

Le fleuve dans la ville

La valorisation des berges en milieu urbain

Actualité du sujet

XXeS exurbanisation des f° de transports maritimes / fluviales = apparition de friches industrielles & portuaires svt en cœur de ville. Vers la reconversion. De l'oubli à la reconquête. Image auj positive du fleuve, de ses rives, lieu de détente, de loisirs, lieu esthétique.

Souci des acteurs publics entre autre. Voca : **renouer**, **revenir**, **redécouvrir**, **retisser**... Rétablir une relation physique svt à l'origine du dvpt de la ville (site) et dc de son identité.

Le fleuve est un élément de mémoire, un bien transmis = vers nouveau destin, nouveaux usages. Préoccupation des urbains pour la nature, pour leur cadre de vie. Il améliore l'image de la ville et structure le territoire.

La revalorisation des berges est un phénomène internationale, débuté à Boston ou Baltimore dès les années 1960 puis dans les 80's en Europe (GB, Londres Liverpool, Esp Bilbao, Barcelone...)

En fce, dans les villes fluviales (ex : Paris, Lyon) ou villes fluvio-maritimes (ex ; Rouen, Bdx, Nantes) la réflex° débute dans les 80's : il faut en finir avec la rupture ville/fleuve, mais les difficultés d'amgt d'espace public ou mixte rendent la mise en place des projets très longue.

I – Le fleuve délaissé,

a) La ville déshydratée

Avec la domestication des fleuves et des rivières, l'eau s'éloigne de la ville.

Jusqu'au M-A, une eau très présente en ville, à l'intérieur et aux pieds des remparts (Bdx port à l'intérieur des remparts, Rouen à l'extérieur). Une eau utile (tanneur, papetier, boucher...) + énergie des moulins + abreuve le bétail et les hommes. Une eau déjà polluée (rejets artisanaux + hôpitaux en proximité des fleuves dès l'époque classique) = ça pue, pb hygiène. L'eau a une image négative.

Les Lumières veulent assécher la ville. Marais asséchés (Paris) rivières canalisées voire recouverte (La bièvre)

Rev Ind = les usines et entrepôts occupent les berges, coupant ainsi la ville du fleuve.

A partir du XVIIIe les quais (abrupts) remplacent les grèves (inclinées) pour protéger la ville des crues et favoriser le commerce. Le fleuve est ainsi pris en étau, avec des limites rigides. L'Etat sépare par ces aménagements l'eau de la ville, le lieu d'animation hors du contrôle social (fêtes, prostitution, crime) est supprimé au moment où les citadins valorisent les berges hors des murs comme lieu de détente (Ginguettes, canotage).

XIX-XXe, cette domestication continue : lits creusés, bras mort comblés, canaux et petites rivières enterrées. Nantes : deux bras de la Loire vidés, son affluent l'Erdre enterré 30's. Paris : La Bièvre définitivement enterrée en 1935

Petites rivières recouvertes : la Steir à Quimper, le Paillon à Nice, à Rennes, dalle de béton – parking au-dessus de la Vilaine en centre-ville.

Les plus grands fleuves sont plus difficiles à dominer, même si projet de recouvrir toute la Seine dans le centre de Rouen dans les 60's fait débat.

80's Marseille, on enterre le canal d'alimentation d'eau douce (77km) = protestations car mémoire / patrimoine de la ville, auj en grande partie recouverte d'une promenade.

Auj : volonté de redécouvrir ces petites rivières –La Bièvre ou la Steir par ex.

b) Les friches portuaires

XXe S = déclin des ports urbains pr des raisons nautiques (plus gd tirant d'eau nécessaire) et éco (besoin d'espace de stockage vaste avec la conteneurisation) vers des ports exurbanisés, délocalisés.

Emprise libérée = quelle reconversion ?

Idem ports fluviaux qui se déplacent depuis lgtps. Ex : bdx dès le XVIIIe le fleuve sort de la ville rive gauche puis au XIXe rive droite (Bassens 20's) puis Verdon après 1967 : 100km de la ville, remontée vers l'embouchure.

Nantes = avant-port de St Nazaire dès le XIXe et chapelets de petits ports entre les deux

Plus à l'intérieur aussi, délocalisation des ports car pression foncière.

Paris 1^{er} port fluvial fr, 2^e en Europe, port auj en dehors de la ville (Gennevilliers, Limay...) même s'il reste tj des ports ds Paris (Bercy-Austerlitz, matériaux de construction)

Lyon, port fluvial très actif = 30's. Puis port Edouard-Herriot au sud de la ville (30's puis 50's = couloir de la Chimie) et la ZIP de Neuville-Genay au nord (60's), on délaisse les quais du centre.

L'installation des friches portuaires n'est pas brutale mais insidieuse. 1987 : le port de Bordeaux est entièrement abandonné = rive gauche 3km de quais 50 000m² de hangars, 200 000m² de terre-pleins.

Nantes fermeture du chantier naval en 1986, île de Ste Anne+île de Beaulieu = 12km de quais = projet île de Nantes

Rouen : 800ha de libérés à l'ouest de la ville par abandon des activités portuaires

Les friches industrielles bordent alors des quartiers sinistrés / morts

c) Des rives confisquées par la route

Surtt après 60's = terrain idéal pour les amgts routiers / autoroutes urbaines. L'Avantage d'être en domaine public. Séparation de la ville du fleuve, la rive devient coupure.

Lyon, autoroute N/S (rive droite du Rhône) + parking sur la Saône.

Bdx et Toulouse : les projets d'autoroute sur berge échoueront face à la mobilisation des citoyens.

Des ouvrages auj remise en question = atteinte à la qualité de vie. Auj, projet de requalification en « boulevard urbains » et réouverture vers les berges.

d) Des liens mouvants

2 symboliques de l'eau (pure / violente) Attraction/répulsion / amener l'eau, la rejeter.

Auj la symbolique positive domine, le danger est écarté = retour de l'eau souhaitée. Suite du mvt des Lumières accordant une valeur esthétique à l'eau. Le quai devient une promenade agréable bordé d'arbres et de belles constructions ordonnées, cadre des activités portuaires, parfois même de places remarquables. Ex : place royale de Bdx, la Concorde à Paris = mise en scène du fleuve, les quais sont un « avant » soigné cachant souvent un « arrière » plus pauvre. (Nantes, Bdx). Une artificialisation qui fait disparaître des lieux difficiles à contrôler, criminogène.

Multiplication des ponts au XIXe (Bdx, seule une barge reliait les deux rives) = éléments d'urbanisme (débouché de grands axes) et esthétiques (têtes de Pont, ex Alex III). Dans le même tps, dvpts des zones de stockage, entrepôts coupant le fleuve de la ville mais donnant des emplois. L'abandon du port, svt lié à une crise socio-éco, participe à la dégradation de l'image de la ville. De l'inconscient collectif, l'activité du port fait la prospérité de la ville (tableaux de Vernet au XVIIIe sur les ports fr) des espaces vivants.

Avec la rév ind, la f° de loisirs du fleuve se fait en dehors de la ville. De Paris en train = un dimanche à la Grande Jatte, de bdx en bac pour aller aux bals dansants de la rive gauche. Mode du cabotage, apparition de club nautique et établissements de bains : 1^{ère} piscine à Paris en 1785 (Les bains de grenouillères des tableaux de Renoir) Des ambiances de guinguettes aujourd'hui dans les esprits = reconstruction nostalgique.

II – La vision du fleuve change

a) La vertu de l'eau

Nouvelles sensibilités, nouvelles ddes sociales (espaces publics, espaces de loisirs) besoin de « nature ». Des reconquêtes se multiplient suivant l'ex emblématique de Londres et ses dockslands de l'est.

Prise de conscience de la dégradation des milieux fluviaux. Début de programme de dépollution (Seine Propre en 1984, institution des contrats de rivières en 1981, loi sur l'eau en 1992 « patrimoine commun et partagé ». De nouvelles politiques de l'eau qui prennent plus en compte le fonctionnement naturel des fleuves (création de zones humides, de prairies inondables, de bassin de retenue).

b) Waterfront Attitude

Ainsi se libère de vaste espace, enjeu pr lutter contre la désertification / dégradation des centres : quelles nouvelles fonctions urbaines ? 1^{er} ex USA (Boston, Baltimore puis S Francisco, n.orléans) Canada (Montréal) attitude patrimoniale = on conserve les héritages, mais avec des fonctions de cult/loisirs/tourisme.

70's GB. En 1994 tt les ports trad° sont touchés (17 gds projets). Ex Londres, fin 70's reconquête de la rive sud (south bank) 80's opération des docklands (2000ha, bureaux, logements hauts de gamme. Comme aux USA conservation du patrimoine industriel.

Généralisation 90's de Barcelone à Sidney... Svt reconversion à l'occasion de gds évènements (JO Barcelone en 92, Expo Universelle à Séville 92).

En Fce, projet 90's des ports: euromed à Marseille, LeHavre 2000, projet Neptune à Dunkerque, projet ville-port à St Nazaire, des projets moins ambitieux ayant pr but 1^{er} de travailler sur l'articulation

ville/port. Lyon : 1991 « plan bleu » = schéma global d'aménagement des berges du Rhône et de la Saône

c) Des écrits qui se multiplient

80's in revues archi, géo, éco... Ex : revue urbanisme, n° sur l'eau & les 5 sens en 1984. Revue diagonal, revue sur les berges dans la ville en 1987. Puis colloque « ville & fleuve » Lyon 1985, « la ville et l'eau » Nantes 1987. Très nbx in 90's. Création de l'association Ville & Port en 1987 au Havre. Puis 90's lancement des études et concours = auj un fait urbanistique incontournable.

d) Les projets se préparent

Montpellier, projet Antigone, mise en valeur de l'eau = aménagement de la Lez qui traverse le quartier. Vitrolles, création de nouveaux quartiers autour de pts canaux présents autour du centre, amgt de zones humides, pataugeoires... Un des 1^{er} projets : mise en valeur des berges à Epinal / rénovation quartier nord. Des berges rendues plus accessibles et paysagées.

Sensibilisation de la part des riverains, ex Lyon ceux des habitations flottantes dans les 80's dénoncent l'état des berges = commission « Lyon, ville fluviale » en 1981. A Nantes, idem rôle des assoc° = dans le programme de la gauche aux municipales de 89.

Mais la complexité juridique de ces espaces, public (berges) privé (entrepôts) est un frein aux projets. Il faut parfois attendre 10/20 ans avant le début des travaux.

e) Le statut des berges

Sur les berges coexistent des acteurs aux volontés différentes (Etats, entreprises, assoc° nautiques...) Le Droit est complexe. Si fleuve « navigable ou flottable » ou avec intérêt stratégique (alim° ind ou agr ; rôle dans la régulation des inondations), les berges sont domaine public, y compris celles des canaux. Dc espace urbain = cours domaniaux, espace rural = cours non domaniaux.

Qui gère ? Depuis 1991 VNF, voies navigables de France ou parfois ports autonomes (ébtb public placé sous la gestion du ministère des transports). Depuis 2003, possibilité de transferts de ces espaces aux collectivités locales dans le cadre de la loi de prévention des risques majeurs.

Limite des berges = limites des hautes eaux, mais différent selon les époques (travaux) = surface peu large et inondable, insuffisant pour penser un amgt. Terrains attenants = droits communs (privé ou public) avec servitude (chemin de halage, usage des pêcheurs) = 7.8m de large si chemin de halage pour laisser les agents de l'Etat entretenir les berges. Pour le reste, possibilité d'expropriation classique avec compensation financière.

III – Un nouveau territoire urbain

a) Le fleuve, élément structurant

80's rejet de l'urbanisme « moderne » (Le Corbusier) recyclage de la ville existante = urbanisme de conservation / réflex° sur l'image de marque de la ville dont l'eau, est un élément déterminant de l'identité.

Perte de l'effet structurant du fleuve (centralité, définition des quartiers riverains) avec l'abandon des act trad portuaires. Mais le fleuve conserve son capital symbolique, dc intérêt à faire des berges de la ville une vitrine. Support affectif des citoyens et lieu de détente améliorant le cadre de vie.

Des projets apparaissent mais à l'échelle de l'agglomération pr les gdes villes et non seulement la ville-centre = échelle supra-communale. Nantes (Rives de la Loire), Bordeaux (Plan Garonne) Lyon (Plan bleu) Orléans (Loire trame verte). Le fleuve structure et rassemble autour d'un projet.

Lyon, création de la communauté urbaine en 1987 qui gère, entre autre, tt les projets lieux aux fleuves 27/55 communes de l'aggl° st traversées par un des 2 cours d'eau = plan bleu en 91, réactualisé en 97.

Nantes, reconquête du fleuve, projet Nantes 2005, 13 communes riveraines. L'agence d'urbanisme rédige en 1997 un atlas des rives de la Loire = guide / culture commune pour les communes.

Des projets en priorité tournés vers les villes-centre mais avec ensuite une vision plus globale. Y compris parfois, certains projets dépassent l'aggl° Ex : projet Nantes / St Nazaire, Loire fil rouge.

Idem Val de Loire (classement patrimoine mondial en 2000) = réflexion à l'échelle régionale (280km Angers, Blois, Orléans, Tours)

b) Des acteurs nombreux

Communes, Dpt, rég°, agences de l'Etat, VNF, agences de bassin, CCI, ports autonomes = vers des politiques concertées avec des structures spécifiques pr la mise en œuvre de ces projets, MAIS long et complexe (conflits d'intérêt). Rôle majeur de VNF en collaboration avec les collectivités, le ministère de la ville (dc insertion dans des projets urbains plus vastes). Ex : Lyon, partenariat VNF / communauté urbaine en 1997 pr la consolidation des quais : rédaction d'une charte.

Auj, habitants et assoc° au 1^{er} plan. Conseils de quartier, communication, redécouverte des berges (Ex ; Othello joué dans un hangar à Nantes avant la réhabilitation, ex : Lyon expo art contemporain dans les entrepôts de la sucrière en 2003) = préparer la reconversion de ces espaces, changer l'image. Puis réunion d'information. A Nantes, information sur les projets dans un hangar du port = concertation des habitants. Bdx, consultation des hab en 1997. Lyon expo° sur Lyon Confluence en 1997, 24 000 visiteurs, 2002, consultation des hab sur les projets rive gauche.

BUT = créer un consensus.

c) L'inscription dans un projet urbain global

La réhabilitation des berges pr les gdes aggl° est souvent une partie des vastes projets de renouveau urbain : logique de réseau. En général, volonté de renforcer le centre, attirer les visiteurs, renverser les flux de pop° en faisant revenir des résidents, redensifier la vile. Importance de la réflex° sur les mobilités, réseaux de transports = l'ossature du projet urbain. Un nv centre qui marche est un centre bien relié.

Des projets qui mettent en avant les déplacements « doux » piétons, vélos, transp en commun (tramways). Les quais, dominés lgtps par l'auto, reviennent vers l'humain. Dc détournement du transit via le centre-ville, dvpt des axes piétons et voies cyclables, réduction de la capacité des axes routiers et des aires de stationnement. A cette occasion, les contournements des villes (périph) st svt complétés et des passages du fleuve ajoutés. Nantes = projet île de Nantes avec tramway vers le centre-ville //

construction du périph finalisé en 91 avec le pont de Cheviré. Idem Bdx (choix du tramway en 95) Rouen, création d'un 6^e pont pr désengorger le centre.

Des projets autour des berges qui ne sont qu'un des éléments de requalification de l'agg°. Ex Lyon, dvpt axe Est/Ouest et axe des fleuves (N-E/Sud)

d) Le paysage, un thème fédérateur

Importance accru du cadre de vie. Paysage fluvial = patrimoine. Il faut protéger et créer des vues. L'eau patrimoine (Loi sur l'eau de 92), défense de la valeur paysagère avec les SDAGE (Schéma directeur d'amgt et de gestion des eaux) et les SAGE (schéma d'amgt et gestion des eaux) qui comportent un volet paysage. Mais difficile de définir ce paysage, lieu d'interaction de l'homme et du fleuve. Importance des paysagistes dans les projets : Nantes, Rennes, Nancy (Alexandre Chemetoff) Bdx, Lyon, Orléans (Michel Corajoud) Lyon Confluence (Michel Desvigne)... Intégrer les amgt ds une logique paysagère pr répondre à la demande sociale. Mettre en scène le fleuve comme identité de la ville.

Le fleuve comme espace public devient un élément fort du paysage urbain. Un élément d'attractivité participant à une émergence de certaines villes (Nantes, Lyon, Marseille) au niveau européen. Le fleuve n'est-il alors qu'un simple élément décoratif ?

IV- Réalisation et projets

a) Lyon

L'esprit « plan bleu ».

Une préoccupation ancienne (80's) liée à la dégradation de la qualité des eaux = 1^{ère} ville en France à s'en soucier avec le Plan bleu, schéma d'aménagement des berges de la Saône et du Rhône. Adopté en 91, modifié en 97 en insistant davantage sur les liens fleuves / quartiers : stratégie plus globale s'intéressant entre autre à la question des transports.

4 secteurs géographiques identifiés : Val de Saône, Rhône amont, cœur urbain, Rhône aval avec 3 gds objectifs :

- 1) Revaloriser l'envrt et le patrimoine fluvial
- 2) Construire des continuités et dvper des usages en relation avec la ville
- 3) Prendre en compte la dimension éco des fleuves

Actions

- Mesures pour la prévention des risques (crues)
- Protection des milieux naturels biologiquement riche
- Restauration des milieux dégradés
- Valorisation architecturale des quais
- Construction de continuité sur les berges pr piétons et cyclistes (longitudinale) et transversale, donc reconquête des quais et bas-ports svt occupés auparavant par l'automobile et la création de ponts et passerelles.
- Dvpt des activités ludiques et festives liées à l'eau, retour de la navigation de plaisance
- Activité économique : requalifier l'environnement des sites lourds (Port Edourd Heriot, couloir de la Chimie) pr y intégrer aussi des fonctions de loisirs.

Le plan est un outil incitatif (pas d'opposabilité juridique au tiers possible).

D'autres plans le complètent : le plan Lumières qui vise à mettre en scène par l'éclairage les quais, façades des berges et passerelles, le plan Couleur pr la recoloration des immeubles des quais et le Plan Vert travaillant sur les couloirs naturels que st les fleuves.

Esprit bleu car consensus, 2002, amgt des bas-ports de la rive gauche du Rhône en espace ludique et lieu de promenade. L'agence In Situ chargé du projet = 4.7km de berges, 7 à 70m de profondeur, dc 100 000m² à aménager, propose un découpage de l'espace en 9 séquences du plus naturel (extrémités N et S) au plus urbain-minéral au centre avec une continuité végétal. Promenade pr piéton, « ruban de glisse » pr cyclistes et rollers, création de belvédère sur les quais hauts pour faire le lien avec la ville. Un aménagement qui sert aussi à relier les 2 nvx parcs (cité internationale de la tête d'or au nord (17ha) et celui de Gerland au sud (80ha). Le 1^{er} parc reliant le parc de la Tête d'or (XIXe) au Rhône dans un espace à la nature très libre où l'autoroute limitrophe est transformée en boulevard urbain végétalisé et où une promenade inondable est faite au bord du fleuve. DC requalification de l'entrée N-E de la ville. Cela se poursuit par la création d'un autre parc (La Feyssine, 40ha) à Villeurbanne. De l'autre côté du fleuve, commune de Caluire, autre petit parc (St Clair 4ha) pr masquer le tunnel du périphérique Nord. Enfin, plus au nord, agrandissement du parc de loisir de Miribel-Jonage (de 400 à 2000ha) relié au parc Gerland au sud par une piste cyclable de plus de 35km. Parc de Gerland, amgt en plusieurs tranches // restructuration des quartiers attenants.

Projet d'amgt du Sud de la presqu'île (Lyon Confluence)

150ha entre la gare de Perrache et la confluence (friche ind + autoroute + chemin de fer). Volonté d'étendre le centre-ville en cette direction. Très nbx projets étudiés. Construct° de Igt et bureaux (340 000m²) vision évolutive. En bordure d'eau, 2 amgts prestigieux : pôle de loisirs de l'architecte JP Viguier et musée des confluences au Sud.

Pb de l'A7 qui, après le tunnel de Fourvière, coupe la presqu'île. Gd contournement ouest à long terme, nv tracé dans le sud à court terme ?

b) Valence, Vienne

Poids des infrastructures routières

A Valence, l'A7 (50 000 véhicules/jour) sur la rive gauche du fleuve coupe la ville de l'eau. Projet de contournement et déclassement de l'A7 en ville : schéma directeur de 1987. Plus construction de 2 nvx ponts pr décharger le pont Mistral, seul pont de la ville et dvp l'axe vers l'Ardèche. Différents projets envisagés pr le centre (1989 concours). Débat sur conserver ou non les traces de l'autoroute (parc ou boulevard urbain). En 2004, contournement finalisé et 2^e pont achevé.

A Vienne, l'A7 traverse aussi la ville sur les berges (rive gauche en 1965 puis rive droite après 1974), bcp de trafic N/S (Lyon Valence) et E/O (Ste Etienne/Grenoble), un autopont construit dans les années 1970 est détruit une dizaine d'année plus tard. Encombrement du seul pont restant. Plusieurs études sur la reconquête de quais aux amgt hétéroclites (garage, station essence) dès 1979 mais peu de résultats. Auj encore à l'ordre du jour, mais le contournement du centre est un préalable.

c) Bordeaux

Une longue série de projets pour deux rives dissemblables

1^{er} projet sous Chaban Delmas fin 70's, 5km de friche sur la rive gauche. Obj : requalifier les berges et le quartier déshérité attenant, + nvx franchissements. 1^{er} projet, nouvelle façade grandiose en rive droite (en face de la façade XVIIIe) = rééquilibré les 2 rives séparées par la Garonne qui fait plus de 500m de large. Elle a tj été une vraie coupure entre le quartier historique très aménagé et le quartier de la Bastide, très en friche. Seuls 2 ponts les relient avant la nouvelle rocade achevée début 90's, qui ajoute un pont.

1986, création par la municipalité du « cercle de la rivière » port autonome + dirigeants + comm urbaine + CCI + ste bordelaise de rénovation urbaine = reconquête prioritaire de la rive gauche (historique). Enterrement de la circulation et espace rendu aux piétons + espace pr activités prof^o et commerciale entre la bourse maritime et le cours du Médoc.

Projet rive droite avec façade par Ricardo Bofill, nv quartier centre d'affaire, logement... autour d'un axe monumental suivant en face la place des quinconces = projet abandonné en 1993.

Aussi consultation internationale « Bdx, Port de la lune » 1989, appel à idée.

Multiplication des projets, manque de vision d'ensemble. 1992, une candidature retenue, Dominique Perrault 400ha des deux côtés de la Garonne. Revitalisation & requalification de la RD, réaménagement de la RG pr dégager le paysage urbain (dégagement des hangars des 30's). Il reconnaît la différence entre les 2 rives et garde le caractère plus paysager de la RD. Mais c'est un plan d'orientation peu appliqué, il pose surtout les bases du futur (arrêt du projet métro)

1995 Arrivée de Jupée, nv souffle. Enlève les grilles enfermant le port. Volonté de recentrer la ville sur le fleuve. Choix du tramway. Les quartiers à revitaliser, les 3B (Bastide, Bacalan, Belcier) en priorité avec ligne de tramway. Schéma directeur urbain de l'agg^o en 1996 = vers le plan Garonne en 2000 (axes : protection, valorisation, développement). Concours d'archi pour la RG lancé en 99 pr espace 5km de long +/-80m large, 42ha. La plupart des hangars sont détruits. Cabinet Corajaud, plan directeur, tramway, parking en sous-sol, moins de circulation. Amgt en « lanière » des quais avec végétalisation = faire des quais un espace public emblématique. Devant les façades, vaste esplanade avec contre-allée, tramway, bvd urbain et promenade cycle/piéton au bord du fleuve. Création du parc des Berges (5ha) en plein centre. Place des bourses amgt complexe et soigné avec au bout une partie légèrement inondable.

En aval du fleuve, RD, autre espace en friche, appel d'offres fin 90's 40 000m² de terres pleins et hangars reconvertis vers les activités commerciales, tertiaires et cult = quartiers des Chartrons, St Michel, Ste Croix et St Pierre.

RG, quartier de la Bastide en pleine mutation schéma d'amgt « la plaine des Queyries » et ZAC cœur de Bastide en 1998 : nv quartier de 30ha, logements, pôle univ, berge aménagé en parc (3ha) relié au jardin botanique par une bande de 600m le long de la Garonne.

La différence entre la rive droite minérale et urbaine et la rive gauche plus boisé est donc le marqueur de la nouvelle ville. Il manque cependant toujours un franchissement à la ville.

d) Orléans

Affirmer une spécificité ligérienne

Classement UNESCO val de Loire 2000. Mission Val de Loire en 2002 pr mettre en valeur ce paysage culturel et naturel qu'est la Loire. Q° des risques en priorité puis valorisation paysagère.

A Orléans, la réflexion sur la façade fluviale passe par la mise en place d'une trame verte à l'échelle d' l'agg° (22 communes) Projet « Loire, trame verte » adopté en 2002 = redécouvrir la Loire et son affluent le Loiret, associé l'image de la ville au fleuve. Différentes séquences de mise en valeur du fleuve avec une entrée très espaces verts.

Priorité au centre-ville et les quais d'Orléans puis gd parc à l'est de la ville entre les deux rives. Nvx axes de franchissement (nv pont en 2000) et tramway. Amgt des quais = diminution des voies de circ°, voies piétonnes, piste cyclable (Loire à Vélo) terrasses et pontons (péniches cafés-resto). Place de la Loire réhabilitée et prolongée jusqu'au fleuve. Redécouverte des canaux de la ville.

Gd parc de la Loire = 600ha

e) Paris, faire cohabiter les usages

Axe majeur de la composition urbaine de Paris classé au patrimoine mondial. XXe : création de bâtiments parasites et multiplication des parkings (Pont Neuf...) = dégradation des espaces des quais.

Réalisation de la voie express 61-67 en RD. 76 : protestation face au projet de voie en RG. 1^{er} schéma urbain adopté en 1978. Les gds aménagements (Orsay, parc citroën, Seine RG) entraînent la rénovation des quais, mise en lumière des monuments et ponts = vers une homogénéité. 1996 : création des Batobus d'Austerlitz à la tour Eiffel. Fermeture des voies sur berge le dimanche puis Paris-Plage = reconquête du fleuve, diversité d'usages.

1^{er} port fluvial fr et 2^e en Europe derrière Duisbourg sur le Rhin = 19 ports de distribution le lg de la Seine y compris intra-muros (mais gdes plateformes comme Limay et Gennevilliers st entre 10 et 50km de la ville). Seuls intra-muros reste des pts ports linéaires (début 80's, l'Arsenal, port industriel devient port de plaisance).

Projet en 1996, ville de Paris + port autonome + VNF. Nb interventions sur les quais.

Nv POS en 1989, les ports industriels restent en limite de ville et les ports en centre-ville sont uniquement pr la plaisance et le transport de passager. Question de l'accessibilité de tte les berges, difficile dans les ports industriels (en dehors des heures de fonctionnement).

Nv PLU. Le fleuve doit accueillir plus de circulation (3% du trafic routier) et améliorer l'intégration des sites au fleuve. 1994, restructuration de la plateforme de Gennevilliers (400ha), puis autre port Bonneuil sur Marne (2004) puis Ivry sur Seine (promenade et zones de loisirs de 12 000m²)

Ouverture des ports des cimentiers les soirs et week-ends. Intégration des bât industriels par relookage (vers le Port de Tolbiac) = ne pas dissimuler mais révéler les activités portuaires. Rôle du port autonome important.

Friche Renault sur l'île Seguin, ZAC Seguin-rives de Seine, pb auj absence de projet phare.

Pb cpdt à l'échelle de l'Ile de France, absence de schéma global. Le conseil régional a confié à l'atelier d'urbanisme de Paris une réflexion sur cette mise en continuité (piéton, cycliste)

f) Rouen, un nouveau pôle urbain dédié aux commerces et loisirs

Port maritime de Paris et 1^{er} port céréalier européen, Rouen est une interface fluvio-maritime. Un port surtt reconstruit après la 2^{GM} sur l'ouest de l'agg^o (Rouen, Gd et Pt Quevilly et Pt couronne) puis en chapelet jusqu'au Havre / Honfleur. Auj, dde d'espace à urbaniser proche du centre, le port se retire de la ville.

Ds le passé, pb de coopération communale ds l'agg^o, mais création en 1999 d'une communauté d'agglo (33 communes) Rouen-Elbeuf. Gds projets : 6^e franchissement de la Seine et réhabilitation des docks ouest. Volonté général de retrouver / réaménager les quais urbains. Depuis fin 90's, création de promenades. A l'ouest, on repense des quartiers peu denses en y installant des infrastructures (préfecture, fac de droit, hôtel d'agglo). Pour les hangars désaffectés, amgt de « l'espace des marégraphes », amgt d'un parc de 2ha et plus à l'ouest encore, création du quartier Luciline (10ha) logements+comm+bureaux.

Projet phare : réhabilitation des docks près du nv pont : 40 000m² ds 2 gds entrepôts (un Eiffel, Un béton 50's) et construction d'un 3^e reliés par des passages et passerelles. Restaurants dans l'Eiffel et commerce et cinéma dans les 2 autres hangars

Conclusion

Des points communs

- Lutte contre les risques (plans bleues)
- Réduction de la circulation
- Reconquête des quartiers riverains
- Réapparition de la « nature », ouverture de la ville sur l'eau
- Une volonté de s'inscrire dans une compétition urbaine
- Concertation forte des habitants.
- Multiplicité des acteurs et montage financier complexe (Ste d'éco mixte comme Lyon Confluence ou l'île de Nantes)
- Dans les nvx quartiers, une urb^o dense et des équipements importants = centralité et attractivité (le seul vrai équipement à dimension internationale étant le musée des confluences à Lyon sur les sciences et techniques au Sud de la presqu'île)
- Rôle majeur des espaces publics (vivre ensemble, convivialité)