

Compte-rendu du colloque

La Seine en 2015

Vendredi 20 septembre 2002
Salle Médicis - Palais du Luxembourg - Paris

SOMMAIRE

Introduction générale	Page 3
La Seine, un patrimoine écologique à sauvegarder	Page 7
- <i>Bon état et bon fonctionnement écologique de la Seine en 2015 : le rêve peut devenir réalité</i>	
- <i>La Seine en Ile-de-France jugée par les poissons : on peut y vivre mais on aimerait voir ailleurs</i>	
- <i>La Seine, principale ressource pour l'alimentation en eau potable de la région Ile-de-France</i>	
- <i>La Seine, cette grande méconnue</i>	
La Seine, un axe économique essentiel	Page 16
- <i>La Seine, un axe économique essentiel</i>	
- <i>La Seine et les granulats, un mariage de raison</i>	
La Seine, une histoire, une culture à partager, un lieu de vie	Page 26
- <i>Les différentes fonctions économiques et sociales de la voie d'eau en Ile-de-France</i>	
- <i>La Seine et ses berges, un enjeu de développement durable</i>	
- <i>Les Grands Lacs de Seine</i>	
- <i>Prévenir les conséquences d'une crue majeure de la Seine en Ile-de-France</i>	
- <i>Le régime d'indemnisation et la prévention des inondations</i>	
- <i>Le bon usage de la Seine passe par le partage spatial et temporel</i>	
- <i>Le développement des activités de loisirs en vallée de Seine</i>	
- <i>Un dialogue parfois difficile avec certaines autorités</i>	
- <i>Présentation du Conseil Supérieur de la Navigation de plaisance et des Sports Nautiques</i>	
Conclusion	Page 41

Introduction générale

Yves JÉGO

Président de l'association "La Seine en partage", député-maire de Montereau-Fault-Yonne

L'association "La Seine en partage" est à l'origine de ce colloque qui se veut prospectif autour des enjeux de la Seine en 2015, échéance déjà proche en termes d'action publique. Créée en avril 2001, "La Seine en partage" regroupe d'abord les collectivités locales riveraines de la Seine en Ile-de-France, mais s'est ouverte aussi aux associations, aux établissements publics et aux particuliers qui s'intéressent au devenir du fleuve dans la région, considérant qu'il s'agit tout à la fois d'un lieu partagé de patrimoine culturel, écologique, économique et historique. Le succès de l'opération estivale "Paris-Plage" de la Mairie de Paris a montré depuis l'attachement des concitoyens à la Seine. Les Franciliens sont heureux de se réapproprier le fleuve en tant qu'élément de leur vie quotidienne. Il semble donc utile de se réunir, d'échanger les expériences et de travailler ensemble. Au-delà, il s'agit de rassembler des personnes liées au devenir de la Seine.

Le nom de "La Seine en partage" n'a pas été choisi au hasard. Il fédère le monde économique avec le Port autonome de Paris et ses instances, les établissements publics de gestion comme Voies Navigables de France et des partenaires économiques qui ont vocation à traiter les problèmes liés à l'eau, comme la Compagnie Générale des Eaux et les agences de bassins. Les ministères, au nombre de quatre, ont également vocation à s'intéresser à la Seine. Les pêcheurs, les protecteurs de la nature, les utilisateurs divers qui ont à cœur de valoriser ce patrimoine partagé, sont également présents.

L'association "La Seine en partage" a donc fédéré l'ensemble de ces acteurs, ce qui est rare, avec pour souhait d'être un lieu de débat, mais surtout de synthèse, afin de servir de levier à un certain nombre de projets. Depuis un an, des outils de communication ont été élaborés, afin d'aider les différents intervenants à agir, c'est-à-dire à contribuer à l'aménagement des berges, comme à favoriser l'accessibilité du public, ou encore limiter la pollution ou valoriser les friches industrielles. L'association travaille par ailleurs à un schéma de cohérence des aménagements de la Seine en Ile-de-France.

Aujourd'hui, il s'agit aussi de voyager, de rêver et de partir vers des échéances futures. Les institutions européennes, par le vote de leurs directives, imposent un certain nombre d'obligations. 2015 est une échéance particulièrement cruciale concernant l'amélioration de la qualité des eaux.

Jacques DEDIEU

Conseiller auprès de Mme la Ministre de l'Écologie et du développement durable

Le thème du colloque de ce jour se situe au cœur des préoccupations du ministère. Les aspects écologiques, économiques et sociologiques constituent la notion même de développement durable. La qualité des orateurs prévus devrait apporter à ces thèmes un relief particulier et les débats pourront s'éclairer de témoignages vécus. Mme la Ministre sera donc extrêmement intéressée par la lecture des actes du colloque et des conclusions du débat.

Le sujet du colloque, qui reprend le nom de l'association, est d'une pertinence absolue quant à l'application des enjeux de la politique actuelle de l'eau, autour de ce fleuve fondateur de la nation française qu'est la Seine. Les deux composantes complémentaires en sont l'engagement du dialogue entre les partenaires concernés par l'aménagement et la gestion de la Seine dans sa traversée de l'Ile-de-France. Cette forme de débat public doit être au cœur de toute politique publique durable. Elle constitue également un élément important de la directive européenne sur l'eau. Le cap de 2015 est celui de l'objectif temporel de cette directive-cadre, qu'il faudra transposer dans le droit français d'ici 2003. Ceci constituera la première pierre que le gouvernement apportera au remplacement du précédent projet de loi sur l'eau, qui sera traité par modules successifs d'ici le début 2004.

Contrairement à certains propos entendus parfois, la directive-cadre européenne n'est pas seulement la reprise du modèle précurseur français des bassins et des agences de l'eau. Certes, cette reconnaissance existe, mais c'est aussi la définition d'objectifs extrêmement ambitieux et contraignants de bon état des eaux, qui une fois défini avec précision, devra faire évoluer les concitoyens que nous sommes dans leurs modes de fonctionnement, pour passer d'obligations de moyens à des obligations de résultats et donc, à une véritable conduite de projet.

Cette notion de bon état des eaux pourrait être le synonyme du "fleuve en soi" et pas seulement du fleuve "pour soi", que chacun a souvent l'habitude de considérer. Au-delà des usages individuels ou collectifs, il s'agit de considérer le patrimoine en lui-même à reconstituer afin de le léguer aux générations futures.

En matière économique, les mécanismes doivent intégrer à la fois des principes de solidarité, notamment à travers les redevances de bassins, mais également de responsabilité et donc d'internationalisation des coûts induits de dépollution ou de renaturation pour chacun des usages. La maîtrise des pollutions est au cœur d'enjeux pour les agglomérations et leurs habitants certes, mais aussi en aval sur l'eutrophisation de la Baie de Seine et les conséquences sur la qualité de la Mer du Nord. Sur ce plan, l'attention de la Commission européenne est particulièrement vigilante.

Enfin, les inondations constituent aujourd'hui encore un sujet majeur de préoccupation. Dans quelques jours sera annoncé un plan gouvernemental à ce sujet. Comme dans tout risque naturel, il vaut mieux prévenir que guérir. La prévention sera donc essentielle, ainsi

que la prévision et l'annonce des crues. Bien sûr, l'attention doit être prioritaire sur les zones où des vies sont en danger. Les enjeux économiques sont considérables et si les équipements en ouvrages régulateurs ou en dispositifs d'annonces sont en excellent état dans la région, le risque zéro n'existe pas. Il faut donc préparer au mieux des situations de crise tout à fait probables en incitant tous les acteurs locaux à anticiper de tels événements et se préparer à y faire face. La présence des participants de ce jour doit être le signe d'une conscience aiguë des nombreux enjeux qui concernent la Seine.

Jacques OUDIN

Président du cercle français de l'Eau, sénateur de la Vendée
Président du groupe sénatorial d'études sur l'eau

La réunion de l'association "La Seine en partage" est un signe tout à fait positif et va dans le sens de l'attention portée par le Sénat et son président, M. François PONCELET, aux thèmes de l'eau et à la régénération des milieux dégradés. Il faut voir dans la création de "La Seine en partage" et la réunion de ce jour un signe de mobilisation et de respect des contraintes d'obligations rappelées précédemment par Jacques DEDIEU.

L'eau se trouve de plus en plus souvent au cœur de préoccupations et d'obligations. Il a fallu ces dernières années élaborer la mouture de la Loi sur l'eau, après les grandes échéances parlementaires déjà connues en 1964 et 1992. L'ambition de la France vise à avoir une gestion cohérente et globale des hydro-systèmes. Le système de politique de l'eau français est d'ailleurs considéré comme un modèle, avec les agences et comités de bassins, mais aussi avec un système mutualiste de redevance. L'effort de planification, de concertation locale et de financement a d'ores et déjà porté ses fruits. Si tous les objectifs n'ont pas été réalisés, la France est souvent citée en exemple au niveau mondial grâce à la compétence de ses entreprises et a souvent inspiré ses partenaires.

Le contexte européen, s'il est fort, n'est pas uniquement porté sur les normes ou les lois. Une obligation morale de régénérer l'ensemble de nos milieux aquatiques s'impose. Combien de fleuves européens ont-ils été abîmés par un progrès technique non maîtrisé ? Chacun se doit donc de participer à une grande politique transnationale de l'eau. Dans quelques mois se tiendra à ce propos un sommet mondial de l'eau à Kyoto, en mars 2003. Dans une chaîne de réflexion, l'association "La Seine en partage" doit donc jouer un rôle autour de l'emblème qu'est la Seine, ce fleuve qui traverse le quart de la population française. Le fleuve fait rêver et constitue une des plus grandes attractions touristiques au monde. Puisque c'est le cas, autant que le fleuve se place réellement à hauteur du rêve. Il est donc souhaitable de commencer par lutter contre la dégradation de la qualité des eaux et des milieux aquatiques. En 25 ans, les taux de nitrates dans l'estuaire de la Seine ont doublé. Si l'homme a su maîtriser les crues, cela n'est pas suffisant. Il reste encore à reconquérir la Seine en tant que lieu de vie, en réhabilitant ses berges en lieux de promenade. La Seine doit être autre chose qu'un seul boulevard fluvial.

Pour récupérer la qualité perdue des eaux de la Seine, il s'agit, à l'image de l'EPALA, l'établissement public qui vise à développer un Plan Loire ou encore, à l'instar du programme décennal de restauration hydraulique et écologique du Rhône, de développer de grandes ambitions. La réunion de ce jour doit donc être l'occasion de développer un lieu de concertation, de prospective et de planification afin de conférer à la Seine le statut de modèle qui l'a caractérisé tout au long de notre histoire.

La Seine, un patrimoine écologique à sauvegarder

*Bon état et bon fonctionnement écologique de la Seine en 2015 :
le rêve peut devenir réalité*

Pierre-Alain ROCHE

Directeur général de l'Agence de l'Eau Seine-Normandie

Il est intéressant de voir qu'une association ose se saisir d'un objectif de moyen et long terme, ce qui rejoint les préoccupations portées par l'Agence de l'Eau avec les services de l'État dans la démarche de la directive-cadre sur l'eau dont il a été fait état précédemment. Les moyens d'une reconquête radicale et significative du fleuve, à travers un éventuel Plan Seine, sont envisageables. Dans les 30 dernières années, un certain nombre d'étapes d'améliorations significatives ont été franchies, même s'il reste du chemin à parcourir.

La politique européenne de l'eau s'est longtemps caractérisée par une superposition de documents sectoriels nombreux et assez normatifs. La question de la cohérence de la gestion face à cet empilement s'est donc posée assez vite. De cette réflexion est née la directive-cadre sur l'eau, avec pour ambition de définir un cadre commun pour tous les fleuves, rivières et nappes souterraines de la Communauté européenne. Une obligation de résultats est donc attendue de la part des Etats membres, autour de l'avancement et des progrès réalisés dans chacun des districts hydrographiques.

Un calendrier de travail devrait amener un état des lieux à travers l'ébauche d'un programme de surveillance et de mesure des plans de gestion. L'attitude adoptée dès la sortie de la directive a consisté à débattre le contenu d'objectifs sans tomber dans des débats trop techniques. Bien sûr, le travail de définition d'un arsenal technique est à mettre parallèlement en place, autour des masses d'eau normales et dégradées. Dans le bassin de la Seine se pose d'entrée la question de la délimitation de ces masses précises. Même profondément modifiée, une rivière peut se voir attribuée des objectifs écologiques. La dégradation d'un milieu naturel par l'homme ne doit donc pas être un facteur de déshérence, sous prétexte que "le mal est fait". Un bon fonctionnement écologique de ce type de rivière est atteignable.

Il ne s'agit pas seulement d'arriver à une bonne qualité des eaux, mais de parvenir à un bon fonctionnement des écosystèmes. On sait déjà actuellement qu'une partie du bassin de la Seine est profondément modifiée au regard des critères internationaux. Mais ce qui est important est de définir le bon état écologique sur des rivières profondément modifiées. La première des choses est de restaurer un état de qualité physico-chimique satisfaisant. Des progrès significatifs ont été accomplis, mais en amont, l'évolution des nitrates et des produits phytosanitaires continue d'inquiéter, tandis qu'en aval s'impose jusqu'à la Mer du Nord une situation de pollution généralisée, via le problème des rejets liés à l'habitat, à l'activité humaine et à l'industrie.

Les peuplements piscicoles sont un excellent indicateur de la situation. L'organisation d'un concours mondial de pêche sur les berges de la Seine à Paris a permis de montrer à la population parisienne qu'il y avait un début de diversité biologique, même si la Seine reste encore un milieu relativement pauvre. La situation se dégrade d'autant plus au fur et à mesure que l'on se déplace vers l'aval de l'agglomération parisienne.

L'ambition et l'audace auxquelles exhortent les interventions des élus de ce jour concernent un travail de morphologie, de rénovation de l'habitat et de réhabilitation des berges. Cette ambition peut se heurter au problème de compartimentation actuel du fleuve. En amont existe un enjeu majeur de pollution diffuse avec un certain nombre d'agglomérations. Pour sa part, l'agglomération parisienne souffre d'une difficulté de faire face à des problèmes de ruissellement importants et donc d'une pollution importée - en période de pluie - par le mélange du réseau d'eaux pluviales et d'assainissement. Enfin, compte-tenu de la concentration industrielle parisienne, des efforts importants sont attendus dans ce domaine.

Pour développer ces ambitions, il faut donc des maîtres d'ouvrages. Il faut aussi l'aide de l'Agence de l'eau. Le programme 2003-2006, huitième du genre au sein de l'Agence, est en cours. Ce programme met l'accent sur les zones humides, sur la restauration des berges et sur la diversité de l'habitat. Il introduit le concept d'amélioration du patrimoine hydraulique en milieu urbain, qui était absent dans les programmes antérieurs. Enfin, il faut s'appuyer sur la réappropriation du fleuve par les citoyens, qui est fondamentale, encore faut-il avoir envie de fréquenter régulièrement la Seine.

*La Seine en Ile-de-France jugée par les poissons :
on peut y vivre mais on aimerait voir ailleurs*

Gilbert SIMON

Directeur général du Conseil Supérieur de la Pêche

Dans les années 1960 courait l'idée que la Seine était vide de poissons. Lors des étiages, il se confirmait que seulement 6 ou 7 espèces, parmi lesquelles celles peu exigeantes du gardon ou de la perche, subsistaient. Au cours des années 1970, la biodiversité s'est améliorée et la densité des poissons a augmenté. Mais paradoxalement les épisodes pluvieux, par l'apport en eaux pluviales et urbaines, contribuaient, notamment en été, à une baisse d'oxygène dissous dans l'eau et par conséquent à une recrudescence de la mortalité de poissons. Les lâchers d'eau étant plus sévèrement contrôlés actuellement, de tels épisodes estivaux ne sont plus constatés.

Aujourd'hui, 24 à 28 espèces sont recensées dans la Seine, à Paris et en Ile-de-France, contre environ 40 dans l'ensemble du bassin. Certaines, lorsqu'elles sont plutôt inféodées à des régimes d'eau salée ou de rivières de montagnes, n'ont rien à faire en Ile-de-France mais peuvent toutefois s'y trouver. La situation s'est donc largement améliorée depuis les années 1960. L'étude des structures de peuplement des poissons sert de bon indicateur de l'état écologique d'un système aquatique. Toutefois, ce n'est qu'une composante, certes reconnue, parmi d'autres.

Le CSP anime depuis 1995 un réseau de stations de mesure sur l'ensemble du territoire national, le réseau hydrologique et piscicole. On compte 140 stations le long de la Seine, dont 7 stations en Ile-de-France. Les protocoles scientifiques de mesures, réalisées de manière cohérente, permettent désormais avec le recul d'obtenir de réelles données sur l'état des populations de poissons. L'étude des peuplements de ces poissons révèle que la qualité chimique de l'eau est assez bonne. La qualité physique de l'habitat est par contre assez mauvaise. Le gardon, espèce relativement rustique et peu sensible aux mauvaises qualités chimiques de l'eau et physique de l'habitat, était prédominant partout il y a quelques années. Il le demeure actuellement, mais dans des proportions moindres, notamment en aval de Paris (station du Pecq), avec 70% des poissons prélevés. Sur les 6 autres stations, le poisson dominant est l'ablette, poisson intéressant car très sensible à la pollution, mais peu sensible à la dégradation du milieu. D'autres espèces très exigeantes en matière de qualité physique de milieu de vie se sont également réimplantées (barbeau, brochet, bouvière).

Les améliorations sont-elles possibles à échéance de 15 ans ? Pour l'amélioration de la qualité de l'eau, la réponse est incontestablement affirmative, notamment en aval de Paris. Globalement, la qualité chimique peut être améliorée, le tout étant principalement une question d'argent. La qualité physique de l'habitat par contre, au vu de la présence humaine et de l'industrie, sera difficile à améliorer. Les fonds de la Seine continueront d'être fortement perturbés par le trafic fluvial, ainsi que les berges artificialisées par les activités humaines, sans caches ou zones d'expansion de crues pour les poissons. Les marges de progrès en Ile-de-France sont donc faibles, d'où l'importance de l'effort à porter sur les zones qui constituent encore un intérêt écologique fort, comme La Bassée. Lors de

programmes d'aménagement paysager, il sera donc possible d'imaginer très ponctuellement la création de caches à poissons. Mais les plantes, comme les animaux, peuvent autant que les poissons témoigner d'un état écologique satisfaisant. Des décisions d'ordre politique devront donc être prises sur la valeur à donner, notamment au niveau européen, à cette notion de bon état écologique. Enfin, concernant les poissons migrateurs, s'il est matériellement possible de leur faire passer des barrages le long du fleuve, leur présence en Seine n'est pas forcément un indicateur écologique pertinent.

*La Seine, principale ressource pour l'alimentation
en eau potable de la région Ile-de-France*

Michel PLASSE

Directeur de la banlieue de Paris, Compagnie Générale des Eaux

Réfléchir aux grandes tendances qui marqueront l'évolution de la Seine ne peut se faire sans évoquer le rôle majeur que joue le fleuve dans l'alimentation en eau potable de la région Ile-de-France. L'agglomération parisienne est une des plus importantes d'Europe. Les volumes d'eau nécessaire à la consommation en eau potable de plus de 10 millions d'habitants sont forcément élevés, avec environ 3 milliards de mètres cubes par jour. Les nappes phréatiques et sources de la région sont utilisées au maximum et il a donc fallu faire appel aux eaux de surface, malgré leur médiocre qualité.

L'activité en Ile-de-France est très variée : agriculture, industrie, commerce, transport associé et extraction des matériaux. Cela fait peser sur les ressources superficielles des menaces multiples. Mais la région se trouve à la confluence de trois grands cours d'eau (Seine, Oise et Marne), ce qui permet une dispersion des points de prélèvement, constituant une meilleure garantie de sécurité en matière de qualité d'approvisionnement. La Seine reste la principale ressource utilisée, avec 11 usines établies sur son cours.

La recherche de la meilleure qualité a conduit à installer les usines de production en amont de Paris. Cependant, la progression de l'urbanisation a fait qu'aujourd'hui, la plupart des usines se situent dans un tissu urbain dense. En outre, certaines usines ont été installées en aval de Paris.

Les enjeux de continuité d'exigence sur la Seine sont lourds. Il est primordial de disposer en permanence de quantités suffisantes pour satisfaire les besoins essentiels. La sécheresse de 1976 a montré que l'on pouvait vivre des moments tendus en situation exceptionnelle. De plus, les consommateurs exigent une haute qualité en matière d'eau potable. Il est donc nécessaire d'œuvrer à la protection de la ressource, notamment en limitant la pollution à la source. Mais la satisfaction des besoins en eau potable doit intégrer d'autres besoins d'activité, en particulier la sauvegarde du patrimoine écologique. Inversement, les autres usages devront intégrer les contraintes liées au caractère vital de l'accès à l'eau potable. La gestion coordonnée de l'ensemble de ces exigences devra se faire au niveau du bassin, en associant tous les acteurs.

Pour obtenir une eau potable de haute qualité, une politique de protection de la Seine doit être menée pour réduire les rejets, par des actions à la source. C'est la première étape pour obtenir une eau saine et agréable à boire. La protection de la ressource se révèle comme une voie particulièrement efficace pour atteindre des objectifs écologiques, ou liés à des activités de loisirs (pêche, sports nautiques ou baignade).

La première priorité est de réduire la pollution diffuse, dont il faut réduire l'impact sur les qualités de la ressource. Il faut donc sensibiliser les utilisateurs pour faire évoluer leur

comportement vers des pratiques plus respectueuses de l'environnement. Une telle action demande action et persévérance. Les formes de pollution les plus diffuses actuellement sont liées à l'agriculture, avec les engrais et les pesticides pour lesquels les seuils réglementaires sont extrêmement bas. Si sur la Seine, la concentration en nitrate n'est pas critique, il n'en va pas de même en ce qui concerne les pesticides. En ce qui concerne les pollutions accidentelles, les efforts menés ces dernières années ont porté leurs fruits. Les concentrations en métaux lourds ont été considérablement réduites par le traitement à la source des rejets industriels les plus polluants.

Il ne faut pas relâcher les efforts pour autant. L'optimisation des performances en matière d'épuration reste un domaine d'actualité. La problématique de la pollution d'origine pluviale reste par ailleurs entière en région parisienne. La satisfaction de normes sévères implique un réglage optimisé des installations de traitement, d'autant qu'il est difficile de maîtriser les variations rapides et de grande ampleur des périodes de pollution pluviale. Une vigilance se développe par rapport à des problématiques émergentes (substances endocriniennes et résidus pharmaceutiques) qui peuvent développer des inquiétudes. Il semble nécessaire de réduire ce type d'apports dans la Seine.

Même si la Seine est moins sensible aux sécheresses que d'autres fleuves, l'importance des zones agricoles en amont de Paris conduit à rester attentif. Il faut veiller à une juste répartition de la ressource entre les divers utilisateurs. Cependant, en matière d'eau potable, deux éléments rassurants ont été notés récemment. Depuis plus de 10 ans, la consommation individuelle est en baisse et se stabilise. La sensibilisation des consommateurs à une utilisation raisonnée de l'eau et le développement de machines à programmes d'économie d'eau y sont pour beaucoup. Comme l'accroissement démographique de la population semble stable, la satisfaction des besoins domestiques ne devrait pas être de nature à modifier les niveaux prélevés dans la ressource.

La presque totalité de l'eau potable distribuée retourne, après avoir été épurée, dans le milieu naturel. Elle reste donc disponible pour de nouveaux usages, contrairement à l'eau utilisée pour l'irrigation des cultures, dont une grande partie s'évapore. La véritable consommation d'eau correspond donc aux volumes d'eau retirés définitivement des masses d'eau transportées par les rivières. Cette réalité joue un rôle essentiel dans la gestion des situations de pénurie.

Pour rester sensible à la dimension environnementale, une des préoccupations principales est liée à la qualité de la ressource utilisée et au combat mené contre la dépollution. Il est donc fréquent de voir de plus en plus de distributeurs d'eau comme le Syndicat des eaux d'Ile-de-France et la SAGEP rechercher un partenariat étroit avec les collectivités pour réduire leur impact sur l'environnement, via des certifications (ISO 9001 et ISO 14000). Face à ces démarches volontaires globales par les collectivités et les distributeurs, il reste à espérer un réel pouvoir d'entraînement et un processus continu d'amélioration.

*La Seine, cette grande méconnue***François BORDRY**

Président de Voies Navigables de France

La Seine est un fleuve aménagé de très longue date. Voies Navigables de France est gestionnaire et exploitant du domaine navigable fluvial de l'Etat. À ce titre, il gère des infrastructures qui ont la caractéristique de se trouver en milieu vivant. Historiquement, les besoins se sont tournés vers la protection contre les crues, l'aménagement du trafic fluvial et la gestion de la ressource en eau. Si le budget de VNF dépend de la tutelle du Ministère de l'Équipement et des Transports, 45% de son budget sont consacrés à la gestion hydraulique et à la régulation de l'eau.

Les barrages de navigation sur la Seine, l'Oise et la Marne tiennent un certain nombre de plans d'eau qu'on finit par imaginer totalement naturels. Sans barrage à Suresnes, il faut rappeler que l'on pourrait traverser la Seine à Paris quasiment à pieds secs six mois par an. Le fait de tenir le plan d'eau permet donc en permanence de permettre le trafic fluvial et de faire de Paris la première capitale mondiale en matière de trafic touristique fluvial. Le compartimentage n'est pas un désavantage. Bien au contraire, les barrages ont un avantage d'oxygénation de l'eau en période d'étiage, ce qui contribue au renouvellement piscicole.

Le transport fluvial est le mode de transport le plus écologique. Le transport des matériaux de constructions dans Paris intra muros (7 millions de tonnes par an) équivaut à 1 000 camions de transport, dont on imagine à quel point la présence pourrait gêner le trafic automobile parisien. La desserte de Paris par le transport fluvial est donc un atout économique considérable, quant on sait à quel point l'approvisionnement ferroviaire est saturé. Si la priorité est à l'aménagement des berges, les points de transbordement (sablier ou à béton) n'en sont donc pas moins essentiels. Les enjeux doivent donc être partagés, car la voie d'eau a un usage multi-fonctionnel.

Il faut pour cela organiser au mieux la concertation entre ministères, établissements publics, opérateurs, transporteurs, chargeurs et collectivités locales. Il reste encore beaucoup à faire pour rendre plus fiable la ressource en eau, en stabilisant les ouvrages notamment en amont de Paris. Même si le transport fluvial est un transport discret et silencieux, il s'agit d'organiser la concertation au mieux entre les différents acteurs d'ici 2015.

Questions /Réponses

De la salle

Quelle sera l'influence de l'agriculture d'ici l'échéance de 2015, voire de 2030 ? Il est dommage que des représentants du monde agricole, comme la Mairie de Paris, ne participent pas d'avantage à ce colloque.

Yves JÉGO

Pour ce qui est de l'agriculture, les enjeux ont été évoqués par Michel PLASSE et Pierre-Alain ROCHE. Il n'en demeure pas moins vrai que l'enjeu de l'agriculture est important et qu'il fera l'objet d'une approche spécifique de l'association. Quant à la Ville de Paris, une rencontre est prochainement prévue entre l'association "La Seine en partage" et Denis BAUPIN, Adjoint au maire chargé des Transports, de la Circulation, du stationnement et de la Voirie, pour voir de quelle manière la Ville de Paris s'associera aux travaux de l'association.

De la salle

Concernant la maîtrise des pollutions par temps de pluies, peut-on prévoir un meilleur accompagnement des communes à qui reviennent principalement cette tâche ?

Pierre-Alain ROCHE

Il existe déjà un dispositif d'appui aux collectivités locales ou autres maîtres d'ouvrages (tel qu'Aéroport de Paris). La difficulté se limite aux prérogatives qui sont actuellement conférées à l'Agence de l'Eau. Peut-être la future Loi sur l'eau permettra-t-elle de les étendre ? En attendant, l'Agence de l'Eau Seine-Normandie n'a pas de responsabilité dans le domaine de la maîtrise des inondations, car l'État est déjà présent sur ce secteur de la prévention. La seule intervention de l'Agence se situe donc au niveau des pollutions par le réseau d'eau pluviale. Un projet consiste actuellement à développer en Ile-de-France un programme de maîtrise et de rétention, par l'intermédiaire de tunnels de stockage d'eau pluviale.

De la salle

Quelles sont les interventions en faveur du développement d'une pêche professionnelle en aval de Paris ? Les prélèvements piscicoles en aval de Paris constituent-ils par leur faiblesse une mauvaise gestion des populations piscicoles ? Enfin, qu'en est-il de la pêche des silures ?

Gilbert SIMON

La pêche professionnelle en fleuve a beaucoup régressé, notamment en Seine. Une exploitation en aval de Paris ne serait certainement pas inutile en matière de limitation des populations les plus nombreuses, mais le CSP n'est pas apte à se prononcer sur la question. Concernant les silures, il s'agit d'une espèce importée, comme celle de la carpe ou du cendre. Le silure est un grand poisson de sport qui entraîne un développement actuel de la pêche de loisir à Paris comme à Levallois.

De la salle

Qu'en est-il de la fiabilité des barrages de la Seine en amont ? Quelles sont actuellement les règles et procédures des péniches d'habitation ? Quelles sont les possibilités pour les collectivités locales de monter des partenariats pour entretenir les berges ?

Yves JÉGO

Pour répondre à la troisième question, l'association "La Seine en partage" souhaite proposer aux communes des formes de contrats pour mobiliser des financements et développer une logique d'aménagement.

François BORDRY

Concernant la première question posée, il y a eu un accident sur le barrage du Coudray, qui a perturbé la navigation en aval de Paris pendant un mois au printemps dernier. Certains des barrages de la Seine sont anciens, à cause d'un désengagement progressif de l'État à partir des années 1960 en matière de crédits de soutien. En tout état de cause, face à la recrudescence d'intérêt national concernant les voies fluviales, VNF mène un diagnostic sur l'état des barrages en amont de Paris. Il faudra incontestablement trouver des financements qui ne sont pas prévus dans le contrat de Plan actuel.

Concernant les règlements des péniches et des bateaux-logements, le départ à la retraite des marinières a développé un phénomène de mode autour des péniches. Paris et sa banlieue en comptent un millier. Un travail de régularisation des droits à stationnement est en cours.

La Seine, un axe économique essentiel

La Seine, un axe économique essentiel

Jean-François DALAISE

Président du Port autonome de Paris

La Seine fait partie d'un patrimoine à la fois national et francilien. Sa valorisation nécessite d'évidence une vision qui doit faire consensus. Pour sa part, le Port autonome entend mener dans la limite de ses compétences une politique qui rend compte en partie des leçons de l'Histoire. L'objectif est le suivant : la qualité des rapports au fleuve doit redevenir aujourd'hui comme hier l'un des éléments fondateurs du développement économique, culturel et patrimonial de la région Ile-de-France et de l'ensemble du bassin séquanien.

Le réseau francilien, exploité aujourd'hui par VNF, représente 500 km, soit presque autant que le réseau des autoroutes et des voies rapides. La présence du fleuve et de ports permet à bon nombre d'entreprises et de collectivités locales de repenser leur approvisionnement, l'évacuation de leurs déchets et l'exportation de leurs productions. Les réserves de capacité de la voie d'eau qu'est la Seine présentent un avantage majeur au regard du coût et de l'acceptabilité sociale que représenteraient de nouvelles infrastructures routières ou ferroviaires.

En Ile-de-France, des exemples récents montrent l'intérêt accordé aux échanges fluviaux. Les voies navigables présentent en outre l'avantage d'être connectées aux transports maritimes qui représentent 85% des échanges mondiaux. Pour l'Ile-de-France, le fleuve est un atout majeur, avec pour débouché " Port 2000 " au Havre. Les loisirs et le tourisme sont de forts pourvoyeurs d'emplois et tirent profit de l'intérêt renouvelé qu'offrent la Seine et ses canaux adjacents. Paris et sa région reçoivent chaque année 36 millions de visiteurs. 6 millions de personnes consomment chaque année un produit fluvial. Le fleuve est aujourd'hui un élément constitutif de l'offre touristique francilienne.

Le Port autonome de Paris, qui ne maîtrise que 5% du linéaire des berges franciliennes, s'attache à concilier les différents usagers de la voie d'eau. L'essentiel des infrastructures est accessible au public : il est primordial de permettre de se réapproprier le fleuve et ses différentes fonctions par des accès réservés aux piétons. Le réseau portuaire francilien se veut au service de l'économie dans le respect de l'environnement. Il permet de massifier les approvisionnements en site propre et en minimisant les distances de livraisons terminales. Le Port autonome de Paris utilise 10 plates-formes multi-modales qui concourent à une implantation pertinente des entreprises sur le territoire régional tout en favorisant le nécessaire rééquilibrage entre les modes de transport au service d'une meilleure efficacité économique. Le succès de plate-formes telles que Montereau, Limay, Bonneuil-sur-Marne, Gennevilliers ou encore de Bruyères-sur-Oise témoigne du bien fondé de cette démarche.

Dans la compétition européenne, le Port autonome de Paris s'inscrit donc comme un atout au service de l'Ile-de-France. Il accueille les plus grandes firmes internationales et s'attache, dans le cadre du schéma directeur d'Ile-de-France à la création de sites complémentaires, notamment à Vigneux et à Achères, au débouché de la liaison entre les bassins de la Seine et de l'Escaut. Le développement durable passe à ce propos par l'implantation d'entreprises ayant besoin de transports massifiés à proximité des réseaux fluviaux et ferroviaires plutôt que des axes autoroutiers.

Le réseau du Port autonome de Paris se complète de 60 ports urbains, qui sont situés au cœur des bassins de consommation. En Ile-de-France, plus de 75% de la population vivent dans un rayon de 5km autour d'une voie d'eau. En petite couronne, ce pourcentage s'élève à plus de 90%. Ces ports urbains se révèlent donc stratégiques pour la logistique urbaine. Pour autant, la conception d'aménagement de ces équipements répond à d'autres finalités. La maîtrise du foncier par le Port autonome de Paris permet, au nom de l'Etat, de limiter les friches industrielles, de concilier les usages et de favoriser le partage des espaces. Ainsi, le Port autonome investit dans des sites qu'il sécurise et réhabilite, afin de mieux les insérer dans leur environnement urbain. Cette réhabilitation est coûteuse (dépollution des sols, restructuration des infrastructures de base). Les plus belles réussites franciliennes n'ont été obtenues qu'au prix de concertations réelles entre les entreprises clientes, les communes et les services de l'établissement public.

Les entreprises n'acceptent d'investir dans la réhabilitation de leur outil portuaire que si les autorités publiques compétentes leur donnent des perspectives permettant d'amortir leur investissement. L'absence de concertation peut être préjudiciable pour les différentes parties, les salariés comme les riverains.

Pour allier la double ambition de la cohésion sociale et de développement durable, le Port autonome de Paris accueille 350 entreprises à caractère industriel et 45 compagnies de bateaux à passagers. Deux objectifs sont essentiels : le premier consiste dans le développement économique et l'emploi en Ile-de-France en offrant aux entreprises des sites d'exploitation desservis par les modes alternatifs permettant de fixer un emploi à forte valeur ajoutée. Le second objectif concerne le développement des services de transports maritimes ferroviaires et fluviaux. Il s'agit de proposer aux entreprises de travailler tout en réduisant leur trafic routier et d'autre part de contribuer à une répartition actuelle moins déséquilibrée du trafic de marchandises et de réduire les émissions de gaz dans l'agglomération parisienne.

Ces objectifs sont consensuels, mais il s'agit de les traduire dans les faits. Le fleuve et ses ports doivent contribuer au renouveau urbain et participer à la vie de la cité en proposant un environnement où il fait bon vivre. Pourquoi pas avant 2015 ?

*La Seine et les granulats, un mariage de raison***Dominique HOESTLANDT**

Directeur général adjoint de Lafarge granulats

En 20 ans, la Compagnie des Sablières de la Seine (CSS), filiale de Lafarge, a acheminé le long de la Seine 44 millions de tonnes de granulats, 12 millions de tonnes de calcaire, 5 millions de tonnes de ciment et évacué vers l'aval de Paris 11 millions de tonnes de déblais de chantiers. Il ne faut pas oublier cette triple vocation des ports : accueil, transformation et évacuation. La CSS dispose d'une flotte d'une centaine de barges, mais un bateau n'a de sens que s'il peut accoster quelque part. La CSS dispose donc de 14 ports, dont celui de Saint-Ouen, connecté au chemin de fer. Ces ports recouvrent un certain nombre d'installations industrielles destinées aux besoins parisiens ou de l'Ile-de-France.

Quand un fleuve est utilisé en tant que logistique, il faut une vision à long terme ainsi que des décisions des pouvoirs publics. Un réseau de ports adaptés s'impose, ce qui explique que le SDAU de 1961 a été réactualisé en 1994. Une complémentarité logistique doit également se mettre en place, entre le chargement et le port. Une proximité entre le déchargement et les chantiers est également nécessaire. Concernant les granulats, leurs lieux d'extraction sont valorisés lorsqu'ils se trouvent à proximité du fleuve.

Dans l'économie des transports pondéreux tels que les granulats, le ciment, le charbon, il faut savoir que le transport fluvial est le moins cher, devant le fer et la route. Un industriel a intérêt à envisager ses coûts, sachant que le chemin de fer est environ deux fois plus cher à la tonne par kilomètre. La vraie question tourne autour du fait de disposer ou non de ports et de facilités de transporter par voie fluviale.

La montée de nouvelles légitimités vient concurrencer cet usage industriel. Sans répéter ce qui a été développé par les autres intervenants, la montée citoyenne de sensibilité aux protections des eaux et des berges est incontestable. Cela a pour conséquence la raréfaction progressive des alluvions fluviales. La production d'alluvionnaires en France est freinée, ayant pour conséquence de remettre en cause la façon de transporter à longue distance. Les extractions se raréfiant en aval de Paris vers la Normandie, la situation risque de devenir critique d'ici quelques années.

Les villes veulent par ailleurs se réappropriier les berges pour des besoins de loisirs ou de tourisme, ce qui entraîne des problèmes d'arbitrage en matière de taille d'infrastructures. Face à cette perspective, la profession des granulats intègre cette nouvelle donne citoyenne. Il s'agit d'accepter des observations, voire des contradictions, sans essayer de passer en force. Cela demande un effort de dialogue. Dès 1992, l'ensemble des professions liées aux granulats a souhaité adopter un code de bonne conduite tout en oeuvrant en faveur de l'étude des impacts des aménagements industriels.

Compte tenu de la raréfaction des granulats, n'y a-t-il pas risque d'évoluer vers un divorce à l'amiable avec la Seine ? S'il n'y a plus de sources de granulats en bord de Seine, on ne pourra plus envisager de transport fluvial. Un espoir réside dans le débouché sur les canaux

du Nord de l'Europe, mais cette perspective est encore floue. Si les ports et les voies navigables continuent d'exister, la question reste surtout de savoir ce qui sera transporté dans les barges à prix normal.

L'utilisation de la Seine et de son bassin pour l'alimentation en électricité

Alain VICAUD

Directeur EDF du centre nucléaire de production d'électricité de Nogent-sur-Seine

Le premier usage de l'eau, en termes de production électrique, est de servir en quelque sorte de "houille blanche". Ainsi 18% de l'énergie électrique mondiale et 15% de l'énergie électrique française sont produits grâce à l'eau dans les ouvrages hydroélectriques. EDF est en Europe le premier producteur d'électricité en énergies renouvelables, ainsi que le premier producteur d'énergie nucléaire.

La Seine ne compte pas beaucoup d'aménagements hydrauliques. Ce sont autant des petits ouvrages – à l'image de celui de 40 Mw dans le Morvan, sur la Cure, qui est un affluent de l'Yonne - qui participent à la mission de service public d'EDF. Le principal usage de la Seine consiste dans le refroidissement des ouvrages de production thermique ou nucléaire. Il y a 6 centrales sur les bords de Seine. Pour produire de l'électricité, il faut beaucoup d'eau, dont la quasi-totalité est rejetée dans le fleuve.

Dans la centrale nucléaire de Nogent-sur-Seine, il y a deux unités de production de 1300Mw chacune. La Seine n'est pas capable par son seul débit de fournir assez d'eau pour le refroidissement. Des grandes tours aéro-réfrigérantes sont donc utilisées pour limiter les prélèvements d'eau. Pour l'alimentation en charbon et en fuel des ouvrages d'EDF, le transport fluvial est essentiel. EDF transporte chaque année près de 300 000 tonnes de charbon et de fuel sur la Seine.

L'objectif des ouvrages est de produire de l'électricité. La centrale nucléaire de Nogent-sur-Seine produit la quasi-totalité de l'énergie produite le long de la Seine, à savoir 75%, soit 18 milliards de Kw/heure/an. Les centrales thermiques à flamme jouent pour leur part un rôle essentiel pour le bouclage, à savoir combler l'équilibre entre l'offre et la demande, l'énergie électrique n'étant pas stockable. L'aménagement hydraulique, plus discret, avec 90 millions de Kw/heure/an, sert à alimenter des zones plus reculées. Au total, la Seine n'arrive pas à subvenir à ses besoins.

La captation des eaux pour le refroidissement des centrales engage EDF dans le respect de l'Environnement. Des mesures sont effectuées en amont et en aval sur la température et la teneur chimique de l'eau prélevée. Le recours aux produits chimiques est limité. Un effort est mené sur le rejet en métaux lourds (zinc et cuivre), passant par un investissement important.

Concernant l'air, même s'il ne s'agit pas tout à fait du sujet du jour, EDF essaie de limiter les rejets. Ceux-ci sont neutres en dioxyde de carbone. Pour les ouvrages de production thermique, un effort est mené sur la dépollution des rejets. À Vitry-sur-Seine, des charbons à basse teneur en soufre sont utilisés et les oxydes d'azote sont éliminés en sortie. Au Havre, une opération a été menée pour retirer des rejets dans l'atmosphère l'oxyde de soufre.

EDF en Seine se veut être un vecteur de vie et de développement économique. Les différentes taxes sur le bassin de Seine correspondent à 50 millions d'Euros par an. Au-delà, EDF essaie de mettre en valeur l'environnement, notamment en préservant des zones naturelles, comme celle de 30 hectares qui se situe à proximité de la centrale de Nogent-sur-Seine. EDF parraine des événements sportifs et culturels, en collaborant notamment avec la Fédération française de canoë-kayak ou de pêche.

Pour conclure, les perspectives de l'enjeu de la Seine en 2015 pour le producteur d'électricité qu'est EDF s'inscrivent dans l'anticipation et la continuité. EDF doit faire face à la concurrence sur le marché de l'électricité qui s'est ouverte depuis peu et doit répondre en permanence à l'offre et à la demande. D'ici 2015, la nouvelle directive européenne sur l'eau et la réglementation sur l'air (sur les rejets toxiques et d'azote) s'imposeront. EDF doit répondre suivant les trois piliers du développement durable : respect de l'environnement, développement économique et contribution sociétale.

Questions / Réponses

De la salle

Les rejets d'eau chaude des centrales nucléaires dans la Seine modifient-ils l'écologie du fleuve, comme c'est le cas sur la Loire ?

Alain VICAUD

Entre la température d'entrée et de sortie, l'écart autorisé maximum par les pouvoirs publics est de 3°C. Cet écart est constamment vérifié. Pour ce qui est de la centrale de Nogent-sur-Seine, des impacts sur la faune et la flore n'ont pas été prouvés.

De la salle

Concernant le transport de marchandises diverses, les grands ports fluviaux européens sont souvent maritimes, à l'image d'Anvers, de Rotterdam et de Hambourg. Concernant la France, les perspectives semblent par contre peu alléchantes : "Port 2000" au Havre n'est pas relié à la Seine, même s'il en est distant de 200 mètres. Le réseau de la Seine est par ailleurs mal relié à celui de l'Europe, le projet "Seine-Est" semblant être tombé dans l'oubli.

Jean-François DALAISE

Ces observations sont loin d'être dénuées de pertinence. Pendant des années, jusqu'à la dernière décennie, trois grandes catégories de trafic alimentaient le trafic fluvial pour plus de 80% : la filière BTP, la filière agricole et la filière énergétique. Aujourd'hui, le transport fluvial continue d'être primordial pour EDF, comme pour l'acheminement des récoltes agricoles. Cela ne doit pas cacher les efforts entrepris sur la diversification du trafic ces dernières années, mais qui portent sur des petites quantités (produits chimiques, matières dangereuses, transport de voitures). Aujourd'hui, ce créneau de trafic diversifié a quadruplé en volume, même si sa part reste modeste, notamment grâce aux efforts de VNF et des ports autonomes. Le transport en conteneurs est amené à se développer considérablement. Mais son efficacité dépendra des infrastructures portuaires mises en œuvre, notamment en matière de rupture de charges. La Seine accuse incontestablement du retard par rapport au modèle triomphant incarné par le transport rhénan sur 800 km.

Concernant l'absence d'accès direct du fleuve à "Port 2000", l'espoir est encore de mise d'ici les prochaines années pour combler ce manque. Les absences de connexion au réseau Main / Danube, voire vers le réseau "Seine-Nord" sont actuellement préjudiciables. Tout dépendra des programmations futures de l'Etat.

De la salle

Qu'en est-il exactement de l'évolution du port de Vigneux ?

Jean-François DALAISE

Le démarrage effectif de cette plate-forme, dont le terrain est acquis depuis 10 ans déjà, est à l'ordre du jour pour desservir le bassin amont de la Seine. L'apport de Port autonome de Paris est essentiel sur ce dossier.

De la salle

Existe-t-il une réglementation concernant la construction des péniches, afin que celles-ci limitent la destruction des berges ?

Gilles LEBLANC, Chef du Service Navigation de la Seine

Ce qui use le plus les berges, ce sont les changements des niveaux d'eau (les étiages). Concernant la réglementation des bateaux, l'investissement a longtemps été abandonné. Récemment, l'engouement pour la batellerie et le trafic fluvial a conduit à de nouvelles recherches. Aujourd'hui, il y a incontestablement des différences entre une péniche de type Freycinet et un bateau moderne. La réglementation s'affine, grâce entre autres à des aides au matériel fournies par VNF ou l'ADEME.

De la salle

Les interventions de ce matin ont insisté sur le passage de la logique de garanties de moyens à des garanties de résultats. Les moyens mis en œuvre ont été posés. Qu'attendre de la directive-cadre par rapport aux enjeux de résultats, notamment s'il n'y a pas consensus entre les acteurs ?

Yves JÉGO

L'association " La Seine en partage " mesure bien qu'il va y avoir des conflits d'intérêt ou de positionnement. L'ambition de l'association est donc est d'être un lieu de dialogue et de logique contractuelle, au niveau communal par exemple. Il est donc important de travailler très " en amont " sur ces sujets de conflits potentiels.

Directeur délégué de l'Agence de l'Eau Seine-Normandie

La directive-cadre impose un plan de gestion pour 2009 et demande d'obtenir un bon état écologique pour 2015. En ce qui concerne la concertation, il existe un comité de bassin au niveau de Seine-Normandie, avec 118 membres titulaires et 118 membres suppléants, constituant une sorte de " parlement de l'eau ", représentant à la fois élus et usagers (agriculteurs, industriels et consommateurs), ainsi que le tissu associatif. La représentation est suffisamment large pour mener une concertation ouverte dans le bassin. La mise en œuvre de la directive-cadre passe donc par ces instances de bassin. Des commissions géographiques locales se sont déjà tenues dans l'ensemble des sous-bassins, rassemblant à chaque fois entre 200 et 300 personnes. Un pré-état des lieux est en cours de préparation pour décider ensuite des programmes d'action à mener, le budget annuel de l'Agence de l'Eau pour le bassin Seine Normandie étant d'un milliard d'Euros.

De la salle

Comment fonctionne le trafic à la demande, hors industriels, concernant notamment la terre végétale ou les remblais ? L'énergie hydroélectrique est-elle en augmentation ou en diminution ?

Dominique HOESTLANDT

Un nouvel axe économique nord / sud de matériaux de substitution est récemment apparu sur le bassin de la Seine. Comme la solution fluviale n'existe pas, on recourt au chemin de fer. D'ores et déjà, la moitié des besoins de l'Ile-de-France dépend de 9 régions avoisinantes.

Alain VICAUD

Concernant les possibilités de développement autour de l'énergie hydroélectrique sur le bassin de Seine, il s'agit de résoudre l'équilibre entre le respect de l'environnement, des riverains et l'intérêt économique. EDF n'est pas forcément propriétaire de tous les ouvrages, certaines concessions étant à renégocier prochainement. Certains barrages ont des difficultés à engendrer un gain économique.

De la salle

Le transport des marchandises et le transport touristique des personnes ont été évoqués. Mais qu'en est-il des potentialités du fleuve en matière de transport régulier de passagers ? La petite couronne parisienne se caractérise par une congestion des transports routiers et ferroviaires. D'autre part, certaines rives sont mal reliées. Existe-t-il des études sur l'éventualité d'un transport en commun sur la Seine ?

Jean-François DALAISE

La question du transport des passagers, voire du transport public, n'est pas nouvelle. "Batobus" est une offre privée qui bénéficie d'un réseau de 9 escales dans le Paris historique, mais ne répond pas à une problématique de trajets domicile / travail. Un projet est à l'étude avec la Ville de Paris, concernant l'île de la Cité, actuellement envahie par les cars. Dès l'année prochaine, une expérience devrait proposer une offre "bateau-car", les cars restant garés à la périphérie de Paris, notamment à Bercy. En ce qui concerne le transport public des usagers, en conciliation avec la RATP, des études avaient été lancées mais abandonnées, suite aux infrastructures déjà existantes en matière de métro ou de RER le long de la Seine dans Paris intra muros (ligne 1 La Défense / Château de Vincennes et ligne C entre Javel et Austerlitz).

Actuellement, Port autonome de Paris, en liaison avec la RATP et le STIF, remet un projet à l'ordre du jour, pour proposer une alternative à l'automobile.

Jean-Louis TESTUD, vice-président de l'association "La Seine en partage" et maire-adjoint de Suresnes

Un projet mené il y a quelques années entre Suresnes et Alfortville s'était heurté à l'opposition de la RATP. Ce projet a été finalement abandonné par le gouvernement de l'époque.

Gilles LEBLANC, Chef du service Navigation de la Seine

Il faut rappeler que du point de vue législatif, le transport fluvial n'est pas considéré actuellement comme un transport collectif, contrairement au rail et à la route. Au-delà du principe juridique, les enjeux financiers sont forts. Il faut rappeler que " Batobus " doit garantir son équilibre d'exploitation. Son prix est coûteux, car il ne bénéficie d'aide ni de la part des employeurs, ni des collectivités locales.

Si la RATP n'a plus les réticences d'il y a quelques années, elle préfère actuellement agir sur des segments routiers pertinents (Saint-Denis / La Défense, La Défense / Issy-les-Moulineaux, Créteil / Bibliothèque François Mitterrand). Il reste au STIF à reconnaître dans les années à venir le mode de transport alternatif qu'est la voie fluviale.

Yves JÉGO

Concernant la problématique des infrastructures de franchissement de la Seine, la logique revient aux collectivités locales. Chaque maire essaie de financer ces ouvrages qui sont souvent forts coûteux.

*L'île Seguin et ses perspectives***Jean-Pierre FOURCADE**

Sénateur-maire de Boulogne-Billancourt

Renault est propriétaire de 56 hectares sur les communes de Boulogne-Billancourt et de Meudon. L'État et les personnes publiques intéressées ont mis en œuvre un programme d'urbanisme qui va s'étaler sur une dizaine d'années. Ce programme souhaite faire retourner les villes concernées vers la Seine, conformément au programme adopté par le Conseil municipal en juin 2002. Le réaménagement des berges – avec des grandes promenades et des parcs – aura des conséquences sur les transports en commun, le transport routier, le “ Batobus ” et les ports.

La seconde préoccupation est le maintien d'un témoignage historique au niveau de l'île Seguin. L'île devrait être « l'île des deux cultures », avec une partie scientifique consacrée à l'informatique, aux communications et au biomédical et l'autre partie consacrée à l'art avec la Fondation François Pinault. L'île Seguin devrait donc devenir un centre de rayonnement, à l'image de Bilbao ou de Lisbonne. Lorsque la Fondation sera créée, le “ Batobus ” s'imposera de lui-même pour rallier le Musée du Louvre, le Musée d'Orsay, le musée des Arts premiers Quai Branly et la Fondation Amon sur l'île Saint-Germain.

La troisième préoccupation consiste à recourir à des techniques de développement durable : système de ramassage des déchets vers Issy-les-Moulineaux, câblage du réseau informatique de la future cité scientifique, intégration de modes de transports innovants pour limiter la circulation automobile. Sur Meudon, le PLU est bouclé. Il le sera pour Boulogne dans quelques mois. L'acte initial sera la création de la Fondation Pinault, dont le permis de construire définitif est proche. Un concours international est lancé pour mieux relier l'île Seguin à Billancourt. Les deux ponts actuels seront conservés pour l'assiette du futur tramway. L'objectif est d'atteindre un million de mètres carrés sur les deux sites, moitié logements, moitié bureaux et activités. Paris sera la seule ville au monde à disposer d'ici 2010 de tous les éléments artistiques de l'histoire de l'humanité. La Seine à Paris sera donc un pôle d'attraction culturelle incomparable.

La Seine, une histoire, une culture à partager, un lieu de vie

Les différentes fonctions économiques et sociales de la voie d'eau en Ile-de-France

Gilles LEBLANC

Chef du Service Navigation de la Seine

Le Service Navigation de la Seine est un service de l'État, chargé de missions d'administration et de gestion pour le compte du Ministère de l'Équipement et des Transports et pour le compte du Ministère de l'Environnement au niveau opérationnel. La Seine et ses affluents ont toujours joué un rôle considérable, à la fois dans le développement de Paris en tant que capitale et de sa région. Malgré un bon aménagement, la maîtrise de l'emprise reste toujours relative. Les méandres apparaissent aujourd'hui figés. Chacun mesure l'importance et les limites des ouvrages d'aménagement réalisés par l'homme : canalisations de la rivière, barrages et écluses dits de navigation, usines de production d'eau potable, grands barrages réservoirs et ouvrages de rétention, ouvrages hydroélectriques et enfin ouvrages de franchissement. Malgré l'importance de ces ouvrages, le fleuve reste un milieu naturel fragile.

La première fonction du fleuve, c'est le transport d'eau, ce qui pose un problème de gestion qualitative et quantitative de l'élément liquide. La seconde fonction est le transport de marchandises, comme de personnes. La Seine a toujours été utilisée dans ce domaine, de manière différente selon les siècles. Paris a tantôt été approvisionnée par l'amont, tantôt par l'aval. Le développement des communes de la banlieue ouest, en aval de Paris, n'est dû qu'à la révolution logistique du XIX^{ème} siècle. Nombreuses sont les communes d'Ile-de-France qui ont un passé portuaire. Les Journées du Patrimoine permettent à ce propos de valoriser en septembre la richesse de ce type de position géographique.

Seconde fonction, l'évolution des marchandises est importante. Le transport fluvial a longtemps été réservé au transport sur longue distance de pondéreux, mais la marchandise conteneurisée se diversifie actuellement. Le transport de voyageurs a connu des périodes de faste, puis de déclin. 6 millions de personnes utilisent ce mode de transport, devenu de moins en moins anecdotique.

La troisième fonction, les pratiques sportives et de loisirs, induisent des établissements nombreux. Il est dommage que la pêche professionnelle correctement régulée ne soit pas davantage encouragée. Les promenades au bord de l'eau redeviennent à la mode, ce qui est une tendance lourde en Europe.

La quatrième fonction consiste en la fonction urbaine. Selon les époques, les pratiques sociales urbaines en rapport avec le fleuve ont connu des hauts et des bas. Il reste des traces le long du fleuve : châteaux, grandes propriétés bourgeoises, sites industriels, ou encore

noyaux villageois. Dans les conceptions urbaines des années 1960-70, le fleuve ne tenait aucune place dans la ville, comme le montre l'aménagement de La Défense ou du Front de Seine. La conception du renouveau urbain actuel se fonde sur la mixité urbaine. Les berges redeviennent un lieu convoité et ne sont plus des lieux négatifs.

*La Seine et ses berges, un enjeu du développement durable***Christian POLO**

Directeur de l'Aménagement et du Développement durable
au Conseil général des Hauts-de-Seine

La Seine et ses berges constituent un élément fondamental de l'identité locale dans beaucoup de ses composantes. C'est pourquoi l'approche ne peut être que globale et viser une évolution culturelle chez les différents acteurs. La Seine est au centre d'un triptyque économique, social et environnemental. Économique car on ne peut pas imaginer une prospérité économique sans un réseau d'infrastructures nourri et multimodal, à l'image du Port autonome de Paris, qui représente 350 millions de Francs annuels de chiffre d'affaires et 600 entreprises implantées sur son territoire. Enjeu environnemental, parce qu'avec 18 millions de tonnes transportées chaque année, la Seine est un écosystème majeur, un véritable corridor écologique d'intérêt national. Enfin, au point de vue social, le Port autonome représente 200 salariés et 10 000 emplois directs. L'enjeu majeur reste l'accessibilité aux berges, très inégal notamment au sein des Hauts-de-Seine.

Quand une intervention se fait actuellement sur l'un de ces trois domaines, elle ne peut pas faire l'économie de son impact sur les deux autres, ce qui constitue une responsabilité par rapport aux générations futures. Les décisions actuelles ne doivent plus se permettre d'être irréversibles. La Seine nourrit des relations extrêmement complexes avec la ville. Elle reste le seul grand risque naturel majeur en Ile-de-France. L'impact des installations portuaires ne se mesure pas à leur environnement immédiat. Si la fiscalité locale reste influencée par la commune d'implantation, les contraintes liées à la desserte et aux infrastructures de transport restent assumées par la région.

La présence de la Seine a un impact fondamental sur le prix du foncier, notamment sur les îles, à tel point que l'on voit apparaître des péniches spéculatives. Inversement, l'urbanisation a un impact sur la Seine. Le besoin en bord de Seine de stations de pompage reste fort. La Seine doit donc être pensée globalement, c'est-à-dire que le partenariat entre différents acteurs doit être amélioré.

Mais chacun a sa propre vision du développement durable. Le problème est de juxtaposer différentes tranches de territoire, dont les acteurs communiquent assez peu entre eux, alors que le fleuve doit être un lieu de rencontre entre la terre et l'eau. C'est par définition, un lieu de perméabilité au sens propre du terme. Le " penser globalement " doit être élaboré de manière collective autour du fleuve, selon une logique de territoire. Pour avoir une chance de voir le jour, un projet doit être concerté et porté. Une vision doit être soutenue par la collectivité. Pour leur part, les Hauts-de-Seine ont décidé de créer un schéma des berges de Seine qui a pour objectif de rendre la Seine aux habitants. Ceci devra passer par une évolution des cultures, avec pour seul ennemi le systématisme.

En conclusion, c'est du dialogue et de la concertation que devra naître un véritable projet de territoire pour le fleuve. Les services que sont l'entretien ou l'intervention de la main d'œuvre devraient être préférés aux produits que sont les investissements lourds.

Questions / Réponses

De la salle

Que peut-on faire contre les péniches-poubelles que l'on trouve de plus en plus souvent en bord de Seine ?

Gilles LEBLANC

A l'échelle de l'Ile-de-France, sur les 1 000 bateaux-logements recensés, 400 sont en situation régulière en ce qui concerne l'état du bateau et la régularité de la situation (fiscalité, accès à l'eau et à l'électricité, ramassage des ordures, adresse postale). En concertation avec les communes, entre 40 et 50 situations sont régularisées chaque année à l'échelle régionale. Au niveau de la police, les mesures coercitives sont délicates car les bateaux ne sont pas considérés comme des biens mobiliers. En bout de procédure amiable et contentieuse, VNF et le Port autonome de Paris ne procèdent qu'à 12 déchirages volontaires de bateaux par an, à la charge financière des propriétaires. En matière de droit, il ne s'agit pas d'enlever un bateau dans des conditions juridiquement non fiables, action assimilable à une voie de fait. En tout état de cause, l'augmentation du parc des bateaux-logements n'est pas encouragée.

De la salle

Quelles sont les solutions industrielles de déchirage ?

Gilles LEBLANC

Il manque incontestablement des chantiers de déchirage en Ile-de-France.

De la salle

Quelle est la position du Conseil supérieur de la Pêche par rapport à l'accroissement du nombre des péniches en bord de fleuve ? Les associations de pêcheurs se plaignent de la situation.

Gilles LEBLANC

Il ne faut pas donner une image forcément négative des bateaux-logements. La présence de ces derniers peut être un élément de patrimoine intéressant, même s'il faut le remettre en ordre. Les bateaux-logements dégradés peuvent par ailleurs constituer de jolies frayères à poissons.

Jean DELAUNAY, Vice-président de l'association " La Seine en partage "

A Conflans-Sainte-Honorine, sur la zone de bateaux-logement, le port Saint-Nicolas, il y a bien des pêcheurs à la ligne.

De la salle

Où peut-on consulter les plans d'aménagement ? Quelles sont les prévisions du Service de navigation ?

Gilles LEBLANC

Il n'y a pas de plans globaux. Le travail se fait au sein de chaque commune. Suivant les communes, les zones peuvent être clairement aménagées ou dans une situation irrégulière.

De la salle

Qu'en est-il de la régularité sanitaire des bateaux-logement dans Paris intra-muros ? Les rejets des eaux usées posent véritablement problème.

Gilles LEBLANC

Il n'y a pas de statistique connue sur ce problème particulier. Ce sont les DDASS qui doivent constater des situations irrégulières et effectuer des contrôles sanitaires, mais le Service de Navigation de la Seine n'est pas responsable de ces populations.

De la salle

Qui détient les pouvoirs de police sur le terrain ?

Gilles LEBLANC

Le pouvoir de police sanitaire revient à la mairie et au niveau des services de l'État, il est de la compétence de la DDASS.

De la salle

VNF a le pouvoir régalién d'administrer et l'obligation de police. Cela veut-il dire que les pouvoirs de police ne sont pas appliqués ? Qu'en est-il du stationnement abusif des péniches sur les parkings d'écluses ?

Gilles LEBLANC

Contrairement à ce qui a été affirmé, VNF n'a pas de compétence régaliénne. Le pouvoir de police n'a pas été délégué à VNF. D'autre part, ce n'est pas le Service qui n'applique pas les règles, mais les usagers indéclicats. L'évacuation d'un bateau épave coûte cher et dure longtemps. Les décisions de justice sont difficiles à obtenir et à appliquer. Les procédures sont bien menées par le Service Navigation de la Seine, sans aucun laxisme. Un effort d'éducation doit être mené pour que les pratiques indéclicates soient limitées. Mais la Seine n'est certainement pas polluée massivement par les bateaux-logements.

*Les Grands Lacs de Seine***Jean-Louis RIZZOLI**

Ingénieur en chef,

Institution interdépartementale des Barrages Réservoirs du Bassin de la Seine

La Seine est le fleuve le plus tranquille de France, mais a la particularité d'avoir un bassin-versant qui concerne un Français sur six. L'Institution des Barrages de Seine a pour but de régulariser les "caprices du fleuve". Il s'agit d'un établissement public à caractère administratif, constitué de 4 départements. Les missions de l'institution sont doubles : soutien des étiages pour la ressource en eau potable, la navigation, l'irrigation et les activités économiques et la réduction des risques dus aux inondations de la Seine et de ses affluents.

L'institution gère 4 aménagements, qui ont été initiés au début du XX^{ème} siècle, suite aux crues de 1910 et de 1924, ainsi qu'à la suite de la grande sécheresse de 1921. Il s'agit du lac de Pannecièrre et trois lacs en Champagne. Trois ouvrages sur l'Yonne, la Seine et l'Aube s'occupent de l'axe de la Seine et le lac Marne concerne la Seine en aval de la confluence Marne / Seine.

L'institution assure le soutien des étiages en été et en automne et réalimente les rivières lorsque les débits sont trop faibles. Au niveau local, les plans d'eau offrent des activités touristiques et de loisirs et surtout un environnement faunistique et floristique importants, du fait des 10 000 hectares de plans d'eau et des 1 600 hectares de rivages.

Il faut savoir que par le passé, la Marne et la Seine pouvaient se traverser à pied. La régulation est très importante et il ne faut pas oublier que ce sont les barrages qui maintiennent les plans d'eau. L'assainissement, l'alimentation en eau potable et la navigation en sont totalement tributaires. Le soutien d'étiage améliore la qualité de l'eau et de la vie aquatique. L'institution mène des enquêtes sur la qualité de l'eau des lacs-réservoirs qu'elle rejette au gré du temps et mesure l'impact de sa gestion sur les rivières en aval.

Les crues à Paris sont suivies depuis 1500 et sont mesurées à Austerlitz depuis 1658. Les dernières crues de 1999 et 2001 sont loin des crues de 1910, 1924 et 1955. Sans faire de catastrophisme, il y aura forcément une crue centennale, mais nul ne sait quand. Sur le bassin de la Seine, pour qu'il y ait une grande crue, il faut que les pluies aient saturé les sols ou que les sols soient gelés et favorisent le ruissellement. Il faut aussi une concomitance des crues de chaque affluent. Heureusement les crues sont lentes sur le bassin de la Seine, d'où l'importance de la prévision. Pour réduire les coûts des dommages matériels, il importe de mener prévention (PPRI) et protection (lacs-réservoirs, auto-protection).

Les protections contre les inondations en Ile-de-France résident dans de grandes zones d'expansion (La Bassée et la Marne moyenne). La protection résulte ensuite de la synergie

entre les lacs-réservoirs et les protections locales. Le problème reste que ces grands lacs ne contrôlent que 17% du bassin versant de la Seine à sa confluence avec la Marne.

Il est donc clair que la région parisienne reste théoriquement vulnérable aux grandes crues. Envisager une protection absolue ne semble pas réaliste. De 1990 à 1998, l'Institution a mené une vaste étude en partenariat avec l'Agence de l'eau et la région Ile-de-France sur les enjeux socio-économiques des crues. Cette étude permet de mieux appréhender l'impact économique des grandes crues (par débordement, puis par montée de nappes) et de quantifier l'efficacité hydraulique des ouvrages existants. Des scénarios d'aménagement de protection ont été envisagés.

En regardant les connaissances hydrologiques de Paris depuis 1870, l'établissement a établi un modèle hydraulique qui permet d'établir les zones d'inondation en fonction de la montée du plan d'eau. Aujourd'hui, pour une crue du type de celle de 1910, l'impact des lacs-réservoirs abaisserait de 60 cm le niveau de l'eau. Ce gain peut sembler faible, mais permettrait de réduire le coût des dégâts de 80 milliards de Francs (hors coût SNCF, RATP et EDF).

L'étude a confirmé que l'Yonne posait problème sur le bassin de la Seine. Actuellement, un plan d'action est envisagé entre Montereau et Bray. Il s'agirait de développer un projet de territoire dans lequel serait inclus un projet hydraulique souhaité par l'institution pour réduire les dommages dus aux crues au départ de Montereau.

*Prévenir les conséquences d'une crue majeure de la seine en Ile-de-France***Anne GUILLON**

Chef du Service Hydrométrie et Annonces des crues

Tout le monde semble convaincu qu'une crue exceptionnelle peut avoir lieu en région parisienne, comme l'a souligné Jean-Louis RIZZOLI. Il faut donc insister sur la prévention, dont le moyen réglementaire essentiel réside dans les PPRI. Il s'agit de limiter la vulnérabilité des secteurs soumis à ce risque. Les moyens consistent en la définition de zones d'existence d'aléa du risque et de les comparer avec la carte des enjeux locaux, afin d'établir une carte réglementaire. Il existe de 4 à 5 zones, dont les zones rouges de grand écoulement qui doivent être inconstructibles, les zones vertes qu'il faut préserver comme zones inondables et enfin des zones urbanisées. Dans ces dernières, il s'agit de prendre en compte davantage la notion de risque dans l'urbanisation actuelle. La Seine est actuellement totalement couverte par des PPRI prescrits, déjà approuvés en Val-de-Marne et en cours d'élaboration dans les Hauts-de-Seine, les Yvelines et à Paris.

Comment se préparer à affronter une crise ? Tous les moyens de précaution ne peuvent pas éviter une inondation. Il s'agit donc au moins d'élaborer des plans de secours spécialisés inondation au niveau départemental. Les grands organismes, tels que la RATP, la SNCF, EDF, HP-AP ou France-Télécom, ont également élaboré leur propre plan de secours. Pour aider à la mise en place de ce type de plan de secours, la DIREN a fourni un certain nombre de documents (notamment l'atlas des plus hautes eaux connues sur CD-ROM). Si ce document sert de base sur le risque centennal, la plupart des opérateurs concernés se sont préoccupés de scénarios de montée de l'eau établis sur une modélisation. Les scénarios de crues ont été distribués dans toutes les préfectures, puis dans les communes.

Le rôle du Service Hydrométrie consiste aussi en l'annonce des crues. Sur le bassin de la Seine, on peut représenter les temps de propagation de la pluie et des eaux. Actuellement, le centre d'annonce des crues reçoit des mesures de la part de 190 points en amont de Paris. Sur chacune des stations existe un seuil de vigilance et un seuil d'alerte. Dès qu'un de ces seuils est atteint, la situation évolue en alerte de crue. La DIREN établit alors les informations de bassin pour élaborer des tendances pour les jours à venir, à 24h. Des prévisions à plus long terme nécessitent des modélisations plus complexes. Mais on ne pourra jamais faire des prévisions fiables à 3 jours. En conclusion, le risque existant, il s'agit de gérer au mieux l'alerte et la prévision avec un maximum de précautions d'usage.

Questions / Réponses

De la salle

Des exercices de simulation sont-ils prévus en Ile-de-France ?

Anne GUILLON

Des exercices ont régulièrement lieu, au sein de la DIREN, comme d'établissements comme EDF.

De la salle

Quels grands opérateurs ou grandes activités se sont engagés dans la gestion des crues, à travers les Plans de secours ? Quel sort réserve-t-on aux usines de type Seveso II et aux transformateurs EDF ?

Anne GUILLON

Les Plans de secours spécialisés inondations pour l'Ile-de-France ont été relancés récemment. L'objectif est d'en obtenir une première version pour septembre 2002, sachant que chaque préfecture de département établit son propre plan. La RATP, les musées, les Hôpitaux de Paris et France-Télécom avancent également sur ce dossier.

Gilles LEBLANC

Il y a bien un dispositif à deux niveaux. L'Etat responsable, via le préfet de la zone de défense, anime la prise de conscience et les grands opérateurs publics ou privés. Quant aux zones de défense, elles appuient le préfet pour élaborer au niveau territorial des Plans de secours. Ces deux niveaux se déploient parallèlement.

De la salle

Quant on voit l'évolution climatique en période de crue, est-ce que l'hypothèse d'un orage de type cévenol est envisageable, très localement, en Ile-de-France ?

Anne GUILLON

D'un point de vue hydro-climatique, le régime pluvial en Ile-de-France est trop différent pour imaginer un accident climatique de type cévenol. Mais les orages très violents ne sont pas exclus, notamment en été. Le risque de crue reste plus fort en hiver qu'en été.

Gilles LEBLANC

Il ne faut pas confondre l'information et les Plans de Secours. Les plans de Secours définissent précisément la gestion de crise et non la rétention des crues. La gestion de crise en Allemagne et en République tchèque a été efficace récemment en matière de police et de contrôle des déplacements de la population.

*Le régime d'indemnisation et la prévention des inondations***Roland NUSSBAUM**

Directeur de la “ Mission des sociétés d'assurance pour la connaissance et la prévention des Risques Naturels ”

C'est dans l'esprit de la culture de la connaissance au risque que la famille des assureurs, constituée de Fédération française des sociétés d'assurance et le Groupement des entreprises mutuelles d'assurance, ont formé l'association Mission des sociétés d'assurance pour la connaissance et la prévention des Risques Naturels. Les années 1990 se sont aggravées en terme d'équilibre de système d'indemnisation, après des années 1980 plutôt clémentes, au point que le Ministère de l'Économie, qui assure la tutelle de l'assurance, s'en est préoccupé. La garantie de l'État a dû intervenir au début de l'année 2000 pour rééquilibrer la situation négative dans laquelle se trouvait la Caisse centrale de réassurance sur 10 années consécutives de sinistralité sécheresse sur les bâtiments. Paradoxalement, ce sont bien les sécheresses qui ont dépassé les inondations et failli “ mettre à sec ” le régime d'indemnisation des catastrophes naturelles. Le point essentiel à développer est bien l'information du public, comme l'ont déjà souligné Anne GUILLON et Jean-Louis RIZZOLI. La Mission essaie en outre de participer à des projets en interface avec les pouvoirs publics et à l'animation du débat technique.

Le système d'indemnisation français repose sur la solidarité et la connaissance du risque. Le régime français d'indemnisation est complexe, dans la mesure où il connaît plusieurs régimes (calamités agricoles, régime CATNAT – catastrophe naturelle - résultant de la Loi du 13 juillet 1982 et autres dommages naturels assurables qui relèvent de garanties strictement contractuelles). Le régime CATNAT n'est pas un fonds ; le seul fonds existant étant le Fonds prévention des risques majeurs, dit “ Fonds Barnier ” instauré par la Loi de 1995.

La Loi du 13 juillet 1982, qui fait suite à d'importantes crues de la Saône, comporte un volet d'indemnisation, dont 15 000 communes ont bénéficié. Un volet prévention doit encore se développer autour de la politique de Plans de Prévention de Risques Inondations (PPRI). Sur la partie indemnisation, largement développée ces derniers jours suite aux crues dans le Gard, le Vaucluse et l'Hérault, le régime est fondé sur un principe de solidarité maximum entre assurés, ce qui n'est pas le cas en Allemagne, où le risque est tarifé en fonction d'un zonage. L'approche du Royaume-Uni est encore autre : chaque assureur fait ce qu'il veut, selon un découpage territorial extrêmement fin, l'îlot de recensement.

Le couplage entre l'indemnisation et la prévention est une partie méconnue de la Loi d'indemnisation française. Le fameux mécanisme de la franchise est le seul levier d'incitation introduit par le législateur. La base légale repose sur l'Article 125-6 du Code des assurances, qui évoque un lien avec le PPR. Il indique que l'assureur est susceptible de saisir de son propre fait le Bureau Central de Tarification si les prescriptions du PPR n'étaient pas suivies d'effet. Cet aspect de la loi française n'a pour l'instant trouvé aucune application. Un autre élément trouve pour sa part une application : il s'agit de l'extension des attributions du “ Fonds Barnier ” au financement partiel des PPR. Les cotisations

d'assurance des particuliers servent donc à financer une partie de la réalisation des PPR, ce qui répond à la demande que l'assurance participe à la prévention. Un dernier point d'ordre réglementaire, réside dans les arrêtés du Ministère de l'économie : relèvement de la surprime CATNAT de 9 à 12%, ajustement de la franchise et introduction de la modulation de la franchise en cas de CATNAT répétée. Ce dernier point ne concerne pas l'Île-de-France.

La franchise apparaît bien comme un mécanisme d'incitation et de moralisation du risque naturel. Il y a 3 situations d'implication de cette franchise :

- De plein droit, l'assureur indemnise le préjudice subi, mais il peut résilier le contrat après sinistre. Cela peut entraîner l'assuré dans une situation inextricable de refus d'assurance. La Loi recourt à cette situation d'exclusion potentielle en donnant la possibilité à l'assuré de saisir le BCT qui doit statuer au cas par cas ;
- En situation de PPR approuvé. Dans ce cas, le règlement s'applique autant aux nouvelles constructions qu'aux constructions déjà existantes. L'assureur peut être amené à saisir le BCT à propos d'un assuré qui bénéficie démesurément de la solidarité nationale. Dans ce cas, la franchise doit être majorée pour les événements futurs ;
- En situation de modulation de franchise. Il s'agit d'une création récente pour inciter à rentrer dans le processus des PPR.

Le partage des enjeux entre État, collectivités et assureurs concernant la connaissance du risque d'inondations s'appuie sur une typologie de cartes d'aléas, mais aussi sur des moments de négociation sur la prévention et enfin sur des partenariats public / privé. Les assureurs sont des nouveaux venus dans l'information préventive. Cette dernière repose sur des cartes, notamment sur celle des plus hautes eaux connues. Le zonage réglementaire des PPR est une base légale, axée sur la Loi de 1982, révisée en 1995. Les initiatives locales sur les maîtrises d'ouvrages, déjà abordées par Jean-Louis RIZZOLI, ont enfin produit des cartes d'aléas et d'enjeux multi-scénarios.

En conclusion, il y a des moments de négociation sur la prévention. Il ne s'agit pas de payer la prévention après le sinistre. Ce qu'il y a lieu de promouvoir, c'est de la vraie prévention en amont des catastrophes. Sur les partenariats public / privé, on constate à quel point la préparation des assurés – notamment des entreprises - est déficiente face à une inondation majeure. Il faut donc encourager les exercices développés par les préfetures de zones. Il est aussi souhaitable de mettre à disposition une information à une échelle géographique pertinente, en conservant des données et en favorisant leur accès.

*Le bon usage de la Seine passe par le partage spatial et temporel***Marc AMBROISE-RENDU**

Président de l'Association " Ile-de-France Environnement "
et de " l'Union Renaissance de la Bièvre "

De multiples convoitises se manifestent autour de la Seine et ses berges, les interventions de ce jour en ont attesté. La concurrence sera sévère d'ici 2015. Les revendications qui s'expriment sont déjà parfois en conflit, d'où la nécessité de partage temporel de l'eau par l'Administration en cas de crue ou en cas d'autres usages. L'Administration organise également le partage spatial de l'eau, notamment pour les loisirs nautiques. Sur les quais, on gère et on se dispute une pénurie d'espace. Il faudra aller plus loin que ces essais de partage. Le succès de " Paris-Plage " est une étape dans un processus qui a débuté en 1996 avec les premières mesures d'interdiction de circulation automobile le dimanche au bénéfice des cyclistes et des piétons.

Ce succès apporte deux enseignements. D'abord, un retournement de la population vers le fleuve dans un enthousiasme massif. Le projet Bièvre jouit aussi d'un tel accueil. Mais cette attitude positive risque de connaître des limites. Ensuite, la répartition temporelle des usages est une façon de réduire les affrontements habituels. L'Association pour le développement et l'aménagement du 13^{ème} arrondissement propose une solution de ce type pour le port de la gare dans la ZAC Rive gauche. Ce port pourrait laisser place le jour à la promenade et servir de parking la nuit. Pour l'instant, ce projet ne recueille pas d'assentiment. Mais à l'avenir, il faudra penser à de tels aménagements temporels pour organiser le partage de la Seine et de ses rives.

Pour y parvenir, il faut un lieu de rencontre – à l'image du colloque de ce jour - et une autorité politique qui arbitre. Il semble que l'autorité en charge du SDAG (schéma d'aménagement et de gestion de la Seine), texte fondateur du partage des usages du fleuve, soit introuvable. Il serait souhaitable de travailler sur ce texte. Par ailleurs, il faudrait réactiver la Seine en tant qu'infrastructure majeure d'Ile-de-France, notamment par le biais du Schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF). Enfin, dans le cadre de la décentralisation, est-ce à la région de prendre des initiatives en faveur d'une bonne gouvernance de la Seine ? Faut-il que les usagers définissent une charte d'utilisation ? Faut-il des contrats communaux entre collectivités locales et grands aménageurs ? Toutes ces solutions sont imaginables, mais il faudra des arbitrages politiques.

En tout état de cause, " Ile-de-France Environnement ", qui regroupe 300 associations d'environnement sur 8 départements, crée prochainement un groupe de travail sur les usages de la Seine, de l'Oise et de la Marne, regroupant les associations riveraines pour un état des lieux du souhait associatif. Pourquoi ne pas y associer l'association des maires constituée par " La Seine en partage ". En conclusion, pour préparer le partage de la Seine, il faut d'abord apprendre à partager les idées.

*Le développement des activités de loisirs en vallée de Seine***Véronique JEANNIN**

Comité départemental du Tourisme des Yvelines

Le Comité Départemental du Tourisme (CDY) a pour mission de mettre en valeur l'ensemble des ressources naturelles et culturelles d'un département, dans le but de développer des pratiques de tourisme et de loisirs, appréhendés comme une activité économique à part entière. Le tourisme fluvial varie suivant les approches. Le CDT le considère comme une filière, mais il associe des pratiques de tourisme fluvial aux activités complémentaires qui utilisent les berges, les chemins de halage et tout équipement industriel, technique, historique ou culturel construit ou localisé dans la zone d'influence du fleuve.

Dans les Yvelines, les pratiques nautiques et aquatiques essaient d'être développées conjointement avec les pratiques terrestres. Pour un aménageur développeur, la Seine comprend 3 espaces bien distincts : le fleuve, mais aussi les îles, les rives, les chemins de halage et l'espace d'influence (l'arrière pays). La réussite d'un aménagement fluvial est obtenue si l'ensemble du gisement touristique terrestre est pris en compte en amont des travaux.

En février 1998, l'IAURIF publiait une brochure intitulée " Développer le tourisme fluvial, une ambition à l'échelle du bassin parisien ". C'est ce qui a incité le CDT des Yvelines à se tourner davantage vers le développement de la voie d'eau. La Seine couvre plus de 100 kilomètres dans le département. Beaucoup d'éléments le long du fleuve sont autant de points d'attraction. Développer les activités fluviales induit un subtil équilibre entre diverses activités en présence. La démarche du CDT des Yvelines s'oriente donc vers une stratégie de développement pragmatique.

En 2000, le CDT des Yvelines a commandé au Centre d'Études Supérieures d'Aménagement de Tours (CESA) une étude sur les perspectives du tourisme fluvial dans la vallée de la Seine. On y préconisait de valoriser les éléments suivants :

- Le rôle joué par la Seine dans la vie des Arts ;
- Les créations architecturales du XIX^{ème} et XX^{ème} siècles ;
- Les espaces de loisirs et de détente, les lieux d'histoire et de mémoire ;
- Les espaces actuels pour la baignade, la voile ou le canotage ;
- Les ouvrages d'art et les lieux de promenade ;
- Les secteurs naturels intéressants : falaises des rives concaves et flore des pelouses calciales.

En 2001, le CDT a rencontré les armateurs qui programment des croisières pour toucher la clientèle collective et lui faire connaître l'offre yvelinoise. Il s'agissait aussi de comprendre les difficultés rencontrées par les croisiéristes. En 2002, le CDT des Yvelines a édité deux programmes, " Les loisirs nautiques et fluviaux en Yvelines " et " Les sorties promenades et croisières fluviales " qui ont rencontré un franc succès. Ce projet devrait être reconduit.

*Un dialogue parfois difficile avec certaines autorités***Philippe GONTIER**

Président du Cercle français de voile de Paris

Installé en 1858 à Argenteuil, le Cercle s'est établi aux Mureaux en 1894 et organise tous les week-ends des régates. Si la Seine a donné beaucoup de satisfaction, les aides des autorités n'ont pas toujours été à la hauteur. Le droit de naviguer n'a été reconnu qu'en 1980. Mais cet arrêté interdisait la navigation en solitaire aux enfants de moins de 13 ans. Nulle dérogation n'a pu être obtenue.

Avec la création de VNF en 1991-92, les associations ont été victimes de demandes financières exorbitantes. Alain POHER, alors Président du Sénat, avait permis grâce à son intervention auprès du Ministre des Transports de l'époque, Georges SARRE, un retour à une taxation raisonnable.

Le dossier de la réhabilitation des berges de la Seine a ensuite fait son apparition. Malgré une bonne concertation avec le commissaire-enquêteur qui reprenait dans son rapport les préoccupations du Cercle, les quais ont été supprimés. Heureusement, la mairie des Mureaux devrait maintenir en l'état les structures du cercle de voile.

Pendant ces années de combat, il a été décidé de ne plus demander d'autorisation de navigation. Mais l'obligation de responsabilité étant incontournable, cette sollicitation a été finalement demandée. L'autorisation finalement accordée a interdit aux embarcations de louvoyer, autrement dit, de naviguer !

Enfin, le partage du plan d'eau est délicat, notamment avec les péniches. « La Seine partagée » est un beau thème, encore faut-il une bonne volonté des uns et des autres.

*Présentation du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports nautiques***Jacques THOMAS**Secrétaire général du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance
et des Sports nautiques

Le Conseil supérieur est une institution placée auprès de 4 départements ministériels, créé par décret en 1967, modifié par décrets en 1984 et 1987. Le Conseil a une vocation de conception, de coordination, de concertation et d'impulsion. Il émet dans le domaine de ses compétences, des propositions et recommandations qui sont transmises aux ministres concernés. Cette institution est le seul lieu où se retrouvent les acteurs du nautisme. Utilisateurs, constructeurs, professionnels, sportifs, élus, administrations participent ainsi à l'élaboration de projets.

Il est constitué de 37 membres, de représentants de fédérations sportives, de présidents d'associations, de personnalités connues, de représentants des industries nautiques, de représentants de fédérations françaises de ports de plaisance et de représentants des départements ministériels ayant des relations avec la plaisance et les sports nautiques.

Le Conseil est organisé en commissions et groupes de travail qui se réunissent de façon à émettre des rapports et propositions permettant d'améliorer la pratique du nautisme. Les principales commissions sont les suivantes : sécurité, formation maritime, fiscal et juridique, pêche de plaisance, course au large, sport subaquatique.

Trois commissions concernent plus particulièrement les débats du jour :

- La commission recherche et développement, qui améliore l'amélioration de l'offre de l'activité nautique et la qualité de la formation et l'information des plaisanciers tant maritimes que fluviaux ;
- La commission plaisance et environnement, dont les travaux devraient inciter l'ensemble des acteurs à équiper les bateaux de bacs de rétention et les ports de stations d'aspiration ;
- La commission eau intérieure qui s'est fixée comme but à moyen terme de développer et d'améliorer la communication entre les plaisanciers et les institutions et se consacre aussi à l'amélioration du Guide du plaisancier fluvial, avec pour interlocuteur VNF.

Quatre groupes de travail sont en outre actuellement au travail, qui planchent sur :

- L'expert maritime de plaisance ;
- La professionnalisation de l'expertise maritime de plaisance ;
- L'accessibilité au nautisme pour les personnes en situation de handicap ;
- L'élimination des moyens pyrotechniques de sécurité périmés.

Des propositions seront faites lors de la prochaine assemblée plénière. D'autre part, le Conseil peut être sollicité aussi bien par les instances administratives, que par l'ensemble des plaisanciers et utilisateurs de la voie d'eau, pour tout sujet ou conseil de son domaine de compétence. Ainsi, certaines associations locales ont-elles sollicité le Conseil supérieur pour le montage de grandes manifestations nautiques, pour la révision de règlements particuliers de police, ou encore pour permettre le contact entre les élus de différentes régions sur le thème de la remise en navigabilité de leur réseau au profit de la navigation de plaisance.

Conclusion

Jean DELAUNAY

Vice-Président de l'association « La Seine en partage »

L'association “ La Seine en partage ” remercie les différents intervenants pour leurs exposés, les partenaires, le Sénat pour son accueil, ainsi que Mme Pascale DUGAT et son équipe qui se sont investis dans la préparation de ce colloque.