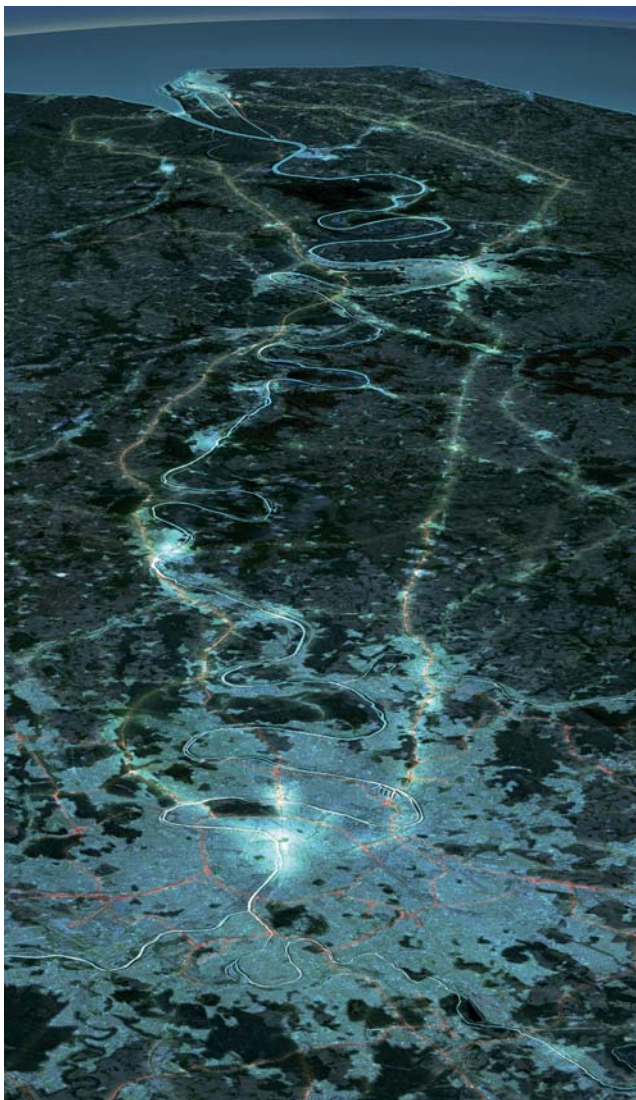


/repères/

/PROSPECTIVE/

LA SEINE AU CŒUR DU GRAND PARIS

DANS LES PROJETS POUR LE GRAND PARIS, LA SEINE JOUE TRÈS SOUVENT UN RÔLE CENTRAL. L'ENJEU POUR LE PORT AUTONOME DE PARIS EST DONC D'IMPORTANCE. D'OÙ DE NOMBREUSES RÉFLEXIONS SUR LA VALORISATION DU FLEUVE COMME AXE MAJEUR DE TRANSPORT MAIS ÉGALEMENT LIEU DE TOURISME ET DE LOISIRS.



Disposer d'un port, d'une façade maritime est un des enjeux majeurs des travaux sur le Grand Paris. Premier port fluvial français, second en Europe, le Port autonome de Paris a naturellement été associé aux projets des dix équipes d'architectes sur le Grand Paris. « *Les projets pour le Grand Paris sont fortement liés aux objectifs du Grenelle de l'environnement qui table sur un report de 25 % vers des modes alternatifs de transport*, explique Chloé Perreau au département Études et prospective du Port autonome. *L'ensemble des infrastructures nécessaires à ce report modal a été anticipé par la création de nouveaux terminaux à conteneurs réalisés ou en cours de réalisation à Limay, Évry et Montereau.* » À plus long terme, la future plate-forme d'Achères, située à la confluence de la Seine et de l'Oise, permettra de desservir l'Île-de-France depuis Le Havre, mais aussi le Nord de la France et les ports du Nord grâce au canal Seine-Nord Europe. « *Cette interconnexion avec le reste du monde conjuguée au trafic de proximité permettra de réduire le nombre de camions à l'intérieur des villes*, poursuit Chloé Perreau. *Cela dit, la desserte fluviale n'est pertinente que si la desserte routière et ferroviaire l'est aussi puisqu'il y a toujours un parcours terminal. Les émissions de CO₂ liées au transport multimodal*

sont en effet 2 à 5 fois moindres que pour la route. Elles pourraient encore être réduites avec des véhicules moins polluants sur le parcours final. »

Des expériences de distribution urbaine

Pour le Port autonome de Paris, il est en outre essentiel de ne pas négliger l'effet réseau. « *Nous devons disposer d'une multitude de ports pour aller au plus près des bassins de consommation*, souligne Chloé Perreau. *Le Port autonome conduit d'ailleurs actuellement des expériences de distribution urbaine de marchandises transportées par bateaux équipés d'une grue embarquée. Nous réfléchissons aussi à l'acheminement de palettes dans Paris associé à une logistique mutualisée entre entreprises.* » Autre axe de développement important : l'évacuation de certains déchets par voie d'eau vers des sites de traitement, sujet particulièrement sensible dans le cadre des travaux de reconstruction engendrés par le Grand Paris. Enfin, l'enjeu du Port autonome de Paris sera de concilier activités de loisirs et activités industrielles afin de permettre aux Franciliens de se réappropriier la Seine en préservant paysages et milieux naturels. //



Antoine Grumbach
architecte-urbaniste responsable
de l'une des dix équipes travaillant
sur le Grand Paris

« *La Seine est le plus grand monument du 21^e siècle* »

Quelle est la place de la Seine dans votre projet pour le Grand Paris ?

Mon projet s'appelle Seine Métropole. C'est dire toute l'importance que j'accorde à ce fleuve dans ma vision du Grand Paris. Le développement radioconcentrique de l'agglomération parisienne a conduit à une perte d'identité. Or, j'estime qu'il est possible de lui substituer une identité autour de la vallée de la Seine, laquelle s'étend de Montereau au Havre. Pour moi, la Seine est un élément d'identité extrêmement fort. C'est d'ailleurs pourquoi j'ai repris cette phrase de Jules Michelet : « *Paris, Rouen, Le Havre, une seule ville dont la Seine est la grande rue* ». Il faut mettre très rapidement en œuvre des actions permettant à tous les habitants de la Seine de partager ensemble cette vision et cette identité. Dans les quatre ou cinq années à venir, j'imagine, par exemple, de très grandes manifestations culturelles le long de la Seine.

Quel est le rôle de la fonction portuaire dans votre projet ?

En premier lieu, il y a une réflexion logistique à mener sur le transport des matériaux lourds,

qu'il s'agisse de vrac ou de conteneurs. Une grande métropole se doit en effet de faciliter ce type de transports afin de préserver l'environnement et économiser les énergies. Dans mon projet, par exemple, je propose de réaliser un très grand port d'éclatement à Achères, port de 500 hectares qui serait un vecteur de développement économique mais aussi un grand lieu touristique et de loisirs. À cela doit s'ajouter une logistique de proximité sachant que la Seine est un vecteur extraordinaire de desserte de proximité avec sa multiplicité de petits ports et d'apportements aujourd'hui totalement sous-utilisés. Le second aspect est culturel et touristique. Avec l'arrivée du canal Seine-Nord et le développement de Port 2000 au Havre, un vrai mouvement de tourisme fluvial va se développer. Demain, les touristes arriveront au Havre, viendront à Paris et remonteront le canal Seine-Nord jusqu'à Rotterdam et Anvers. De plus, la Seine est une véritable mine culturelle que l'on n'exploite pas assez. Dans la grande métropole de demain, la Seine est véritablement le plus grand monument du 21^e siècle. Il faut se la réapproprier, la transformer et la faire vivre.



PAP actualités est édité par le Port autonome de Paris. 2, quai de Grenelle - 75732 Paris cedex 15. Tél. : 01 40 58 29 99 - Fax : 01 45 78 08 57 // [mel : pap@paris-ports.fr](mailto:pap@paris-ports.fr) // www.paris-ports.fr
Directeur de la publication : Hervé Martel // Rédacteur en chef : Céline Longuépée // Crédits photos : Port autonome de Paris / G.P.M.H./Compagnie de la Seine / Melinda Guitin/RATP // droits réservés // Conception réalisation : agence paradigme // Commission paritaire n° 815 AD

