4 mai 2021
Science politique, Jeanne Chauvel, *Thèse : la question du Grand Paris*, 10 octobre 2015
Sciences et avenir, Loïc Chauveau, *Pourra-t-on se baigner dans la Seine en 2024 ?*, 16 décembre 2019
Seine Aval, *Développement industriel portuaire de l'estuaire de la Seine*, 2010
Seine Aval, *Usages et perceptions de l'estuaire de la Seine par le citoyen : aménager, valoriser, restaurer*, octobre 2015
Sénat, Hervé Maurey, *Aménagement du territoire : plus que jamais une nécessité : rapport d'information fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable*, s.d.
Sénat, Nicolas Bonnefoy, *Catastrophes climatiques : mieux prévenir, mieux reconstruire : rapport d'information*, 2019
Sénat, Guillaume Chevrollier, *Rapport d'information relatif à la continuité écologique des cours d'eau*, 30 mars 2021
Sénat, Guillaume Chevrollier, *Synthèse : Rapport d'information relatif à la continuité écologique des cours d'eau*, s.d.
Sénat, Martine Filleul et Didier Mandelli, *Rapport d'information relatif à la stratégie nationale portuaire*, 7 avril 2021
Sénat, Martine Filleul et Didier Mandelli, *Synthèse : Rapport d'information relatif à la stratégie nationale portuaire*, 7 avril 2021
Sénat, *Rapport d'information sur la gouvernance du Grand Paris*, session 2020-2021
SIAAP, Erwan Garcia Gonzalez, Robin Richoux, *Suivi de la qualité de la Seine et de ses affluents en agglomération parisienne*, juin 2019
SIAAP, *Adapter l'assainissement francilien à ses enjeux futurs*, s.d.
SIAAP, *Le service public de l'assainissement, moteur du développement durable*, 2018
SIAAP, *Les indicateurs*, 2018
Tendance Ouest Rennes, *Les maires de Rouen, Le Havre et Paris unis pour la vallée de la Seine*, 17 février 2022
Ville de Paris, *PLU Paris*, 26 février 2020
Ville de Paris, *Plan Biodiversité 2018-2024*, mai 2019

Ville de Paris, François Amblard, *Projet d'aménagement des berges de Seine rive droite, rapport d'enquête*, 28 août 2016

Ville de Paris, *Baignade - financement du plan d'actions global*, s.d.

Ville de Paris, *Les sites métropolitains de baignade - dossier de presse*, s.d.

Ville de Paris, *Pacte pour la construction parisienne*, mars 2021

Ville de Paris, *Rendre la pluie 100% utile*, s.d.

Ville de Paris, *Zonage d'assainissement de la Ville de Paris*, mars 2018

Ville de Paris, *Zonage d'assainissement de la VP - Rive gauche*, mars 2018

Ville de Paris, *Zonage d'assainissement de la VP - Rive droite*, mars 2018

Ville de Paris, *Demande d'autorisation de rejet des eaux pluviales*, s.d.

Ville de Paris, *Guide d'accompagnement pour la mise en œuvre du zonage pluvial à Paris*, juin 2018

Ville de Paris, *Zonage d'assainissement de la VP – Règlement*, mars 2018

Ville de Paris, *Ponts et arts, parcours artistique*, s.d.

VNF, *Les chiffres clés 2017 du bassin de la Seine*, avril 2018

VNF, *Les chiffres du tourisme fluvial en 2017*, avril 2018

VNF, *Les règlements particuliers de police (RPP) du bassin de la Seine*, s.d.

VNF, *Tourisme fluvial, portrait de filières*, synthèse, 2020

VNF, *Rapport d'activités*, 2019

VNF, *Les bateaux promenade - étude sur le fonctionnement et les retombées économiques*, octobre 2020

VNF, *L'axe Seine et ses enjeux pour le transport fluvial de marchandises*, janvier 2021

VNF, *Transport et tourisme fluvial - Les chiffres clés 2019 - VNF Bassin de la Seine*, s.d.

VOXLOG, Charlotte Cousin, *Logistique urbaine fluviale : premier test validé pour Cemex*, 12 novembre 2020

VP – DPE, *Protocole d'engagement visant l'amélioration de la qualité de la Seine et de la Marne en vue de l'ouverture de baignades*, juin 2019

Articles de presse :

20 minutes, *Paris : Où en sont les lauréats de l'appel à projets "Réinventer la Seine" ?*, 16 novembre 2020

20 minutes, Anna Fonters, *Dans la Seine, neuf espèces sont à surveiller*, 6 novembre 2020

20 minutes, Marie Boetti, Antoine Michelet, *Paris : La longue traversée vers une Seine enfin dépolluée*, 6 novembre 2020

20 minutes, Romain Lescurieux, *Sur le canal, le vélo va mal*, 27 janvier 2021

20 minutes, *Où vont les 100 tonnes de feuilles mortes transportées par la Seine ?*, 10 décembre 2020

ActuaLitté, Victor De Sepausy, *Les Bouquinistes de Paris sur Internet, sans quitter les quais de Seine*, 8 décembre 2020

AdCF, Oriane Cébile, *Mise en œuvre de la compétence Gemapi*, novembre 2020

AFP, *Près d'1,5 milliard d'investissements pour les ports de Rouen- Le Havre - Paris fusionnés*, 22 janvier 2021

AFP, *La bonne entente d'A. Hidalgo et E. Philippe au service de l'axe Seine*, 12 février 2021

Agences d'urbanisme, *Axe Seine - une vision partagée*, 1^{er} novembre 2012

AJDA, *Le statut de Paris après la loi du 28 février 2017*, 22 mai 2017

AMF, *Réforme territoriale : transfert des compétences "eau et assainissement" aux EPCI à fiscalité propre*, avril 2016

BFM-Paris, Florian Bouhot, *Lafarge renonce à agrandir l'usine dans le 15e, une victoire pour les riverains*, 8 décembre 2020

Cairn Info, Jeanne Chauvel, *La réforme du statut de Paris de 2017 : entre banalisation et confirmation de sa singularité*, 2017

CNEWS, Pauline Landais-Barrau, *Seine-et-Marne : des puits de forage pétrolier semant la discorde jusqu'à Paris*, 20 octobre 2020

CNEWS, Lucas Biosca, *Paris, les écologistes veulent l'annulation de l'agrandissement d'une cimenterie Lafarge*, 7 décembre 2020

CNEWS, *Paris : l'Arche, future piscine flottante, enfin amarée en bord de Seine*, 23 janvier 2021

CNEWS, *La montée de la Seine*, 3 février 2021

CNEWS, *Paris : après la crue, les berges de Seine vont commencer à rouvrir mardi*, 15 février 2021

France Bleu Paris, Faustine Calmel, *Le cimentier Lafarge revoit son projet d'agrandissement à la baisse à Paris*, 7 décembre 2020

France Info, *Forage de 10 puits de pétrole en Seine et Marne : la mairie de Paris alerte sur les risques de pollution de l'eau*, 30 octobre 2020

La gazette des communes, Léna Jabre, *Les fleuves auront-ils leur propre personnalité juridique ?*, 9 novembre 2020

La gazette des communes, Nathalie Arensonas, *La logistique urbaine se construit un avenir plus vertueux*, 15 février 2021

La Tribune, César Armand, *Pourquoi Paris veut se doter d'un plan d'urbanisme bioclimatique*, 13 novembre 2021

La Tribune, César Armand, *Grand Paris: la métropole va-t-elle être agrandie, supprimée ou ni l'un ni l'autre ?*, 5 janvier 2021

La Tribune, César Armand et Philippe Mabilie, *« Le ciment et le béton bas-carbone impliquent des investissements massifs*», 13 janvier 2021

La Tribune, Nathalie Jourdan et César Armand, *Vallée de la Seine - une connaissance collective s'est installée (François Philizot)*, 10 février 2021

La Tribune, Nathalie Jourdan et César Armand, *Hidalgo, Mayer-Rossignol, Philippe : On a tant de choses à faire ensemble*, 13 février 2021

La Tribune, Valérie Péresse et Hervé Morin, *Axe Seine - Pas d'ambition nouvelle sans les régions !*, 10 février 2021

La Tribune, Patrick Cappelli, *Des matériaux bio sourcés pour la construction*, 13 janvier 2021

Le bien public, Mayalen Gauthier, *La nymphe veille sur la source de la Seine*, 26 avril 2021

Le Journal du Dimanche, Julien Descalles, *Des puits de pétrole qui attisent la colère*, 29 novembre 2020

Le Journal du Dimanche, Bertrand Gréco, *Les dix commandements de l'urbanisme parisien*, 28 février 2021

Le Journal du Grand Paris, Raphaël Richard, *Repenser le lien avec la Seine, c'est imaginer la métropole de demain*, 31 août 2020

Le Journal du Grand Paris, Jacques Paquier, *Il est sain de se réinterroger sur les modes de gestion de l'eau*, 19 septembre 2020

Le Journal du Grand Paris, Fabienne Proux, *De l'intérêt - ou pas - de la consultation citoyenne*, 16 novembre 2020

Le Journal du Grand Paris, M. Masse, *"Le PLU bioclimatique est l'opportunité de bâtir un grand schéma directeur de la végétalisation de Paris"*, 20 novembre 2020

Le Journal du Grand Paris, *Vers un état des lieux autour de la Seine*, 23 novembre 2020

Le Journal du Grand Paris, E. Grégoire : *La Métropole doit se saisir de façon volontariste de la pollution fluviale*, 3 décembre 2020

Le Journal du Grand Paris, *La Bastille : un escalier relie désormais la place au port de l'arsenal*, 19 décembre 2020

Le Journal du Grand Paris, Guillaume Ducable, *Un trio pour relancer la Vallée de la Seine*,

15 février 2021

Le Journal du Grand Paris, *La Solideo veut optimiser la logistique du chantier olympique*,

12 mars 2021

Le Journal du Grand Paris, *Tourisme francilien : F. Hocquard "il faudra sans passer à un système de régulation forte des meublés touristiques*, 6 avril 2021

Le Journal du Grand Paris, *Les JOP accélérateurs de la transition de la Seine*, 8 décembre 2020

Le Journal du Grand Paris, *La Métropole relance son pacte logistique*, 9 février 2021

Le Monde, *Un projet de forages contesté près de Paris*, 21 octobre 2020

Le Monde, Nathan Mann, *"Ecologique, efficace et moins coûteux", Paris expérimente la déchetterie fluviale*, 6 juillet 2019

Le Monde, Stéphane Mandard, *La mairie de Paris alerte sur la "menace" d'un projet de forage pétrolier sur l'alimentation en eau de la capitale*, 20 octobre 2020

Le Monde, Nicolas Lepeltier, *Les Jeux de Paris se dérouleront bien en 2024, quoi qu'il se passe à Tokyo*, 28 janvier 2021

Le Monde, Emeline Cazi et Véronique Chocron, *Vente en ligne, livraison...la folie du colis contraint la ville à se transformer*, 21 décembre 2020

Le Monde diplomatique, Marc Laimé, *Omerta sur une catastrophe industrielle majeure aux portes de Paris*, 27 septembre 2019

Le Parisien, Philippe Baverel, Charlotte Robinet, *J'espère que les Parisiens se baigneront dans la Seine en 2024*, 4 septembre 2020

Le Parisien, Aurélie Foulon, *Dans la Seine, un étonnant cocktail de médicaments*, 8 octobre 2020

Le Parisien, Laurent Derouet, *Le Havre capitale des ports de Seine pour affronter la concurrence européenne*, 30 octobre 2020

Le Parisien, Olivier Bureau, *Ports de Paris bétonne le contrôle des cimentiers*, 1^{er} novembre 2020

Le Parisien, O.B et V.M, *Pollution de la Seine à Nanterre les associations se rétractent*, 18 décembre 2020

Le Parisien, Philippe Baverel, *Paris : les feuilles mortes voyagent désormais en péniche*, 11 décembre 2020

Le Parisien, Sébastien Compagnon, *Ils réclament une vraie piste cyclable au parc de la Villette*, 28 janvier 2021

Le Parisien, Florence Hubin, *Économie sociale - à Paris, cette péniche fait travailler les anciens détenus*, 28 janvier 2021

Le Parisien, Anne Hidalgo et Édouard Philippe - à Rouen deux présidentiables sur un même bateau, 11 février 2021

Le Parisien, Lola Dhers, *A Paris il est désormais interdit de pêcher à vif*, 7 février 2021

Le Parisien, Sébastien Birden, *Qui doit évacuer les déchets flottants*, 10 février 2021

Le Parisien, Philippe Lavieille, *Le bateau peut-il détrôner la voiture en banlieue*, 24 février 2021

Le Parisien, *Geste barrière : les sauveteurs veillent au grain*, 15 mars 2021

Le Parisien, Marie-Anne Gairaud, *Baignade dans la Seine : "les derniers relevés sur la qualité de l'eau sont très prometteurs!"*, 9 mars 2021

Le Parisien, *Une marée de déchets sur le bassin de la Villette*, 1^{er} avril 2021

Le Parisien, *La refonte des abords de la tour Eiffel ne convainc qu'à moitié*, 4 avril 2021

Le Parisien, Céline Carez, *La Bièvre renaîtra-t-elle au cœur de la capitale*, 20 avril 2021

Le Parisien, Eric le Mitouard, *Au port de l'Arsenal le nouvel escalier fait des vagues*, 19 avril 2021

Le Parisien, Eric le Mitouard, *Quatre siècles après, le Pont-Neuf retrouve sa splendeur*, 20 avril 2021

Le Parisien, Faustine Léo, *Comment limiter les crues grâce à la nature*, 22 avril 2021

Le Parisien, Martin Antoine, *A Strasbourg, six tonnes de pavés livrés en péniche et à vélo*, 20 novembre 2020

Le Parisien, *Lafarge révisé à la baisse l'extension de sa centrale à béton quai de Javel*,

7 décembre 2020

Le Parisien, Lola Dhers, *La Seine monte mais les pénichards restent sereins*, 2 février 2021

Le Parisien (Week-end), Antoine Besse, *Vivre sur l'eau en plein Paris*, 20 novembre 2020

L'Equipe, Tony Estanguet veut des cérémonies d'ouverture ou de clôture dans les rues de Paris, 27 janvier 2021

L'Equipe, *Paris 2024 - Le triathlon pourrait partir du pont Alexandre III*, 13 avril 2021

Les Echos, Laurence Albert, *La ville de Paris veut faire renaître la Bièvre*, 19 novembre 2020

Les Echos, Denis Fainsilber et Claire Garnier, *Le nouvel Haropa officiellement prêt à naviguer*, 26 janvier 2021

Les Echos, Laurence Albert, *Logistique : la Métropole du Grand Paris pousse les feux*, 17 février 2021

Les Echos, Marion Kindermans, *JO 2024 - Champigny s Marne prépare un retour à la baignade dans la Marne*, 31 mars 2021

Les Echos, Olivier Noyer, *Les grands ports français à la reconquête de leurs marchés perdus*, 30 mai 2012

M Le Monde Magazine, Denis Cosnard, *Rivière avec retour*, 22 janvier 2021

Ouest France, *Les maires de Paris, Rouen et Le Havre main dans la main pour développer la vallée de la Seine*, 11 février 2021

Paris Match, Bruno Jeudy, Anne Hidalgo et Édouard Philippe unis par l'impressionnisme, 25 février 2021

Revue française d'administration publique, Jeanne Chauvel, N°162 - *La réforme du statut de Paris de 2017 : entre banalisation et confirmation de sa singularité*, 2017

Télérama, Emmanuelle Chaudieu, *La bièvre va-t-elle refaire surface ?*, 17 mars 2021

Sites web :

Communauté Portuaire de Paris, www.cpp.paris

Légifrance https://www.legifrance.gouv.fr/conv_coll/id/KALICONT000005635578

Légifrance https://www.legifrance.gouv.fr/conv_coll/id/KALIARTI000038649852

Légifrance https://www.legifrance.gouv.fr/conv_coll/id/KALICONT000005635584

Seine Grands Lacs <https://www.seinegrandslacs.fr/>

Seine Port Union est la Fédération des communautés portuaires de l'axe Seine (FCPAS), www.seine-port-union.fr

Syndicat Marine Fluviale, <https://syndicatmarinefluviale.com/>

Union Portuaire Rouennaise, www.uprouen.org

Union Maritime Et Portuaire du Havre, www.umep.org

Vigicrues <https://www.vigicrues.gouv.fr/>

Annexe 13 – Visites

La salle de crise

Accueillis par **Pierre-Adrien HINGRAY**, Chef du service de gestion de crise, et son collaborateur, **Stéphane CRENN**, les élus de la MIE ont pu visiter la salle de crise **le lundi 8 mars**.



À cette occasion, **M. HINGRAY** a présenté les trois niveaux de crise et les moyens mobilisés selon ces niveaux. Il a ensuite détaillé les outils à disposition pour faire face à ces différentes situations.

Puis **M. CRENN** a abordé la question des risques d'inondation à Paris et évoqué la gestion de crise centralisée mise en place pour les crues de 2016 et 2018.



Navigation sur la Seine

Le lundi 15 mars à 10h, les membres de la MIE Seine ont effectué un parcours commenté sur la Seine, d'environ 2 H.

Accompagnés de collaborateurs, ils ont été accueillis à bord du batobus des Bateaux Parisiens par **MM. Olivier JAMEY**, Président de la Communauté portuaire de Paris et **Arnaud DANIEL**, Directeur Général Adjoint des Bateaux Parisiens.



M. **Arnaud DANIEL** a présenté la gamme de la flotte dont dispose l'entreprise (19 bateaux dont 8 Batobus et 5 bateaux-restaurants avec cuisine à bord). Il a précisé le coût d'un Batobus (1,5 M€) et d'un bateau croisière (5 M€), et a rappelé l'importance de l'activité croisière commentée très sollicitée par près de 3,9 millions de visiteurs chaque année, soit autant que pour la Tour Eiffel.

Il a souligné la spécificité du Batobus avec visite commentée, qui offre une activité unique de 9 escales sur la Seine, dont celles du Louvre, de Notre-Dame ou de la Tour Eiffel, et qui, grâce à l'ouverture des quais a permis à nombre de parisiens de re-découvrir la Seine et ses attraits.



Le défi actuel pour les Bateaux Parisiens, qui emploient entre 1000 et 1500 personnes, de 40 corps de métiers différents, est de respecter la mise en place d'un plan carbone, dans le cadre des prochains JOP 2024, permettant la préservation de l'environnement.

L'usine Unibéton

Issy les Moulineaux, le **lundi 19 avril** à 16h30 une délégation de la mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris sur la Seine s'est rendue sur le site de l'usine de production de béton Unibéton, situé à Issy les Moulineaux.

Elle a été reçue notamment par **M. William de Warren**, Directeur régional Unibéton Ile de France – Nord-Ouest.



Sur ce site, dont la capacité de production (234.000m3/an) est la plus importante de France, est réalisé le mélange à froid des composants du béton à savoir sable, gravier, ciment et eau de gâchage. Il s'étend sur 4200 m2 et a été entièrement rénové depuis 10 ans.



Les responsables du site ont souligné l'intérêt de l'acheminement des matériaux par le fleuve qui permet une économie conséquente, (1 m3 de béton représente en effet environ 2,3 tonnes de matériaux (900 kg de sable, 900 kg de gravier, 300 kg de ciment, 150 à 250 litres d'eau) et évite la circulation de 150 000 camions par an à Paris, et 750.000 en Ile de France.

Le Port du Havre

Le Lundi 26 avril une délégation de la mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris sur la Seine s'est rendue au Havre pour visiter le Port.

La visite du Port du Havre a permis de découvrir le dispositif d'intermodalité de fret fluvial.



Accueillis par la direction d'HAROPA, Messieurs **Stéphane Raison**, **Antoine Berbain**, et **Baptiste Maurand**, les élus ont pu échangé avec des acteurs privés et publics en présence de **Jean-Baptiste Castinne**, Vice-président du conseil régional de Normandie, vice-président du Havre Seine métropole, également Premier adjoint au Maire du Havre.



Annexe 14 – Les rôles de la Préfecture de Police et de la Ville de Paris

Rôle du Préfet de Police (SGZDS)	Rôle de la Ville de Paris
Prévention - AVANT	
Travail de planification à travers le dispositif ORSEC	- Obligation d'informer la population parisienne sur les risques majeurs auxquels la Ville est exposée → Art. L125-2 du Code de l'environnement - Travail avec le SGZDS à l'élaboration des différentes dispositions ORSEC - Mise en œuvre de politiques destinées à réduire les risques pour la protection des personnes et des biens
Gestion de crise - PENDANT	
Le Préfet de Police est : - le gestionnaire de la crise, directeur des opérations de secours (DOS) - le responsable de l'alerte de la population - le responsable de la communication de crise - le coordonnateur des moyens de secours (PN, GN, BSPP, etc.) = outil de coordination → CRISORSEC	La Maire de Paris : - a une mission de sauvegarde, d'assistance et de soutien à la population - assure la poursuite des activités des services municipaux en cohérence avec les décisions de l'État (PP) - assure la gestion des équipements
Gestion post-crise - APRÈS	
- Retours d'expérience (RETEX) - Travaux judiciaires et d'enquêtes	- Prise en charge à long terme des victimes / sinistrés - Actualisation des politiques destinées à réduire les risques - Retours d'expérience (RETEX)

Annexe 15 – Comité de pilotage

Liste des signataires du protocole définissant le plan d'actions pour la mise en place de baignade en Marne et Seine

- L'État
- La Mairie de Paris
- Les Conseils départementaux :
 - des Hauts-de-Seine (92),
 - de Seine-Saint-Denis (93),
 - du Val-de-Marne (94)
 - et de l'Essonne (91),
- Le Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne (SIAAP)
- Les établissements publics territoriaux (EPT) :
 - Vallée Sud Grand Paris,
 - Est Ensemble,
 - Grand Paris Grand Est,
 - Paris Terres d'Envol,
 - Plaine Commune,
 - Paris Est Marne et Bois,
 - Grand Paris Sud Est Avenir,
 - Grand Orly Seine Bièvre,
- La Métropole du Grand Paris (MGP)
- Le Syndicat Marne Vive (SMV)
- Le Syndicat Mixte du Bassin Versant de la Bièvre (SMBVB)
- Le Syndicat mixte pour l'Assainissement et la Gestion des Eaux du bassin versant de l'Yerres (SYAGE)
- Le Syndicat des eaux d'Ile-de-France (SEDIF)
- L'Agence de l'Eau Seine-Normandie (AESN)
- L'Agence Régionale de Santé d'Ile-de-France (ARS IDF)
- HAROPA-Ports de Paris
- Voies Navigables de France (VNF)
- L'Atelier parisien d'urbanisme (APUR)

Annexe 16 – Glossaire

Amodiation : Acte juridique par lequel une autorité publique affecte à un tiers un terrain pour une durée limitée.

Anthropique : Qualifie tout élément provoqué directement ou indirectement par l'action de l'homme.

Avaloir : Dispositif à garde d'eau destiné principalement à recueillir les eaux de ruissellement ou de nettoyage des sols.

Bief : Portion d'un cours d'eau ou d'un canal situé entre deux écluses.

Breakbulk : Marchandises diverses manutentionnées sous forme de petites unités, composées de cargaisons en vrac.

dB(A) : Une valeur exprimée en dB (A) est l'évaluation en décibels d'un niveau sonore avec la pondération A de la norme CEI 61672-1 « 2lectroacoustique – sonomètres », établie pour tenir compte de la sensibilité moyenne, à un faible volume sonore, des personnes ayant une audition considérée comme normale, pour chaque bande de fréquences.

La pondération A sert fréquemment pour l'évaluation de la sonie des bruits environnementaux

Etiage : Niveau moyen le plus bas d'un cours d'eau, parfois marqué par un zéro pour mesurer la hauteur des eaux au-dessus de ce point au moyen de chiffres inscrits sur une échelle.

Eutrophisation : Apport excessif d'éléments nutritifs dans les eaux, entraînant une prolifération végétale, un appauvrissement en oxygène et un déséquilibre de l'écosystème.

Hinterland : Zone continentale située en arrière d'une côte ou d'un fleuve, désigne plus précisément la zone d'influence et d'attraction économique d'un port.

Percentiles : Valeurs de la variable qui divisent la population ou la variable continue en 100 groupes égaux en nombre.

Perrés : Revêtement de pierres sèches ou en maçonnerie destiné à renforcer un remblai, les rives d'un fleuve, les parois d'un canal.

Ripisylve : Végétation bordant les milieux aquatiques.

Voussoirs : Pierre de taille en forme de coin (ou de pyramide tronquée) formant l'appareillage d'un arc, ou le cintre d'une voûte ou d'une arcade.

Annexe 17 – Liste des sigles

ABF: Architecte des bâtiments de France

ADEME: Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

APUr : Atelier parisien d'urbanisme

COJO : Comité d'organisation des jeux olympiques

CPP : Communauté portuaire de Paris

CRISORSEC : application numérique destinée à faciliter les échanges d’information à distance dans le cadre de gestions de crises

CRTVB : Comité régional trame verte et bleue

DAC : Direction des affaires culturelles

DAE : Direction de l'attractivité et de l'emploi

DCE : Directive cadre sur l'eau

DDCT : Direction de la Démocratie, des Citoyen.ne.s et des Territoires

DDRM : Dossier départemental des risques majeurs

DEVE : Direction des espaces verts et de l'environnement

DFPE : Direction de la famille et de la petite enfance

DG JOP : Délégation générale aux jeux olympiques et paralympiques

DICOM : Direction de l'information et de la communication

DICRIM : Dossier d’information communal sur les risques majeurs

DPE : Direction de la propreté et de l'eau

DPSP : Direction de la Prévention, de la Sécurité et de la Protection

DRAC : Direction régionale des affaires culturelles

DRH : Direction des ressources humaines

DRIEA : Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'aménagement

DRIEAT : Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports

DRIEE : Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie

DSPAP : Direction de la sécurité de proximité de l'agglomération parisienne

DVD : Direction de la voirie et des déplacements

ECRI : Commission Européenne contre le racisme et l'intolérance

Eh : Équivalent habitant

EPCI : Établissement public de coopération intercommunale

EPT : Établissement public territorial

EPTB : Établissement public territorial de bassin

ERU : Eaux résiduaires urbaines

ETP : Équivalent temps plein

FCPAS : Fédération des communautés portuaires de l'axe Seine

GEMAPI : Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations

GPE : Grand Paris Express

GPRU : Grand projet de renouvellement urbain

HAROPA : Établissement public regroupant les trois ports de l'axe Seine, Le Havre, Rouen et Paris, à partir du 1er juin 2021.

JOP 2024 : Jeux olympiques et paralympiques 2024

MES : Matières en suspension

MGP : Métropole du Grand Paris

OAP : Orientation d'aménagement et de programmation

OFB : Office français pour la biodiversité
ORSEC : Organisation de la réponse de sécurité civile
PCS : Plan communal de sauvegarde
PIM : Programme d'Investissement de la Mandature
PLU : Plan local d'urbanisme
PPCI : Plan de protection contre les inondations
PPMS : Plan de prévention et de mise en sécurité
PPRI : Plan de prévention des risques d'inondation
PRIF : Préfecture de la région Ile-de-France
PSMV : Plan de sauvegarde et de mise en valeur
PUSH : Programme unique de soutien by HAROPA
QUP : Quais à usage partagé
REVe : Réseau Express Vélo
SAGE : Schémas d'aménagement et de gestion des eaux
SIAAP : Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne
SOLIDEO : Société de livraison des ouvrages olympiques
SPE : Service police de l'eau
SRCE : Schéma régional de cohérence écologique
UMEP : Union maritime et portuaire
UNESCO : Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture
UPR : Union portuaire rouennaise
UV : rayonnement ultra-violet
VNF : Voies Navigables de France

