

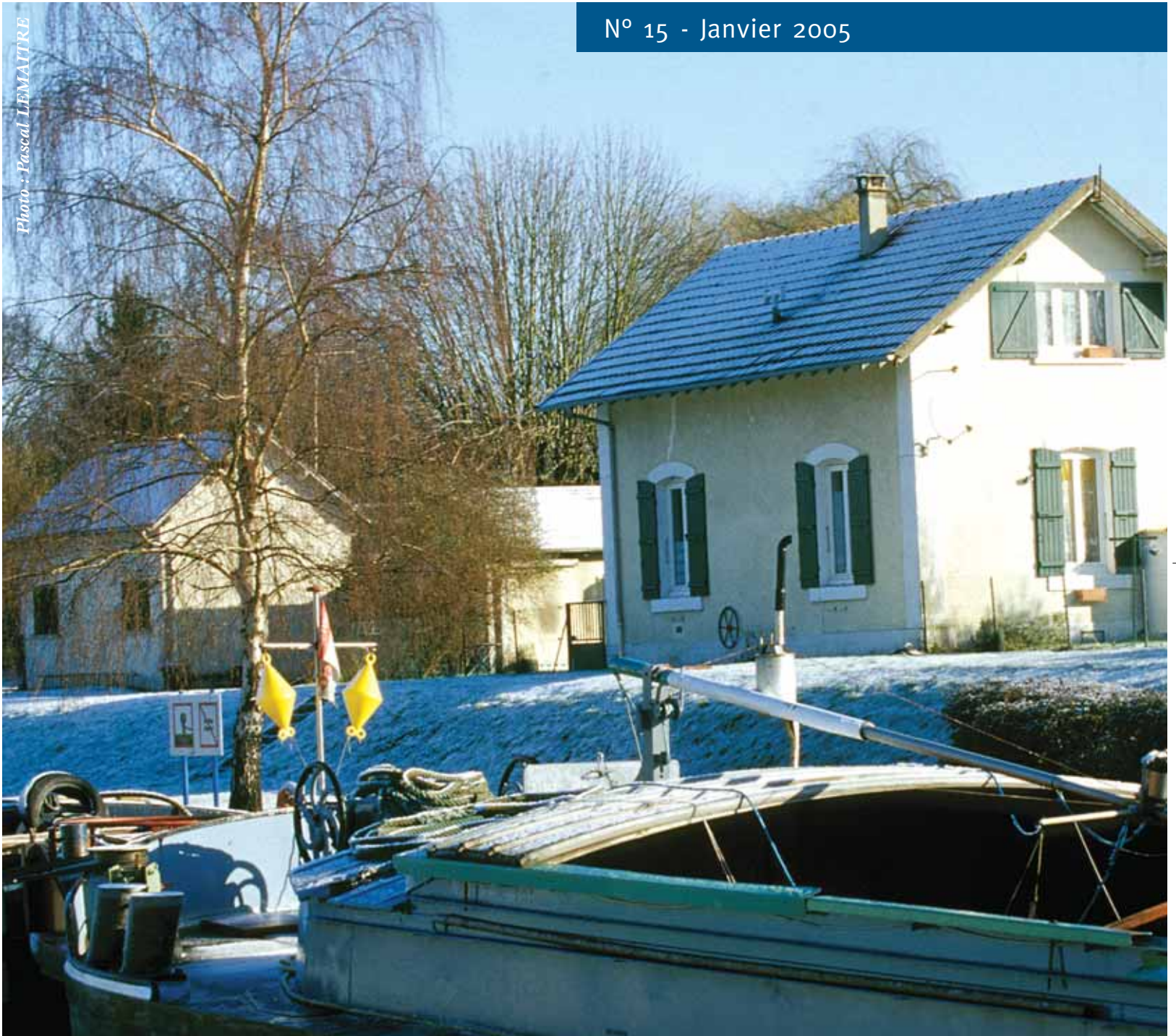
Au fil de la Seine

Le Journal de "la Seine en Partage"

L'association de ceux qui aiment et qui protègent la Seine en Ile-de-France

N° 15 - Janvier 2005

Photo : Pascal LEMAITRE



SOMMAIRE

L'éditorial d'Yves Jégo page 3

L'utilisation de la voie d'eau page 4

La modernisation de la flotte fluviale page 6

Les poissons migrateurs de la Seine page 8

Notre dossier :
« Les zones humides » page 10

Les réseaux d'assainissement :
une vigilance de tous les instants page 12

L'assainissement des eaux page 14

Les échos page 15

Une péniche pas comme les autres page 16

Notre grand poster sur les poissons de la Seine en Ile-de-France

Savez-vous combien d'espèces de poissons peuplent aujourd'hui la Seine en Ile-de-France ?

La question n'intéresse pas seulement nos amis pêcheurs. La présence de certaines espèces est le meilleur des baromètres pour connaître la qualité de l'eau. Or –et c'est une excellente nouvelle- certaines espèces qu'on avait cru à jamais disparues reviennent dans nos eaux, preuve que tous les efforts faits depuis quelques années contre la pollution ont servi plus qu'on ne le pense généralement.

Pour célébrer cette bonne nouvelle, « La Seine en Partage » va publier dans quelques jours un poster que nous avons réalisé en collaboration avec le Conseil Supérieur de la Pêche et qui présente, avec de superbes illustrations, toutes les espèces qui peuplent notre fleuve entre Montereau-Fault-Yonne et Mantes-la-Jolie.

Il vous suffira de nous le demander.

Notre Manifeste, signez-le, faites-le signer

La Seine en Partage a organisé tout au cours du dernier semestre de l'année 2004 une vaste consultation parmi tous ses adhérents afin d'établir un texte - que certains ont qualifié de « texte fondateur » - permettant de mettre « noir sur blanc » les souhaits, les désirs, les besoins et les exigences de tous les riverains et de tous les utilisateurs de la Seine en Ile-de-France.

Ce texte a pour but de servir de prologue et de référence à toute réflexion sur le devenir de notre fleuve dans notre région.

Les débats ont été parfois animés car, bien sûr, chacun a sa propre vision de l'avenir du fleuve. Les uns pensent à la qualité de l'eau, d'autres à l'aménagement de ports industriels, d'autres encore à des berges vouées à la promenade. Mais la raison d'être de notre association a toujours été de rechercher un « partage » entre tous, et le plus équitable possible, de ce patrimoine commun et essentiel que représente la Seine pour notre région.

Nous sommes parvenus à un texte, le plus grand dénominateur commun, que chacun s'est empressé de signer car nous avons tous compris qu'il y allait de la survie même de notre fleuve et de sa valorisation.

Ce texte que nous appelons « Le Manifeste de la Seine en Ile-de-France » doit maintenant s'imposer

à tous ceux qui ont en charge l'entretien et le développement de la Seine dans notre région. Il leur dit clairement ce que nous autres, riverains et utilisateurs, attendons.

Mais, bien sûr, pour que ce texte ait davantage encore de poids, il faut qu'il recueille davantage de signatures. Des signatures qui engagent d'ailleurs les signataires à être les premiers à respecter ces exigences en étant des « militants de la Seine ».

Nous vous demandons donc de signer ce manifeste et de le faire signer.

Ce Manifeste se trouve dans ce journal.

Merci de nous le renvoyer signé.

La Seine en Partage



La Seine en Partage vous présente ses meilleurs vœux pour l'année 2005.

seineenpartage.com votre actualité en direct

N'oubliez pas de vous connecter régulièrement sur le site internet de votre association :

"seineenpartage.com".

Il est quotidiennement mis à jour et vous permet ainsi de connaître en temps réel toutes les informations sur la Seine, ses rives, la législation, le transport fluvial, les problèmes du traitement des eaux, le tourisme fluvial, les manifestations sportives, etc.

Le Livre blanc sur les bateaux-logements

Comme nous vous l'avons annoncé, « La Seine en Partage » réalise actuellement un « livre blanc sur les bateaux-logements », sujet particulièrement délicat puisque, d'une part, la législation les concernant est parfois incomplète si ce n'est confuse et que, d'autre part, leur présence le long des berges de certaines communes suscite souvent de vives polémiques entre leurs propriétaires et les municipalités.

Il s'agit pour nous, non pas d'aviver ces querelles, mais bien de trouver des solutions, voire réglementaires, afin que chacun – élus, propriétaires de bateaux-logements, pêcheurs, bateliers, etc. - puisse « partager » la Seine en toute convivialité. Si vous souhaitez participer à cette réflexion commune, merci de vous adresser à l'association.

Nouveau, nouveau ! Les Cahiers de la Seine en Partage

Notre association va désormais publier très régulièrement « Les Cahiers de la Seine en Partage ». En trente ou quarante pages, nous vous présenterons le dossier complet d'un problème qui vous intéresse.

L'état des lieux, les chiffres-clefs, l'historique, les textes en vigueur, les comparaisons internationales, grâce à nos spécialistes vous saurez tout sur tel ou tel sujet vous concernant et ayant, bien sûr, un rapport direct avec la Seine et ses rives dans notre région.



Les inondations, l'aménagement des berges, la responsabilité des maires, le traitement des eaux sont parmi les tout premiers sujets qui vous seront proposés.

Vous pouvez d'ores et déjà vous procurer le premier numéro de ces « Cahiers de la Seine en Partage » qui traite du « Dispositif législatif français en matière de prévention du risque d'inondation ».

Pour le recevoir, il vous suffit d'en faire la demande à :
La Seine en Partage, 94, rue Saint Lazare 75008 Paris

2005 : une année cruciale

Cette année 2005 qui a commencé va être une année cruciale pour ce qu'il est convenu d'appeler « *le monde du fluvial* » et chacun en a parfaitement conscience.

D'abord, parce qu'au cours des derniers mois ce « *monde du fluvial* » -qui compte dans ses rangs aussi bien les bateliers, bien sûr, que les pêcheurs à la ligne, les urbanistes, les écologistes, les industriels et surtout, plus simplement, tous les riverains- est revenu « *à la mode* ». C'est une occasion, une chance qu'il ne faudrait pas laisser passer.

Les pouvoirs publics et les pouvoirs économiques ont redécouvert une réalité qu'ils semblaient avoir oubliée depuis bien longtemps : le rôle essentiel, naturel, historique que les fleuves peuvent jouer dans le domaine si important aujourd'hui (comme hier) des transports. Les routes et le rail étant saturés, ils se sont brusquement souvenu que la France, comme tous les pays du monde, s'était bâtie le long de ses fleuves et grâce à eux.

Dans le même temps, les simples citoyens, bien souvent écrasés par le béton de nos villes, ont très clairement fait savoir qu'ils souhaitaient retrouver si ce n'est « *un peu d'amour et d'eau fraîche* » du moins ce qui restait encore de plus naturel dans leur environnement : les rives de leurs fleuves. Et nos responsables ont compris ce désir qui ressemblait de plus en plus souvent à une exigence. C'est là une autre chance.

On s'est donc remis, partout, à parler de nos fleuves et, notamment chez nous, de la Seine. Mais on est allé plus loin.

Les pouvoirs publics ont montré leur détermination. Le Canal à grand gabarit Seine-Nord Europe a été décidé, le nouveau barrage de Jaulnes a été inauguré, un vaste plan de modernisation de la flotte fluviale a été établi, l'Etat a signé un « *contrat d'objectif* » avec VNF. Nos plus hauts dirigeants ont donc compris -enfin !- que le transport fluvial, qu'on avait relégué « *quelque part entre la marine à voile et l'omnibus à impériale* », faisait partie des grands espoirs de développement harmonieux du XXI^{ème} siècle et a fortiori dans notre pays qui a la chance d'avoir l'un des plus beaux réseaux fluviaux du continent, même s'il l'a si longtemps oublié, négligé. Et chacun semble prêt à « *larguer les amarres* » qui nous paralysaient.

Parallèlement, mais tout se tient -il n'y a pas de fleuve sans eau ni d'eau sans fleuve-, le problème de l'eau, c'est-à-dire en clair celui de son assainissement, a été pris à bras le

corps. La fameuse directive-cadre européenne y est pour quelque chose, mais nos grandes entreprises qui sont, dans ce domaine, sans doute parmi les plus performantes de la planète sont prêtes à relever tous les défis. Beaucoup a déjà été fait et même s'il reste encore beaucoup à faire avant que chacun puisse se baigner dans la Seine à Paris, nos amis pêcheurs savent que les poissons reviennent et l'un d'entre eux a même pu pêcher un saumon dans la Seine, il est vrai du côté du Havre. Mais c'est un début prometteur.

Il va falloir « *se jeter à l'eau* »

On perce des canaux, on facilite la modernisation de la flotte, on envisage de nouveaux ports fluviaux, on assainit notre eau, on a pris de nouvelles mesures pour lutter contre les risques d'inondation, on organise des festivités le long des berges (et avec quel succès !), tout va donc pour le mieux et notre association qui, depuis sa création, se bat en faveur de notre fleuve dans notre région ne peut que s'en réjouir. Oui, mais...

Il va falloir maintenant « *se jeter à l'eau* » et être logiques avec nous mêmes car l'essentiel reste à faire et ce sera dans les mois qui viennent qu'on verra si « *le monde du fluvial* » saura -ou non- saisir la chance qu'il réclamait depuis si longtemps et qui lui est enfin donnée.

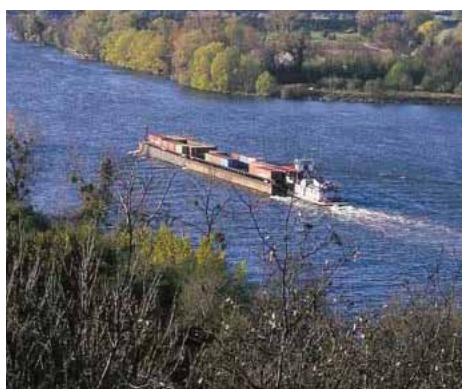
Le Canal à grand gabarit n'aura de sens que si la profession sait s'y préparer en se modernisant et en changeant radicalement certaines de ses habitudes. Les efforts gigantesques pour le traitement de l'eau n'auront de sens que si chacun accepte d'en payer le prix. Les aménagements de nos rives n'auront de sens que si chacun y participe.

La valorisation des atouts fantastiques que nous offre la Seine en Ile-de-France est l'affaire de tous. Ici comme ailleurs, nous avons trop souvent pris l'habitude de nous plaindre et de tout attendre d'une quelconque « *providence* ». Nous avons des raisons de nous plaindre. Mais maintenant que la dite « *providence* » nous donne une chance, c'est à nous tous de la saisir. Le « *monde du fluvial* » doit faire aujourd'hui la preuve de sa vitalité. C'est le vœu que « *La Seine en Partage* » formule en ce début d'année. ■

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

Le département de la Seine-Saint-Denis

Pour une meilleure utilisation du transport par voie d'eau



Le département de la Seine-Saint-Denis mène depuis plusieurs années, aux côtés de nombreux partenaires publics et privés, des actions sur l'organisation des transports de marchandises. Ces engagements se sont traduits par l'adoption en juin 2003 d'une ébauche de *Schéma départemental des transports de marchandises*. Ce document propose une nouvelle approche qui intègre l'impératif de développement durable. Il résulte d'un travail d'échange avec différents partenaires publics et privés et s'est progressivement construit à travers des groupes de travail, des forums, de rencontres, la réalisation d'études.

L'organisation des déplacements de marchandises joue un rôle essentiel, particulièrement en Ile-de-France. Elle touche aussi bien les entreprises, les conditions de concurrence internationale, l'organisation urbaine, l'aménagement du territoire, la santé publique, les comportements des consommateurs. Les transports de marchandises interfèrent avec tous les aspects de la vie en société mais la situation est caractérisée de plus en plus par une suprématie du mode routier. Ce phénomène est inquiétant et incompatible sur la durée avec les préoccupations de développement durable que défend le Département pour son territoire mais également au-delà, à l'échelle régionale.

Le territoire de la Seine-Saint-Denis est irrigué par des corridors ferroviaires et des voies d'eau navigables pour le fret comme la Seine et les canaux de l'Ourcq, de Saint-Denis et de Chelles.

Dans ce contexte territorial, le département de la Seine-Saint-Denis souhaite poser les grands principes pour l'élaboration d'actions en faveur d'un déplacement équilibré des marchandises notamment d'une meilleure utilisation du transport et du fret par la voie d'eau qui reste un mode sous-utilisé en comparaison des capacités qu'il offre. En effet, de l'ordre de 1 MT de marchandises/an est transporté par les voies d'eau, ce qui équivaut essentiellement à du transport en approvisionnement de produits pondéreux (granulats et les centrales à béton).

Concrètement sur les transports de marchandises par la voie d'eau, le département de la Seine-Saint-Denis a mis en place ou réalisé :

- **Un groupe de travail multi partenaires, sur le transport des marchandises.**

Il se réunit trois à quatre fois par an. Il fonctionne sur le principe d'auditions de partenaires institutionnels, opérateurs de transport, entreprises utilisatrices de la voie d'eau... qui viennent présenter leurs structures, leurs actions, leurs projets.

Par ailleurs, plusieurs études ont été réalisées dans le cadre de ce groupe de travail :

- « *Le transport des marchandises par la voie d'eau en Seine-Saint-Denis, état des lieux et perspectives* »,
- « *Valorisation économique et environnementale de la voie d'eau en Seine-Saint-Denis* »,
- « *Principes d'aménagement de ports urbains* ».

UN PORT URBAIN À BOBIGNY

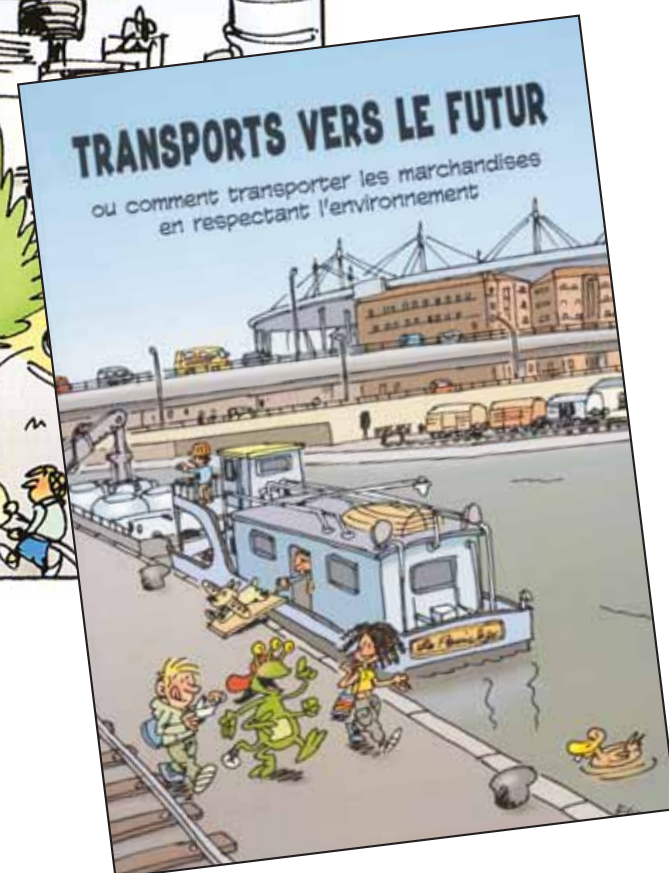
- **Un forum sur le transport des marchandises par la voie d'eau en novembre 2001.**
- **Une « Charte d'objectifs sur le transport des marchandises par la voie d'eau en Seine-Saint-Denis : un enjeu commun de développement durable ».** Signée par de nombreux partenaires dont des collectivités locales, l'ADEME, l'Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction (UNICEM), le syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères (SITOM), la CCIP 93, l'établissement public Plaine de France, elle esquisse un projet collectif pour le territoire de la Seine-Saint-Denis. Il s'agit de positionner les ports de fret au rang d'équipement d'intérêt public en considérant la fonction transport de marchandises qu'ils assurent et au-delà leur contribution à l'approvisionnement du marché local et francilien.
- **Une étude** va prochainement être lancée en partenariat avec les Ville de Bobigny et de Paris, le Port autonome de Paris, l'ADEME, le SYCTOM et la Région Ile-de-France sur « les conditions d'implantation d'un port urbain de fret sur le canal de l'Ourcq à Bobigny ».

Le département de la Seine-Saint-Denis espère faire partager ses convictions à ses partenaires régionaux. La mise en révision du Schéma directeur de la Région Ile-de-France devrait permettre de mieux prendre en considération la problématique du transport des marchandises. Une réflexion sur les transports de marchandises doit se concevoir à différentes échelles de territoire, du local au national, voire à l'échelle européenne. Le département souhaite rapidement déboucher sur des actions concrètes. ■



Edition ACTE là
Scénario : Fauche/Adam
Dessins : E411
Couleurs : Laurent
Réalisation : Une Bulle en Plus.

- **Une bande dessinée sur le transport des marchandises par la voie d'eau** intitulée « *Transport vers le futur, ou comment transporter les marchandises en respectant l'environnement* ». Le document a été produit en partenariat avec le Port autonome de Paris, la Région Ile-de-France, l'ADEME et diffusé dans le cadre de la Biennale de l'environnement, et auprès des établissements scolaires du département.



Le plan d'aide à la modernisation de la flotte fluviale

Une chance à saisir



Tous les économistes le savent : l'ouverture des frontières est une bonne chose, elle permet de conquérir de nouveaux marchés. Mais elle a, bien sûr, sa contrepartie, elle ouvre notre territoire à la concurrence étrangère. Pour survivre, les règles du jeu ayant changé, il faut s'adapter, en clair, se moderniser. Et d'autant plus qu'au fil des années, les demandes des clients ont évolué et que ces concurrents potentiels se sont quelques fois mieux préparés à répondre à ces nouvelles exigences. Sur ce plan là, l'Europe est une chance, elle va nous imposer de nous remettre en cause, de « *mettre nos pendules à l'heure du XXI^{ème} siècle* ».

Ces règles élémentaires sont encore plus rigoureuses dans le domaine du transport qui, par définition même, connaît moins que les autres nos anciennes limites géographiques. Et quand on parle du transport et de son avenir au XXI^{ème} siècle, on parle désormais et aussi - enfin - du transport fluvial qu'on avait oublié tout au cours du siècle passé mais que le bon sens ainsi que les impératifs économiques et les exigences de sécurité et de protection de l'environnement ont brutalement remis à l'ordre du jour.

Alors que chacun a compris que nos fleuves et nos canaux vont redevenir des axes essentiels aux transports européens, la question qui se pose est, bien sûr, de savoir si la batellerie française saura s'adapter et faire face à la concurrence de la batellerie belge, hollandaise ou allemande, pour ne parler que des plus présentes sur le marché.

Il serait absurde de nier que nous avons un retard considérable dans ce domaine en face de nos voisins, retard imputable d'ailleurs moins au monde de la batellerie qu'au fait que la France avait oublié qu'elle possédait l'un des plus beaux réseaux fluviaux d'Europe, comme elle a aussi oublié qu'elle pouvait être une « *puissance maritime* ».

Cela dit, les retards sont faits pour être rattrapés. Et l'Europe qu'on conspuait parfois est la première à savoir que, quand elle ouvre toutes grandes les portes de la concurrence, elle se doit, bien évidemment, de venir en aide à ceux que sa politique mettrait hors jeu.

La commission européenne a donc décidé de lancer un « *plan d'aides à la modernisation de la flotte fluviale* » et dont la France devrait être l'une des premières bénéficiaires. Ce plan sur quatre ans s'ajoute aux deux plans français, celui destiné à « *promouvoir les moyens de transports respectueux de l'environnement* » et celui destiné à « *venir en aide au transport combiné* ».

Moderniser la flotte, cela veut dire, bien sûr, moderniser les bateaux mais aussi former les hommes pour cette nouvelle ère qui commence. Le plan s'attaque à ces deux aspects. Sur les 14,5 millions d'€ prévus (sur quatre ans) 13 sont prévus pour « *moderniser la flotte* » elle-même, 1,5 pour « *la promotion et le renouvellement de la profession* ».

Pour ce qui est de la flotte, les choses sont simples. Le texte prévoit des « *aides aux adaptations techniques de la flotte* » (pour améliorer les caractéristiques techniques générales des bateaux : travaux sur les structures, travaux d'équipement, travaux de gouverne ; et pour réaliser des économies d'énergie et réduire les émissions de polluants), des « *aides au perfectionnement technologique* » (en encourageant les actions de recherche), des « *aides au renouvellement de la flotte* » (afin de répondre à des trafics spécifiques et d'accroître la sécurité des marchandises transportées).

DE NOUVEAUX VENUS DANS LA PROFESSION

Pour ce qui est des hommes, le plan prévoit des aides « *pour permettre l'adaptation de l'ensemble de la profession à un nouveau contexte du transport fluvial* », des aides à « *la formation* », des aides « *à la transmission des bateaux à des jeunes de moins de 35 ans* », des aides « *pour les salariés créant leur propre entreprise* », des aides « *pour accueillir les nouveaux venus dans la profession* ».

On le voit, le plan est séduisant. Le tout est, bien sûr, de savoir jusqu'où toutes ces bonnes intentions vont pouvoir se réaliser. Personne ne met en doute la bonne volonté des pouvoirs publics mais certains se demandent si les artisans, par exemple, sauront se retrouver dans le dédale parfois bien compliqué des textes, des conditions, des pourcentages octroyés, des montants plafonnés.

Le plan insiste, à juste titre, sur le besoin d'accueillir de « *nouveaux venus* » dans la profession. La batellerie est évidemment une vocation. Jusqu'à présent cette vocation était familiale. Ce n'est plus suffisant. Il faudrait, sans doute faire comprendre à beaucoup de jeunes (et notamment à ceux qui n'ont pas d'idée sur leur propre avenir) que la batellerie est un bien beau métier et que la France a, précisément, une vocation fluviale à redécouvrir. ■

P.D.

Saumons, anguilles, aloses...

Comment gérer les poissons migrateurs de la Seine

Les Comités de gestion des poissons migrateurs, COGEPOMI, dont celui de Seine-Normandie ont été créés par le décret du 16 février 1994 et sont composés de pêcheurs, d'élus, de riverains, de représentants de l'Etat, du Conseil supérieur de la pêche, de IFREMER ainsi que d' « invités » parmi lesquels l'Agence de l'eau. Sous la présidence du Préfet de région, ils sont animés par les directions régionales de l'environnement (DIREN), services déconcentrés du ministère de l'Ecologie et du développement durable.

Le COGEPOMI encadre la pêche et la gestion de sept espèces amphihalines c'est-à-dire vivant alternativement en eau douce et en eau salée, que sont **le saumon atlantique, la truite de mer, la grande alose, l'aloise feinte, la lamproie marine et de rivière et l'anguille**. Toutes ces espèces se reproduisent en rivière et grossissent en mer (sauf l'anguille qui se reproduit en mer).

Le COGEPOMI est aussi chargé de préparer et de suivre un plan de gestion quinquennal qu'il propose, en Seine-Normandie, au préfet de la région Ile-de-France, préfet coordonnateur de bassin et président du comité.

Ce plan de gestion s'intéresse concomitamment aux conditions de production, de circulation et d'exploitation de ces espèces. Il préconise des opérations de restauration si nécessaire et demande que de la ressource soit gérée sur des critères écologiques et socio-économiques objectifs, ce qui suppose une bonne connaissance de l'état de la ressource pour en évaluer la part exploitable.

Le périmètre couvert par le COGEPOMI Seine-Normandie est composé de deux grandes entités : les côtières normands (de la Bresle en Seine-Maritime à la baie du Mont Saint-Michel) et l'axe Seine et ses affluents.

La présence des poissons grands migrateurs (saumon, truite de mer, anguille, aloses, lamproies pour ne citer que les espèces mentionnées dans le décret 94-157), revêt une signification forte en matière de bon équilibre et de fonctionnalité des milieux aquatiques maritimes ou continentaux.

La plupart des côtières normands sont fréquentés par les salmonidés migrateurs, le saumon essentiellement présent dans l'avranchin (40 % des captures nationales à la ligne sur la Sée et la Sélune) et la truite de mer dans les rivières calcaires normandes (80 % des captures nationales en Normandie). Leurs aires de répartition sur le bassin ou l'importance de leurs populations ont été largement réduites depuis la fin du XIX^{ème} siècle.

Sur l'axe Seine, le saumon remontait ainsi à cette époque jusqu'aux confins du département de l'Yonne ; les aloses avant 1887, date de la construction des barrages de Poses et de Martot, remontaient la Seine, l'Yonne et la quasi totalité du cours de la Marne.

L'anguille est présente sur l'ensemble du bassin. Cette espèce dont le déclin s'accroît est aujourd'hui considérée comme menacée. Essentiellement exploitée au stade civelle dans les estuaires bas normand et de la Seine, cette espèce accuse un taux de mortalité très élevé lors de sa dévalaison lié aux turbines des centrales hydroélectriques.

Les lamproies marines et fluviatiles sont assez répandues à l'ouest du bassin alors que la présence des aloses colonise l'aval des principaux côtières bas-normands.

Les objectifs globaux du COGEPOMI à travers son plan de gestion 2000-2005 s'articulent autour de quatre thématiques.

La connaissance des flux et des stocks indispensable à toute gestion. Le plan insiste sur le renforcement et le développement des stations de contrôles des flux en domaine fluvial et sur l'amélioration de la connaissance des captures réalisées par les plaisanciers et les professionnels en domaine maritime. La mise en place d'un système de piégeage et de vidéo-comptage sur la passe à poissons du barrage de Poses permettra de suivre les remontées sur la Seine aval.

Les actions épuratoires conduites par les collectivités, les industriels et la profession agricole participent à l'amélioration des potentialités d'accueil du milieu aquatique vis à vis des migrateurs à travers **la qualité de l'eau et des habitats**. Toutefois la mise en place d'un entretien raisonné des rives

maintenant les fonctions écologiques en Basse-Normandie et l'abandon des anciennes pratiques de curage et faucardage en Haute-Normandie sont nécessaires à la protection des habitats.



*Une image d'un passé lointain qu'on reverra peut-être un jour.
(Source DIREN)*

UN PROGRAMME AMBITIEUX DE PASSES À POISSONS

En matière de **réglementation de la pêche** en domaine fluvial, l'instauration d'un total autorisé de capture (TAC) sur les cours d'eau de l'avranchin permet d'assurer un volume de captures de saumons compatible avec le renouvellement des populations et le développement de la pêche de la truite de mer est encouragé.

En domaine maritime outre la mise en place de réserves à salmonidés dans les estuaires et baies bas-normands, la priorité est donnée à l'amélioration des déclarations de captures de migrateurs indispensable à une bonne gestion.

Concernant le **rétablissement de la libre circulation**, le comité veille d'une part à l'application de l'article L.432-6 du code de l'environnement impliquant que tous les ouvrages présents sur cet axe doivent comporter des dispositions assurant la libre circulation des poissons migrateurs et d'autre part à la prise en compte des orientations et préconisations du schéma directeur d'aménagement des eaux (SDAGE) relatives à la réduction du cloisonnement des cours d'eau en différenciant les efforts selon les régions.

En Basse-Normandie, la dynamique de restauration de la libre circulation est bien engagée alors

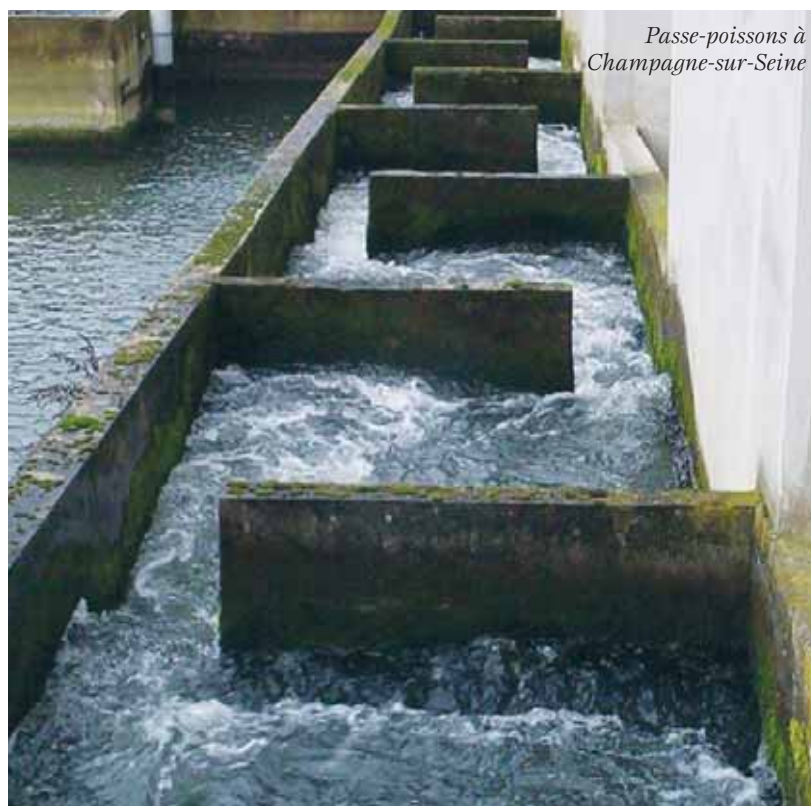
qu'en Haute-Normandie, la jeunesse des arrêtés de classement et la problématique des buses estuariennes constituent des contraintes fortes qui freinent la mise du plan.

Sur l'axe Seine, le rétablissement de la libre circulation concerne essentiellement les ouvrages de navigation. Dès 2000, VNF a proposé un programme ambitieux de passes à poissons sur ses barrages dont la réalisation se fait au gré d'opportunités (construction ou restauration d'ouvrage) plutôt que suivant l'échéancier avancé.

La logique amont-aval souhaitée dans le plan de gestion des poissons migrateurs n'est ainsi pas respectée et l'aménagement avant août 2007 des sept ouvrages de VNF concernés par l'arrêté du 1er août 2002 fixant liste des espèces migratrices sur la Seine en aval de sa confluence avec la Marne (Sur-esnes, Chatou-Bougival, Andrésey, Méricourt, Notre-dame de la Garenne et Poses) risque de prendre du retard.

De manière générale, depuis 1996, la mise en œuvre du plan de gestion se heurte à un déficit de maîtrise d'ouvrage pour asseoir les opérations de rétablissement de la libre circulation et leur contrôle, à un manque de moyens de police (maritime et fluvial), à un manque de données en domaine maritime. ■

Louis Hubert,
Directeur régional
de l'environnement d'Ile-de-France



*Passe-poissons à
Champagne-sur-Seine*

On néglige trop souvent « les zones humides ». On a tort.

Nous en avons rarement conscience mais ce qu'on appelle « les zones humides » sont à la fois - pour l'homme et pour la nature - des « mines d'or » et des « réserves de vie ». Or, de nos jours, quand elles ne sont pas ignorées et méprisées, elles sont exploitées en dépit du bon sens, voire systématiquement polluées ou purement et simplement détruites. Rappelons que, sur le plan économique, elles permettent (au niveau mondial) de dégager plusieurs millions de dollars chaque année de rendements potentiellement durables et que, sur le plan écologique, les zones humides qui restent relativement épargnées constituent bien souvent l'ultime refuge pour d'innombrables espèces (faune ou flore) en danger de disparition.

Les « zones humides » sont clairement définies : ce sont « des espaces où l'eau est le premier facteur qui régule l'environnement et la vie des animaux et plantes qui y vivent ». Elles se trouvent là où les nappes phréatiques sont proches ou à la surface du sol, ou bien encore là où le sol est recouvert d'eaux peu profondes.

La Convention de Ramsar, relative aux « zones humides d'importance internationale » (1971, entrée en vigueur en 1975) propose une approche large de définition ; ce sont « les étendues de marais, de fagnes, de tourbières ou d'eaux naturelles ou artificielles, permanente ou temporaire, où l'eau est statique ou courante, douce, saumâtre ou salée, y compris les étendues d'eaux marines où la profondeur à marée basse n'excède pas six mètres ».

Il existe 5 principaux types de zones humides : les zones marines (y compris les récifs coralliens), les zones d'estuaire (y compris les deltas et les mangroves), les zones lacustres (c'est-à-dire associées aux lacs), les zones de rivière et les zones palustres (c'est-à-dire marécageuses). La Seine en Ile-de-France fait donc partie des zones humides. De plus, certaines zones humides sont produites par l'homme, tels les étangs, les réservoirs, les terrains agricoles irrigués et les champs d'épandage.

Les zones humides couvrent environ 6 % de la surface terrestre (30 % sont des marécages, 26 % des plaines marécageuses, 20 % des marais, 15 % des vallées inondées et 2 % des lacs). Les mangroves couvrent quelques 240 000 km² de zones cô-

tières et les récifs coralliens restant dans le monde sont estimés à 600 000 km².

Les zones humides sont parmi les environnements les plus productifs au monde, riches en diversité biologique et milieux de vie essentiels. Elles fournissent bien évidemment de l'eau, mais aussi des ressources halieutiques et forestières; elles contrôlent les crues ou les effets de l'érosion, elles constituent des habitats pour la faune et la flore, et représentent bien souvent des zones de tourisme.

On oublie trop souvent que les fleuves, les rivières et les lacs sont utilisés pour la production d'électricité, le transport et les loisirs, ainsi que pour la pêche. Sur 20 000 espèces de poissons dans le monde, 40 % vivent en eau douce. Environ 14 % des prises mondiales de poisson viennent des eaux intérieures et le total des prises en eau douce, y compris l'aquaculture, va croissant. Cependant, le débit de ces fleuves, rivières ou lacs tend à se réduire en raison de l'eau prélevée pour l'agriculture, l'industrie et les usages domestiques.

Les zones humides sont aussi une importante réserve de ressources génétiques botaniques. Citons le riz qui ne pousse que dans des zones humides et qui est, rappelons-le, l'aliment de base de plus de la moitié de la planète.

Les zones humides représentent donc une ressource économique (eau, électricité, riz, arbres, pêche, etc.), biologique (sauvegarde des espèces, lutte contre les inondations, etc.) et de loisir indispensable pour l'humanité. Mais l'homme gagne progressivement du terrain sur les zones humides et les menace chaque jour davantage. Cette menace doit être enrayerée et des mesures doivent être prises pour préserver et utiliser de manière raisonnable les ressources des zones humides.

51 % des zones humides côtières dans le monde sont menacés malgré leur valeur économique incommensurable. Quelques 40 % de la population mondiale vivent dans des bassins fluviaux partagés entre plusieurs nations, mais, plus d'un tiers de ces 200 bassins ne sont couverts par aucun accord international et moins de 30 d'entre eux font l'objet de dispositions communes pour gérer ces demandes concurrentes. De plus, nombreuses espèces animales dans ces zones, tels les poissons, nombre

d'oiseaux, d'insectes et de mammifères sont des espèces migratrices dont la conservation nécessiterait une gestion en coopération au niveau international et rien n'est fait.

Différents pays ont mis en place des politiques volontaristes de gestion et d'aménagement des zones humides dès la fin des années 80. On peut citer les Etats-Unis avec des mesures économiques, le Danemark avec des mesures réglementaires ou la Suisse par une combinaison des deux approches.

LA MISE EN PLACE DE « NATURA 2000 »

Pour ce qui est de la France, les problèmes liés aux zones humides ont fait l'objet d'une attention relativement soutenue. L'article L. 211-1 du Code de l'environnement définit les zones humides comme des « terrains exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire où la végétation quand elle existe est dominée par de grandes plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ».

Utilisées depuis les temps anciens, les zones humides en France ont connu une véritable expansion au Moyen-Âge grâce à la création d'étangs par les moines et à l'acclimatation de la carpe. De nos jours, elles présentent un intérêt reconnu pour le drainage local, la production piscicole, la récolte de roseaux, la culture lors de la mise en assec, la chasse au gibier d'eau, et surtout la richesse faunistique et floristique typique et de multiples fonctions écologiques.

La protection de ces zones, pour ce qui est des régions intérieures est notamment traitée en application de la directive européenne sur la gestion de la ressource en eau de 1992, ainsi que des directives relatives à la conservation des espèces et des habitats, l'une de 1979, dite directive « Oiseaux » et l'autre de 92, dite directive « Habitats », celles-ci étant elles-mêmes des suites données à l'accord international relatif aux zones humides, la Convention de Ramsar (qui s'intéresse particulièrement à ces zones en tant qu'habitat d'oiseaux).

UN MANQUE DE LISIBILITÉ NUISIBLE À L'EFFICACITÉ

En outre, la directive de 92 dite aussi parfois « Natura 2000 » vise à promouvoir la conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore par la création d'un réseau écologique européen.

Pour ce qui est de la transposition en droit français de ces directives, elle se fait par le biais des articles L. 414-1 à -17 du Code de l'Environnement. En particulier, l'ordonnance n°2001-321 du 11 juillet 2001 pose les bases juridiques pour la mise en place du réseau « Natura 2000 ».

Enfin, les Zone de protection spéciale (ZPS) et les Zone spéciale de conservation (ZSC) définies par arrêtés, visent respectivement à protéger les espèces d'oiseaux sauvages et les habitats naturels et les espèces de faune et flore. On peut encore mentionner le Rapport d'évaluation du Commissariat général du Plan (1994).

Différentes politiques sectorielles sont ainsi mises à l'œuvre et font l'objet de financements divers (soutien financier des Conseils régionaux, du Ministère de l'Environnement, voire d'autres partenaires (Europe, Agence de l'Eau...) pour des projets plus importants.

Pour ce qui est de l'Europe, le programme Life (317 millions pour 2005-2006), consacré à la protection de l'environnement, et surtout son volet Life-nature (47% du budget), soutiennent des actions dans le cadre de la mise en œuvre des directives « Habitats » et « Oiseaux », et en particulier du réseau européen «Natura 2000».

Mais on pourra noter que si les aides européennes pour l'environnement tentent d'offrir des solutions diverses pour le financement des actions en matière d'environnement, leur « lisibilité » pour les acteurs locaux n'est pas toujours évidente. Programmes de recherche, de démonstration, programmes régionaux financés par les fonds structurels, politiques communautaires de l'agriculture et de la pêche, programmes spécifiques aux politiques en matière d'énergie et de transport, etc. peuvent constituer des moyens de mise en œuvre diverses, mais cette variété conduit peut-être un certain manque de visibilité qui risque, hélas, de nuire à une mise en œuvre effective. ■

Natacha Pauvre

Exemples d'actions éligibles aux programmes européens

- Les programmes de recherche seraient finançables par le 6^{ème} PCRD (programme cadre de recherche et développement), au titre notamment de la priorité thématique « Développement durable, changement planétaire et écosystèmes » ;
- Les actions structurelles par les Fonds structurels au titre des programmes régionaux objectif 1 (régions en retard de développement – les DOM, la Corse et le Hainaut) et de l'objectif 2 (zones de reconversion industrielle, urbaine ou rurale, qui concernent toutes les autres régions françaises). Ce qui permettrait par exemple aux projets d'infrastructures liés à l'approvisionnement en eau et à la collecte et au traitement des eaux usées, de se voir soutenus principalement dans les régions d'objectif 1, de même la conservation et la gestion des écosystèmes aquatiques dans le cadre de Natura 2000, la maîtrise des inondations, etc.
- Les mesures agro-environnementales concernant la gestion de l'eau et des milieux aquatiques, financées par le deuxième pilier de la PAC, dans le cadre du programme de développement rural national ;
- La politique commune de la pêche financée par l'IFOP ;
- La coopération transfrontalière, transnationale et transrégionale entre plusieurs Etats membres, éligible au programme INTERREG.

Référence :

Commissariat général du Plan 1994, Les zones, humides. Rapport d'évaluation, La Documentation Française.
<http://www1.ecologie.gouv.fr/> (rubrique Europe)
<http://natura2000.environnement.gouv.fr>

Les réseaux d'assainissement : une vigilance de tous les instants

Les rues des villes de France sont équipées, pour la plupart, de longs systèmes de canalisations recueillant des eaux usées (EU) et des eaux pluviales (EP). Conçus selon le mode « *unitaire* » (1 seul tuyau pour les EU et les EP) ou « *séparatif* » (1 tuyau pour les EU et 1 tuyau pour les EP), ces « *réseaux d'assainissement* » ont pour objet la collecte et le transport des EU et d'une partie des EP vers les « *stations d'épuration* » ; celles-ci ont pour rôle la captation de la pollution contenue dans les effluents, afin de rejeter une eau de qualité acceptable pour le cours d'eau récepteur.

Au cours des 15 dernières années, la conception des stations d'épuration a fait l'objet de gros progrès, concernant les rendements d'élimination de la pollution, la fiabilité globale, l'intégration paysagère et la réduction des nuisances associées.

En revanche, la recherche d'une fiabilité fonctionnelle et/ou structurelle n'est pas assez entrée dans les habitudes des concepteurs et des exploitants des réseaux d'assainissement, ceux-ci étant

pourtant fondamentaux dans l'alimentation des stations d'épuration. En effet, les réseaux d'assainissement sont des ouvrages, enterrés sous les chaussées, que l'on a tendance à oublier, voire à mépriser, et donc de fait, des équipements qui restent méconnus.

Ainsi, la connaissance de la position et du fonctionnement des réseaux est encore, d'une manière générale, insuffisante ; la disponibilité de plans de qualité, mis à jour régulièrement, validés par les constats quotidiens sur le terrain, n'est pas assez répandue. Pourtant, de par leur importance, les réseaux d'assainissement constituent l'un des patrimoines majeurs des collectivités, dont on rappelle que l'assainissement est l'une des compétences obligatoires.

En effet, si l'on compte en France environ 12.000 stations d'épuration, le linéaire de réseaux d'assainissement est mal connu, estimé à plusieurs centaines de milliers de kilomètres : compte tenu du coût que cela représente, autant que ces collecteurs fonctionnent bien !!!

Capteur de mesure de hauteur et de vitesse de l'eau : position en attente d'un écoulement par temps de pluie.



Aussi, à partir du début des années 1980, l'idée d'un « *diagnostic des réseaux d'assainissement* » s'est développée pour s'imposer à partir de 1994 : obligatoire pour les communes de plus de 2000 habitants, ce diagnostic peut être recommandé en deçà.

Ces études, menées avec l'assistance technique et financière des Agences de l'Eau, ont montré (et montrent encore) de nombreuses anomalies fonctionnelles (inversions de branchements, intrusions d'eaux claires, rejets directs vers le milieu naturel,) et structurelles (collecteurs cassés, ouvrages inadaptés, capacité insuffisante).

L'étude diagnostic se déroule selon une méthodologie reconnue, pendant une année environ. Elle est fondée sur des investigations sur le terrain où l'on :

- ouvre les regards de visite pour juger de leur état, vérifie la dimension des collecteurs, contrôle la présence de dépôts, et donc de mise à jour des plans ;
- mesure, à l'aide de matériels électroniques, les débits pendant plusieurs semaines pour réaliser des bilans, complétés par des analyses des effluents ;
- inspecte l'intérieur des collecteurs, selon leur dimension, à l'aide de petites caméras sur roulettes ou par des visites pédestres.

Ces constats de terrain sont confrontés aux données disponibles (plans, urbanisation future, risques d'inondation, protection des cours d'eau, industries raccordées) et complétés par des calculs (modélisation hydraulique, dimensionnement ouvrages).

LES SCHÉMAS DIRECTEURS D'ASSAINISSEMENT

On aboutit ainsi à des « *propositions hiérarchisées et chiffrées* » de travaux destinés à supprimer les anomalies, fiabiliser le système, c'est-à-dire, d'une part, protéger l'environnement et, d'autre part, améliorer le service à l'utilisateur.

Ces propositions de travaux, souvent organisés en différents scénarios dont on aura établi les avantages et inconvénients, constituent, pour les 5 à 10 ans à venir, le « *Schéma Directeur d'Assainissement de la collectivité* ».

Mais une étude-diagnostic n'est qu'une image à un instant « *t* », alors que le système de collecte évolue sans cesse au gré des modifications urbaines et de l'usure normale des ouvrages. Ce bilan sur une année, dont les résultats ont servi à mesurer l'efficacité du système, doit être mis à jour dans une gestion quotidienne.

Sinon, les acquis, notamment quantitatifs, de l'étude-diagnostic vont perdre, au fil des années, de leur acuité. De plus, l'effet des travaux engagés ne pourra pas être réellement apprécié, faute de bases de comparaison.

Ainsi, apparaît la nécessité d'un diagnostic « *permanent* », dénommé aussi « *auto-surveillance* ». Bien entrée dans les faits sur les stations d'épuration, cette approche n'est encore que lentement mise en œuvre sur les réseaux, et cela malgré les obligations réglementaires.

En premier lieu, les exploitants ont d'abord mis en place une télé-surveillance (fonction « *alarme* » principalement) sur les ouvrages électromécaniques (pompages), plus faciles à équiper et dont le défaut les mettait directement en cause. Cette action, pour fondamentale qu'elle soit, même complétée par un enregistrement des temps de marche des pompes, ne répond pas totalement à la recherche de bilans susceptibles de quantifier la fiabilité et la pertinence du système.

Alors, il convient de mettre en place les moyens pour connaître les flux (débit, pollution) transportés par les réseaux principaux ou déversés au milieu naturel en cas de pluie, de panne ou d'incident particulier. Ces mesures en continu, déjà délicates à réaliser lors d'études diagnostic de courte durée, sont des opérations très complexes à mener, car il faut rappeler qu'il s'agit d'implanter des matériels électroniques dans un réseau d'assainissement (milieu humide) et aléatoire (variations brusques des niveaux d'eau).

De ces mesures, on tire des statistiques régulières et lorsque sur un point particulier, les résultats s'écartent des valeurs habituellement rencontrées, l'exploitant sait qu'un événement s'est produit et peut intervenir en connaissance de cause.

Sur les réseaux des agglomérations les plus importantes, l'ensemble des résultats permet d'aller plus loin, dans une gestion active du système, ouvrant là une vanne, démarrant ici une pompe, avec l'optique générale d'optimiser encore la conservation des effluents dans les ouvrages, donc de minimiser les déversements pollués vers les cours d'eau.

Toutes ces actions et données statistiques doivent servir à une amélioration continue de la fiabilité d'un système soumis à de fortes pressions (voirie, autres réseaux, urbanisme, activités industrielles) et dont l'impact sur les cours d'eau est majeur. Mais ces mesures ne sont pas suffisantes. La connaissance physique du réseau reste toujours une nécessité et la tenue à jour très régulière des plans, de l'état du patrimoine et du registre des branchements de chaque habitation sont autant d'actions fondamentales à mener par le Service de l'Assainissement. ■

Marc Satin,
SETEGUE

L'assainissement des eaux, un vecteur de développement des collectivités



Le sujet de l'assainissement est un sujet délicat à aborder avec tous ceux qui ne le maîtrisent pas en profondeur car il a 2 caractéristiques fortes :

- lorsque tout se passe bien, il ne se voit pas. C'est même ce qui caractérise son bon fonctionnement.
- lorsque les problèmes apparaissent, il est trop tard pour empêcher les défaillances du système et leurs conséquences car c'est un système à forte inertie.

Les défis que doit relever l'assainissement collectif aujourd'hui sont multiples: ils vont de la collecte des effluents à leur bonne épuration et à la valorisation ou l'élimination des boues et autres sous-produits du système d'assainissement.

Pour que l'assainissement soit efficace sans être vu, il ne doit pas générer de nuisances dont les 3 principales sont : les odeurs, les débordements des réseaux par temps de pluie et les rejets d'eaux usées non traitées dans le milieu récepteur.

Pour éviter les défaillances, il faut anticiper les problèmes, évaluer les risques et programmer des actions que l'on peut classer dans 2 grandes catégories :

- les actions destinées à éviter une aggravation de la situation existante, en particulier des mesures liés aux choix d'urbanisme;
- les actions destinées à améliorer le niveau de fonctionnement des installations existantes, soit par une augmentation des capacités de collecte et de traitement, soit par des capacités de stockage lors d'événements critiques (pluie, pollutions accidentelles), soit par une gestion optimisée de l'ensemble des installations de transport, stockage et traitement des eaux usées, soit enfin par une fiabilisation de la filière de traitement et d'élimination des boues d'épuration, étape clé dans le bon fonctionnement de l'ensemble du système d'assainissement.

Une des autres actions importantes de la gestion d'un système d'assainissement collectif est de maîtriser la qualité et la quantité des effluents en pro-

venance des activités industrielles ou artisanales. En effet, un système d'assainissement collectif est conçu par transporter et dépolluer des effluents dits domestiques. Il appartient à chaque collectivité de décider d'accepter de traiter des effluents non domestiques selon ses propres critères techniques et économiques. Dans le cas contraire, l'industriel ou l'artisan devra mettre en œuvre un traitement spécifique avant d'être autorisé à rejeter ses eaux traitées. Le principe réglementaire est que tout rejet non domestique doit faire l'objet d'une autorisation par arrêté du maître d'ouvrage, autorisation éventuellement complétée par une convention spéciale de déversement destinée à préciser les engagements réciproques de l'industriel et de la collectivité.

La Seine constitue un enjeu collectif qui est maintenant pris en charge de façon systématique et efficace : trop longtemps les communes ayant pour exutoire ce grand fleuve ont cru en sa capacité "auto épuratoire" et n'ont pas su apprécier les effets des rejets urbains.

L'ampleur des travaux programmés depuis la loi sur l'eau de 1964 commence maintenant à porter ses fruits. La plupart des grandes agglomérations riveraines de la Seine sont aujourd'hui dotées d'infrastructures d'assainissement dont les performances permettent le développement de nombreuses activités nautiques. Le principal enjeu reste la maîtrise des systèmes d'assainissement par temps de pluie. En effet, c'est bien parce que 28 espèces de poissons repeuplent aujourd'hui la Seine à Paris que des rejets polluants par temps de pluie peuvent être aussi visibles et perçus comme un échec du système d'assainissement. ■

Bruno Tisserand,
Général des Eaux

Saint-Mammès à l'honneur

Nos amis de Saint-Mammès sont à l'honneur et nous nous en réjouissons. Saint-Mammès est à l'est de Paris ce que Conflans-Sainte-Honorine est à l'ouest : le symbole dynamique de la batellerie. Et depuis des années cette si sympathique commune fait des efforts couronnés de succès non seulement pour rappeler et mettre en valeur son patrimoine batelier mais aussi pour aménager ses quais à la fois pour ceux qui naviguent et pour ceux qui aiment à se promener sur les berges.



A Saint-Mammès, le monde du fluvial rencontre en permanence le monde de la terre et le fameux « parcours d'interprétation du monde batelier » que la municipalité a imaginé et réalisé au cœur de la commune est certainement l'une des meilleures démonstrations de cette rencontre.

Tous les trois ans, le Conseil général de Seine-et-Marne attribue des Prix du Patrimoine « afin d'encourager, de faire connaître et de récompenser les initiatives remarquables en matière de patrimoine ». Et ce depuis 36 ans. Autant dire que ces prix sont devenus une véritable institution et que les particuliers, les associations et les collectivités locales rivalisent désormais d'initiatives avec l'espoir d'être ainsi distingués.

Pour les 12^{èmes} prix, Saint-Mammès s'est vu décerner une mention spéciale d'encouragement dans la catégorie « Prix spécial du jury pour les collectivités ». Le jury a précisé qu'il entendait ainsi féliciter Saint-Mammès « pour l'ensemble de ses aménagements des quais et la réalisation du parcours d'interprétation sur le monde batelier ».

Toutes nos félicitations à notre ami Camille Dabin et à toute son équipe qui depuis près de 15 ans œuvrent dans le bon sens : celui de... faire partager la Seine.

En plein Paris, dans la Seine, il a pêché 985 poissons en 895 heures

Fidèle lecteur d' « Au Fil de la Seine », notre ami pêcheur Philippe Picard, bien connu des promeneurs de l'Île Saint Louis, nous a fait connaître son tableau de pêche de l'année 2004.

Sans remettre en cause les talents personnels de Philippe Picard, ce bilan prouve que les choses vont beaucoup mieux dans la Seine à Paris pour les poissons et donc pour tout le monde. Qu'on en juge : du 13 mars au 30 novembre 2004, Philippe Picard a pu sortir de l'eau (de Seine et à Paris) 985 poissons au cours de 197 séances, soit en 895 heures de pêche.

Et le détail est éloquent puisqu'on y trouve : 745 anguilles, 92 perches, 6 sandres, 5 barbeaux, 26 chevaines et même 1 truite. Au total, Philippe Picard a pêché 433 kilos de poisson. Bravo !



Le 9^{ème} Grand Prix de l'Environnement des villes de l'Île-de-France

Le 9^{ème} Grand Prix de l'Environnement des villes d'Île-de-France ouvert aux communes et aux groupements de communes d'Île-de-France sera remis le mardi 19 avril, à l'occasion des Assises de l'Association des Maires d'Île-de-France. Les objectifs essentiels du Grand Prix de l'Environnement : « Faire découvrir les réalisations des collectivités locales et de leurs partenaires publics et privés dans le domaine de l'environnement, stimuler les initiatives positives et reproductibles, favoriser l'information et la concertation ».

Les dossiers de candidature doivent être déposés avant le 28 février 2005.

Sont pris en considération les réalisations de 2000 à 2004 et les projets votés pour 2005.

Le dossier de candidature est téléchargeable sur le site web <http://www.environnement-villes.com>

Contact :

Arnaud Delourme - Tél. 01 47 01 42 10
Courriel :

grand.prix.environnement@wanadoo

Grand Prix de l'Environnement

7, cottage Henri Dunant
92380 Garches

Le Fleuron : une péniche pas comme les autres

Amarré sur la Seine, dans la partie basse du Port de Javel, sur le quai André Citroën dans le 15^e arrondissement de Paris, "Le Fleuron" est un centre d'hébergement de nuit pour les sans-abri accompagnés ou non de leurs chiens. Ce lieu d'accueil a été créé à l'initiative de la Fondation "30 Millions d'Amis" et des Œuvres Hospitalières Françaises de l'Ordre de Malte.

Opérationnel depuis août 99, avec ses 25 cabines, "Le Fleuron" peut recevoir confortablement 50 personnes et 25 chiens. L'accueil se fait de 18h30 à 8 heures du matin et bien sûr il ne désemplit pas.

Ici, on les appelle des "passagers" et ceci à double titre, d'abord parce qu'ils sont à bord, et ensuite parce qu'ils sont de passage et cela correspond complètement à leur état du moment. La directrice Edith de Rotalier, appelée aussi "Amiral", tient avant tout à respecter leur dignité. Elle leur dit "Bonjour Monsieur" et déclare pour désigner les sans-abri qui viennent ici "Je refuse de les appeler bénéficiaires ou hébergés qui induisent une notion de charité".

On voit bien trop souvent ceux qui dorment dehors, refuser de se rendre dans les refuges classiques avec des dortoirs comme des halls de gare, car on en interdit l'accès à leur compagnon à quatre pattes. Ils préfèrent alors grelotter sur les trottoirs, enroulés dans des abris de carton plutôt que d'abandonner leur animal à son triste sort.

Quand on franchit la passerelle, il y a tout de même quelques règles à respecter pour bénéficier d'un hébergement de quatre semaines maximum sur "le Fleuron". Les sacs ne doivent contenir ni alcool, ni drogue, ni couteau. Une modeste participation de un ou deux euros leur est demandée pour le dîner et le petit déjeuner. A leur arrivée, les chiens sont soignés, vermifugés, débarrassés de leurs puces et un vétérinaire passe régulièrement pour surveiller leur état sanitaire. S'ils sont un peu agressifs, on leur met la muselière afin d'éviter la bagarre.

Chaque cabine comporte deux lits superposés et le chien dort au pied de son maître. On les attache car souvent peu disciplinés et habitués à vivre dans la rue, ce ne sont pas des chiens de salon, ils ont partagé tant de galères avec leur maître!... Que celui-ci, même s'il titube parfois un peu, le caresse, le gronde, partage son repas avec lui, souvent serrés l'un contre l'autre pour se tenir chaud, il y a entre l'homme et l'animal ce lien très fort qui les unit dans l'adversité envers et contre tout.

La convivialité à bord est de rigueur. Les bénévoles sont là nombreux, omniprésents. Il y a les "capitaines" qui encadrent les autres et tout cela fonctionne bien. On dîne dans la "salle à manger", tous ensemble, car ici pas question de "cantine", ensuite on prend le café, on discute beaucoup, on rit aussi. Enfin des activités ludiques s'organisent autour des tables : jeux de société, cartes ou scrabble. Parfois l'un d'eux gratte la guitare, mais ici ce n'est pas comme dans la rue pour faire la manche et tout cela leur rappelle des jours meilleurs car on ne naît pas SDF, on le devient.

La vocation première du Fleuron n'est pas de réinsérer les sans-abri, cependant on peut aider à faire un CV pour rechercher du travail, effectuer des démarches administratives, retrouver une vie sociale. On panse les plaies au

propre comme au figuré. Certains en quatre semaines reprennent pied, retrouvant ainsi une dignité pour tenter de rebondir.

Lorsqu'ils s'en vont, avec des mots simples et touchants, dans le Livre d'Or de bord, ils disent merci. On en a vu certains revenir alors qu'ils avaient retrouvé une vie active, pour devenir bénévoles à leur tour et donner un peu de leur temps.

Mais en plus du dévouement des bénévoles, "le Fleuron" a grand besoin de dons pour fonctionner. Le budget de la DDASS permet tout juste de payer l'eau, l'électricité, le chauffage et le salaire des dix employés permanents. Mais la solidarité fonctionne et l'on peut voir arriver aussi bien de la nourriture, y compris les croquettes et boîtes pour chiens, que des vêtements, couvertures etc...

Edith de Rotalier précise là aussi : "Heureusement que nous recevons des dons. Vous voyez tous ces cartons qui encombrant la salle à manger et le pont. Ils ont été livrés hier. Ils contiennent une tonne de vaisselle jetable, ça représente 15.250 euros de dons, de quoi tenir une année".

Le Président Chirac est lui-même venu à bord, s'intéressant à tout ce qui s'y passait et a qualifié l'action du Fleuron et l'engagement des bénévoles de "vrai gisement d'amélioration de la société".

Cette péniche est un lieu insolite, unique en son genre qui rassemble sur ce quai de Seine les oubliés de la vie pour une croisière immobile, point d'orgue dans leur existence de défavorisés.

Mais les "passagers" repartent reprenant leur chemin d'errance avec leur chien parfois un peu vieux ou un peu boiteux, mais ils auront trouvé là cette chaleur humaine qui pour un temps leur aura fait oublier la solitude.

Il y a encore beaucoup de place sur la Seine pour installer d'autres Fleurons.

Marie GABRIEL

Au fil de la Seine

La Seine en Partage



Directeur de la publication : René BOBET
 Directeur de la rédaction : Pascale DUGAT
 Rédacteur en chef : Georges GUILLO LOHAN
 Impression : CARACTÈRE / 15000 Aurillac

Abonnement : 6 numéros/an 6 €

LA SEINE EN PARTAGE

94, rue Saint-Lazare 75009 Paris
 Tél. 01 48 74 15 55 • Fax 01 48 74 30 40
 E-mail : dugat.pascale@wanadoo.fr
www.seineenpartage.com