

VIVRE
LE
FLEUVE

LES CHEMINS DE L'URBANITÉ

Atelier Castro Denissof Casi / Nexity

03-15 INTRODUCTION

CHIFFRES – VIVRE LE FLEUVE, C'EST SE RÉCONCILIER AVEC NOTRE HISTOIRE
CONVERSATION AVEC ROLAND CASTRO

16-25 VIVRE LE FLEUVE : INONDABLE OU INONDÉ, C'EST MA VILLE

VIVRE LE FLEUVE
UN MORCEAU DE VILLE AU BORD DU FLEUVE
UNE PASSERELLE ENTRE DEUX CENTRES

24-39 GOUVERNER LE FLEUVE

QUAND LA PRÉCAUTION DEVIENT INTERDICTION
LE DÉTAIL DE LA RÉGLEMENTATION
L'EXEMPLE DE LA LÉGISLATION BRITANNIQUE
DES PISTES POUR L'ÎLE-DE-FRANCE

34-47 RENDONS LE FLEUVE AUX HABITANTS DU GRAND PARIS

FLEUVE PARISIEN ET FLEUVE MÉTROPOLITAIN
PARIS S'EST CONSTRUITE AUTOUR DE SON FLEUVE
L'EAU, DU FACTEUR D'ATTRACTIVITÉ DÉMOGRAPHIQUE À LA NOUVELLE FABRIQUE D'URBANITÉ
LES EXEMPLES ÉTRANGERS QUI NOUS INSPIRENT
LEXIQUE GÉNÉRAL

48-51 LES ENJEUX DU GRAND PARIS

LES PRINCIPES FONDATEURS

RELANCER LA DYNAMIQUE

Aujourd'hui, un pont tous les 300 mètres à Paris, un tous les 3 kilomètres dans le Grand Paris. Le fleuve est aujourd'hui une fracture urbaine, un frein au vivre ensemble. Le risque inondation (plan de prévention des risques inondables pour les spécialistes) a gelé des territoires entiers, 600 km² de zones inondables, l'équivalent d'une ville comme Shanghai.

Dans vingt ans, l'Île-de-France comptera quatre millions d'habitants supplémentaires. Il faudra loger ces ménages dont la solvabilité sera limitée. Nous pouvons proposer deux alternatives, vivre toujours plus loin du centre des villes, ou vivre dans de nouveaux quartiers en connexion directe avec le cœur de la métropole.

C'est là le rôle du fleuve, celui d'être un lien entre deux rives autant qu'avec le centre historique de Paris. L'urbanisme doit désormais s'organiser autour de sa géographie, la Seine est un formidable moyen de valoriser et de rendre attractifs des territoires éloignés.

Il faut relancer cette dynamique démographique qui a construit la ville autour du fleuve et dont le principe de précaution l'a éloignée. Il faut reconquérir les berges avec responsabilité, c'est-à-dire en acceptant de suivre à la lettre les règlements, mais en relançant également la réflexion sur la manière dont on considère la construction en zone inondable.

Dans d'autres pays, l'expérience nous enseigne qu'il est possible de penser différemment.

Alain Dinin
Président-Directeur général de Nexity

Paris est le 2^e port fluvial d'Europe et le 1^{er} port mondial de tourisme avec plus de 7 millions de passagers transportés. (1)

700 km de réseau navigable en Île-de-France. (2)
37 ponts (3) sur la Seine à Paris,
sur 13 km de voies navigables soit 1 pont tous les 350 mètres. (3)

151 ponts et passerelles sur la totalité du territoire en Île-de-France. (3)
60 km de berges habitables en région parisienne.

56350 ha exposés aux plus hautes eaux connues, soit 4,7% du territoire et 900000 personnes. (2)
90% de la plaine inondable est urbanisée dans Paris et sa petite couronne. (5)

22% des zones inondables sont occupés par les espaces « construits ». (2)(4)
322 communes sont classées inondables sur les 1300 de la région Île-de-France.

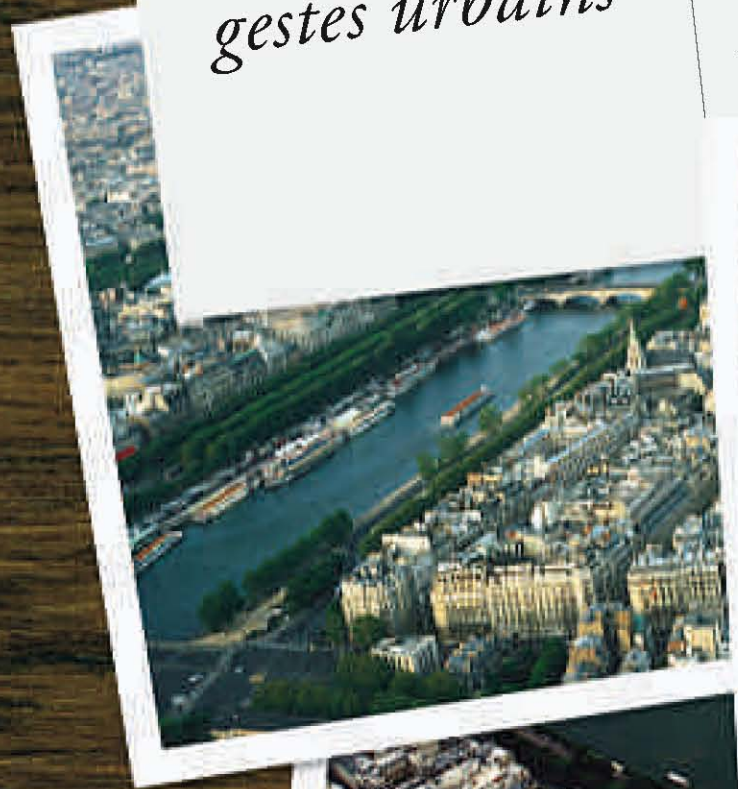
En cas de crue majeure, 1 million d'habitants touchés et 170000 sociétés pendant plusieurs mois. (5)
12 milliards d'euros, c'est le coût des dommages dans la plaine inondable en cas de crue majeure. (5)

(1) Source : Ports de Paris. (2) Source : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme. (3) Ponts, viaducs et passerelles.

(4) Espaces construits : habitat collectif et individuel, équipements (enseignement, santé, services publics), activités (bureaux, commerce, logistique, industrie...). (5) Source : FloodResilientCity.



*Le fleuve
a structuré
les grands
gestes urbains*



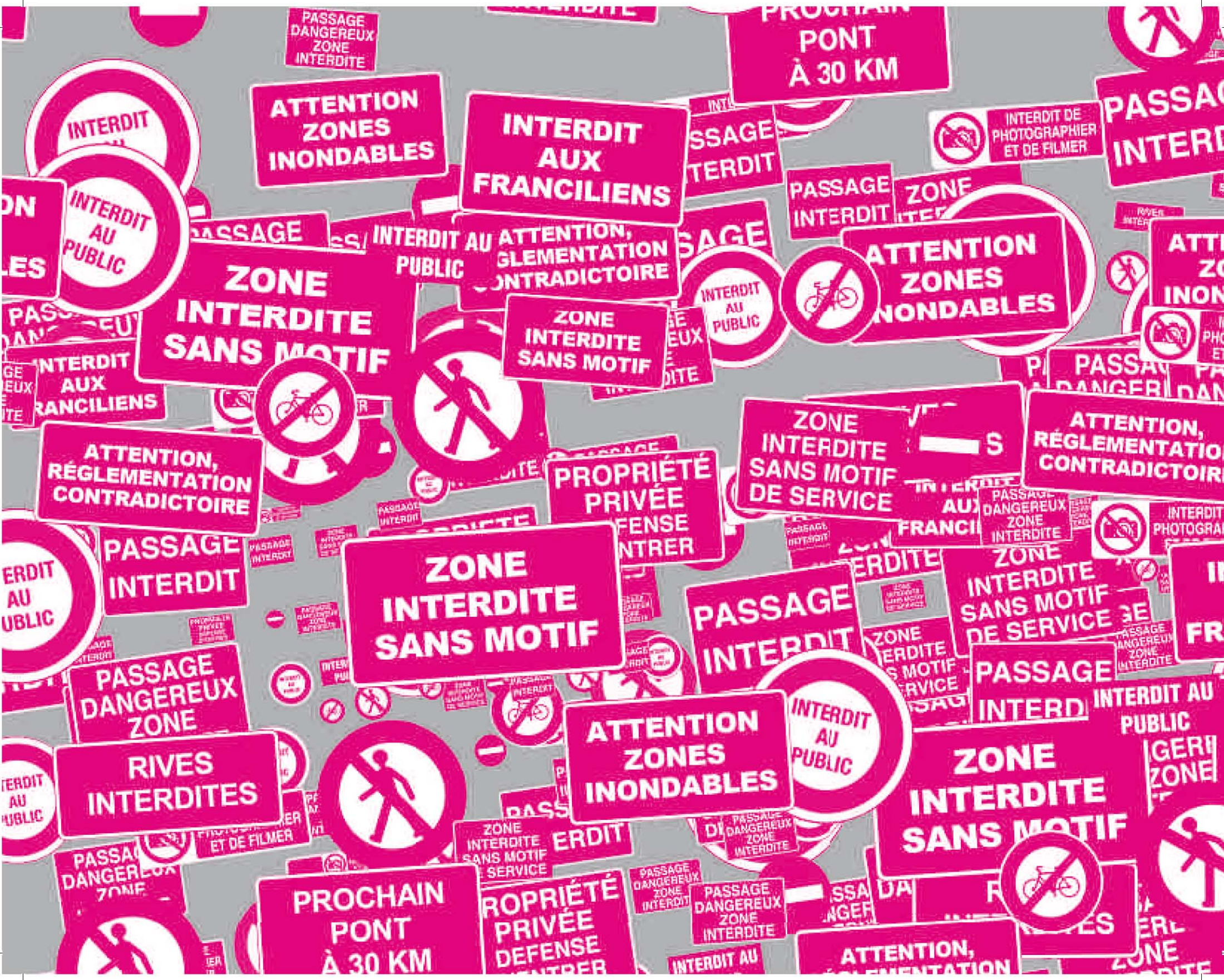




**DES PONTS,
DES RIVES, DES
CONSTRUCTIONS...**

**UN PRIVILÈGE
DE PARISIENS**

**ET RIEN
POUR LES
FRANCILIENS!**



PASSAGE DANGEREUX ZONE INTERDITE

ATTENTION ZONES INONDABLES

INTERDIT AUX FRANCILIENS

PROCHAIN PONT À 30 KM

PASSAGE INTERDIT

INTERDIT DE PHOTOGRAPHER ET DE FILMER

INTERDIT AU PUBLIC

ZONE INTERDITE SANS MOTIF

ATTENTION, RÉGLEMENTATION CONTRADICTOIRE

PASSAGE INTERDIT

ATTENTION ZONES INONDABLES

ATTENTION ZONES INONDABLES

ZONE INTERDITE SANS MOTIF

INTERDIT AU PUBLIC

INTERDIT AUX FRANCILIENS

ATTENTION, RÉGLEMENTATION CONTRADICTOIRE

INTERDIT AU PUBLIC

PROPRIÉTÉ PRIVÉE DÉFENSE ENTRER

ZONE INTERDITE SANS MOTIF DE SERVICE

ATTENTION, RÉGLEMENTATION CONTRADICTOIRE

INTERDIT AU PUBLIC

PASSAGE INTERDIT

ZONE INTERDITE SANS MOTIF

PASSAGE INTERDIT

ZONE INTERDITE SANS MOTIF DE SERVICE

INTERDIT AU PUBLIC

PASSAGE DANGEREUX ZONE

RIVES INTERDITES

ATTENTION ZONES INONDABLES

INTERDIT AU PUBLIC

ZONE INTERDITE SANS MOTIF

INTERDIT AU PUBLIC

INTERDIT AU PUBLIC

PASSAGE DANGEREUX ZONE

PROCHAIN PONT À 30 KM

PROPRIÉTÉ PRIVÉE DÉFENSE ENTRER

PASSAGE DANGEREUX ZONE INTERDITE

PASSAGE DANGEREUX ZONE INTERDITE

INTERDIT AU PUBLIC

ZONE INTERDITE SANS MOTIF

INTERDIT AU PUBLIC

INTERDIT DE PHOTOGRAPHER ET DE FILMER

ZONE INTERDITE SANS MOTIF DE SERVICE

INTERDIT AU PUBLIC

ATTENTION, RÉGLEMENTATION CONTRADICTOIRE

ZONE INTERDITE SANS MOTIF



**RIVE NON
CONSTRUCTIBLE
DUE À 8 PPRI* OBSOLÈTES
QUI S'OBSTINENT
À VOUS PRIVER
DE VOTRE FLEUVE**

* Plan de prévention des risques d'inondation.



Aujourd'hui, vivre le fleuve redevient une nécessité.
Un déficit chronique de 400 000 logements ! 600 km² de zones non constructibles ?



Qu'est-ce que signifie « vivre le fleuve » ?

Roland Castro : La beauté des villes s'est faite au bord des fleuves pour des raisons d'usage. C'était le lieu le plus naturel du transport. En même temps, la domestication des fleuves et des rivières a été un argument central de la beauté des villes, d'autant plus à Paris. La poésie de Paris tient pour l'essentiel à l'histoire magnifique de son fleuve. Elle fait de Paris une ville féminine. C'est une ville qui a un fleuve central absolument sublime qui est dans toutes les chansons, dans toutes les histoires.

Paris n'est pas la seule ville qui s'est construite autour du fleuve. Quelle est la spécificité de Paris au regard de son fleuve ?

R.C. : Il y a peu d'histoires urbaines aussi belles que celle de Paris autour d'un fleuve, pour des raisons qui tiennent au caractère extrêmement paresseux de ce fleuve, qui prend un temps fou et qui fait des méandres. Il s'est installé d'une telle manière dans la géographie que tout s'est construit perpendiculairement à lui. Toutes les grandes perpendiculaires de Paris sont organisées sur la Seine : l'École militaire, le Champ-de-Mars, la tour Eiffel, le Trocadéro. Il y a la magnifique mise en scène de l'Assemblée nationale jusqu'à la Madeleine, avec l'Assemblée nationale qui tourne la tête pour se mettre bien parallèle.

CONVERSATION AVEC ROLAND CASTRO

Le musée d'Art moderne est construit de la sorte, tout comme les deux théâtres de la place du Châtelet. Il y a toute une histoire autour du fleuve et des bords du fleuve. La moitié du charme de Paris est sur la Seine. Le bonheur de la ville tient à se retrouver perpétuellement à traverser ce fleuve, à traverser un ciel incroyable.

Sauf que ceci n'est pas vrai dès que l'on franchit la frontière de Paris.

R.C. : Ce n'est même pas vrai dans tout Paris. Dès que l'on quitte Paris, c'est une catastrophe, pour deux raisons. D'une part, le fleuve est en général l'arrière des villes, la partie industrielle. D'autre part, il y a toujours une ville de chaque côté. Parmi toutes les communes de la banlieue parisienne, une seule ville a les deux rives : c'est Choisy.

Dès que l'on quitte le Paris historique, le fleuve a la même potentialité poétique, mais il n'est pas du tout mis en valeur comme il devrait l'être. C'est un peu pareil pour la Marne et pour tous les fleuves. C'est toujours vrai sur le canal de l'Ourcq, dès que l'on quitte Paris.

On a constaté que les plans de protection des risques d'inondation ne sont même pas unifiés sur tous les départements. Une pensée de la protection, plutôt qu'une pensée du projet, a été installée. Alors que ces lieux représentent une occasion absolument inouïe. Rien qu'avec la Seine et la Marne, on a la moitié de l'unité poétique du Grand Paris.

Que manque-t-il à ces villes limitrophes de Paris pour exister avec leur fleuve, comme Paris existe avec la Seine ?

R.C. : Ces communes sont toutes liées à des histoires d'activités singulières, elles ont des singularités intéressantes, mais elles n'ont pas été prises dans une communauté. La communauté des villes du bord de Seine n'existe pas. Dans le cadre du Grand Paris, toutes les villes du bord de Seine de Paris, du nord au sud ou d'est en ouest, devraient déjà être une communauté pertinente de projet. C'est évident de Suresnes à Ivry. Entre les grandes écluses de la Seine par exemple, à partir d'Évry jusqu'à Corbeil, d'écluse en écluse, je suis certain qu'il y a des communautés de communes à fabriquer, pour des raisons urbaines, pour des raisons de transport, etc.

Les communes de banlieue étaient accablées, respectueuses de l'État sous la forme du PPRi, parce qu'il y avait une inquiétude à cause de la judiciaire de la vie du maire. Le PPRi est un objet de culte. Dès lors qu'il y a le Grand Paris, il y a maintenant l'idée qu'une solidarité est possible entre les communes. Il y a maintenant Paris Métropole. Tout cela a fait bouger les esprits. On peut donc rêver les choses les plus folles, absolument faciles, simples, évidentes. Le Grand Paris permet de sublimer ces petites histoires particulières.

Faudrait-il faire un grand nombre de gestes structurants ?

R.C. : Il y a un besoin absolument énorme de franchissements supplémentaires, mais encore plus un besoin de mise en regard, de mise en rapport. Dans notre Grand Paris, on a quand même mis en avant plusieurs types de transports. L'une des choses que nous avons voulu mettre en valeur était les transports poétiques. D'une part, les tramways, parce qu'ils sont une manière cinématographique de traverser la ville ; d'autre part, les bateaux.

Les bateaux sur la Seine devraient être l'un des moyens de transport les plus sympas, les plus géniaux et les plus pratiques.

Dans Paris, quasiment toutes les institutions, tous les grands musées, tous les grands lieux de la République, toutes les grandes entreprises publiques sont situés à un kilomètre de chaque côté de la Seine.

Concrètement, comment faire pour articuler les deux rives et faire en sorte que le fleuve ne soit plus une fracture urbaine, mais soit au contraire un trait d'union ?

R.C. : On montre des esquisses dans ce cahier. Je sais que notre document est un peu théorique. On ne donne pas le nom des lieux tant que le projet n'est pas partagé avec les maires et les habitants. Au regard de notre projet, il est possible de créer une centralité de quatre ou cinq communes autour de ce pont, parce que c'est un pont habité, un pont construit. Au pied d'un édifice à l'entrée du pont, il peut y avoir un théâtre; dans un autre, il peut y avoir une mairie, de l'autre côté, un musée, etc.

Ce projet reprend des centralités existantes dans Paris. Il reprend d'ailleurs exactement, dans l'histoire de Paris, ce qui s'était fait avec le Pont Neuf et avec tous les ponts de Paris qui étaient habités. C'étaient les lieux les plus centraux de Paris. Ces ponts habités sont construits en balcon sur la Seine.

Au lieu de faire uniquement des lieux naturels au bord du fleuve, l'idée intelligente serait de faire des lieux urbains protégeant les milieux naturels. Il ne faut pas faire d'immenses lieux naturels sans vie urbaine.

Cela signifie qu'il faut que les maires qui sont de part et d'autre du fleuve et qui sont de couleurs politiques parfois différentes se rassemblent pour faire un projet commun ?

R.C. : Il ne faut pas que le débat s'engage de la mauvaise manière – le pont qui va amener de la circulation supplémentaire chez l'un dont l'autre ne veut pas, etc. Il ne faut pas que soient évoquées uniquement des raisons de circulation. Il ne faut pas que la question des ponts soit pensée uniquement comme une liaison routière pure. Car, dans ce cas-là, une ville se dit qu'elle était tranquille et que le grand transit des camions va perturber la vie de la moitié de ses habitants, etc. S'il s'agit de fabriquer un pont morceau de ville de berge à berge, le débat change de nature. Un pont n'est pas ce qui coûte le plus cher, surtout si une partie de celui-ci est financée par les édifices qui le bordent. Ces ponts seraient moins chers qu'un simple pont et beaucoup plus pertinents sur le plan urbain, devenant un lieu majeur, une nouvelle centralité sur l'eau et au bord de l'eau pour cinq ou six communes, pour 200 000 à 300 000 habitants.

En réinventant une centralité, les collectivités dégagent donc des moyens nouveaux. L'État a-t-il intérêt à investir à son tour ?

R.C. : Le fleuve peut résoudre des questions économiques parce que chacun sait que les entreprises ont envie de s'installer dans des lieux qui sont agréables, y compris dans des formes industrielles. Je pense que tout cela n'est même pas contradictoire avec l'idée de réindustrialisation.

Avec des transports en commun qui passent ?

R.C. : Oui. Cela suppose que l'on réfléchisse beaucoup et non pas de manière cloisonnée comme d'habitude. Il nous faut un pont, du logement, des équipements, sans que cela soit pensé de manière segmentée mais globale. Un pont assez large – pas seulement un pont, un lieu sur l'eau.

Une fois posés le transport et la gouvernance, il reste le point de vue réglementaire...

R.C. : Le point de vue réglementaire va dire que c'est interdit ou qu'on a le droit sous des conditions extrêmement précises. Le point de vue réglementaire s'oppose au point de vue du projet. Nous défendons évidemment l'idée de projet. Dans notre travail, nous respectons la cote d'inondabilité, nous construisons au-dessus de la limite inondable en imaginant en zone inondable des parkings, des choses pour lesquelles le fait d'être inondable est moins grave. On n'a pas fait un scénario polémique disant que l'on peut faire quelque chose de formidable en changeant le règlement. On a fait des scénarios appuyés sur les PPRi en demandant simplement de nous laisser construire parce que nous sommes au-dessus de la limite des PPRi.

Pourquoi reconquérir les berges ?

R.C. : Ces berges actuelles sont souvent délaissées. Ce sont des jardins morts. Un jardin est un lieu où on se promène. Il faut qu'il soit pris dans quelque chose. C'est trop frustré de se retrouver avec une simple promenade.

On a fait des jardins en pente qui descendent vers les berges et les berges passent sous le pont. Les autres habitats profitent des jardins qui descendent vers le fleuve frontalement ou latéralement. Cela peut être aussi de l'équipement public, de l'équipement culturel, etc. Cette capacité à reconstruire les berges libère donc des capacités de projets partout, et cela fait de vrais jardins autour. Cela permet un rapport ville/nature extrêmement net, avec des morceaux de ville et des morceaux de nature.

Le fleuve peut redevenir une histoire collective, comme il l'a toujours été, dans une dynamique multiséculaire. Paris est né du fleuve. Est-ce que le Grand Paris ne doit pas naître du fleuve, lui aussi ?

R.C. : Oui, à condition qu'on le prenne pour le centre, et non une déchirure, une barrière, une limite.

Faut-il créer des quartiers à forte densité en bord de fleuve ?

En prenant le fleuve, il est certain que l'on emprunte les plus beaux chemins de l'urbanité. Ce sont des chemins de l'urbanité qui sont là et qui sont absolument magnifiques. Il est extraordinaire que le foncier le plus beau soit le moins cher. Le fleuve est donc l'une des clés des chemins de l'urbanité. Ceci dit, il faut alterner des lieux de grande compacité et la vastitude des berges, et des jardins de berge.

Ce qui est valable sur le Grand Paris est valable sur les autres villes françaises, en région, où il y a une capacité à construire au bord du fleuve.

R.C. : Bien sûr ! Au bord du fleuve, il y a une attractivité naturelle et une adresse évidente. Actuellement, on ne peut pas aller de Juvisy à Paris de façon continue en voiture. Même s'il n'y a pas de continuité, il y a quand même une adresse. Je pense que rien que le fait qu'il y ait une adresse, change tout. Il faut juste préciser si c'est rive gauche ou rive droite. C'est une adresse absolument géniale. Cela a donc moins d'importance, y compris par rapport à la position dans la ville. Ce genre de lieu peut être assez loin du centre. Il peut avoir une attractivité et un intérêt poétique tels que son éloignement plus ou moins important n'est même pas le sujet de nature. Il sera hors de cette logique du centre de Paris, de la première couronne, de la deuxième couronne, de la troisième couronne.

Comment recrées-tu une attractivité ?

R.C. : C'est comme le Mont-Saint-Michel. Personnellement, je me fous de la route qui va au Mont-Saint-Michel. La route est chaotique, elle est un peu longue, il y a des nids de poule, mais je sais qu'au bout, il y a un événement majeur. C'est le rapport entre la voirie et la chose à laquelle elle mène. Plus l'endroit où on va est beau, moins il est grave qu'il soit loin. Chacun voit bien que ces lieux correspondent à des bassins d'emploi qui sont parfois assez loin du centre de Paris. Pour des gens qui travaillent à l'aéroport d'Orly, aux moulins de Corbeil ou dans toute autre entreprise et qui ont besoin d'habiter dignement, je pense que le fait que ce soit loin n'est pas un problème.

En tant qu'architecte, quel est l'intérêt d'un projet en bord de fleuve ?

R.C. : La lumière, l'étendue, le calme du cours de l'eau. Je prendrai l'exemple de Juvisy, où j'ai construit pour essayer de rattraper des barres qui étaient prévues pour être toutes parallèles. Nous, on a fait au contraire une percée dans la ville. C'est plus satisfaisant de partager le fleuve avec les autres. Le geste architectural n'est pas uniquement un geste de clôture, ni de césure. Je pense que la qualité urbaine de ce que l'on pourrait produire à cette occasion ne serait justement pas dans l'esprit médiocre de ceux qui bénéficient du paysage et de ceux qui n'en bénéficient pas.

Une fois que l'eau a monté et qu'elle a envahi les pilotis, on est dans une cité lacustre qui vit sur l'eau et qui ne le subit pas comme un drame.

Dans toute l'Île-de-France, on pourrait construire sur ce même principe ?

R.C. : Oui. Il faut regarder le détail. On a montré d'ailleurs, en aval, un lieu plein d'îles où on peut tout à fait fabriquer cela. Cela peut se combiner en outre avec de l'habitat flottant.

Est-ce qu'il y a des exemples étrangers d'habitats flottants ?

R.C. : À San Francisco, il y a un exemple merveilleux sur des péniches. Ce sont des baraques incroyables, des habitats spontanés qui sont magnifiques. C'est une génération politique qui l'habite, c'est une culture beatnik. C'est un peu une culture de barjot, mais tout le monde vient les voir. C'est très sympa. On sent un mode d'habiter extrêmement peu conventionnel et non stéréotypé. Il n'y a pas forcément de petites toitures en ardoises. C'est ce qu'autorise l'habitat fluvial.

En fait, il n'y a qu'en France que l'on s'est fermé de la sorte à l'idée du fleuve ?

R.C. : On a beaucoup d'exemples de rapports au fleuve merveilleux à l'étranger. On est dans le drame français du règlement contre la ville ; contre le bonheur d'habiter. Le tout est d'ailleurs ridiculisé par le fait que le principe n'est pas le même en fonction des départements. L'administration française n'administre pas en termes de projets, mais en termes de règlements. Lorsqu'elle a une question à résoudre, elle ne pense pas projet, elle pense réglementation. Je suis persuadé qu'on peut la convaincre.

**CONSIDÉRER
L'INONDABLE COMME
CONSTRUCTIBLE**

Quand vous discutez du Grand Paris avec les autres équipes, la discussion sur le fleuve est-elle présente ?

R.C. : Tout le monde comprend cela, tout le monde a envie de cela, mais tout le monde est aussi architecte et, donc, dépendant du client. Tout le monde est parfois un peu trop poli avec l'administration. C'est la peur que demain, cette administration se sente agressée par des propositions.

C'est donc pour ne froisser personne ?

R.C. : Oui, il y a un côté un peu lisse. C'est très étrange. On est dans une situation où on a énormément d'éléments pour que les choses s'arrangent et où on a aussi énormément de freins. La gestion de l'espace est trop protectionniste. Il faut effectivement revoir beaucoup de choses à ce sujet. C'est pour cela que nous avons cherché à montrer, dans ce document, qu'une autre manière de penser était possible, sans rien changer.

Et si on devait changer la réglementation ?

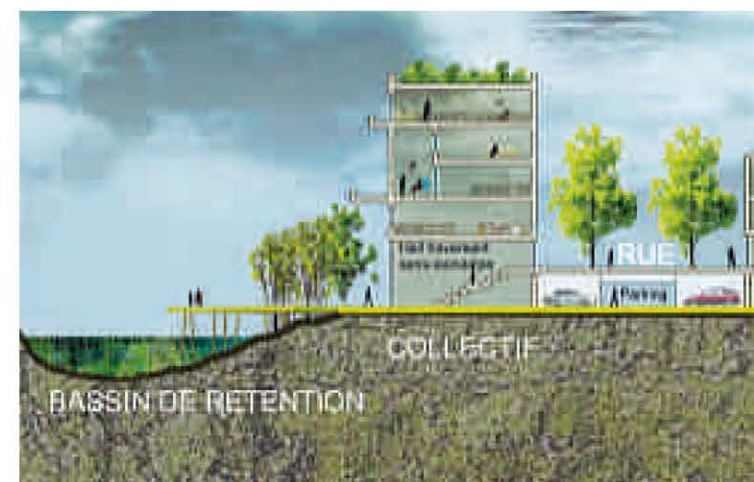
R.C. : Au fond, nous disons dans *Habiter le fleuve* que l'on peut faire des propositions concrètes qui respectent la réglementation. Finalement, si les maires s'emparaient du sujet, si l'administration disait qu'il est peut-être possible de faire différemment, la vraie utopie qui pourrait devenir concrète demain n'est-elle pas de se dire que tout cela doit évoluer ? L'objectif de cet ouvrage n'est pas seulement de faire des propositions conformes à la réglementation, mais il est de faire bouger les mentalités sur ce sujet en disant : arrêtons de considérer l'inondable comme non constructible, avec des promoteurs et des maires qui prennent aussi la responsabilité de construire différemment lorsqu'on est en zone inondable. Au fond, le principe de précaution tel qu'il est posé aujourd'hui est particulièrement débile. Ce n'est même plus de la précaution, c'est de l'interdiction de prendre un risque. Or, là, je ne prends même pas de risque. Le seul risque que je prends, en appliquant ce principe, c'est de me priver du meilleur du territoire.



CHAPITRE 1 VIVRE LE FLEUVE. MONTRE LE MONDE, C'EST LA VIE

La conquête des rives offre une réponse poétique et réaliste au désir d'urbanité de nombreuses communes fluviales franciliennes. Demain, des villes historiquement adossées à leur cours d'eau pourraient se retourner sur leur fleuve pour y tisser de véritables quartiers à fleur d'eau. Ces nouveaux morceaux de ville, généreux, ouverts, libéreraient l'accès aux berges pour les Grands Parisiens.

1.1



VIVRE LE FLEUVE

Scénario 1 : en façade sur le fleuve

Le niveau bas est aménagé en promenade le long des rives, tandis qu'un socle de parkings permet l'assise des logements. En cas de crue, il s'inonde sans atteinte à la sécurité des biens et des personnes. Le niveau haut accueille les logements et leur accès sur rue avec la possibilité de le prolonger en surplomb

sur le fleuve grâce à un système de pilotis. Légèrement plus haut que le niveau des plus hautes eaux connues (PHEC), ce niveau haut assure la sécurité des installations même en cas de très forte crue. Les logements se tournent vers le paysage du fleuve grâce à des balcons et loggias qui permettent véritablement de vivre le fleuve. Entre ces deux niveaux, des jardins en pente douce gèrent le dénivelé.

Scénario 2 : en bord de canal ou à proximité de bassins de rétention

À l'image d'une cité lacustre, en bord de canal ou à proximité de bassins de rétention, le système développe un niveau bas inondable – le rez-de-berge – qui accueille notamment des parkings. Le schéma montre la possible





cohabitation de typologies diverses avec un petit collectif côté bassin de séparation, le long d'une promenade, et une maison individuelle côté canal. Le niveau haut est celui de la rue et des habitations, protégées ainsi des risques inhérents aux crues.

Scénario 3 : dans un environnement peu dense et à proximité de bassins
Des maisons individuelles s'implantent. Ici une maison flottante fait face à une maison sur pilotis dans un esprit onirique de cabane au bord de l'eau.

Ces schémas illustrent différents modes de vivre le fleuve tout en proposant des typologies d'habitat qui vont du petit collectif à la maison individuelle – voire flottante – en passant par de l'habitat intermédiaire.



1.2

UN MORCEAU DE VILLE AU BORD DU FLEUVE

POSÉE SUR LA RIVE, LA FAÇADE DE CE MORCEAU DE VILLE VIENT SE REFLÉTER SUR LE FLEUVE. OFFERT AUX REGARDS, IL EXPOSE SES OUVERTURES GÉNÉREUSES FACE AU CIEL. CE FRONT DE FLEUVE ANIMÉ INCARNE ALORS LA NOUVELLE VITRINE D'UNE VILLE QUI RETROUVE UN RAPPORT HARMONIEUX À SON COURS D'EAU.

De telles centralités à la fois denses, poétiques et attractives au sein du Grand Paris proposent des limites naturelles à l'étalement urbain caractéristique du territoire métropolitain. Ainsi, une urbanisation nouvelle mais respectueuse de l'histoire et de la forme de la ville d'origine redynamise de nombreuses communes franciliennes à l'intérieur de leurs limites. **L'aménagement de percées visuelles et de liaisons douces préserve un dialogue durable entre la ville sédimentaire et ces nouveaux quartiers en bord de fleuve.**

La poésie des berges réenchante alors un nouvel espace public à fleur d'eau. Tour à tour halte et cheminement, ce parcours désenclave l'accès aux rives et invite les Grands Parisiens à venir rêver, travailler, se déplacer, vivre au bord de l'eau. Cette urbanité « à quai » se décline sur plusieurs niveaux, au fil des pontons, des points de vue, d'un pont habité, à l'ombre des pilotis ou au soleil des terrasses, tantôt en surplomb du fleuve et tantôt à sa hauteur. À la fois quartier fluvial et cité-jardin, ce morceau de ville déploie ses espaces verts depuis sa rive jusqu'au cœur de la ville historique, comme autant de liaisons douces.



▲▼ *Le long du fleuve*, l'espace public déroule un ruban fédérateur en forme de promenade, tantôt le long de la berge, tantôt en surplomb, de pontons en terrasses.





Cette nouvelle façade fluviale se prolonge vers l'épaisseur de la ville : loin de se contenter d'offrir un visage depuis le fleuve, elle propose une véritable mixité fonctionnelle, garante d'une urbanité durable. L'animation des façades est rythmée par différents niveaux, parcourant une typologie de logements variée, de l'individuel au collectif. Équipements, bureaux, et espaces de loisirs viennent se nicher dans les différents interstices disponibles pour offrir aux berges la mixité fonctionnelle indispensable à la création d'une urbanité durable.

▲▼ Dans le prolongement des liaisons existantes, des percées visuelles depuis le cœur de la ville « à terre » jusqu'à l'eau accompagnent le retournement sur la rive.



UN ESPACE INONDABLE MAIS DE QUALITÉ

Construire la métropole du ^{XXI}e siècle exige de s'inspirer des expériences et des techniques d'aménagement réussies de zones inondables. L'édification d'un quartier à fleur d'eau porteur d'une urbanité conviviale et rassembleuse invite à décliner les différentes innovations connues tant en termes de construction que d'aménagement, au service d'une réflexion originale. Sans plaquer des solutions toutes faites, il est possible de mener une réflexion localisée, adaptée au contexte francilien. Ainsi, pilotis et promenade inondable permettent de vivre au plus près de l'eau. Espaces verts, dénivelés en pente douce et socles de parkings inondables offrent également un espace intermédiaire d'expansion des eaux en cas de crue. Ailleurs, fermetures étanches et surélévations complètent la panoplie de solutions disponibles pour vivre le fleuve.

1.3

UNE PASSERELLE ENTRE DEUX CENTRES

DANS PARIS, PAR LEUR SEULE PRÉSENCE, LES PONTS TRANSFORMENT LA BARRIÈRE NATURELLE DU FLEUVE MÉTROPOLITAIN EN LIEN FÉDÉRATEUR. PONTS ET PASSERELLES – HABITÉS OU NON – OFFRENT UNE RÉPONSE POÉTIQUE ET RÉALISTE – COMPATIBLE AVEC LA RÉGLEMENTATION ACTUELLE – AUX DIFFÉRENTS DÉFIS POSÉS PAR L'AMÉNAGEMENT DES BORDS DE FLEUVES ET DE RIVIÈRES. ILS INCARNENT UNE SOLUTION POUR VIVRE LE FLEUVE.

Depuis le Moyen Âge, des ponts comme le pont Vecchio, à Florence, ou le pont du Rialto de Venise convoquent des images suffisamment séduisantes pour incarner, aujourd'hui encore, l'identité de leur ville. Imaginés en réponse à la surpopulation des villes européennes fortifiées, la plupart furent détruits au XVIII^e siècle. À Paris, qui en compta une trentaine, le pont au Change, le pont Notre-Dame, le pont Saint-Michel ou encore le pont-Neuf furent autant d'exemples de la vitalité de la capitale.

Au sein de la métropole du XXI^e siècle, le pont – et plus particulièrement le pont habité – favorise la création de nouvelles centralités à la fois denses, poétiques et attractives à l'échelle du Grand Paris. La tendance à l'étalement urbain des communes franciliennes trouve alors des limites naturelles autour de ces points de densité, en ouvrant leurs façades de ville sur le fleuve ou la rivière. **Le pont ou la passerelle constituent ainsi des outils de reconquête des espaces délaissés existants, tout en créant un foncier supplémentaire exceptionnel, suspendu entre ciel et fleuve.**



▲ Pont de Rohan, à Landerneau (29). Ce pont habité, véritable symbole de la ville, fête cette année ses 500 ans.



▲ Château de Chenonceau, à Chenonceaux (37). Ce château a été construit en 1513. La galerie sur le pont du Cher a été construite en 1577 par Catherine de Médicis.

Le pont habité d'aujourd'hui symbolise plus que le dépassement d'un obstacle : il devient un vecteur de développement urbain et d'intercommunalité. C'est notamment cette capacité à créer une nouvelle qualité urbaine qui contribue à la faisabilité économique d'un tel projet, en prenant appui sur la revalorisation foncière de ses abords.

Loin d'être un objet solitaire – tiret entre deux rives –, le pont de demain participe à la composition d'un morceau de ville généreux en lien avec la ville « à terre ». Ce lien organique avec l'urbanisation historique de ses rives permet de tisser de nouvelles continuités urbaines en réparant la rupture psychologique, sociale et physique imposée par le fleuve. En engageant un dialogue avec la rive opposée, les morceaux de villes isolées d'hier deviennent de véritables centralités actives dans l'échange.

En offrant de nouveaux franchissements, le pont constitue aussi une réponse forte au problème d'accessibilité aux berges. Il libère l'accès aux rives pour les riverains du fleuve en inscrivant une liaison dans les mentalités et dans l'espace.

Le pont habité offre aux Grands Parisiens un espace public d'autant plus jubilatoire et intense qu'il est circonscrit par les eaux. Il participe ainsi de la fabrication d'une meilleure urbanité, comme une invitation à vivre le fleuve.



▲ *Exemple de projet en Seine Aval.* À l'image d'une cité lacustre, un tout nouveau morceau de ville se développe. Une passerelle relie deux centres urbains et donne à ce nouveau quartier la consistance d'une petite Venise contemporaine.



CHAPITRE 2

LA NOUVELLE ÈRE MÉTROPOLITAINE ET LE FLEUVE

La nouvelle ère métropolitaine qui s'engage invite à interroger les conditions renouvelées de sa gouvernance. En effet, la question du risque inondable et de ses réponses institutionnelles est symptomatique de la rigidité du cadre réglementaire français. La culture juridique du principe de précaution ne prend en compte ni la réalité des territoires, ni le formidable potentiel d'innovations techniques en la matière. Il est alors question de passer d'une culture de l'interdit à une culture de projet qui met en valeur la géographie, la poésie, la beauté des territoires traversés par le fleuve. La construction du Grand Paris nécessite de considérer la métropole comme un véritable territoire de projet.

2.1

QUAND LA PRÉCAUTION DEVIENT INTERDICTION

COMMENT EXPLIQUER QUE L'IMMENSE MAJORITÉ DES FRANCILIENS SOIT PRIVÉE D'UN BON HEUR D'ACCÉDER À LEURS RIVES ? LA RÉGLEMENTATION SUR LES ZONES INONDABLES, BRUTALE ET PAR ESSEUSE, EST LA PRINCIPALE COUPABLE.

Les limites du principe de précaution

Constatons cette aberration : à elle seule, la Seine est soumise à huit règlements différents, un pour chaque département concerné. Ainsi, deux communes voisines qui s'observent d'une rive à l'autre peuvent être soumises à des contraintes différentes.

Les contraintes juridiques sont devenues bien plus importantes que les contraintes naturelles initiales. On pense désormais les villes selon une logique de zones, au lieu de faire rimer rythme naturel du fleuve et rythme urbain.

Ce qu'en pensent les experts

Pour les experts du CEPRI, « PPRi, SCOT, PLU, DTU, normes constructives n'offrent aujourd'hui que des réponses partielles à la problématique des logements en zone inondable. Les documents d'urbanisme (SCOT et PLU entre autres) ne peuvent pas contenir d'éléments en matière de construction et de rénovation. Les DTU (documents techniques unifiés) sont des approches morcelées. Les PPRi, outils dédiés en partie à la problématique, montrent aujourd'hui de multiples limites parmi lesquelles en particulier : l'impossible adaptation des logements existants ; la déresponsabilisation des collectivités vis-à-vis du risque d'inondation. Le PPRi est vécu comme une contrainte par les collectivités, plutôt que comme une opportunité de réflexion à un nouvel aménagement du territoire. Sans aller jusqu'à dire que le PPRi est en totalité responsable du positionnement actuel des collectivités, celui-ci a probablement participé à conforter un positionnement passif de la part des collectivités vis-à-vis des opportunités offertes par un urbanisme adapté à l'inondation.

« L'administration française n'administre pas en termes de projets, mais en termes de règlements. Lorsqu'elle a une question à résoudre, elle ne pense pas projet, elle pense réglementation. »

Roland Castro

Malgré ces difficultés, le PPRi semble s'être installé comme une référence réglementaire et juridique incontournable en matière de construction neuve en zone inondable auprès des professionnels de la construction. Il constitue aussi certainement une base de travail opportune. Mais son évolution semble aujourd'hui nécessaire. Les grands principes de la directive inondation qui reposent sur une participation plus forte des acteurs de l'aménagement du territoire dans la prévention des inondations y poussent fortement en tout état de cause. »

(Source : Un logement « zéro dommage » face au risque d'inondation est-il possible ? Rapport du CEPRI (centre européen de prévention du risque d'inondation) novembre 2009)



▲ Pont de Solférino – Musée d'Orsay à Paris.
Exemple d'un projet de reconquête des berges parisiennes de la Seine qui permet de repenser le bord de fleuve comme un lieu de mixité d'usages. (APUR)

Les enseignements de la consultation sur le Grand Paris

La consultation sur le Grand Paris a déjà mis en avant la nécessité de réévaluer les normes et règlements qui régissent les territoires au profit d'une logique de projet sensible à la singularité des contextes urbains. Au 20^e siècle, l'inondable ne peut plus se gérer uniquement par l'interdiction, et les exemples européens tout proches nous confrontent à notre archaïsme en la matière. Le fleuve parisien est la preuve concrète qu'une gestion plus souple du fleuve métropolitain est possible. Sur cet espace soumis à une pression foncière, on a su tresser un ensemble d'usages complexes, au profit des Parisiens. Espaces publics et ports industriels inventent les moyens d'une cohabitation durable (ouverture des voies sur berges aux piétons le dimanche ou de certains ports industriels, Paris Plages l'été...). Partout ailleurs,

la grande quantité de foncier disponible a produit étagement urbain et façades aveugles sur les rives. La Seine, la Marne, l'Oise n'y sont pas vécues comme des espaces de vie ou de transport.

La mono-fonctionnalité notamment industrielle ne permet pas l'ouverture des villes sur leurs fleuves. La dimension utilitaire du fleuve, un temps en vogue dans Paris, s'est peu à peu déportée sur des périphéries de plus en plus soumises à l'inertie.

Au nom du droit à l'urbanité pour tous, une véritable mixité d'usages pourrait ranimer des enclaves en bord de fleuve. En adoptant cette posture souple en dehors de la ville-capitale, les Grands Parisiens pourraient investir des lieux magnifiques aujourd'hui interdits à la construction. Vivre le fleuve constitue un véritable enjeu de démocratie urbaine.

« Il faut relancer cette dynamique démographique qui a construit la ville autour du fleuve et dont le principe de précaution l'a éloignée. »

Alain Dinin



▲ Plan de prévention des risques inondation de Paris, plan de zonage pour les 1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e et 11^e arrondissement.

LE PRINCIPE DE PRÉCAUTION

Le principe de précaution vise à limiter les risques hypothétiques ou potentiels. D'une simplicité trompeuse, cette expression, très souvent utilisée, connaît un vrai succès d'opinion. Au-delà de son aura protecteur, le principe de précaution a un impact limitant. Sa rigidité en fait un obstacle à l'innovation et peut freiner le développement, de quelque nature qu'il soit. Ce principe s'inscrit dans une exigence peu réaliste du risque zéro, le risque étant perçu comme un danger avéré alors que, par définition, il s'agit plutôt d'un danger éventuel plus ou moins prévisible. Cet amalgame entre risque et danger joue sur la considération du risque (avéré/non avéré). On crée alors une nouvelle notion : le risque du risque. Le risque est créé par l'hypothèse et ne peut être théoriquement nul. L'incertitude de l'hypothèse doit, plutôt que de rendre rigides les réglementations, imposer de la souplesse pour que l'évolution des connaissances permette la révision des mesures prises. Des mesures radicales d'interdiction peuvent fermer le champ expérimental et rendre une hypothèse impossible à prouver ou à infirmer.

LE DÉTAIL DE LA RÉGLEMENTATION

EN FRANCE, LA RÉGLEMENTATION ENCADRANT LE RISQUE D'INONDATION ÉTOUFFE LES TERRITOIRES PLUS QU'ELLE NE LES PROTÈGE. À L'OPPOSÉ DE CETTE VISION, LA RÉGLEMENTATION ACTUELLE SEMBLE FONDÉE SUR LES PEURS LIÉES AUX DANGERS D'INONDATION – VOIRE DE SUBMERSION –, À L'IMAGE DE LA RÉCENTE CATASTROPHE XYNTHIA.

L'État étant légalement responsable des dégâts liés aux travaux gênant le libre écoulement des eaux, ses services sont chargés de limiter tout sur-endommagement. Le principal outil réglementaire – le Plan de prévention du risque inondation (PPRI) – établit un zonage rigide en fonction de l'aléa et de l'état d'urbanisation de la zone. Certaines zones autorisent la construction, d'autres la soumettent à conditions, et d'autres enfin l'interdisent tout simplement, au mépris des différentes solutions techniques disponibles.

Là où la construction est autorisée, plusieurs prescriptions des PPRi contredisent certaines des intuitions les plus élémentaires d'une urbanité en bord de fleuve. Façades aveugles, murs de protection... sont autant de réponses à cette contrainte qui compromettent la qualité de l'environnement urbain. Pourtant, ces aménagements pourraient s'intégrer à la ville, comme le révèlent de nombreux exemples, notamment européens. Repenser cette réglementation est devenu urgent. Si la crue de 1910 se reproduisait aujourd'hui, près d'un million de Franciliens se retrouveraient les pieds dans l'eau (dont 500 000 dans les départements du Val-de-Marne et des Hauts-de-Seine), et trois millions seraient privés d'électricité, pour un coût total supérieur à 12 milliards d'euros (Selon une étude GLS datant de 1998).

« Clairement, en construisant en zone inondable, la seule règle que l'on doit s'imposer, c'est que l'eau s'évacue, qu'elle ne prenne pas de la vitesse et qu'elle ne soit pas canalisée dans un système. » R.C.



▲ Dans le méandre de l'Île-Saint-Denis (93), comparés on entre le PPRi des Hauts-de-Seine et celui de la Seine-Saint-Denis. En haut, la réglementation côté Seine-Saint-Denis, en bas, celle côté Hauts-de-Seine. Dans les Hauts-de-Seine comme en Seine-Saint-Denis, les règles de finissent à zones selon la même logique. 1 règle et 1 approche commune, mais 2 réglementations.



▲ Dans le méandre de Bougival (78), comparaison entre le PPRI des Yvelines et celui des Hauts-de-Seine. En haut, la réglementation côté Yvelines, en bas, celle côté Hauts-de-Seine. Dans les Yvelines, les règles sont restrictives et définissent 3 zones, dont 1 très restrictive. Dans les Hauts-de-Seine, les règles sont permissives et définissent 4 zones, dont une seule très restrictive. D'un côté, dans les Yvelines, une approche complexe et restrictive. De l'autre, dans les Hauts-de-Seine, une approche plus simple et permissive. 1 risque, mais 2 approches.

D'une rive à l'autre

Une fois de plus, une dichotomie réelle est perceptible entre Paris intra-muros et sa périphérie. Comment justifier la sévérité excessive accablant la construction de certains territoires de banlieue quand on sait que les rives parisiennes et plusieurs lieux essentiels du développement francilien (notamment l'AD6) seraient inondés en cas de crue similaire à la crue de référence ?

Cette paradoxalement sévérité à géométrie variable à l'échelle du Grand Paris révèle le caractère subjectif de la construction sociale du risque pour chaque département. Lorsque la quantité de foncier disponible est suffisante à l'expansion urbaine, le PPRI est intransigeant et la construction rapidement interdite. Quand l'étalement est contraint par les caprices des eaux, le règlement sait être plus souple.

Cette incohérence à l'échelle du Grand Paris et du même bassin versant s'avère de moins en moins justifiée. Ce traitement différencié d'un même aléa au sein du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) pose un réel problème de gouvernance du risque à l'échelle du Grand Paris. À l'aune de la construction d'une véritable métropole du Grand Paris, la gouvernance des fleuves et rivières devrait faire l'objet d'un règlement unique, tant au bénéfice du développement économique et territorial des communes que de la reconquête du fleuve par les habitants.

« Le risque inondation a gelé des territoires entiers, 600 km² de zones inondables, l'équivalent d'une ville comme Shanghai. » A.D.

D'UN PPRI À L'AUTRE

Une nomenclature hétérogène
Suivant les PPRI, le nombre de zones peut varier de quatre à sept (pour le Val-de-Marne). La zone inconstructible est tantôt qualifiée de « zone rouge » dans le PPRI de Seine-Saint-Denis, de « zone rouge » ou « zone verte » pour le Val-de-Marne, ou encore de « zone rouge sombre », « zone verte » et « zone marron » dans les Yvelines. De même, les centres urbains sont tantôt des « zones vertes » en Seine-Saint-Denis, et des « zones bleues » dans le Val-de-Marne et les Hauts-de-Seine.

Des priorités divergentes
Les différences les plus notables concernent les zones dont l'urbanisation est soumise à condition. Le PPRI du Val-de-Marne délimite ces zones en fonction de leur niveau d'urbanisation. Celui de Seine-Saint-Denis se détermine prioritairement selon l'âge. Enfin, le PPRI des Yvelines est encore plus radical : il ne considère que la force des aléas pour établir son zonage, indépendamment du degré d'urbanisation.

Des autorisations variables d'un PPRI à l'autre
Dans les zones constructibles des centres urbains, le PPRI des Hauts-de-Seine impose que le premier plancher habitable soit situé au-dessus des PHEC. Dans le Val-de-Marne, c'est la règle du « duplex » qui s'applique : les surfaces habitables situées au-dessous de la cote de la crue de 1910 sont admises à condition qu'il existe un niveau complet habitable au-dessus des PHEC pour chaque logement.

2.3

L'EXEMPLE DE LA LÉGISLATION BRITANNIQUE

DEPUIS LES ANNÉES 1980, L'ÉTAT BRITANNIQUE A INCITÉ LES AUTORITÉS LOCALES À PRENDRE EN COMPTE LA GESTION DU RISQUE D'INONDATION SUR LEUR TERRITOIRE. LE MÊME OBJECTIF DE PROTECTION DES BIENS ET DES PERSONNES REVÊT DEPUIS DIFFÉRENTES FORMES DE PART ET D'AUTRE DE LA MANCHE.

Alors que la règle française contraint et oblige, la règle britannique encadre et conseille les autorités locales.

L'initiative réglementaire relève ainsi de l'État français, ensuite appliquée par ses services déconcentrés (préfets). En Grande-Bretagne, la réglementation résulte d'un consensus étatique et local, et son application relève des pouvoirs locaux. Cette différence témoigne de deux cultures législatives opposées : une tradition française du texte de loi, et une tradition jurisprudentielle britannique. Moins marquée par des échelons intermédiaires, l'organisation institutionnelle britannique implique également une coopération plus directe entre les villes et le pouvoir central.

Historique de l'aménagement hydraulique au Royaume-Uni

Depuis 1973, les Regional Water Authorities (RWA) insistent sur la question de la défense contre les inondations. L'urbanisation massive des lits majeurs des cours d'eau, responsable de nombreuses inondations, entraîne la construction d'infrastructures très coûteuses de réduction du risque (barrages, etc.). Aujourd'hui, l'aménagement des zones inondables s'attache à préserver le caractère naturel des cours d'eau, à l'image du programme national Water Restoration Centre regroupant 900 projets disséminés sur l'ensemble du territoire.

Lois et institutions

Depuis 2006, différentes règles d'urbanisme sont définies pour les zones à risque en fonction de la nature (fluviale ou côtière) et de la force du risque (probabilité annuelle d'occurrence). Le Ministère de l'Environnement, de l'Alimentation et des Affaires rurales est le premier acteur national du cadre institutionnel de gestion du risque d'inondation : il finance 225 millions d'euros par an d'importants travaux de protection. L'Agence de l'Environnement (EA) est, quant à elle, chargée de conseiller les autorités locales de planification et de les informer sur les conséquences des projets d'aménagement envisagés. Les autorités locales sont donc responsables du développement dans les zones inondables, et peuvent réaliser des travaux de protection sur des cours d'eau mineurs.

Depuis 2004, deux plans garantissent la bonne articulation des échelles géographiques et institutionnelles sur les zones inondables : les régions développent une stratégie spatiale à travers les Regional Flood Risk Appraisals (RFRA), tandis que les autorités locales mettent en place des Strategic Flood Risk Assessments (SFRA) qui appliquent les directives nationales et intègrent le risque dans la planification urbaine. Mais l'uniformité de ces documents n'est pas automatique, chaque document dépendant des objectifs de son concepteur.

La maîtrise de l'occupation des sols et le processus de décision

La maîtrise de l'urbanisation des zones inondables ne prend pas la forme, comme en France, de prescriptions basées sur un zonage (PPRI). Elle relève d'une évaluation des risques au cas par cas selon les objectifs nationaux de prévention. Le processus de décision résulte d'une concertation de tous les acteurs concernés (gouvernement, autorités locales, maîtres d'œuvre, associations, etc.) et laisse en dernier recours les autorités locales fixer les règles. Ce système repose davantage sur la persuasion que sur la contrainte, puisqu'il ne prévoit pas de sanctions : en cas de refus d'appliquer les préconisations gouvernementales, une collectivité est simplement tenue de motiver solidement sa décision.

L'Agence de l'Environnement doit être consultée pour tout projet envisagé en zone inondable. La politique du risque est ainsi intégrée dans l'urbanisme local et global, à travers la recherche d'une conciliation entre la présence de l'eau et les potentialités de développement économique et humain.

CATÉGORIES DE RISQUE PAR SITE	LE RISQUE D'INONDATION PAR SITE QUELLE QUE SOIT L'ANNÉE	
Faible	Moins de 0,5%	1 risque sur 200 quelle que soit l'année
Modéré	Entre 0,5% à 1,3%	Entre 1 risque sur 200 et 1 risque sur 75 quelle que soit l'année
Important	Plus de 1,3%	1 risque sur 75 quelle que soit l'année

Source Environment Agency – Flood and coastal risk management in England.

▲ Les catégories de risque d'inondation en Angleterre.

Un exemple de gestion du risque dans l'aménagement et la gouvernance des territoires : l'Est du Grand Londres

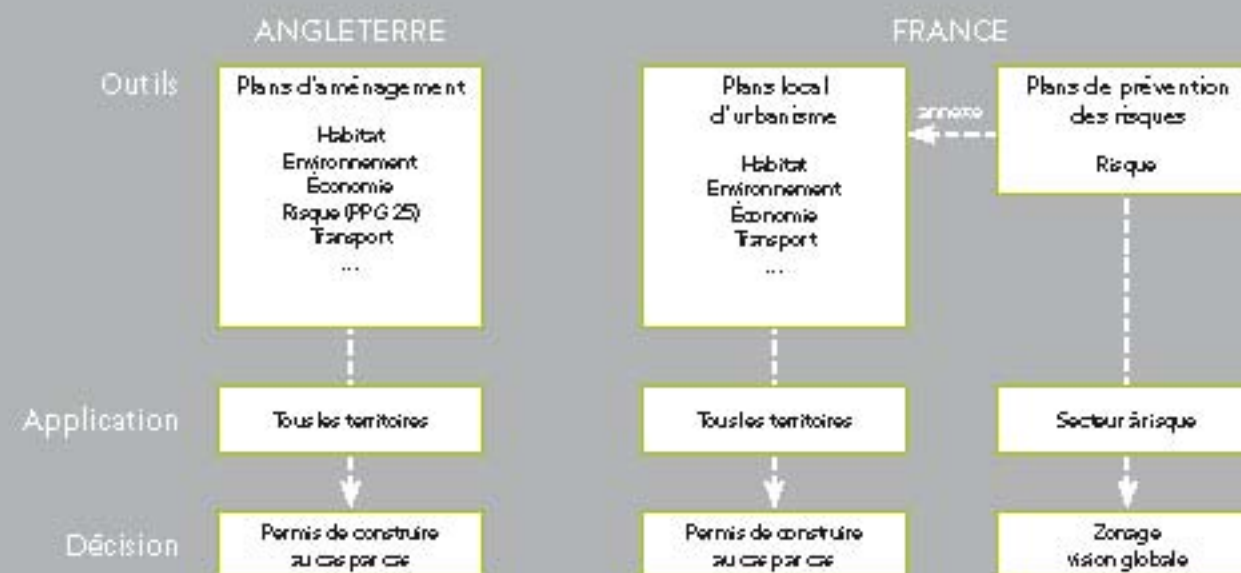
Les arrondissements – boroughs – de l'est du Grand Londres sont soumis à un risque d'inondation fluvio-maritime. Le SFRA for East London, réalisé en 2004 à l'initiative d'un partenariat public-privé, rassemble 11 boroughs autour d'une gestion du risque intercommunale. Le SFRA élaboré pour le site olympique de 2012 dans la vallée de la Lea, dans l'estuaire de la Tamise, organise la réhabilitation des cours d'eau et espaces verts le long de la rivière, et réduit l'emprise au sol des bâtiments. L'Agence de l'Environnement a, par ailleurs, élaboré un projet concernant tout l'estuaire de la Tamise, où le risque est particulièrement fort, le Thames Estuary 2100 (TE2100). Partenariat entre trois régions et l'Agence de l'Environnement, il a pour but de déterminer le degré de protection contre les inondations approprié pour Londres et l'estuaire sur une période de cent ans (les dispositifs de protection étant seulement faits pour « durer » jusqu'en 2030).



▲ Le Thames Estuary 2100 (TE2100).

	FRANCE Modèle normatif	ANGLETERRE Modèle procédural
Concertation	Peu de concertation	Institutionnalisation de la concertation tout au long de la procédure
Décision	Système linéaire centralisé	Décentralisation : décisions aux niveaux des autorités locales
Rapport politique risque/ politique globale d'aménagement du territoire	Politique risque parallèle à la politique globale d'aménagement des territoires	Politique risque intégrée à la politique globale d'aménagement des territoires

▲ Les modes d'action publique en matière de gestion des zones inondables en France et en Angleterre.



▲ Les risques dans la politique d'aménagement du territoire en Angleterre et en France.

2.4

DES PISTES POUR L'ÎLE-DE-FRANCE

LA NÉCESSAIRE ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION FRANCILIENNE DOIT ÊTRE L'OCCASION D'INTÉGRER LES ÉVOLUTIONS TECHNIQUES ET LES INNOVATIONS EN FAVEUR D'UNE RÉCONCILIATION ENTRE SÉCURITÉ ET URBANITÉ. PLUSIEURS RECOMMANDATIONS INSPIRÉES DE BONNES PRATIQUES EN FRANCE ET À L'ÉTRANGER PERMETTRAIENT DE REMÉDIER AUX FAIBLESSES DU MODÈLE ACTUEL.

Unifier les règlements à l'échelle métropolitaine

À l'heure actuelle, le même bassin versant du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) comprend plusieurs PPRI discordants. Ils se fondent sur des critères d'évaluation du risque différents, des nomenclatures hétérogènes, et des prescriptions inégalement contraignantes. Ces incohérences réglementaires induisent des particularismes locaux fondés, et complexifient une réflexion à l'échelle métropolitaine.

Une harmonisation de ces différents règlements rendrait possible l'établissement d'un document unique et cohérent à l'échelle du bassin versant.

Rendre compatibles la législation de l'inondable et les autres réglementations de construction

La réglementation du risque entre parfois en contradiction avec d'autres législations nationales ou locales. Ainsi, l'obligation de surélever le premier plancher occupé au-dessus de la cote des plus hautes eaux connues (PHEC) contredit les normes d'accessibilité des bâtiments pour les personnes à mobilité réduite. Penser l'urbanité d'un quartier inondable invite ainsi à poser un regard global et transversal, en lieu et place d'une approche sectorielle.

« Dans le cadre du Grand Paris, je pense que toutes les villes du bord de Seine, du nord au sud et d'est en ouest, devraient déjà être une communauté pertinente de projet. » R.C.



▲ L'agorà du Grand Paris. Sur le lieu magique de la confluence de la Seine et de la Marne, symbole de la rencontre, nous proposons d'implanter l'agorà du Grand Paris. C'est le lieu de la re-fondation : comme Paris a été fondé sur la Seine, le cœur démocratique du Grand Paris s'inscrit dans la confluence et symbolise aussi la réconciliation avec le fleuve.

Adapter le PPRI aux innovations

Un assouplissement de la réglementation permettrait de prendre en compte les solutions techniques actuellement ignorées par les PPRI. Les digues et l'aménagement en terrasses n'entraînent par exemple pas de modifications du PPRI. En diminuant la vulnérabilité des territoires, ces ouvrages autoriseraient pourtant la construction de bâtiments en harmonie avec le niveau de risque réel.

Diffuser les « bonnes pratiques » pour concilier urbanité et sécurité

Si nombre de prescriptions réglementaires contredisent les fondamentaux d'une urbanité élémentaire (notamment les façades aveugles), certains PPRI proposent des dispositions permettant de concilier qualité du cadre de vie et sécurité. La règle du duplex, présente dans plusieurs PPRI, permet par exemple de construire le premier niveau d'habitation en dessous de la cote des PHEC, à condition qu'au moins un niveau complet et habitable soit situé au-dessus de cette cote. À Hambourg, l'animation des façades est aussi préservée en intégrant des portes et des fenêtres hermétiques en cas d'inondation. Ce type de dispositions apporterait la souplesse nécessaire à l'élaboration d'une législation unique à l'échelle du Grand Paris.



▲ L'écoplanète. Sur le port de Gennevilliers, nous installons un centre mondial sur l'écologie et la planète, lieu de recherche et de pédagogie à la manière de la Cité des sciences de la Villette.

Considérer tous les critères de la vulnérabilité

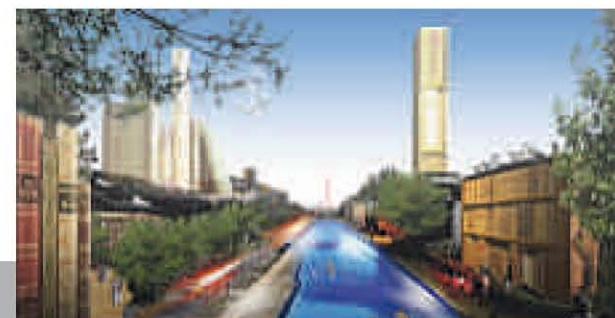
Les prescriptions des PPRi se fondent uniquement sur la hauteur d'eau sur le bâti et la stabilité de la construction. Elles concentrent donc leur évaluation du risque sur l'aléa, le phénomène naturel, et relèguent ainsi les enjeux économiques et humains au second plan. Certains critères, comme la desserte (l'accessibilité de

la zone), sont encore ignorés. La vulnérabilité des occupants et la question du sur-endommagement (inondation d'un équipement vital) ne sont pris en compte qu'indirectement : certaines destinations et certains équipements sont interdits en zone inondable. En cas de crue importante, ce sont pourtant ces précautions qui permettent de limiter les dégâts, humains avant tout, mais aussi matériels.



▲ *Le Champ-de-Mars de la République métissée.* À Chelles, autour du lac de Vaires, nous proposons une immense esplanade où les pavillons des provinces françaises et des pays du monde qui concourent à la diversité de notre pays soient rassemblés dans un lieu qui célèbre la République métissée.

« Dans le territoire du Grand Paris, le fleuve est aujourd'hui une fracture urbaine, un frein au vivre ensemble. » A.D.



▲ *Le Canal du savoir.* Transformé en Canal du Savoir, le canal de l'Ourcq accueille les plus belles institutions savantes de la République comme le Collège de France ou l'Institut des hautes études urbaines à créer. C'est aussi un canal habité, le lieu d'accueil de la vie étudiante.



CHAPITRE 3

RENDRE LE FLEUVE

AUX FRANÇAIS DU GRAND PARIS

Les fleuves du Grand Paris sont au cœur de problématiques essentielles pour l'avenir des Franciliens. À la fois espaces de vie, patrimoine naturel et historique, corridor écologique précieux et enjeux économiques structurants pour le transport et le tourisme, ils ne font pas l'objet d'un égal accès ni d'un égal traitement sur tout le territoire métropolitain. Aujourd'hui, remettre ces espaces inconstructibles ou enclavés au cœur de la vie quotidienne de tous les Franciliens, à l'image de la Seine du Paris historique, constitue un véritable impératif démocratique.

3.1

FLEUVE PARISIEN ET FLEUVE MÉTROPOLITAIN

LE CONSTAT D'UNE INÉGALITÉ ENTRE FLEUVE PARISIEN ET FLEUVE MÉTROPOLITAIN EXIGE DE REPENSER LES CONDITIONS D'UN ACCÈS PLUS ÉQUITABLE AUX RIVES DU GRAND PARIS. CETTE AMBITION DÉMOCRATIQUE INVITE À ÉTENDRE L'AMÉNAGEMENT DES BERGES, PROLONGER LES QUAIS, MULTIPLIER LES PONTS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE FRANCILIEN, À L'USAGE DE TOUS.

Dualité entre centre et périphérie

La Seine reflète de fortes disparités d'identités sur les berges du Grand Paris. La Seine du Paris historique, constamment mise en scène, a initié et magnifié la ville-centre. Mais, au fil de l'eau et des berges, ce territoire révèle une palette d'ambiances très contrastées.

La répartition des usages explique aisément cette différence de traitement entre Paris, dont l'architecture part du fleuve et raconte l'histoire de la capitale, et les autres communes des bords de Seine. Les loisirs, la culture et les logements se côtoient dans la capitale, quand nombre de communes fluviales accueillent toujours zones industrielles, lourdes infrastructures de communication et espaces délaissés. **La Seine parisienne s'expose comme un espace public varié et ouvert sur sa ville** (pontons, quais hauts et quais bas, embarcadères, ponts), **quand le reste du réseau fluvial francilien fait le plus souvent figure de domaine technique et industriel réservé.**

Cette dualité entre le centre et la périphérie est devenue évidente. En dehors de la capitale, le fleuve est vécu comme une séparation plutôt que comme un trait d'union.

La perception du fleuve n'est alors que rarement liée au plaisir de vivre au bord de l'eau. La question de son franchissement en est vraisemblablement la cause : le nombre de ponts et de tunnels décroît à mesure que l'on s'éloigne du centre. **Là où la Seine est une centralité à l'échelle de la capitale, elle s'inscrit ailleurs comme une ségrégation à l'échelle de la métropole.**

Corriger les inégalités sans gommer les spécificités

À l'heure où la mairie de Paris dévoile de nouveaux projets de revalorisation des quais de Seine à l'horizon 2012, la nécessité de renouvellement des formes d'occupation du réseau fluvial francilien est d'autant plus criante.



▲ **Paris Plages, à Paris.** Comme chaque été depuis 2002, les Parisiens investissent les quais de Seine lors de cette opération. En 2010, Paris Plages a accueilli plus de 6 millions de visiteurs.



▲ **De l'autre côté de Paris,** les bords de Seine offrent un tout autre visage. Zone industrielle et faible densité urbaine d'un côté, immeubles d'habitation de l'autre, les villes franciliennes ne profitent pas des atouts de leur fleuve.

Mixité, adaptabilité et accessibilité ne doivent plus être le seul apanage de la Seine du Paris historique.

Des dizaines de communes du Grand Paris profiteraient de la ressource économique et de la qualité de vie et d'environnement offertes par leur fleuve. À l'heure actuelle, les habitants de ces communes sont privés de centaines de kilomètres carrés rendus inconstructibles du fait d'une réglementation sévère, voire injuste.

Bien souvent, ces restrictions s'inspirent d'une confusion entre inondation (fleuve) et submersion (mer), récemment aggravée auprès de l'opinion publique par la catastrophe Xynthia.

Pourtant, bien d'autres villes, notamment européennes, ont développé une maîtrise ancienne de la gestion de leurs crues.

Ces espaces inconstructibles sont autant de lieux possibles d'une meilleure urbanité pour de nombreuses communes franciliennes. Ils permettraient à de nouveaux quartiers, intégrant les techniques connues de gestion des eaux de crue, de se déployer jusqu'aux rives. Plutôt que des enclaves techniques et industrielles existantes, une pluralité d'usages pour tous pourrait être introduite pour valoriser ces villes. En somme, une répartition plus juste des activités tout au long des fleuves du Grand Paris deviendrait possible.

La question de l'accessibilité au fleuve est essentielle. Elle invite à ménager des liaisons depuis les villes vers leurs rives, à ouvrir les sites inaccessibles au public, à aménager les espaces publics, et à organiser le transport fluvial de personnes.

La consultation sur le Grand Paris a rappelé l'opportunité d'une circulation fluviale renforcée des marchandises et des personnes. En termes économiques, le transport et le tourisme fluviaux représentent un formidable potentiel de développement.

Les futurs ports du Grand Paris seraient autant d'occasions de préserver une accessibilité des rives sur ces espaces techniques trop souvent étanches. Les emprises logistiques, amenées à se développer avec l'essor du fret fluvial, pourraient aussi faire l'objet d'une meilleure insertion en s'inscrivant d'emblée dans une trame urbaine complexe.

Corriger les inégalités entre fleuve parisien et fleuve métropolitain ne signifie pas gommer les singularités identitaires des communes. Le fleuve métropolitain peut imaginer un rapport singulier à son territoire, moins urbain, plus soucieux de ses méandres, de son mouvement naturel et de ses spécificités écologiques. Un partage de ses rives accueillera activités économiques et habitat, tout en faisant la part belle aux loisirs et aux sports.

Vivre le fleuve, dans le Grand Paris, c'est penser la réconciliation entre ville et fleuve. C'est voir le fleuve comme un lien et non plus comme une frontière. C'est accepter de le traverser, pouvoir s'y arrêter, aimer s'y déplacer, sur tout le territoire.



◀▶ D'une rive à l'autre, les différentes identités du fleuve : bucoliques, ludiques, industrielles ou patrimoniales.



3.2

PARIS S'EST CONSTRUITE AUTOUR DE SON FLEUVE

LA DIMENSION ONIRIQUE DE LA VILLE EST INTIMEMENT LIÉE À SON COURS D'EAU. RETIRONS FLEUVES, CANAUX, PONTS ET BERGES AUX VILLES DE VENISE, BRUGES, AMSTERDAM OU PARIS, ET TOUTE LEUR POÉSIE DISPARAÎT.

La Seine à Paris

Paris est l'une des rares capitales européennes à avoir utilisé son fleuve comme élément à part entière de son architecture urbaine, contrairement à Londres, Vienne, Budapest ou Rome, qui sont nées à côté et non autour de leur fleuve respectif, le laissant à ses activités fluviales et portuaires. Paris compte ainsi de nombreuses façades monumentales (le Louvre, l'Institut, l'Assemblée nationale, la place de la Concorde, l'Hôtel des Invalides,



▲ La Seine vue du pont des Arts. Ce pont réservé aux piétons relie l'Institut de France et la cour carrée du Palais du Louvre.

le Grand et le Petit Palais), là où Londres et Budapest n'ont que leurs parlements édifiés sur les rives de la Tamise et du Danube.

Paris est née du fleuve sur deux îles qui constituent le cœur historique : l'île de la Cité à l'ouest et l'île Saint-Louis, à l'est. De là, la ville s'est étendue inégalement le long du fleuve, la superficie occupée au nord sur la rive droite étant nettement supérieure (environ deux fois) à celle sur la rive gauche, au sud.

Depuis 1991, les rives de la Seine à Paris sont inscrites au patrimoine mondial de l'Unesco : « Du Louvre jusqu'à la tour Eiffel, ou de la place de la Concorde au Grand Palais et au Petit Palais, on peut voir l'évolution de Paris et son histoire depuis la Seine. La cathédrale Notre-Dame et la Sainte-Chapelle sont des chefs-d'œuvre d'architecture. »

(Source : Site du patrimoine mondial de l'Unesco)



▲ La joute des mariniers entre le pont Notre-Dame et le pont au Change (Nicolas-Jean-Baptiste Raguenet, 1756). Lors de la fête patronale, les bateliers se divertissaient en organisant des joutes sur l'eau. Les maisons sur le pont Notre-Dame ont été démolies en 1786.

L'histoire des ponts de Paris

L'histoire des ponts de Paris est un riche témoignage du développement urbain de la ville. **Au fil de l'histoire parisienne, plus que des lieux de passage, les ponts sont devenus des lieux de vie, populaires et fort prisés.**

Le premier pont de Paris, en bois, date de l'époque de la conquête romaine, en 52 av. J.-C., lorsque la tribu des Parisii s'implante sur l'île de la Cité, qui devient Lutèce. Deux ponts sont créés pour relier la voie romaine qui reliait Orléans à la Belgique : le Petit-Pont, construit à l'un des endroits où la Seine est la plus étroite et qui sera démoli plus d'une douzaine de fois, et le Grand-Pont, qui deviendra le pont Notre-Dame.

Au Moyen Âge, alors que les « marchands de l'eau » forment une corporation puissante au sein de la municipalité, de nombreux ponts sont construits pour relier l'île de la Cité aux deux rives. C'est à cette époque que l'on construit, entre autres, le pont Saint-Michel.

« La moitié du charme de Paris est sur la Seine. Le bonheur de la ville tient à se retrouver perpétuellement à traverser ce fleuve, à traverser un ciel incroyable. » R.C.

Ces ponts en bois, par conséquent peu solides, sont surmontés de boutiques et de maisons étroites avec des toits très hauts qui cachent le fleuve aux passants. Les ponts forment de véritables rues traversant le fleuve. De nombreuses fois détruits par des incendies ou par de violentes intempéries, maisons et ponts sont aussitôt reconstruits, témoignant de l'importance de ces ponts dans le quotidien des Parisiens.

La construction des ponts se révèle assez coûteuse mais nécessaire au vu du développement urbain. Sur ordre du roi Louis VII, le pont au Change devient le lieu de commerce des orfèvres et des changeurs. L'activité bat son plein sur les ponts avec des teinturiers, des parfumeurs, des bouquinistes, des armuriers, des apothicaires ou encore des arracheurs de dents. Un droit de passage est mis en place, et ce jusqu'en 1848, date à laquelle l'État rachète la plupart des ponts.



▲ Le nombre de ponts et de tunnels décroît à mesure que l'on s'éloigne du centre. Dans Paris intra-muros, un franchissement tous les 350 m lie les deux rives, tandis qu'en Seine amont, le rythme est de tous les 2 km et varie en Seine aval de tous les 1 km dans les Hauts-de-Seine à tous les 5 km dans les Yvelines.

Le Pont Neuf le premier pont sans maisons et en pierre et aujourd'hui le plus vieux pont de Paris, est achevé en 1606.

Au XVIII^e siècle, la circulation se faisant plus dense, de nouveaux ponts sont construits. Les ponts font également office d'échafaud et même d'hôpital. En 1786, Louis XVI décide la destruction des maisons sur les ponts suite notamment à l'écroulement de l'annexe de l'Hôtel-Dieu située sur le pont au Double qui cause la mort de 60 personnes. Cette décision s'inscrit également dans une volonté d'assainir Paris.

Au XIX^e siècle, les anciens ponts sont reconstruits et de nombreux ponts sont édifiés : le pont National, le pont Saint-Michel, le pont des Arts (premier pont en métal), le pont Mirabeau pour ne citer qu'eux. En 1870, 15 ponts ont été construits, soit plus que durant tous les siècles précédents. Cela s'explique par l'extension de la ville et son urbanisation croissante. Le pont devient à cette époque davantage un axe de circulation qu'un lieu d'activités.

L'architecture des ponts change au gré des modes, des évolutions techniques, des nécessités urbaines (comme l'arrivée du métro en 1900) et des volontés politiques. Ainsi, lors de la grande métamorphose de Paris décidée par Napoléon III, Haussmann décore les tympans du pont au Change du « N » impérial placé dans des médaillons. En 1904, le pont de Bercy est surélevé pour permettre au métro de passer. Les ponts sont également politiques : le pont d'Austerlitz et le pont d'Iéna commémorent deux grandes batailles de Napoléon quant au pont Alexandre III, datant de 1900, il est nommé ainsi pour des raisons diplomatiques.

Aujourd'hui, la Seine à Paris est traversée par 37 ponts alors que Londres n'en compte que 19. Si les grandes villes construites de part et d'autre d'un fleuve sont nombreuses, il est rare qu'elles comptent un aussi grand nombre de ponts, sur une longueur d'à peine 13 km, soit, en moyenne, un pont tous les 350 m. La situation de la Seine au cœur de la ville, l'atout économique qu'elle représente et le développement rapide de Paris expliquent ce nombre important.

« C'est le rôle de la Seine d'être un lien entre deux rives autant qu'avec le centre historique de Paris. » A.D.

LA SEINE : UNE LÉGENDE

Pluton, dieu des Enfers, était tombé amoureux de Proserpine, fille de Cérès, la déesse des moissons, et l'avait enlevée. Quittant la Grèce pour partir à la recherche de sa fille, Cérès traversa l'Italie, puis atteint les frontières de la Gaule, où elle fut accueillie par un groupe de nymphes. L'une d'entre elles, Sequana, fille de Bacchus, lui proposa son aide. Une fois Proserpine retrouvée en Normandie, Cérès donna la main de sa fille à Pluton et, en guise de remerciements, offrit aux nymphes gauloises le pays où sa fille avait été retrouvée. Alors que Sequana se promenait en compagnie des autres nymphes, découvrant les rives de leur nouveau domaine, elle fit la rencontre de Neptune, dieu de la Mer. Séduit par sa beauté, il décida à son tour de l'enlever. Sequana s'enfuit pour lui échapper et arriva au cœur de la Bourgogne. Là, juste avant que Neptune ne réussisse à s'emparer d'elle, elle appela à son secours son père. Bacchus, et son amie Cérès. C'est alors que la métamorphose se produisit : Sequana prit la forme d'une rivière. La Seine était née et avec elle l'Aube, l'Yonne, la Marne, l'Oise, l'Eure, symbolisant l'unité des nymphes gauloises.

3.3

L'EAU, DU FACTEUR D'ATTRACTIVITÉ DÉMOGRAPHIQUE À LA NOUVELLE FABRIQUE D'URBANITÉ

L'EAU A ÉTÉ ET DEMEURE UN FACTEUR D'ATTRACTIVITÉ DÉMOGRAPHIQUE IMPORTANT. LES RAISONS ONT ÉVIDEMMENT DIFFÉRÉ SELON LES LIEUX ET LES TEMPS. DE L'EAU-RESSOURCE POUR CONSOMMER, IRRIGUER, PÊCHER OU PERMETTRE LE DÉVELOPPEMENT ARTISANAL ET INDUSTRIEL, À L'EAU-ÉVACUATION POUR SE DÉBARRASSER DE NOS DÉCHETS, DE L'EAU-RÉSEAU POUR SE DÉPLACER, ÉCHANGER, À L'EAU-PAYSAGE ET À L'EAU-LOISIR, QUI SATISFONT NOS EXIGENCES ESTHÉTIQUES POUR LA PREMIÈRE, RÉCRÉATIVES POUR LA SECONDE, NOS RAPPORTS À CET ÉLÉMENT SONT AUSSI DIVERS QU'ESSENTIELS.

Sans ignorer l'importance de l'eau-ressource et de l'eau-évacuation qui, par leur rareté et leur exploitation intensive, se situent au cœur de graves enjeux environnementaux et géostratégiques, nous nous intéressons plutôt ici aux trois autres dimensions qui semblent, elles, jouer un rôle non négligeable dans notre manière d'occuper et d'aménager les territoires.

Partons d'un simple constat : près d'un quart des communes de la France métropolitaine sont situées à moins de 1 km d'un cours d'eau, d'un lac ou couvertes par la loi littorale. Elles accueillent en 2006 plus de 30 millions d'habitants soit environ la moitié de la population française. Depuis 1990, ces communes ont connu un solde migratoire positif de 7,2%, ce qui équivaut à 2,1 millions de personnes supplémentaires. Ces chiffres ont leur traduction spatiale : des lignes et des nappes de peuplement le long des littoraux méditerranéens et atlantiques ainsi que des corridors le long de grands fleuves tels que la Seine, le Rhône ou la Loire continuent de se former. Bien sûr, la présence de l'eau-paysage-loisir-réseau n'est pas le seul facteur d'attractivité à l'œuvre, et tant les axes de transports terrestre que les grandes agglomérations, voire l'ensoleillement, semblent jouer un rôle également efficace. Reste que le **facteur « proximité de l'eau » est d'autant plus intéressant à interroger qu'il sert de principe directeur à des pratiques aménagistes et urbanistiques contemporaines en même temps qu'il est encadré par des contraintes réglementaires de plus en plus rigoureuses.**

Côté projets d'aménagement et d'urbanisme, nombreuses sont les initiatives qui instituent l'eau-paysage-loisir-réseau en clé de voute. Le Havre s'illustre par une ambitieuse opération de rénovation urbaine et d'aménagement qui valorise le rivage et l'interface ville-port; Rouen reconquiert les quais en bord de Seine ouest et réinvente le quartier des docks et l'éco-quartier du pont Flaubert; l'île de Nantes est en passe de devenir un projet urbain emblématique; le chantier Confluence à Lyon se poursuit entre Saône et Rhône, etc. Il s'agit de fabriquer de l'urbanité en réalisant de nouveaux quartiers multifonctionnels – bureaux, habitats, commerces, loisirs, espaces publics –, des pôles qui ouvrent la ville sur le fleuve, la mer ou l'océan et réordonnent les centralités. Ces projets reposent souvent sur la transformation et la réhabilitation de friches industrielles ou

portuaires. Ils passent alors par la patrimonialisation de leur architecture originelle et son détournement vers d'autres usages tout en visant à la création de lieux de vie, « naturels », écologiques et publics.

Cette tendance ne se cantonne pas à la France. La métamorphose de Barcelone à l'occasion des Jeux olympiques de 1992 pourrait tenir lieu de modèle : en aménageant son rivage, en créant des plages, un port de plaisance et passagers, des zones de loisirs, touristiques et commerciales, la ville s'est ouverte sur la mer tout en créant un espace public remarquable qui participe assurément de l'attractivité actuelle de la métropole. Londres ou Lisbonne ont porté des actions de moindres envergures pour se réapproprier ici les rives de la Tamise, là celles du Tage. Dans tous les cas, il s'agit à la fois d'accéder à des ressources foncières dont la reconversion produit une forte valeur ajoutée économique, sociale, culturelle et environnementale, tout en recouvrant un facteur d'attractivité – l'eau – qui paradoxalement fonde depuis longtemps le succès de Venise, Bruges, Amsterdam ou autres villes dites d'eau justement.

On retrouve ailleurs dans le monde la prégnance de cet élément au sein de projets d'aménagement dont l'échelle ou l'esprit diffère : que l'on songe à la démesure des îles artificielles de Palm Jumeirah, Palm Jebel Ali, Palm Deira et de World Island dans les Émirats arabes unis ou au quartier privé et gardé de Bosphorus City, situé à 70 km d'Istanbul, lequel s'organise autour d'un plan d'eau qui pastiche le détroit du Bosphore. Tous ces exemples illustrent combien le sens politique de ces opérations est éclectique. L'eau peut séparer physiquement – tout simplement lorsque deux rives se font face sans franchissement – et symboliquement – lorsque les rives, la gauche et la droite par exemple, sont dotées d'un capital social et d'une image différents –. En faire volontairement un critère de distinction sociale et participer d'une logique de ségrégation spatiale au bénéfice d'un entre-soi quelconque s'inscrit dans le même registre tout en forçant le trait par une intention explicite. Nous sommes alors fort éloigné de la production d'espaces multifonctionnels et publics, vecteur de brassage, d'intégration, de cohésion sociale, de l'interface œuvrant à la convergence de mondes qui s'ignorent.

En donnant la possibilité de créer des lieux de coprésence, l'eau-paysage-loisir-réseau fournit l'opportunité de dépasser des clivages tant spatiaux que sociaux. Elle constitue donc, de fait, un objet fort d'enjeux politiques qui méritent d'être mis en débat. La privatisation des espaces concernés est évidemment une manière, mais pas la seule, de faire l'économie de ce débat.

Côté réglementation, l'encadrement des usages possibles de ces rives et rivages attractifs se renforce. Les textes édictés tendent à préserver des milieux fragiles et menacés par l'activité humaine, ainsi qu'à se prémunir des risques tels que les inondations. L'arsenal dont se dote la France en la matière est imposant et, de fait, de plus en plus contraignant : la loi relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral ; celle relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages ; les codes de l'urbanisme et de l'environnement ; ensemble maintenant complété par le Grenelle. Les dommages et l'émotion régulièrement occasionnés par les aléas climatiques dans certaines de ces zones sensibles prouvent, s'il en était besoin, le bienfondé de cette volonté de prévention et peut-être également ses limites. La gestion des risques demeure par nature et ce, malgré le sérieux des dispositifs, toujours susceptible d'être mise en défaut ; la difficulté d'appliquer strictement ces mesures faute de consensus entre les parties prenantes limite également leur efficacité ; enfin la complexité des situations et la proximité normative ne conduisent-elles pas à privilégier au détriment d'approches réellement politiques, des variantes techniques et administratives, plus sécurisantes mais aussi stériles ?

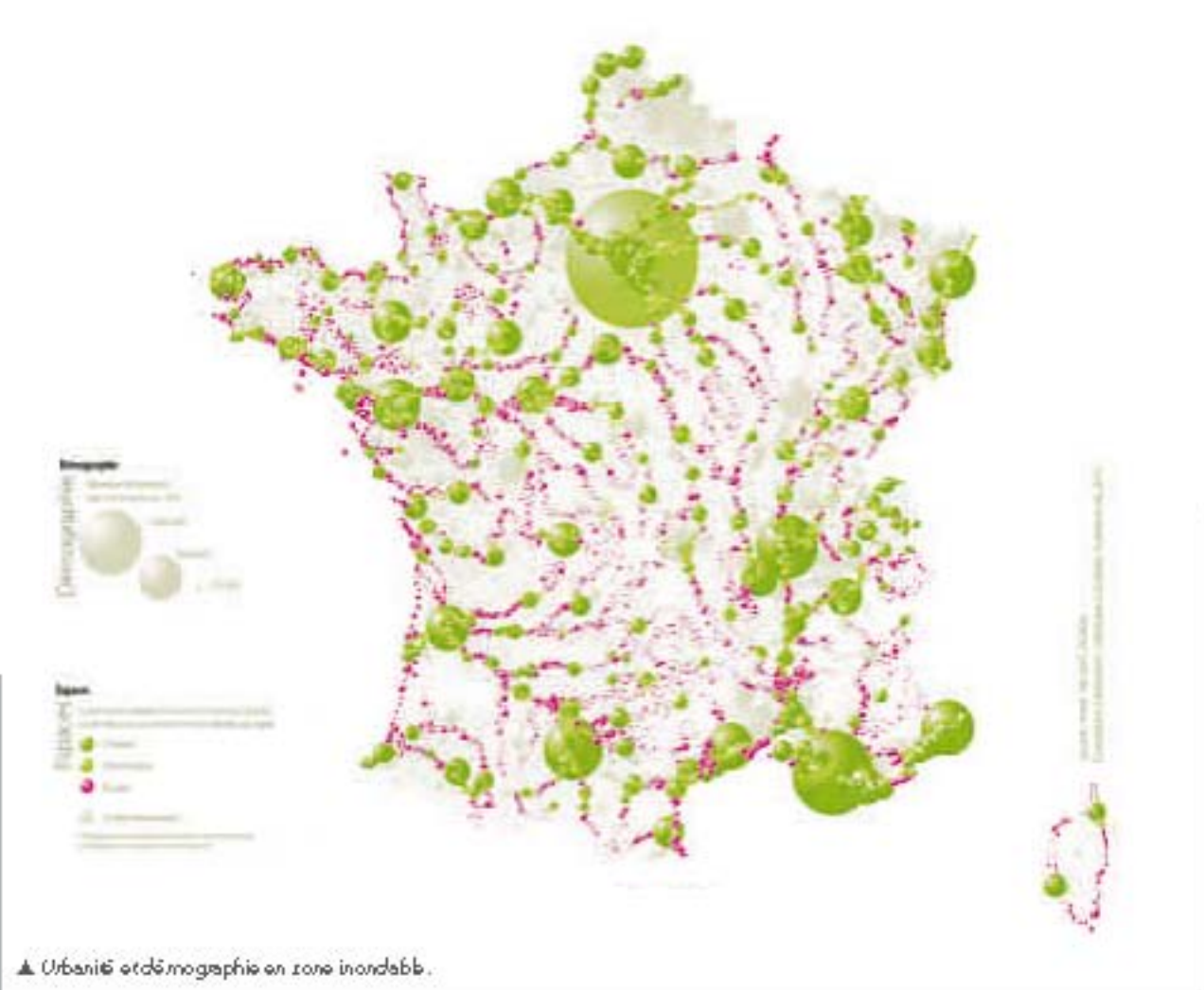
Le nombre des projets en cours semblent indiquer que nous n'en sommes pas là... De par leur attractivité pour les populations, leur intérêt pour le développement des territoires, leur valeur pour les opérateurs fonciers et les aménageurs, publics ou privés, de par les exigences qui leur sont associées en matière de précaution, de prévention et de préservation, les espaces intégrant l'eau-

paysage-loisir-réseau, cristallisent enjeux, attentes, tensions et controverses. Ils interpellent fondamentalement le politique. C'est donc bien par une approche politique, et non seulement technique, que ces espaces sont susceptibles d'être correctement appréhendés. L'inverse reviendrait à ce que la question des moyens préemptent celles des fins. Cela conduirait également à

gâcher une chance de réenchanter la ville et de favoriser l'émergence d'une urbanité pleine et entière qui concilie dimensions sociale, environnementale et économique.

Stéphane Cordobes

Professeur associé au Cnam et conseiller à la Datar



Ces propos n'engagent que leur auteur et non les institutions dont il dépend.

3.4

LES EXEMPLES ÉTRANGERS QUI NOUS INSPIRENT

LA FAÇON DONT EST ÉVALUÉ LE RISQUE EN FRANCE ET À L'ÉTRANGER JOUE UN RÔLE DÉCISIF DANS LE NIVEAU DE SÉVÉRITÉ DE LEUR RÉGLEMENTATION. LA FRANCE, QUI NE TIENT COMPTE QUE D'UN ALÉA FORT (LA CRUE CENTENNALE DE 1910), A DÉVELOPPÉ UNE POLITIQUE DRASTIQUE ET RÉPRESSIVE.

En Grande-Bretagne ou aux Pays-Bas, nos voisins ont choisi d'intégrer le niveau de vulnérabilité effective de leurs territoires aux inondations, et ont ainsi conçu des systèmes de gestion plus souples et efficaces. En Grande-Bretagne, les différents acteurs concernés participent collectivement à une réflexion sur la réduction de la vulnérabilité des espaces soumis aux risques. Aux Pays-Bas, où 60% de la population vit en zone inondable, l'évaluation du risque se scinde entre les zones « hors digues » (où l'État n'assure pas la réparation des dommages), et les zones protégées par les digues (soumises aux vérifications des autorités de l'eau, selon une crue de référence décennale), où se situe la majorité de l'urbanisation.

La comparaison internationale est riche d'expériences conciliant développement urbain avec prévention et protection contre le risque d'inondation. Les solutions concernent des échelles très variées et supposent donc une gouvernance globale face à cet enjeu.

La ville d'Hambourg, en Allemagne, propose un exemple réussi de cette réflexion à plusieurs échelles : à la fois Land et municipalité, le gouvernement d'Hambourg prend en charge les protections individuelles pour les habitations inondables, les opérations visant à diminuer la vulnérabilité des quartiers par des digues ou des rehaussements, ainsi que des opérations visant à réduire les potentialités de crues à l'échelle du fleuve.

L'exemple marocain s'appuie également sur une approche globale du risque d'inondation, notamment dans la vallée du fleuve Bouregreg. Une agence d'aménagement spécifique nommée par le gouvernement a préservé une zone d'expansion du fleuve afin de construire sans risque sur le reste de la vallée et permettre le développement de la capitale, Rabat.

« À l'étranger, on a beaucoup d'exemples de rapports au fleuve merveilleux. Alors que nous sommes un peu dans un drame français du règlement contre la ville. » R.C.

La gouvernance française a adopté un modèle bien différent. Une étude menée par Irma-Sponge dans les pays traversés par le Rhin (Suisse, France, Allemagne, Pays-Bas) montre que **la France est le seul de ces pays où l'État réglemente directement l'usage des sols, au moyen du PPRI. La France est aussi le seul de ces quatre pays où le financement des mesures de protection dépend uniquement des municipalités.** Au regard de ses voisins européens, les limites du modèle français sont liées au déficit de coopération entre les différents échelons institutionnels.

Le programme opérationnel Loire 2007-2013 marque cependant une évolution positive. Financé par les fonds structurels européens, il propose une gestion interrégionale du fleuve. Le projet consiste à sensibiliser les acteurs économiques installés dans les zones inondables du bassin de la Loire, notamment par l'élaboration de diagnostics de risques personnalisés. Des travaux de réduction de la vulnérabilité peuvent ensuite être cofinancés par les collectivités et les acteurs économiques concernés, à la demande de ces derniers.

L'ensemble de ces exemples plaide pour une évolution du modèle français en faveur d'une gestion du risque inscrite dans une logique de projet.

L'AMÉNAGEMENT D'UN QUARTIER

Les digues et murs de protection

Ce sont des solutions très répandues en France, mais qui posent des problèmes variés, notamment leur non-prise en compte par les PPRI. Parfois insuffisantes d'un point de vue technique en cas de fortes crues (c'est l'exemple de Katrina), ces solutions posent aussi des difficultés d'ordre esthétique. C'est notamment le cas à Anvers, qui fait aujourd'hui l'objet d'une réflexion paysagère. Enfin, la question de l'entretien de ces ouvrages renvoie à des responsabilités éclatées entre État et collectivités. Certaines villes, comme Hambourg, ont cependant su trouver des solutions pour intégrer harmonieusement ces ouvrages au tissu urbain.

L'aménagement en terrasse

Il consiste à étagé une zone inondable sur plusieurs niveaux, du plus facilement inondable au mieux protégé. Le premier niveau permet de respecter l'expansion naturelle du cours d'eau, tandis que le dernier niveau peut abriter des équipements stratégiques hors des PHEC. C'est l'aménagement choisi par l'EPA-Orsa dans le cadre de l'opération d'intérêt national Orly-Rungis/Seine-

Amont. La terrasse inférieure du site des Ardoines, située un mètre en dessous des crues décennales, est consacrée à un parc public. Le niveau intermédiaire, exposé à une crue centennale, accueille commerces et parkings en rez-de-chaussée, puis habitations et bureaux aux étages supérieurs. Le dernier niveau rassemble les équipements publics et les pôles de développement économiques au-dessus de la crue centennale.

Les bassins de rétention et d'expansion temporaires
Cette solution très coûteuse consiste à aménager des zones (le plus souvent des parcs) capables d'accueillir l'eau des crues. Elle a notamment été développée pour le quartier des Trois Rivières, à Stains. Elle permet de préserver à la fois les espaces urbanisés vulnérables mais aussi l'expansion naturelle du cours d'eau. Les « zones humides » le long de la Lea sur le site olympique de Stratford en sont l'illustration. La réhabilitation des cours d'eau, la création d'espaces verts et la limitation des constructions s'inscrivent dans une même logique : créer une nouvelle interface urbaine. L'eau reprend sa place en ville dans une perspective esthétique (bâtiments entourés d'eau...), et technique.



▲ La protection des berges en Île-de-France : les quais d'Iry, une urbanité brisée par des rîges.

À Hambourg, la partie historique de la ville est protégée par des digues construites par des promoteurs immobiliers qui reçoivent une aide de la ville à hauteur de 50 % minimum. La reconversion portuaire de la Hafencity a opté pour un rehaussement du niveau du sol et la résistance des bâtiments a été spécialement étudiée pour faire face au risque d'inondation. Des mesures temporaires (murs escamotables et digues) pour faire face à des crues exceptionnelles et des expériences de logement flottants complètent le dispositif. La stratégie de Hambourg consiste à privilégier la densification du centre-ville par l'aménagement de zones inondables plutôt que de construire la ville sur les terrains périphériques.



▲ La protection des berges à Hambourg : Hafencity, un quartier inondable et urbain.



▲ La Lea Valley : Les « zones humides » le long de la Lea sur le site olympique de Stratford, en Grande-Bretagne.

Les îles artificielles

Moins pertinente en France, la création d'îles artificielles s'est accélérée à Dubaï comme support de prouesses architecturales, ou à Amsterdam comme réponse à la rareté du foncier constructible. Trois îles sont ainsi sorties du lac IJ, dans le quartier de Zeeburg, et accueillent notamment la gare centrale d'Amsterdam (1889). La multiplication de ponts (traversés par le tramway) et de tunnels, aux dépens des bacs, accroît encore l'accessibilité de ces îles étroitement intégrées au reste de la ville.



▲ Vue aérienne d'une des îles artificielles de Dubaï.



▲ Damkwartier Zeeburg à Amsterdam (Pays-Bas).

LA CONSTRUCTION SUR UNE PARCELLE

Certaines solutions à l'échelle du bâtiment ne sont pas toutes transposables en raison des contraintes réglementaires françaises. Elles signalent l'importance d'une évolution de la réglementation pour la gestion du risque inondable.

I. LES SOLUTIONS CLASSIQUES QUI LAISSENT S'ÉCOULER L'EAU

Ces solutions présentes dans les règlements des PPRi posent le principe d'une compensation de tout volume (remblais) empêchant l'eau de passer par un déblai.

Les pilotis

Cette méthode autorisée par les PPRi est la plus répandue en France. Elle permet de préserver l'écoulement de l'eau et est compatible avec la densité, comme l'illustre le bâtiment MVRVD à Amsterdam. Ce type de construction pose néanmoins certains problèmes esthétiques et de qualité urbaine dans le cas d'un aménagement à grande échelle, et lorsque les pilotis ne sont qu'exceptionnellement au contact de l'eau.



▲ Silodam Housing à Amsterdam (MVRDV architects) qui regroupe 157 appartements, des bureaux et des espaces publics.

Les bâtiments inondables

Cette méthode qualifiée de « résistance passive » consiste à assumer le caractère inondable d'un bâtiment, notamment en utilisant des matériaux résistants. L'eau peut donc pénétrer dans le bâtiment, puis s'écouler lors de la décrue. Certains exemples commencent à voir le jour en France, comme la Halle des Peupliers, à Niort. Cette technique se limite cependant aux commerces ou aux services, puisque le bâtiment est temporairement hors d'usage lors des crues. À Borneo (Amsterdam), elle s'applique aussi aux logements, en installant des garages inondables aux rez-de-chaussée.



▲ Quartier de Borneo, à Amsterdam (Pays-Bas).



▲ Marché de Hambourg (Allemagne).

Les bâtiments flottants

Cette solution est déclinée à une large échelle aux États-Unis et aux Pays-Bas. Elle consiste à faire flotter les constructions, qui s'élèvent au rythme de l'eau. Cette technique limitée aux constructions de petite taille semble difficilement importable en France, où la pression foncière n'est pas aussi sensiblement perceptible qu'aux Pays-Bas.

Des projets architecturaux plus récents envisagent cependant la production d'unités bien plus denses. S'ouvrent ainsi des perspectives de construction de buildings flottants.



▲ Un quartier de maisons flottantes : Portage Bay à Seattle.



▲ Maison flottante à HafenCity à Hambourg.

« Dans d'autres pays, l'expérience nous enseigne qu'il est possible de penser différemment la construction en zone inondable. » **A.D.**

II. LES SOLUTIONS CLASSIQUES QUI EMPÊCHENT L'EAU DE PASSER

Les façades aveugles

Cette solution consiste à réaliser des façades sans ouvertures à une certaine hauteur correspondant au niveau des PHEC. Cette méthode pose un premier problème de compatibilité avec d'autres réglementations, notamment sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. En favorisant des rez-de-chaussée aveugles, parfois sur plusieurs mètres, des entrées surélevées par des escaliers, et des murs lisses, elle pose aussi un second problème d'urbanité. À Amsterdam, les portes d'entrée en rez-de-chaussée ne sont surélevées qu'à un mètre du sol, et ne posent donc pas ce problème.



▲ Ouvertures hermétiques dans le quartier de l'ib de Borneo à Amsterdam.

Les ouvertures hermétiques

Cette solution assure l'étanchéité des portes et fenêtres en cas de crue au moyen d'un volet spécial. En France, une telle solution ne sera pas prise en compte dans le cadre du PPRi. On peut en revanche l'utiliser dans les duplex autorisés en rez-de-chaussée de bâtiments des zones de risque intermédiaire. Un système d'accès des habitants par le haut de l'habitation doit néanmoins être prévu pour permettre leur évacuation.

III. LES INNOVATIONS

Objets d'une réflexion permanente, les projets d'architecture en zone inondable continuent de développer innovations et originalité (projets de villes et d'immeubles flottants, « maison nénuphar »). Souvent incompatibles avec la réglementation actuelle, ces solutions seraient rarement directement applicables sur les territoires inondables français.



▲ Projet Water Lily.




LE FLEUVE PAR MONTS ET PAR MOTS



LEXIQUE GÉNÉRAL




INONDATION : débordement d'un cours d'eau qui submerge temporairement les terrains voisins, qui ne sont pas submergés en temps normal. Elle peut avoir plusieurs causes (cumulables). **1.** Des causes naturelles : phénomènes météorologiques attendus comme la mousson, ou un événement inattendu comme un glissement de terrain qui empêche l'eau de s'écouler. **2.** Des causes anthropiques : l'irrigation, l'imperméabilisation, le drainage ; et d'autres causes humaines directes : la construction de barrages et d'écluses qui diminuent le cours naturel de l'eau. Un risque d'inondation est la combinaison de la probabilité d'une inondation et des conséquences négatives potentielles pour la santé humaine, l'environnement, le patrimoine culturel et l'activité économique.



SUBMERSION : inondation marine importante liée à l'élévation du niveau de la mer. Elle peut être causée par de multiples facteurs : la dilatation de l'eau et la fonte des glaciers, la force des vents et des courants... Ces facteurs peuvent conduire à une rupture de digue, l'inondation/submersion marine des terres ou polders peut alors être durable.

CRUE : débordement d'un cours d'eau de son lit. Différents phénomènes en sont à l'origine : de fortes précipitations, une fracture terrestre qui libère des nappes phréatiques, la fonte des neiges, une marée exceptionnellement haute ou un écoulement insuffisant. Phénomène météorologique très suivi par les scientifiques, il définit les zones à risque d'inondation (crues de référence). On peut également distinguer les crues selon leur probabilité d'apparition : crue centennale (une année sur cent), crue décennale (une année sur dix)...



BASSIN VERSANT :
surface d'alimentation d'un cours d'eau.



ZONE D'EXPANSION DES CRUES :
zone où se répand l'eau lors d'une inondation.



LIT MINEUR :
zone où s'écoule l'eau avant débordement.



LIT MOYEN :
zone sujette à des inondations fréquentes.



LIT MAJEUR :
zone sujette à des crues exceptionnelles.



PLAN DE PRÉVENTION DU RISQUE INONDATION (PPRI) : document établi par le préfet, le directeur départemental de l'équipement en association avec les élus locaux, le PPRI est un outil juridique de l'État qui a deux objectifs : interdire les constructions dans les zones les plus dangereuses – face au risque d'inondation – et réduire la vulnérabilité des installations existantes, en

préservant l'expansion des crues. Les PPRI ont été mis en place à partir de 1995 (loi Barnier), introduisant nombre de préconisations, interdictions et autorisations pour assurer la sécurité des infrastructures, bâtiments et personnes dans toutes les communes d'un département.






SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE) : le SDAGE est devenu un document de planification suite à la Directive cadre européenne sur l'eau (DCE) de 2000. Chaque État membre doit en effet préparer pour chaque district hydrographique un projet de « plan de gestion », qui se fait en France à l'échelle des bassins. Ce projet est soumis aux préfets et à consultation des citoyens et des institutions. Il devient par la suite le cadre légal de référence pour tous les acteurs (activités, aménagements) qui ont un impact sur le cours d'eau. Le SDAGE comporte également une dimension environnementale, en intégrant une « gestion équilibrée » de la ressource en eau.



DOSSIER DÉPARTEMENTAL DES RISQUES MAJEURS (DDRM) : un DDRM est un document d'information public établi par le préfet, qui recense les risques naturels et technologiques majeurs sur le département, par commune, ainsi que leurs conséquences prévisibles et les mesures de prévention et de protection prises.



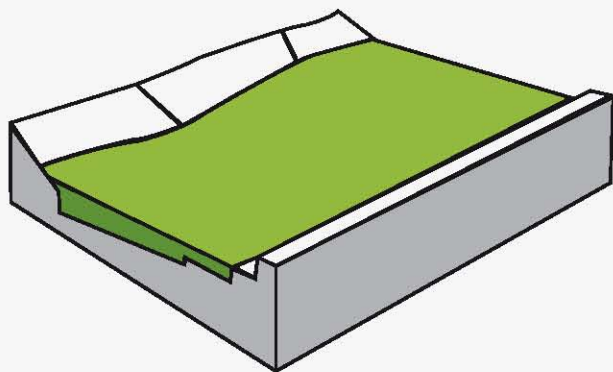
DOSSIER D'INFORMATION COMMUNAL SUR LES RISQUES MAJEURS (DICRIM) : un DICRIM est le document succédant au DDRM. Il est établi par le maire et mis à disposition de la population (affichage, distribution, etc.). Il rappelle les mesures prises par la préfecture, les événements passés significatifs à l'échelle de la commune ainsi que des dispositions spécifiques du PLU. L'élaboration de ce document démontre une certaine coopération entre les collectivités locales et les institutions de l'État déconcentré.

PROGRAMMES D'ACTION DE PRÉVENTION DU RISQUE INONDABLE (PAPI) :

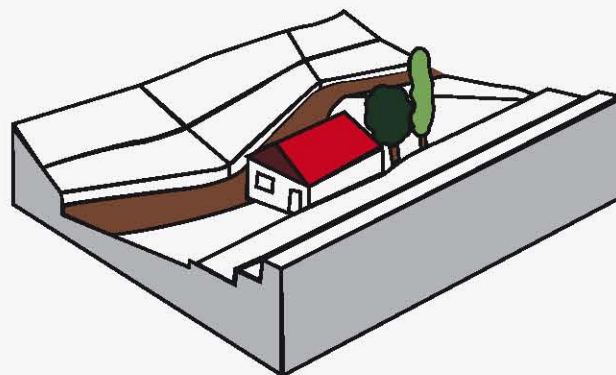
le PAPI est un programme d'étude élaboré par les collectivités locales. Il constitue un outil d'aide à la décision de réalisation d'actions et d'aménagements permettant de réduire l'aléa des crues, la vulnérabilité des zones et populations, ainsi que les dommages des inondations. À la différence du PPRi, le PAPI ne réglemente pas l'occupation des sols en zone inondable.

LEXIQUE RÉGLEMENTAIRE

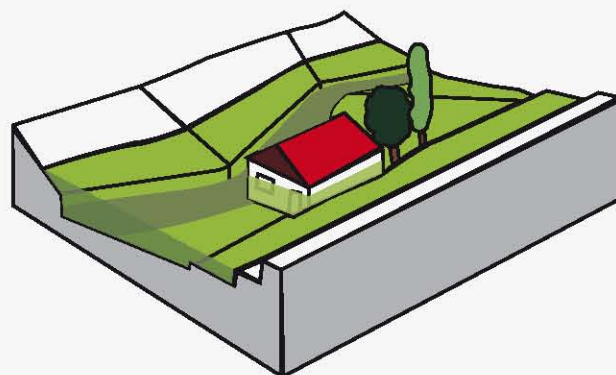
ALÉA : on désigne par « aléa » les hauteurs de crues d'un cours d'eau, ou le fait que le danger d'inondation est aléatoire. Dans le cadre du PPRi, on évalue les aléas d'une inondation potentielle à partir de données historiques (cotes de PHEC), que l'on projette sur le terrain naturel et on produit alors une carte des aléas.



ENJEU : au sens du PPRi, on évalue les enjeux en analysant le territoire, en déterminant les centres urbains, les zones urbaines denses, les autres zones urbanisées et les zones naturelles. On observe alors les principaux équipements publics et privés, les sites stratégiques (industries par exemple), les espaces en voie d'urbanisation, ainsi que les logements. L'enjeu d'une zone peut être alors la présence d'habitants citoyens ou celle d'une usine EDE



RISQUE : le risque est le croisement des aléas et des enjeux sur le plan de zonage du PPRi. On établit alors les différents niveaux de risque selon les aléas de la crue et la présence de zones stratégiques ou à risque. Le risque définit le PPRi, c'est, selon celui du Val-de-Marne, « l'élaboration du zonage réglementaire et du règlement, par confrontation des aléas et des enjeux ».



DÉBIT : volume d'eau qui traverse le bassin versant par unité de temps.

PLUS HAUTES EAUX CONNUES (PHEC) :

les cotes PHEC rapportent les niveaux de crue historiques les plus hauts qu'un cours d'eau ait connu. Elles sont un élément primordial dans le dispositif de prévention et d'information du risque inondation, car elles permettent d'apporter un élément visuel, précis et concret sur la menace des crues. Ces cotes ne sont en aucun cas la garantie que le niveau d'une crue future ne montera pas au-delà ; elles sont en quelque sorte un repère plafond mais non fiable totalement. Les PHEC de la Seine sont celles de la crue de 1910.

VULNÉRABILITÉ :

conséquence de l'aléa sur les enjeux.

DOMMAGES DIRECTS :

dus à la submersion.

DOMMAGES INDIRECTS :

dus à la perturbation des activités.

DOMMAGE TANGIBLE :

perte mesurable en termes économiques.

DOMMAGE INTANGIBLE :

ne correspond pas à une valeur monétaire directe (ex. : perte de vies humaines).



CHAPITRE 4

LES ENJEUX DU GRAND PARIS

Le Grand Paris doit associer les principes de la multipolarité, de la compacité, du droit à l'accessibilité. Il doit réconcilier le symbolique, l'extraordinaire et la poésie. Si l'on s'appuie sur le travail des 10 équipes d'architectes mobilisées ; si l'on s'y met tout de suite ; si l'on ne reproduit pas les pratiques antérieures ; si l'État, les collectivités territoriales et les citoyens avancent dans le cadre d'une pédagogie participative ; alors il est possible de réaliser le Grand Paris dans les dix prochaines années. L'avenir des villes et des métropoles est une des questions politiques cruciales du XXI^e siècle.

4.1

LES PRINCIPES FONDATEURS DU GRAND PARIS

LE CHEMINEMENT, À PARTIR DE LA CONSULTATION GRAND PARIS, A OUVERT DES CHAMPS D'ÉTUDES THÉMATIQUES QUE NOUS SOUHAITONS DÉVELOPPER. L'ÉQUIPE A SOUHAITÉ POURSUIVRE CETTE AVENTURE EN CONSERVANT LA LIBERTÉ DE PENSER QUI A ÉTÉ LA NÔTRE PENDANT LA CONSULTATION. L'AVENIR C'EST LA VILLE, IL S'AGIT DE LA RÉFLÉCHIR AUTREMENT EN INTÉGRANT LES CONCEPTS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS LA PENSÉE ARCHITECTURALE ET URBAINE SANS LES CONSIDÉRER COMME DES CONTRAINTES QUI SE SUPERPOSENT À CELLES QUI EXISTENT DÉJÀ. LES CHEMINS DE L'URBANITÉ VONT DÉVELOPPER DES CONCEPTS QUI POURRAIENT TROUVER DES APPLICATIONS MÉTROPOLITAINES, DANS LE GRAND PARIS ET AILLEURS, MAIS AUSSI À DES ÉCHELLES DE VILLE DENSE.

La définition de ces concepts répond aux principes et méthodes préalablement mobilisés sur le projet du Grand Paris. En effet, il a nécessité la définition d'un ensemble d'outils conceptuels qui compose un manifeste initial et qui permette la génération du projet.

8 PRINCIPES

LA GÉNÉRATION POÉTIQUE DU PROJET

La poésie d'un lieu réside en sa capacité de flânerie, de déambulation, sa force émotive, ses bonnes surprises toujours renouvelées, ses mystères et ses épaisseurs... La poésie constitue un guide car « le bien décisif et à jamais inconnu de la poésie, croyons-nous, est son invulnérabilité » (René Char).

L'APPROCHE QUALITATIVE, GLOBALE ET SYSTÉMIQUE DU PROJET

L'appréciation de la qualité du projet ne peut être que qualitative et les appréciations quantitatives peuvent toujours être traduites qualitativement. Globale, car les traitements en partie séparés des différents aspects du projet aboutissent à un projet final qui n'est qu'une suite de corrections de la vision initiale. Enfin, le projet ne se réduit pas à la somme de ses éléments, mais doit être considéré comme un système, dans une dynamique globale.

LA MODERNITÉ BAROQUE

La culture urbaine à revisiter est baroque : du cercle à l'ellipse, d'un centre omnipotent à de multiples centres. Cela implique d'en finir avec le radioconcentrique qui tend à étouffer l'agglomération parisienne et d'organiser de nouvelles polarités mieux distribuées.

LE SYMBOLIQUE EXTRAORDINAIRE

Une fonctionnalité capable de fixer l'imaginaire mondial est nécessaire afin d'inscrire la métropole dans sa modernité et d'en faire une ville monde. Trois leviers y concourent : événementiels, culturels et universitaires.

LA TOPOLITIQUE

Sur le socle d'un Grand Paris solidaire dans lequel il n'existe plus de quartiers indignes, il convient de faire de la topologie et de la politique, soit de la topolitique. C'est dire que les valeurs de la République, dont le droit à l'urbanité, doivent devenir visibles dans la métropole. Il s'agit de disséminer de l'intérêt public partout.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE, L'ADAPTABILITÉ ET LA CULTURE

Une politique de développement durable est à trois dimensions : économique, sociétale et environnementale. Elle doit aussi répondre à l'évolution de toutes les composantes du cadre de vie bâti, d'où la nécessaire adaptabilité de celui-ci. Enfin, cette politique doit être en harmonie avec le système de valeurs de la société, c'est-à-dire sa culture.

DENSITÉ, COMPACTITÉ, INTENSITÉ

La ville que nous souhaitons promouvoir, à l'échelle métropolitaine, est compacte, avec des limites franches qui contribuent à sa beauté. C'est donc un développement intensif plutôt qu'extensif. La compacité est une réponse à l'étalement urbain, à la consommation du sol et aux types d'aménagement urbains nécessaires dans un contexte post-Kyoto de réduction de gaz à effet de serre.

LE DROIT À L'ACCESSIBILITÉ

Le niveau d'accessibilité représente un enjeu décisif pour un espace urbain, en ce qu'il détermine sa capacité à participer de la vie métropolitaine. Accéder, c'est donner la primeur à des lieux et des populations plutôt que développer une mobilité sans but. C'est pourquoi la question du maillage et surtout la position des stations prime sur la seule mobilité.

6 MÉTHODES

DÉRÉGLER

Dans le cadre normatif actuel, la somme des contraintes contribue à l'inertie des projets. Il est question de faire en sorte que chaque action soit bien le fruit d'une décision politique, et non d'une accumulation de contraintes techniques qui organise des non-choix politiques. Une gestion intelligente de l'eau permettrait de dépasser les contraintes en matière de construction en zone inondable, en favorisant l'application d'innovations qui existent et sont appliquées dans d'autres pays européens.

SAUTER UN PAS

Cela consiste à révéler ou construire des lieux majeurs bien au-delà de la ville centre, à la manière du château de Versailles, dont l'implantation loin de Paris a permis le développement cohérent de l'ouest. C'est une alternative au développement naturel de la métropole par absorption marginale et radioconcentrique. C'est un acte décisionnel.

LE PATCHWORK

Il s'agit de considérer chaque projet, lieu, territoire comme unique et de s'appuyer sur ses singularités tout en travaillant les coutures intercommunales. C'est libérer la possibilité de frictions, de contacts, d'agglomération, de rupture d'échelles entre des tissus urbains variés. C'est organiser une bataille de San Gimignano à l'échelle des communes.

S'APPUYER SUR LA GÉOMORPHOLOGIE ET LES PAYSAGES

Il s'agit d'identifier les territoires dans toutes leurs dimensions – géomorphologie, paysage, géographie humaine, économique et sociale – afin de profiter de leur richesse et de stimuler la variété des composantes territoriales. L'appui sur la topographie permet de déceler des lieux d'où la métropole se donne à voir.

DÉCHIFFRER ET DÉZONER LE TERRITOIRE

C'est dire la nécessité de produire les conditions d'une mixité dans les fonctions et les usages : plus de zones industrielles, de zones parcs, de zones résidentielles... mais complexifier les tissus urbains pour promouvoir l'urbanité. Dézoner, c'est aussi favoriser des continuités urbaines, inexistantes du fait de la séparation des fonctions, entre des zones industrielles, des zones d'habitat, des zones commerciales et le tissu de la ville sédimentaire.

REMODELER ET DÉSENCLAVER LES GRANDS ENSEMBLES

Le droit à l'urbanité revient à corriger l'inégalité de condition urbaine vécue par les habitants des quartiers populaires. On peut intervenir largement sur les formes urbaines, ajouter, densifier, transformer les façades et agrandir les logements. En travaillant sur les limites, on autorise la ville à envahir les quartiers afin de leur donner une valeur équivalente aux autres territoires de la métropole.

Cet ouvrage a été coproduit par :

- Atelier Castro Denissof Casi, en équipe : Étienne Bitauld, Silvia Casi, Roland Castro, Gwénaëlle Chorin, Morgan Even, Aurélien Rol-Tanguy, Laetitia Vidal
- Nexity, en équipe : Sophie Breton, Delphine Chandelle, Vincent Heuzé, Guillaume Idier, Jean-Luc Poidevin, Carine Robert, Yasmina Yefsah

Contributeurs :

- Berim
- Master stratégies territoriales et urbaines de Sciences-Po – Paris

Crédits architectes :

- Atelier Castro Denissof Casi : p. 10, 11, 18, 19, 20, 21, 32, 33, 37
- Philibert Delorme : p. 22 (Château de Chenonceau)
- Jean-Christophe Choblet, scénographe : p. 27, 36 (Paris Plages, Projet pont Solferino – Musée d'Orsay)
- Louis-Alexandre de Cessart et Jacques Dillon : p. 38 (Pont des Arts)
- MVRDV Architects : p. 44 (Sifodam Housing, Amsterdam)
- Adrian Welch : p. 44, 45 (Borneo, Amsterdam)
- Jean-Pierre Buffi et Marianne Buffi, Dietmar Feichtinger, ASW : p. 44, 45 (Hafencity, Hambourg)
- Nakheel Properties : p. 44 (Îles artificielles de Dubaï)
- Andreas Wenning : p. 45 (Water Lily)

Crédits photo et croquis :

- NASA : p. 3, 44
- Yann Arthus-Bertrand/Corbis : p. 4
- Bill Ross/Corbis : p. 4
- Isabelle Rozenbaum/PhotoAlto : p. 5
- Charles E. Rotkin/Corbis : p. 5
- Yann Arthus-Bertrand/Corbis : p. 5
- www.dlibrary.tistory.com : p. 6
- www.ile-de-france.ecologie.gouv.fr : p. 7
- Ra-smit : p. 22 (Château de Chenonceau)
- Atelier Castro Denissof Casi : p. 23, 28, 29, 37, 39, 47, 52, 53
- Image Source/Corbis : p. 31 (Thames Estuary)
- Photothèque Atelier Castro Denissof Casi : p. 36, 37, 43, 44, 45
- Papyrus : p. 37 (Maisons-Lafitte, vue d'ensemble)
- Tomtom24 : p. 37 (Berges de Mantes)
- Stefi 123 : p. 37 (Vue de la Seine depuis le parc des impressionnistes)
- Myrabella : p. 37 (Bords de Seine de Samois)
- Marcus Orbal : p. 38 (Pont des Arts)
- Nicolas-Jean-Baptiste Raguenet : p. 38 (Tableau)
- Source de données Insee : p. 41 (Carte)
- ODA : p. 43 (Site olympique Lea Valley)
- DR : p. 45 (Portage Bay Seattle)

Contact :

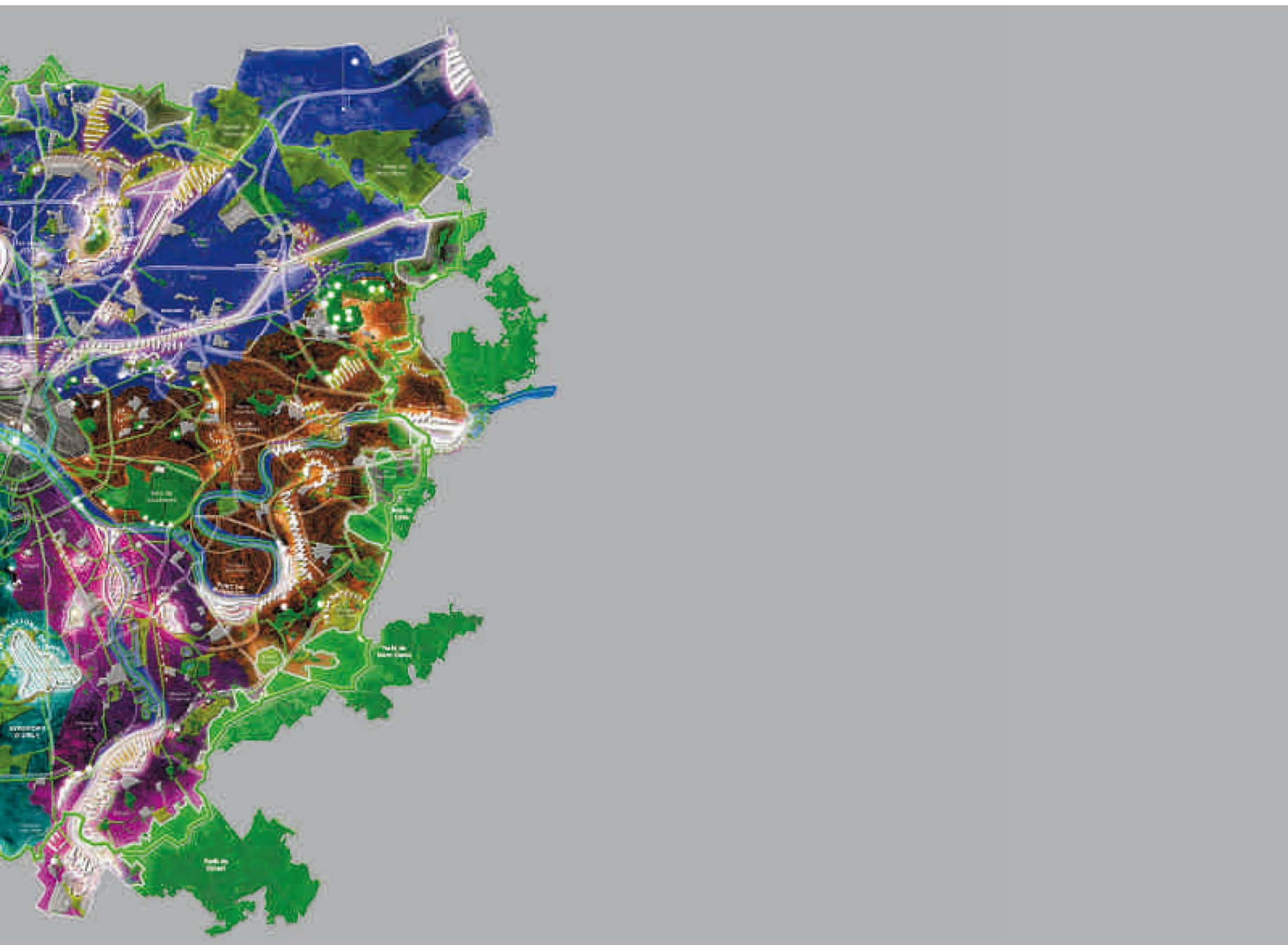
Direction de la communication :
directiondelacommunication@nexity.fr

Conception et réalisation graphique :

EURO RSCG C&O

LE GRAND PARIS DU DEVOIR D'URBANITÉ





LES CHEMINS DE L'URBANITÉ

La ville est le reflet de la société. Elle se transforme, elle se renouvelle, elle se démocratise. La ville est également malade de ses contradictions, qu'elles soient sociales, économiques ou politiques, alors qu'elle doit être aussi le lieu de l'épanouissement du futur, le lieu où se produira la création de richesses. Vouloir la dessiner différemment, c'est accepter l'idée que nous sommes encore maîtres de notre destin, que ce n'est pas le monde qui gouverne, mais ceux qui y vivent.

Chacun s'accorde à dire qu'il faut une volonté politique forte. Ce n'est que le moyen pour l'élite de ce pays de se décharger de sa responsabilité, celle d'apporter des idées, d'imaginer, de susciter, c'est-à-dire de faire vivre le débat, les échanges d'opinion, bref la démocratie.

Certains déplorent que la naissance de nouvelles structures enlève le débat. Les Français, pour la majorité d'entre eux, ignorent ce qu'est le Grand Paris. Comment en serait-il autrement tant qu'il n'est pas plus concret? Il faut, pour donner corps au vivre ensemble, lui offrir les moyens de s'exprimer concrètement, montrer comment les Franciliens vivront demain, c'est cela qui intéresse les générations futures.

Réfléchir au vivre ensemble, c'est penser aux hommes en premier, comme idéal inaliénable. Redonner à l'architecture et à l'urbanisme sa lumière centrale, c'est réordonner l'échelle des valeurs qui nous structurent, où la création des richesses est au service de tous. Proposer des solutions concrètes pour le Grand Paris, c'est donner un sens à la mission des hommes politiques, quelles que soient leurs convictions, aux entrepreneurs, quels que soient leurs intérêts, aux citoyens, quels que soient leur niveau social ou leurs utopies.

Réfléchir au vivre ensemble à l'échelle du Grand Paris, c'est poser concrètement ce que peut être la manière d'habiter avec un souffle nouveau. Une manière d'habiter qui dialogue avec les nouvelles façons de considérer l'économie. C'est enfin considérer qu'un concept peut transformer le monde et construire une vision. Un concept n'appartient à personne, il est l'œuvre de tous.

C'est ce chemin d'urbanité que nous avons choisi d'emprunter ensemble.

Cette revue est éditée par

nexity

1, terrasse Bellini
TSA 48200
La Défense 11
92919 Paris-la Défense Cedex
www.nexity.fr