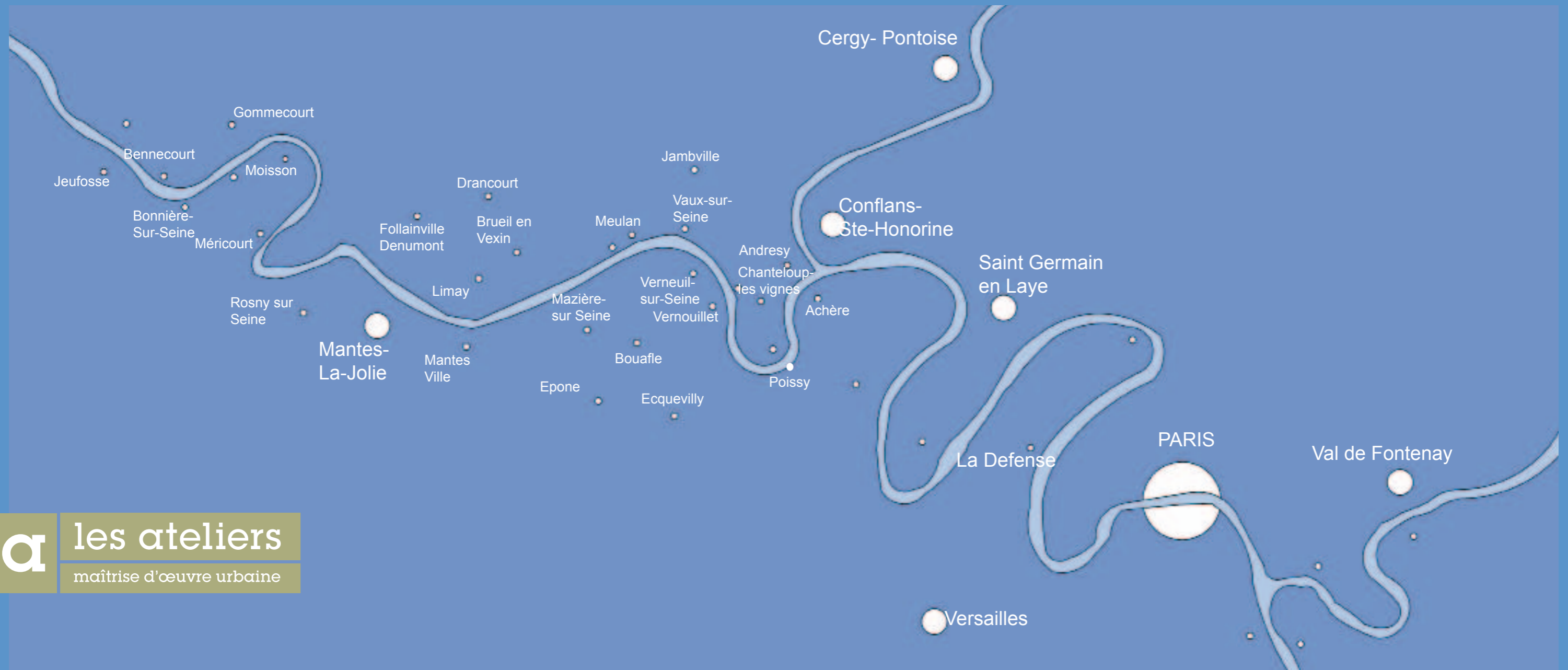


Les Ateliers Internationaux de Maîtrise d'Oeuvre urbaine

27 ème Atelier d'Eté

Du 22 Août au 19 Septembre 2009



LE FLEUVE, AVENIR D'UN TERRITOIRE

AUTOUR DE LA CONFLUENCE SEINE-OISE DOSSIER PREPARATOIRE DE SESSION



Document réalisé par : BENIDDIR Sabrina
Urbaniste Architecte

SOMMAIRE

INTRODUCTION..... p 4

1 . LE FLEUVE EN ÎLE-DE-FRANCE

UN SYSTEME, DES TERRITOIRES, DES ACTEURS...

Le fleuve dans un système géographique..... p 08

Structures territoriales liées au fleuve et outils d'aménagement p 08

Des exemples de démarches liées au fleuve..... p 16

HISTOIRE FLUVIALE DU BASSIN DE LA SEINE

La Seine, Paris : L'histoire d'une région p 18

Les innodations en région parisienne depuis le siècle dernier... p 19

2 . LA PLANIFICATION EN IDF... p 19

LE SDRIF , ENJEUX ET ORIENTATIONS

Les orientations du SDRIF..... p 20

Les territoires prioritaires en IDF (OIN)..... p 23

3 . LE TERRITOIRE..... p 29

LA GEOGRAPHIE

UN TERRITOIRE D'ARTICULATION
Développement de l'intercommunalité

UN TERRITOIRE DE PROJETS

RISQUE D'INONDATION

4 . POPULATION, ECONOMIE ET EMPLOI..... p 40

Population
Dynamique économique

5 . PERCEPTIONS..... p 44

INTRODUCTION

Pour la 27ème session d'été, sur recommandations de ses partenaires, les Ateliers internationaux de maîtrise d'oeuvre urbaine proposent de mener une réflexion sur la thématique du fleuve sur le territoire francilien.

Les enjeux liés au territoire du fleuve ont largement été confirmés par de nombreuses études consacrées au sujet du fleuve et de ses affluents, démontrant la nécessité de replacer le fleuve au coeur de la stratégie d'aménagement et d'exploiter ses nombreux atouts. Plusieurs grandes villes fluviales en France mais aussi en Europe se sont engagées dans des processus de reconquêtes d'anciens sites d'activités fluvio-portuaires pour exploiter le potentiel d'un élément singulier, porteur d'identité et de valorisation. Ce vecteur de développement a permis de reposer la question de valorisation urbaine et environnementale à l'échelle de l'agglomération. Ce fil conducteur pour de nombreux projets d'agglomération comme l'illustrent la démarche Rives de Loire à Nantes ou le plan Garonne à Bordeaux, est néanmoins à interroger au travers de ses propres antagonismes. La question essentielle de l'appréhension des risques pour prévenir et aménager doit aujourd'hui être au coeur de la stratégie de développement du territoire du fleuve.

Le fleuve nous rapproche de la géographie du territoire mais aussi de son histoire. Sa prise en considération doit nous permettre d'associer des thématiques transversales et de proposer 3 échelles d'articulation :

- l'échelle micro : l'échelle des berges, des nouveaux usages.
- l'échelle méso : l'échelle du développement, de l'urbanisation, du bassin de vie.
- l'échelle macro : l'échelle métropolitaine, francilienne, celle de la voie d'eau et de ses enjeux économiques et environnementaux.

Lorsque les Ateliers proposent d'explorer les termes de réconciliation entre le fleuve et la ville, il s'agit de renverser des logiques unilatérales, qui prôneraient des usages exclusifs. Les territoires du fleuve recèlent des trésors cachés. Et si les pièces extraordinaires venaient fabriquer la ville ordinaire ?

On the recommendation of their partners, the organisers of the International Urban Planning and Development Workshops ("the Ateliers" for short) have decided to focus the 27th summer session on the theme of major rivers in the Paris region.

Extensive research into major rivers and their tributaries has highlighted the challenges facing regions with large rivers, showing the need to put them back at the heart of strategic regional planning in order to capitalise on their numerous strengths. Major rivers are remarkable assets because they are vehicles for regional identity and development. To make the most of this potential, several cities located on major rivers in France and Europe have embarked on a process of reconquering former river port sites, such as, for example, Nantes with its "Rives de Loire" programme and Bordeaux's "Plan Garonne" project. This development process has allowed the issue of urban and environmental regeneration at the level of an agglomeration to be raised again. However, the common thread running through numerous projects at agglomeration level has to be considered in terms of its own internal contradictions. Today, the key issue of risk assessment in spatial planning must be at the heart of any regional river development strategy.

Major rivers give us insights into a region's geography, but also its history. Consideration of major rivers allows us to interweave cross-disciplinary themes and to link up three different scales of analysis:

- the small (micro) scale: the scale of river banks and new uses;
- medium (meso) scale: the scale of development, the scale of urbanisation and the scale of population centre;
- large (macro) scale: the scale of the metropolitan area, the scale of the Paris region and the scale of waterways with their economic and environmental challenges.

By proposing to explore the necessary conditions for reconciling major rivers with cities, the organisers of the Ateliers invite you to give up doctrinaire ways of thinking that purport to advocate single uses. River regions contain hidden treasures. What if such extraordinary assets were used to start building ordinary cities?

Dans une actualité marquée par des enjeux économiques mais aussi environnementaux, pour lesquels des engagements ont été actés, des objectifs fixés, la ville du fleuve et de ses activités peut indéniablement apporter une contribution importante si l'ensemble de ses acteurs fédèrent leurs efforts.

Le regain d'intérêt pour le transport fluvial doit s'articuler avec la «démocratisation» du fleuve, des berges, des lieux du plaisir de l'eau. L'activité portuaire est au coeur de l'enjeu de développement durable pour l'île de France. La mutation des territoires du fleuve doit s'opérer au travers d'une ré-appropriation mais aussi d'une multiplicité des usages. Il est nécessaire de faire émerger une stratégie qui ne cherche pas à repousser plus loin des activités que l'on ne souhaite plus voir au grand jour mais qui soit au contraire capable d'anticiper par un effort d'intégration et de réversibilité.

En revanche, l'anticipation n'est pas suffisante pour le développement de la vie du fleuve. Prévenir pour aménager est un principe fondamental pour lutter contre la vulnérabilité face aux menaces de crues, d'inondations et aux autres risques majeurs. La préservation de zones naturelles d'expansion et un urbanisme adapté à la réduction de la vulnérabilité sont des outils de conciliation de l'habitat en zones exposées. La question des risques menaçant les zones d'ores et déjà urbanisées est abordée par le P.P.R.I et devra être au coeur de la réflexion des Ateliers. Cette session nous offre l'opportunité de questionner la réalité des risques, des précautions prescrites par rapport aux enjeux de projet sur le territoire fluvial dont les potentiels économiques, environnementaux et urbains sont indéniables.

Delphine Baldé,
architecte urbaniste, pilote de la session.

In the face of the current economic and environmental challenges, official commitments have been made and objectives set. In this context, cities located on major rivers with their related activities undoubtedly have a great contribution to make, providing all the relevant stakeholders produce a concerted effort.

The renewed interest in river transport must be linked up with the «democratisation» of rivers, river banks and water-related leisure amenities. River port activity is at the heart of the Paris region's sustainable development challenge. The changes affecting the region's river areas make it necessary to retake ownership of such areas and to encourage multiple uses of them. It is necessary to foster a strategy that does not seek to push activities deemed not fit to be seen as far away as possible, but rather seeks to anticipate and meet future needs by adopting an integrated and reversible approach.

However, to foster the development of river life, anticipation alone does not suffice. To meet major threats to rivers such as sudden rises in water levels and floods, the principle of prevention is of fundamental importance in terms of regional planning. The conservation of natural areas of expansion and urban development that protects vulnerable areas are the right tools for reconciling housing with sensitive areas. The PPRI (Flood Risk Prevention Plan) covers the issue of flood risks that threaten existing urbanised areas and will have to be a core theme of reflection during the Ateliers. This 27th session gives us an opportunity to consider the reality of the risks and precautions arising from the project-related challenges facing major river regions, whose economic, environmental and urban development potential is an undeniable fact.

Delphine Baldé,
Architect and urban planner, session supervisor

1

LE FLEUVE EN ÎLE-DE-FRANCE

UN SYSTEME DES TERRITOIRES DES ACTEURS

Le fleuve dans un système géographique.....	p 08
Structures territoriales liées au fleuve et outils d'aménagement	p 09
Des exemples de démarches liés au fleuve.....	p 16

HISTOIRE FLUVIALE DU BASSIN DE LA SEINE

La Seine, Paris : L'histoire d'une région	p 17
Les inondations en régions parisienne depuis le siècle dernier	p 18



UN SYSTEME, DES TERRITOIRES, DES ACTEURS.

Le fleuve dans un système géographique

L'Europe est quadrillée par un réseau hydraulique important, dans lequel coule l'histoire du territoire ; frontières physiques, voies navigables, sites d'implantations des plus grandes capitales européennes. Les fleuves d'Europe occupent aujourd'hui plus que jamais un rôle central dans les politiques d'aménagement.

Le fleuve est un système naturellement complexe, qui articule différentes échelles du territoire. Pour Paris le plus grand territoire correspond au bassin de la Seine mais se décline en une centaine de petits bassins versants et de bassins complémentaires.

La région Parisienne n'accueille qu'une partie du réseau fluvial. Sa situation à la confluence de la Seine, Marne et Oise, lui donne cette identité particulière "d'Île de France". Ce qui implique que tout ce qui se passe dans la région ne peut qu'avoir des répercussions sur tout le bassin, ce qui induit la logique que les décideurs de la région, coordonnent actuellement pour une politique de l'eau à l'échelle de ce grand bassin.

Le territoire Francilien ne représente que 15% de la superficie du bassin de la Seine (12 000 km²), mais regroupe plus de 70% de sa population, qui est de plus concentrée autour des confluents de la Marne et de l'Oise avec la Seine. Dans l'espace régional, près de 10 millions d'habitants sont établis à l'intérieur d'un cercle qui passe par les confluents de la Seine avec l'Yerres et l'Oise, et celui de la Gondoire avec la Marne, et c'est là où se rejoignent les principales rivières. Au contraire le territoire en amont de l'Île-de-France, qui totalise les deux tiers du bassin de la Seine (52 000 km²) est faiblement peuplé.

Le réseau hydrographique est très dense, la longueur cumulée des principales rivières atteint 1741 kilomètres. En tenant en compte des canaux et des petits rus, ce sont plus de 4 000 km qui forme le réseau hydrographique en Île-de-France.

La Seine et la Marne avec leurs méandres forment de véritables plaines largement inondables. L'Oise ainsi que les petites vallées sont au contraire plus resserrés.

ONE SYSTEM, SEVERAL AREAS, AND STAKEHOLDERS

The river as part of a geographical system

The river as part of a geographical system Europe is criss-crossed by a large hydraulics network, which reflects its history, physical borders, waterways and the locations of its largest capital cities. Today, more than ever, Europe's major rivers play a key role in its spatial planning policies.

A river is a naturally complex system that links up the various levels or scales on which a region can be analysed. For Paris, the largest area is the Seine river basin, but this comprises around 100 smaller and complementary river basins.

The Paris region is home to only part of the river network. It owes its special identity and name – "L'Île de France" or the Island of France - to its location at the confluence of three major rivers: the Seine, the Marne and the Oise. This means that everything that exists or happens in this region has repercussions for the entire river basin as a whole. This explains the logic behind the regional decision-makers' current efforts to coordinate water management policy at the level of this large river basin.

The surface area of the Paris region ("l'Île-de-France") represents only 15% of the surface area of the Seine river basin (12,000 sq. km.), but 70% of this river basin's population is concentrated in the Paris region, mostly in and around the confluences of the Marne, Oise and Seine rivers. Nearly 10 million inhabitants have settled inside a circle that encompasses the confluences of the major rivers, with the Yerres and Oise rivers flowing into the Seine and the Gondoire river flowing into the Marne. By contrast, the area upstream from l'Île-de-France, which represents two thirds of the surface area of the Seine river basin (52,000 sq. km.), is sparsely populated.

The hydrographical network is very dense: the overall length of major rivers amounts to 1,741 kilometres, and if you include all the canals and streams the Île-de-France's hydrographical network is over 4,000 kilometres long.

The twists and turns of the Seine and Marne rivers have formed large flood plains, whereas the meanderings of the Oise river and the small valleys have produced a tighter spatial network.

Le fleuve écosystème pris en compte dans l'aménagement

Le fleuve axe de desserte et de valorisation, mais aussi porteur de risques à canaliser. Sa prise en considération nouvelle dans l'aménagement donne l'occasion d'aborder de façon transversale les problématiques de territoires dans la diversité de leurs échelles.

La gestion des risques de crues, et la régulation des flux ont des incidences à la fois sur la réponse aux besoins de sécurité mais aussi de pollution. Parallèlement, les décideurs doivent faire face aujourd'hui aux enjeux associés à la mise en place du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin de la Seine SDAGE. Ce schéma offre un cadre favorable pour intégrer les nouvelles exigences de la directive européenne sur l'eau qui constitue le nouveau cadre réglementaire; suivi par l'agence de l'eau Seine-Normandie. Le préfet de région et le DIREN, ce schéma s'impose au schéma directeur régional d'Île-de-France.

Il est relayé par 57 schémas d'aménagement et de gestion des eaux SAGE, dont 22 concernent l'Île-de-France. Pilotés par les préfets les SAGE sont élaborés par les commissions locales composées de collectivités, de syndicats de gestion des usagers, des associations, notamment. Un SAGE est aujourd'hui opérationnel en Île-de-France, les autres sont à des étapes différentes de leur définition et de leur mise en œuvre. Parallèlement de nouveaux efforts sont mis en œuvre pour répondre aux enjeux de développement durable, grâce à de nouvelles techniques comme celle de la "renaturation par génie végétal", cette technique utilisée par l'agence régionale des espaces verts et la plupart des départements qui mènent des actions de requalification des berges, sur la Seine et les grands cours d'eau d'Île-de-France.

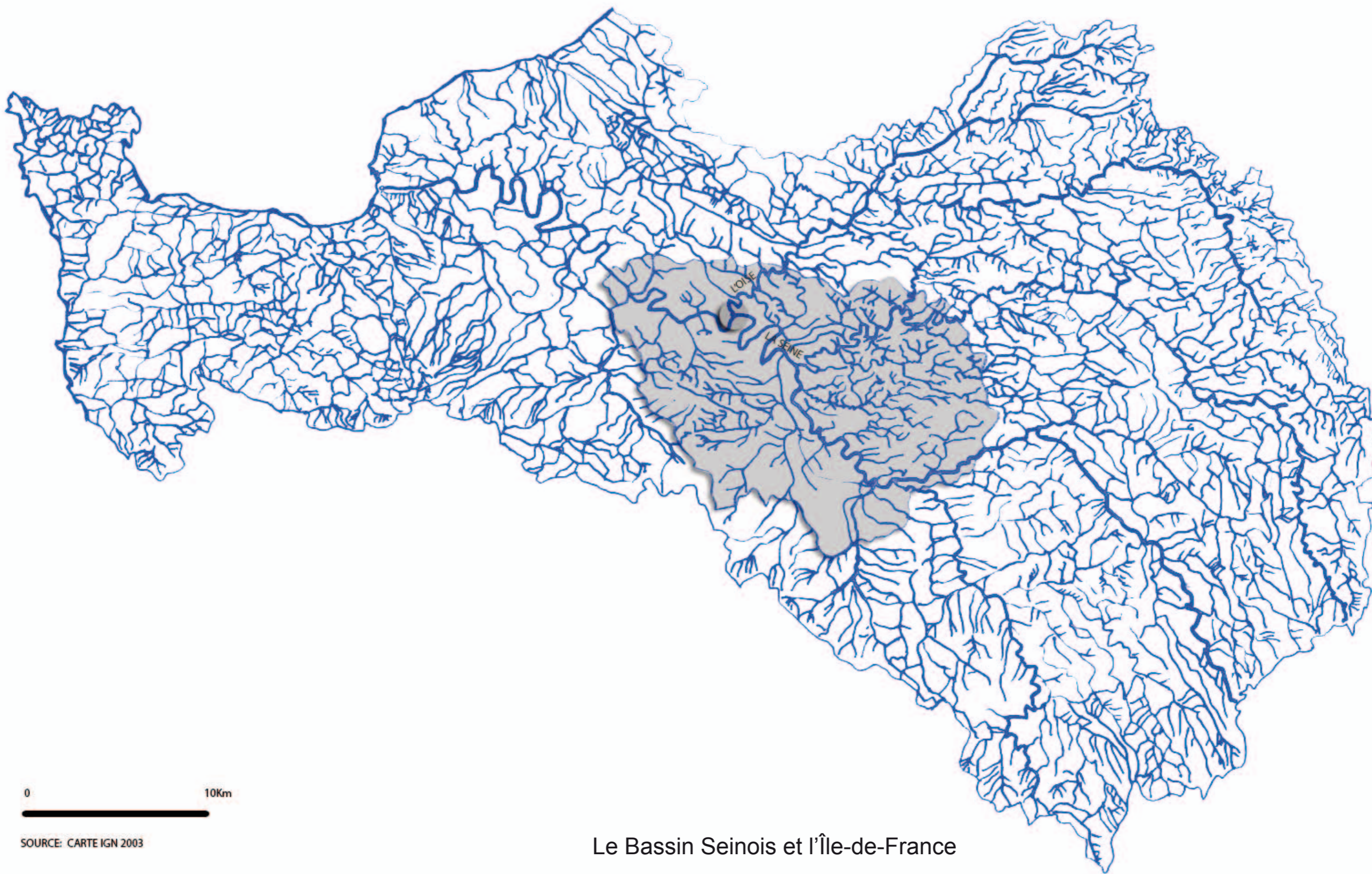
The spatial planning process takes the river ecosystem into account

Rivers are major transport and development assets, but also major sources of risk that have to be managed. Innovative approaches to spatial planning that take rivers into account provide opportunities for cross-disciplinary consideration of spatial planning issues on a broad range of different scales.

The management of the risk of rising water levels and the regulation of water flows have repercussions for public safety and the prevention of pollution. In addition, decision-makers now have to deal with the challenges of the introduction of a master plan (known as the SDAGE) for water management in the Seine river basin. This plan provides the right regulatory framework for meeting the new requirements of the European Water Framework Directive, compliance with which is monitored by the Seine-Normandie water agency, the regional prefect and the regional government agency responsible for the environment (the DIREN). From a legal standpoint, the SDAGE master plan overrides the Île-de-France region's master plan. The SDAGE plan has been translated into 57 local water development and management plans ("SAGE"), 22 of which apply to the Île-de-France region. Under the supervision of the Prefects (the state's local representatives), the SAGE plans are drawn up by local commissions composed of representatives of local government authorities, users and community groups. A SAGE plan is already in force in the Île-de-France region, whereas in other regions they are at various stages of drafting and implementation. At the same time, renewed efforts are being made to meet the challenges of sustainable development, thanks to new techniques such as "renaturation through revegetation engineering". This technique is used by the regional green spaces agency and most of the counties involved in restoring the banks of the main waterways in the Île-de-France region.



La Defense Paris



Le Bassin Seinois et l'Île-de-France

Les actions de requalification des berges et des zones humides, permettent la protection et la valorisation du patrimoine naturel mais aussi la réappropriation des berges par la population du fleuve. L'ouverture au public de nouveaux espaces naturels sensibles et l'aménagement d'itinéraires de promenades sur berges font partie aujourd'hui de la politique d'aménagement des collectivités, conjointement avec d'autres partenaires comme l'agence de l'eau, voies navigables de France ou ports autonomes...

Dans le domaine de l'eau, de multiples acteurs institutionnels interviennent et l'état y occupe un rôle essentiel.

Not only does the rehabilitation of river banks and wetlands protect and restore the natural heritage, but it also allows the people who live by the rivers to retake ownership of the river banks.

Today, the opening up to the public of previously inaccessible environmentally sensitive areas and the development of waterside footpaths on river banks are included in the spatial planning policies of local government authorities, who work in cooperation with other partners such as the water management agency, Voies Navigables de France (French Waterways), port authorities, etc.

Dans le domaine de l'eau, de multiples acteurs institutionnels interviennent et l'Etat y occupe un rôle essentiel. In the field of water management, there is a large number of institutional stakeholders and the state (i.e. the central government) plays a key role.

- L'ETAT

- DIREN (Directions régionales de l'environnement)

ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire

- LES COLLECTIVITES LOCALES

- LES ETABLISSEMENTS PUBLICS

L'agence de l'eau, les voies navigables, conseil sup. de la pêche....

- LES SERVICES DECONCENTRES sous autorité du préfet

DDAF (Direction départementale de l'équipement)

DDE (Direction départementale de l'agriculture et de la forêt).....

- THE STATE

- DIREN (regional environmental protection agency)

Ministry of Ecology, Energy, Sustainable Development and Spatial Planning

- LOCAL GOVERNMENT AUTHORITIES

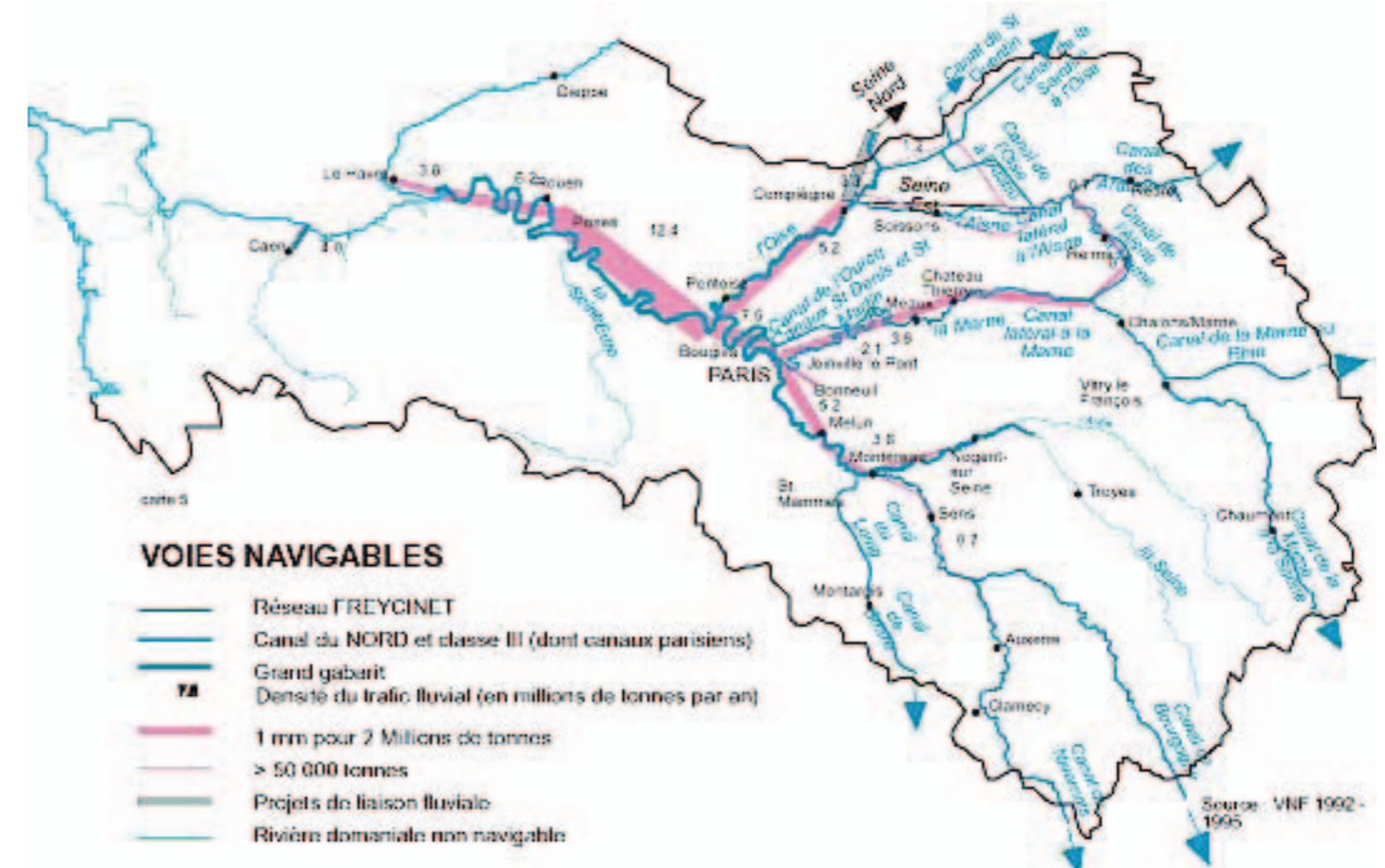
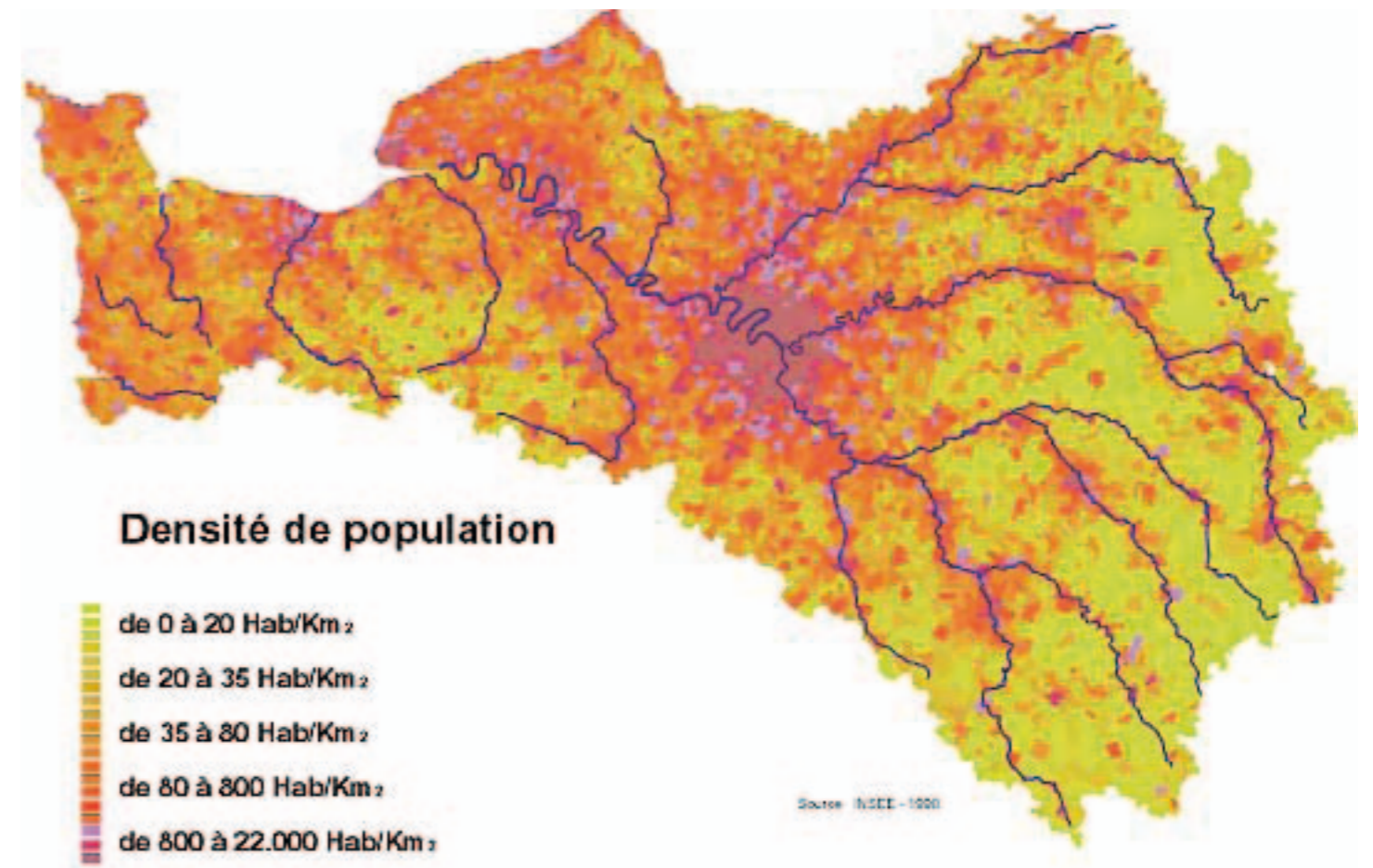
- PUBLIC SECTOR CORPORATIONS

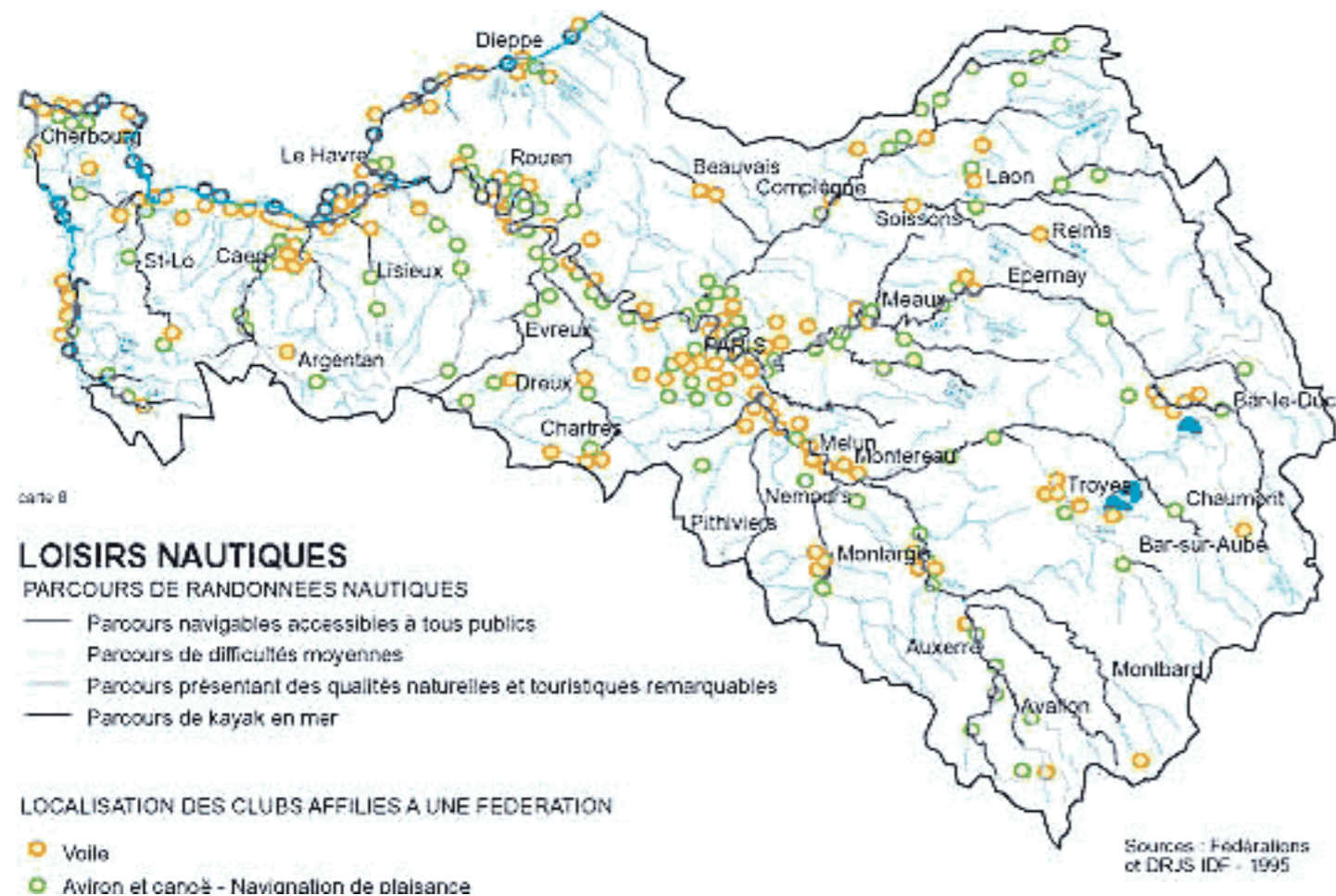
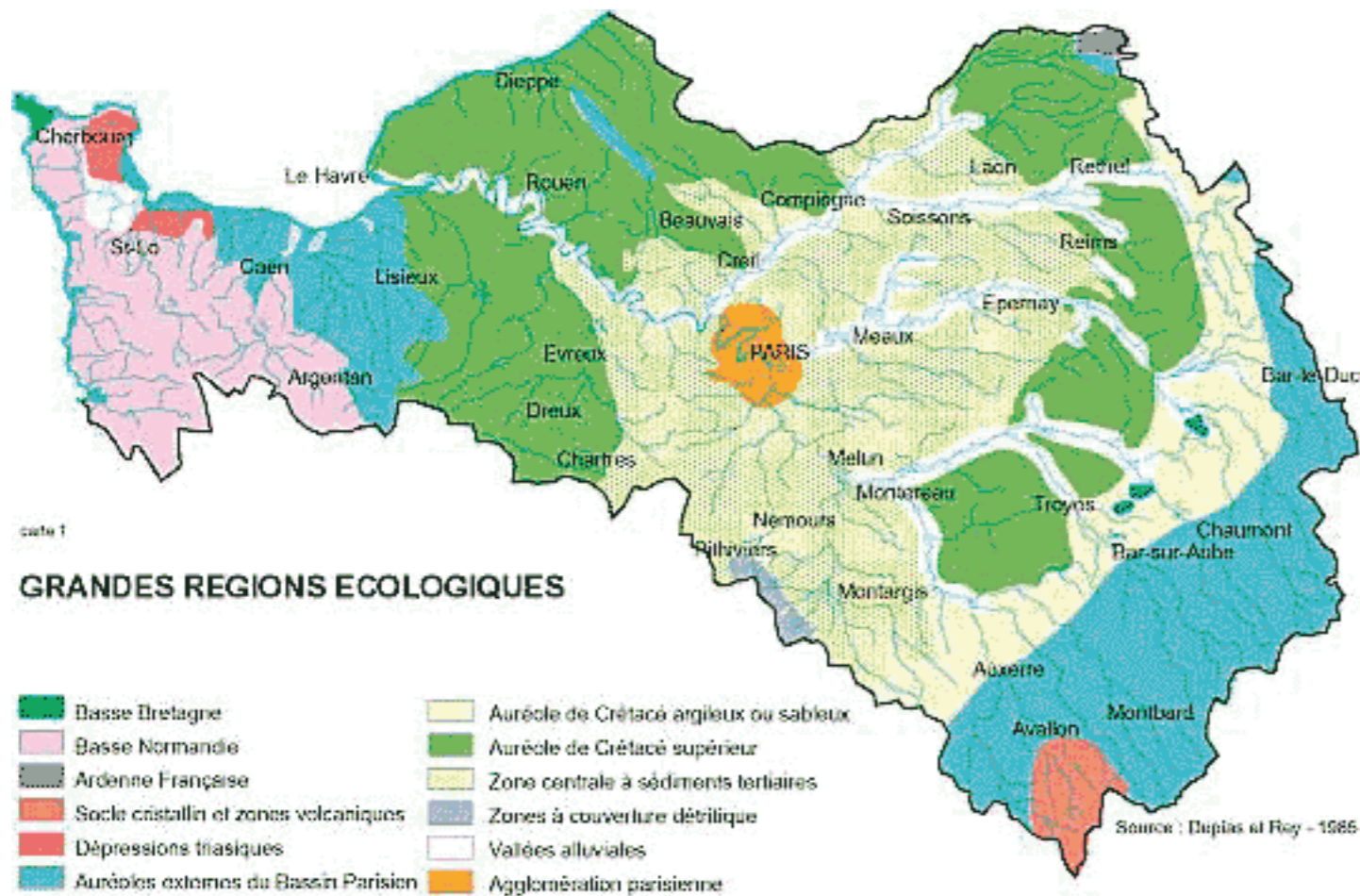
The water management agency, French Waterways, fisheries management authority, etc.

- REGIONAL PUBLIC SERVICES under the authority of the Prefect

DDAF (Ministry of Agriculture and Forestry at county level)

DDE (Ministry of Public Works at county level) etc.





Le fleuve en Île-de-France traverse différents paysages, fortement urbanisés pour la Seine au niveau de Paris, où elle joue le rôle d'un boulevard urbain, plusieurs projets d'aménagement ou de requalification des berges sont en cours tel que celui du grand Paris.

La Seine extramuros traverse tantôt des zones urbaines ou rurales. Les fleuves sont à l'origine de nombreux développements urbains comme l'illustrent les exemples de la Marne et la boucle de l'Oise qui ont été la base de deux villes nouvelles que sont Cergy-Pontoise et Marne la Vallée.

Le réseau fluvial en lui-même représente la matrice qui a généré d'autres réseaux comme le viare ou le transport en commun.

Les principales orientations d'aménagement au sein de la Région, sont dictées par le projet du SDRIF, élaboré par l'IAU de la région. Le fleuve représente aujourd'hui le point de connexion régionale, pour des projets tel que celui du grand Paris. Le SDRIF aujourd'hui en vigueur est celui de 1994. Le nouveau SDRIF adopté par la région en 2008, place le fleuve au cœur de la stratégie de développement du territoire métropolitain pour des actions prioritaires.

In the Île-de-France region, rivers cross different landscapes. The river Seine flows through highly urbanized areas in Paris, where it functions as an urban boulevard. Several urban development or regeneration projects are in progress on the banks of the river Seine, notably as part of the Greater Paris development plan. Outside the city of Paris itself, the river Seine flows through both urban and rural areas. In the Île-de-France region, major rivers have often been the causes of urban development projects. For example, the river Marne and a loop in the river Oise were the starting-points of the development of the two new towns of Cergy-Pontoise and Marne-la-Vallée. The river network itself formed the matrix from which other networks emerged, such as the road and public transport networks.

The Île-de-France Region's main spatial planning goals are laid down by the draft Paris Region Master Plan (SDRIF) currently being drawn up by the region's Urban Planning and Development Agency (l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme, known as the IAU). For projects such as the Greater Paris development, major rivers now represent regional connecting points. The SDRIF master plan currently in force dates from 1994. The new SDRIF master plan adopted by the region in 2008 puts rivers at the heart of the metropolitan area's development strategy in terms of priority action programmes.



La Seine Paris



L'Oise Pontoise



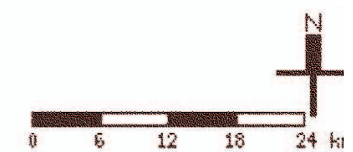
La Marne Champigny

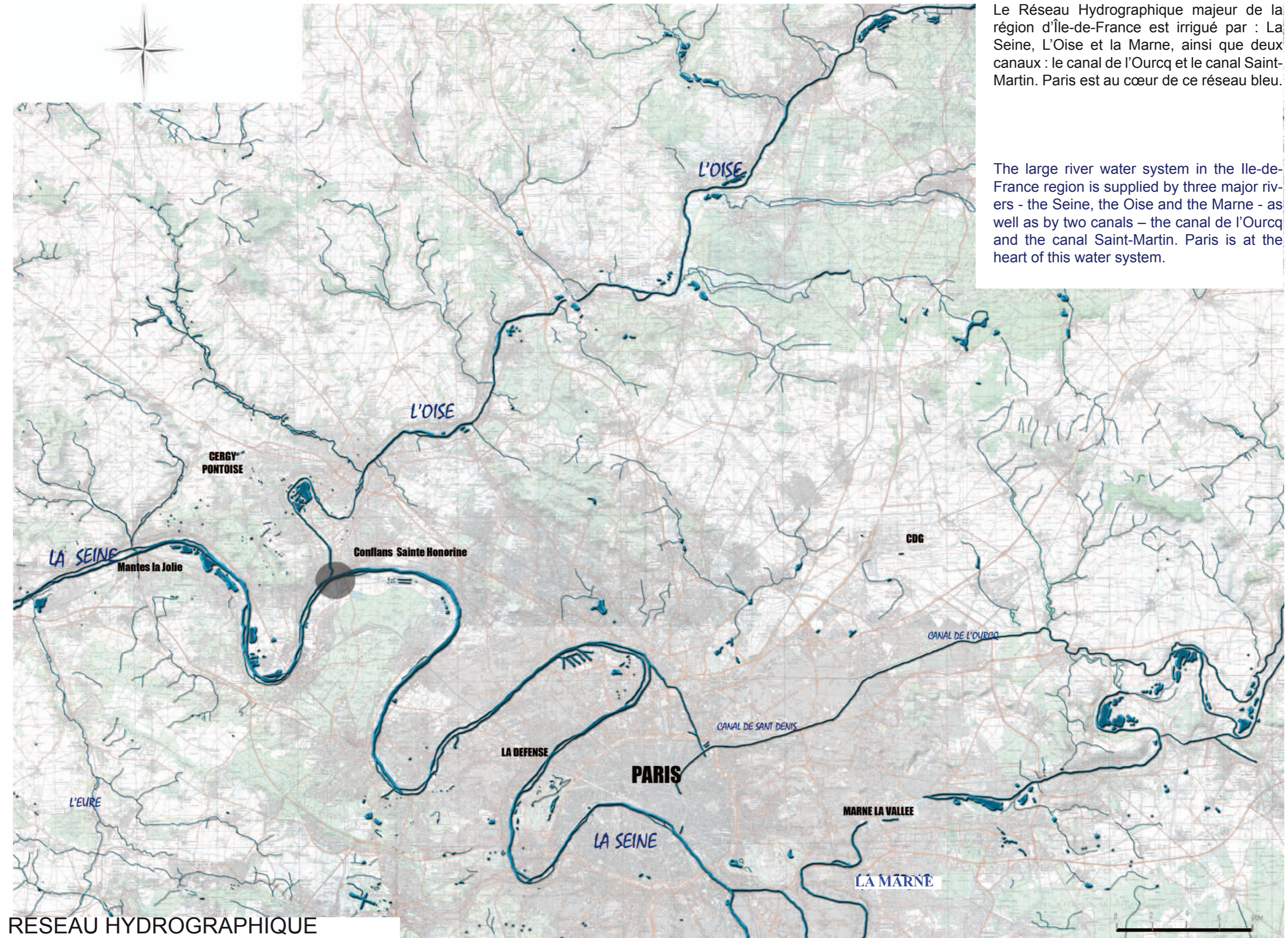


La confluence Seine Oise



Source : IAURIF, AESN

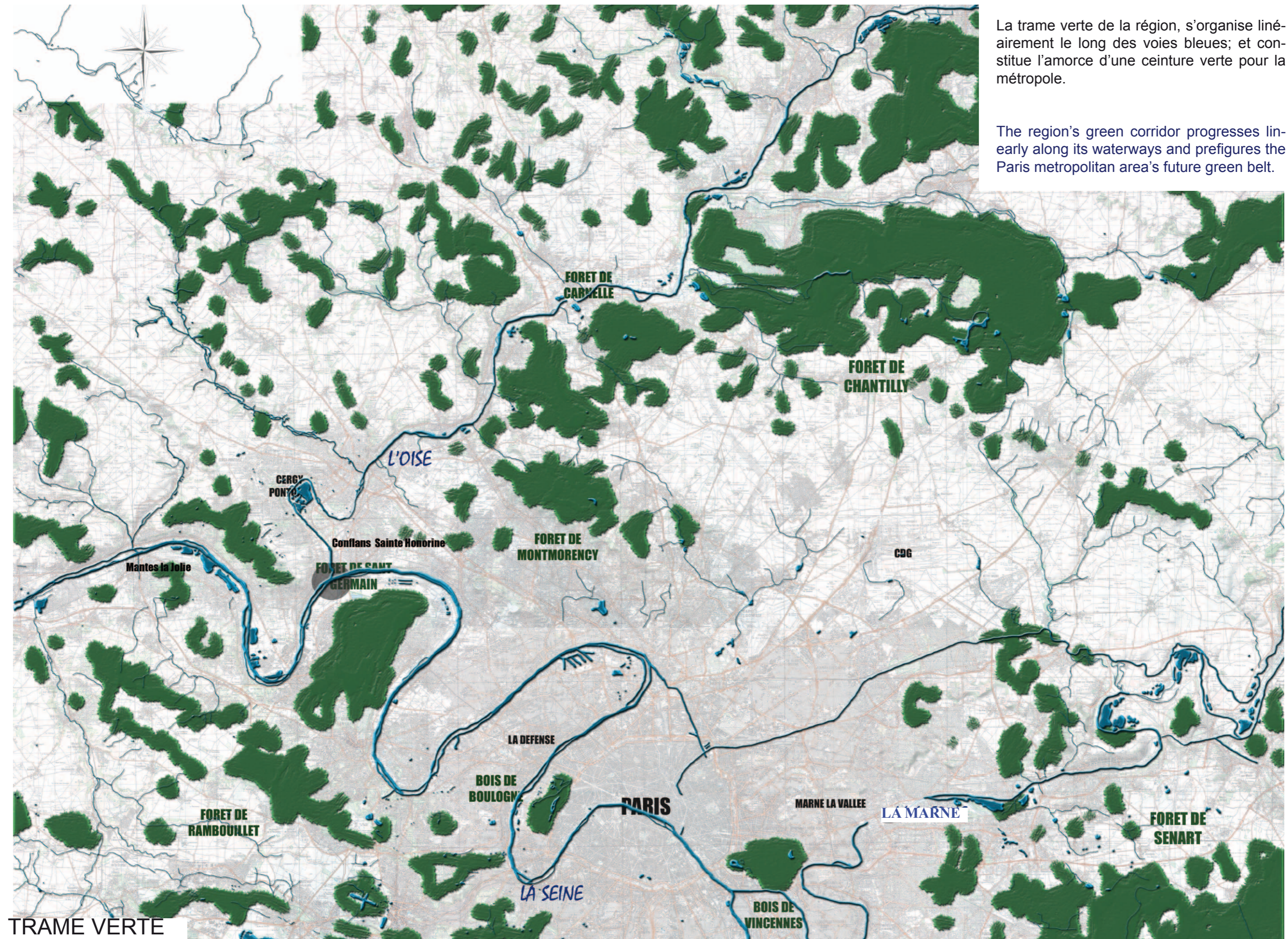




RESEAU HYDROGRAPHIQUE

Le Réseau Hydrographique majeur de la région d'Île-de-France est irrigué par : La Seine, L'Oise et la Marne, ainsi que deux canaux : le canal de l'Ourcq et le canal Saint-Martin. Paris est au cœur de ce réseau bleu.

The large river water system in the Ile-de-France region is supplied by three major rivers - the Seine, the Oise and the Marne - as well as by two canals – the canal de l'Ourcq and the canal Saint-Martin. Paris is at the heart of this water system.



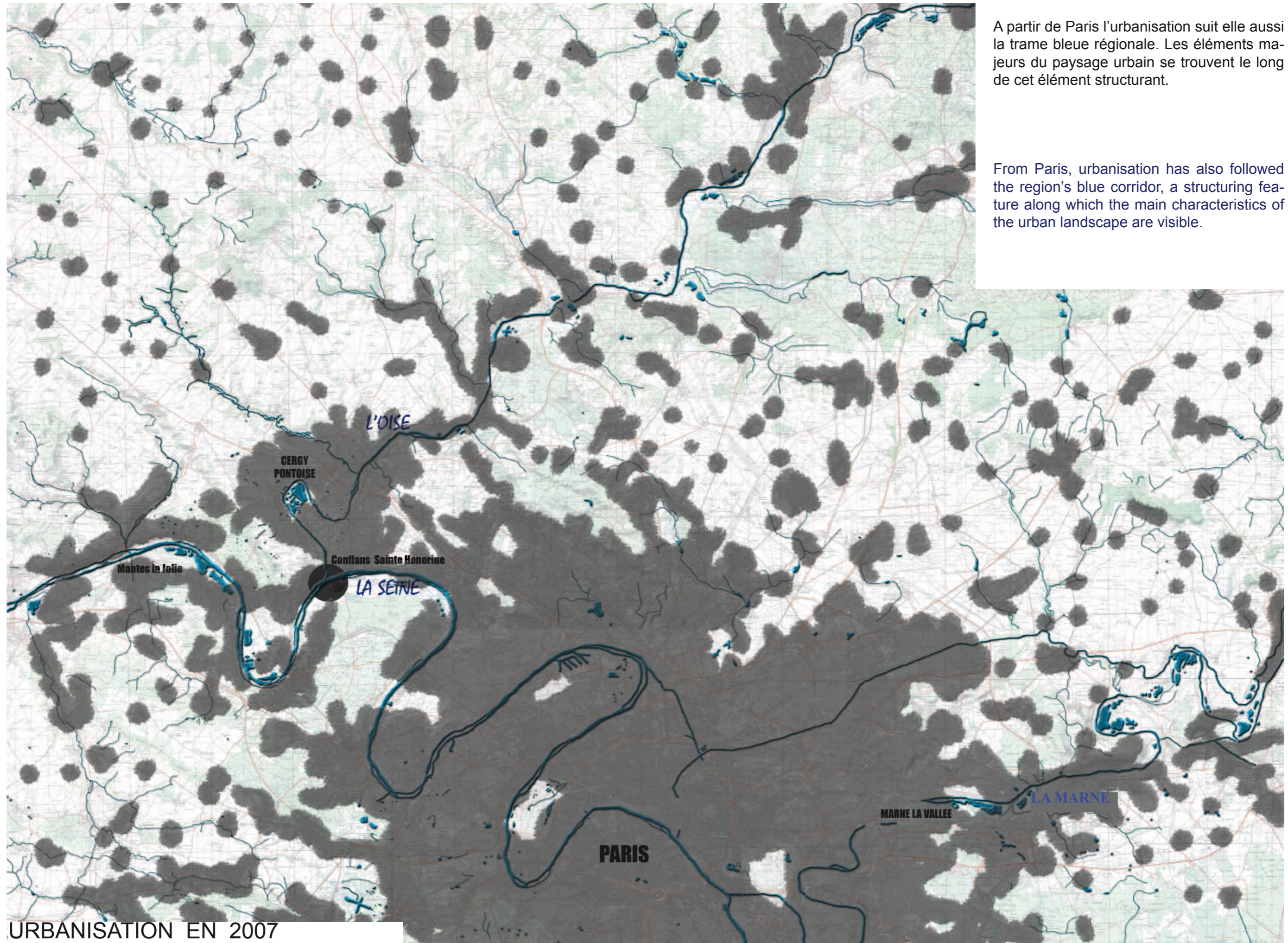
TRAME VERTE

La trame verte de la région, s'organise linéairement le long des voies bleues; et constitue l'amorce d'une ceinture verte pour la métropole.

The region's green corridor progresses linearly along its waterways and prefigures the Paris metropolitan area's future green belt.

A partir de Paris l'urbanisation suit elle aussi la trame bleue régionale. Les éléments majeurs du paysage urbain se trouvent le long de cet élément structurant.

From Paris, urbanisation has also followed the region's blue corridor, a structuring feature along which the main characteristics of the urban landscape are visible.



URBANISATION EN 2007

Des exemples de démarches liés au fleuve LE PLAN BLEU :

L'expérience lyonnaise illustre bien ces nouvelles démarches, autour de l'identité fluviale.

Aujourd'hui et après un siècle d'abandon progressif de ses fleuves et de leurs berges, renouer une relation ville-fleuve n'est pas un vain mot pour le Grand Lyon. L'adoption en 91 d'un Plan Bleu (schéma d'aménagement des berges de la Saône et du Rhône) réactualisé en 98 est une des illustrations de cette volonté.

La première version avait trois objectifs affichés :

- développer les activités nautiques de toute nature,
- aménager les berges pour les mettre à la disposition des habitants,
- préserver et restaurer le caractère naturel et patrimonial des berges.

Il a ainsi permis la concrétisation d'actions pour faciliter la navigation de plaisance (haltes fluviales, rampes de mises à l'eau,...), l'accueil d'activités récréatives (pistes cyclables, zones de loisirs,...), et la construction d'un partenariat spécifique pour les projets-nature autour de ces "espaces bleus" (le SMIRIL sur le Rhône aval, le SYMALIM sur le grand Parc de Miribel-Jonage,...).

Une dynamique a été lancée et la seconde version témoigne d'une réflexion élargie afin d'intégrer pleinement les fleuves dans l'urbanisme du Grand Lyon.

Ce Plan Bleu est avant tout un document prospectif, un outil de travail plus incitatif que directif, qui fixe des orientations d'aménagement. Juridiquement, il n'est pas opposable aux tiers, comme d'autres documents d'urbanisme le sont tels un Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) Ce document envisage la démarche de reconquête et de valorisation des fleuves sous trois grandes parties et aspects :

- la première concerne l'écologie, la protection des paysages et la mise en valeur du patrimoine naturel.
- la seconde traite du rapport des fleuves avec les hommes. Ce sont les continuités (piétonnières, cyclistes,...),
- une dernière enfin aborde la dimension "économie du fleuve."

Pour répondre à ces enjeux, le Plan Bleu a souhaité s'inscrire dans un rôle moteur en fédérant les initiatives locales et intercommunales, tout en respectant les options prises par les communes.

Examples of new approaches to river-related spatial planning (The Blue Plan)

These new approaches are well illustrated by the city of Lyon, which has focused on the contribution of rivers to its identity as a city. For 100 years Lyon had gradually abandoned its rivers and riverbanks. Today, restoring the relationship between city and river really means something to the people of Greater Lyon. One of the illustrations of the city's determination to achieve this was the adoption in 1991 of the Blue Plan for the redevelopment of the banks of the Saône and Rhône rivers. This plan was updated in 1998.

Its first version set three clear objectives:

- to encourage water-based activities of all kinds;
- to make the riverbanks accessible to the city's inhabitants;
- to conserve and restore the natural and heritage value of the riverbanks.

Thus, the Blue Plan included programmes to facilitate yachting (river stopping-places, launching ramps, etc.), leisure amenities (cycle paths, recreation areas, etc.), and the formation of a special partnership for nature-related developments around the "blue spaces" (the SMIRIL project downstream on the Rhône river, the SYMALIM project in Miribel-Jonage Park, etc.).

Capitalising on the dynamics of the first phase, the second version of the Blue Plan broadened the scope of redevelopment by fully incorporating the rivers into the urban planning of the Greater Lyon metropolitan area.

This Blue Plan was a forward-looking document that encouraged people to do things rather than tell them what to do by setting overall planning goals. From a legal standpoint, it was not binding on third parties, unlike other urban planning instruments such as land use plans (POS). This document approached the reconquest and restoration of rivers from three major angles:

- first, the ecological angle: the protection of landscapes and the highlighting of the natural heritage;
- second, the human angle, i.e. the relationship between the rivers and people (mobility of pedestrians, cyclists, etc.);
- and third, the economic angle: the river as an economic asset.

To meet these challenges, the Blue Plan aimed to be a driving-force for coordinating local and inter-municipal initiatives, while respecting the choices made by the municipalities concerned.

En résumé, coordonner les efforts, planifier les actions et les financements, ces objectifs du Plan Bleu pour développer la ville sur la base de son patrimoine fluvial ont été partagés en suscitant un consensus du côté des élus.

Dans la mouvance du Plan Bleu, plusieurs projets de grande envergure ont ainsi pu voir le jour sur le territoire du Grand Lyon : aménagement des berges du Rhône, Anneau Bleu, Lyon-Confluence,...

LE PLAN GARONNE :

L'élaboration du plan Garonne coïncide avec l'engagement de plusieurs démarches complémentaires, dont :

- * l'écriture du projet de Programme de mesures (PDM) engagé dans le cadre de la révision du SDAGE, qui constitue ainsi une base de travail garantissant une cohérence d'ensemble.

- * l'élaboration des Contrats de projets État-Régions engagés entre l'État et les collectivités territoriales, qui offrent l'occasion de contractualiser une partie des actions du Plan Garonne au sein d'un volet interrégional spécifique.

Le plan Garonne se veut porteur d'un projet de développement maîtrisé préservant l'environnement général du fleuve tout en exploitant ses potentialités. Il n'a pas de portée réglementaire. C'est un outil au service de politiques volontaristes en faveur de la Garonne. Il permet de faciliter et de dynamiser l'ensemble des projets cohérents et concertés en lien avec le fleuve, en offrant :

- o un cadre de cohérence selon une approche globale intégrant l'ensemble des enjeux,
- o une base de réflexion pour les démarches concomitantes,
- o un outil de suivi de l'évolution de la situation du fleuve,
- o un programme de mesures, support de la mise en œuvre des actions permettant de relever les défis identifiés,
- o une capacité à mobiliser et à contractualiser des financements attractifs (Europe, État, Agence de l'eau...) pour certaines actions,
- o un outil de communication et de promotion de la Garonne.

Le périmètre du plan Garonne est constitué des périmètres de trois SAGE (SAGE Vallée de la Garonne, SAGE Estuaire et SAGE Neste-Ourse) et du bassin supérieur Garonne-Ariège. Il couvre ainsi une superficie totale d'environ 19 100 km² et englobe en tout ou partie 1 582 communes.

In short, by coordinating the concerted efforts of all stakeholders, by planning the implementation and financing of action programmes, the Blue Plan successfully built up support for urban development based on Lyon's river heritage, and it did so by achieving consensus on sensitive issues among local elected officials.

As a result of the Blue Plan, several large-scale projects were successfully completed in the Greater Lyon metropolitan area, such as the redevelopment of the banks of the river Rhône, the Blue Ring ("Anneau Bleu") programme for renovating canals, the Lyon-Confluence city-centre development, etc.

THE GARONNE PLAN

The river Garonne development plan in the city of Bordeaux benefited from the dynamics created by several complementary initiatives:

- * the drafting of the Programme of Measures (PDM) as part of the revision of the Water Management Master Plan (SDAGE), which ensured the consistency of the overall approach;

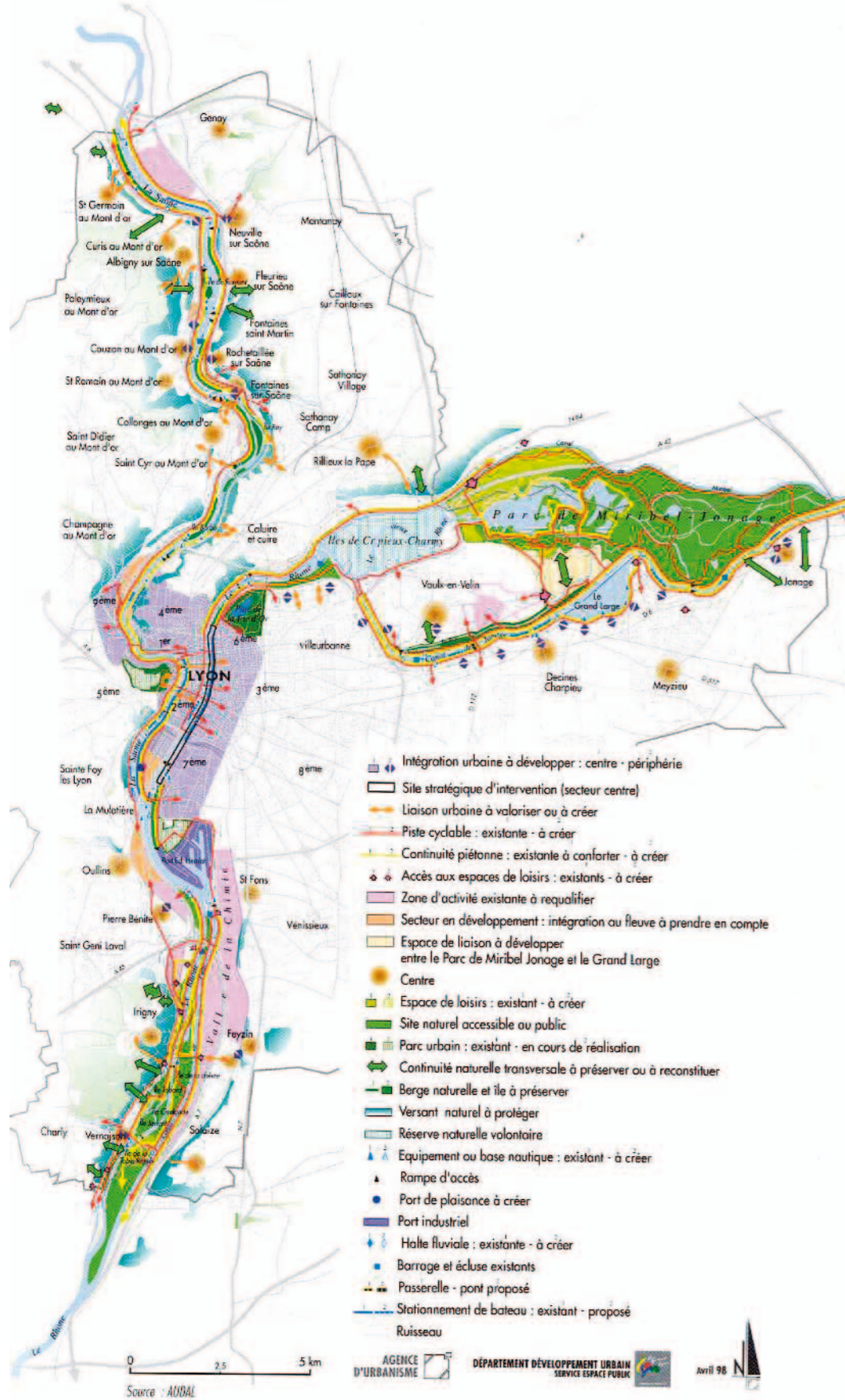
- * the drawing up of urban development contracts between the French state (central government) and the regions (local government authorities), which created an opportunity to contractually spell out some of the action programmes under a special interregional chapter of the Garonne Plan.

The Garonne Plan aimed to initiate an orderly process for protecting the environment of the river Garonne while creating optimal conditions for fulfilling the river's potential. This plan did not have any binding regulatory force. It was a planning tool to encourage bold policies in favour of the Garonne river by facilitating and fostering consistent projects relating to the river. It provided:

- o a coherent framework for an integrated approach to all relevant challenges;
- o a set of ideas for concurrent projects;
- o a tool for monitoring changes affecting the river Garonne;
- o a programme of concrete measures in support of action taken to meet clearly identified challenges;
- o a means of mobilising and contractually finalising attractive funding packages (funding provided by the European Union, the French state, the water agency, etc.) for certain action programmes;
- o a communication tool for promoting the river Garonne.

The scope of the Garonne Plan coincided with the scope of three SAGE Water Management Plans (SAGE Vallée de la Garonne, SAGE Estuaire and SAGE Neste-Ourse) as well as that of the upper Garonne-Ariège river basin. It covered a total surface area of around 19,100 sq. km. taking in 1,582 municipalities.

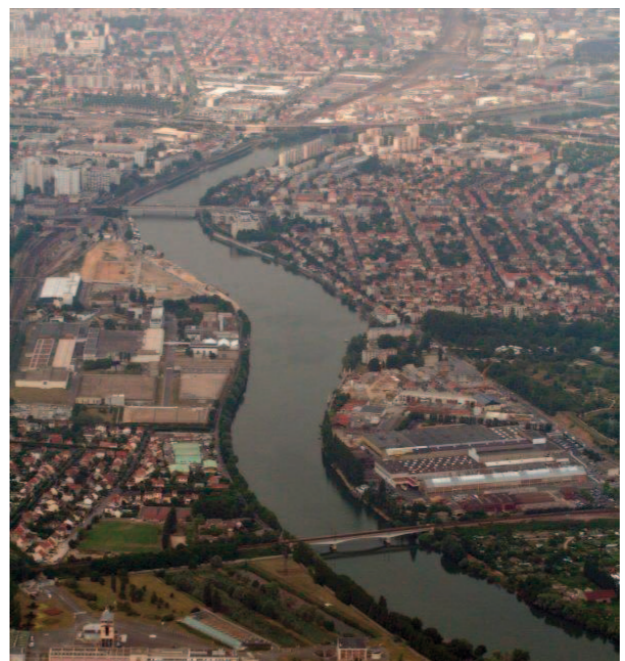
Le Plan bleu (extrait)



Le «Plan Garonne»



Nantes



Bordeaux



Lyon

HISTOIRE FLUVIALE DU BASSIN DE LA SEINE

Paris est une capitale fondée sur une situation plutôt que sur un site exceptionnel : ni mer, ni montagne, ni oppositions topographiques marquées, mais un fleuve bordé de riches terres agricoles et de forêts.

Sa ville historique a su cependant s'installer dans les méandres successifs de son fleuve et forger son caractère particulier et reconnu. Elle a su tirer parti de ses atouts, réduits au départ, en usant de sa faible topographie. Sur ces grands faits géographiques et monumentaux se sont installés des tissus urbains : le long des rues d'accès et des lotissements. En venant se superposer à ces deux trames, le réseau étoilé des boulevards haussmanniens a donné à Paris son caractère complexe et sédimenté si particulier.

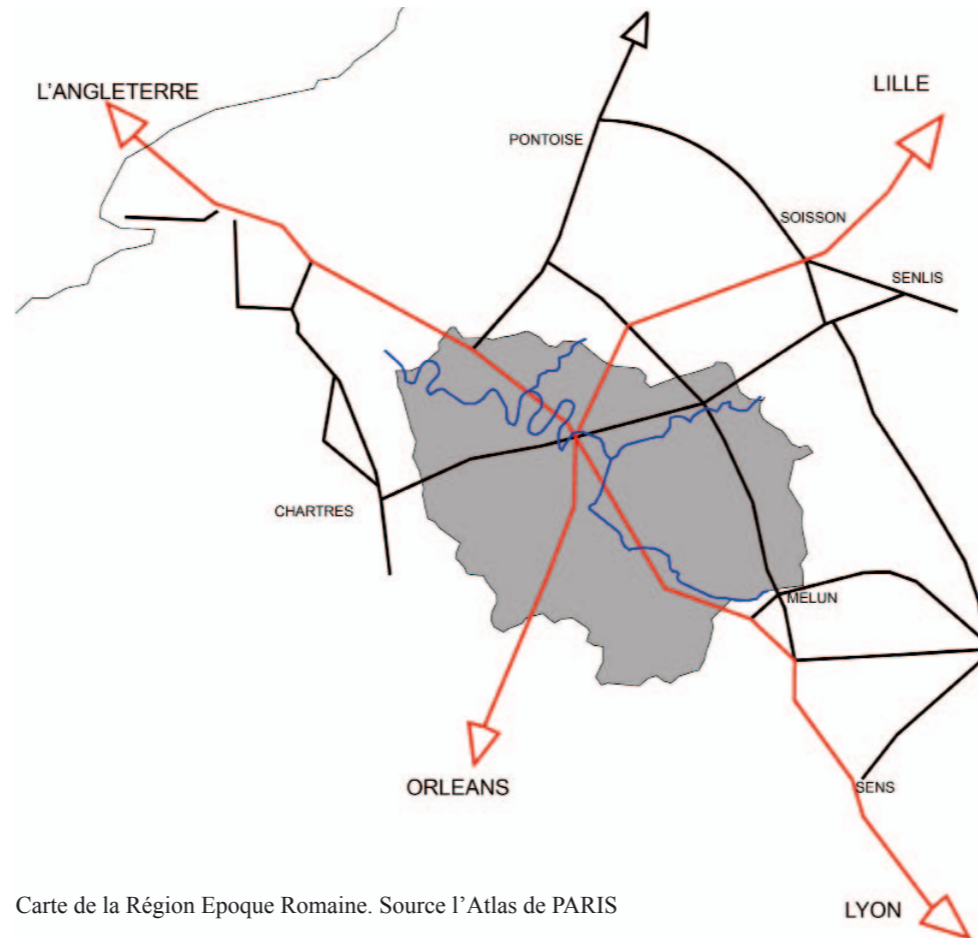
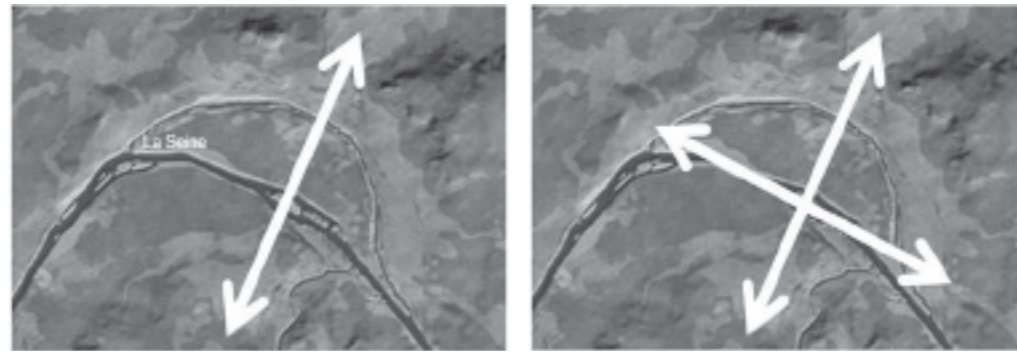
Le développement la ville de Paris se fit en plusieurs étapes : une fois sortie de ses remparts, création des banlieues, des villes nouvelles puis la connexion de tout cela pour qu'aujourd'hui on se retrouve face une masse multiforme en croissance rapide. Cette urbanisation en faisceau fut portée essentiellement par des ex voies de desserte, à partir de Paris et vers les quatre points cardinaux. Les enceintes se renouvellent dans les principes de circulation autoroutiers dessinés par Prost. En revanche, force est de constater que l'usage de la Seine et de la Marne, en aval et en amont de la capitale n'a que rarement suscité un nouveau rapport entre géographie et édifications, au-delà de l'enceinte du périphérique. Les banlieues tournent même souvent le dos au fleuve.

HISTORY OF THE SEINE RIVER BASIN

The river Seine and Paris: the history of a region
Paris is a capital city whose location as such is unexceptional: it does not have access to the sea or mountains and is devoid of contrasting topographical features. However, its main asset has been a major river bordered by rich agricultural land and forests. The historic city of Paris formed its character, which is recognised the world over as unique, by nestling snugly and growing in the twists and turns of its main river. It managed to take advantage of its geographical strengths by capitalising on its lack of hills, which explains the different types of urban fabric that developed along its access roads and housing estates. These two types of urban fabric were subsequently superseded by the radiating network of urban boulevards created by Georges-Eugène Haussmann, which has given Paris its complex character and unique sedimentation of layers of urban development. The city of Paris developed in stages: when it expanded beyond its ramparts, the "banlieues" (suburbs) emerged, followed in the late 20th century by the new towns ("villes nouvelles"). This explains the Paris we see today, i.e. a huge, fast-growing and multiform metropolitan area.

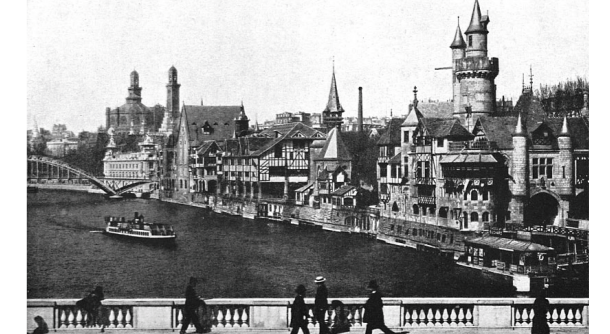
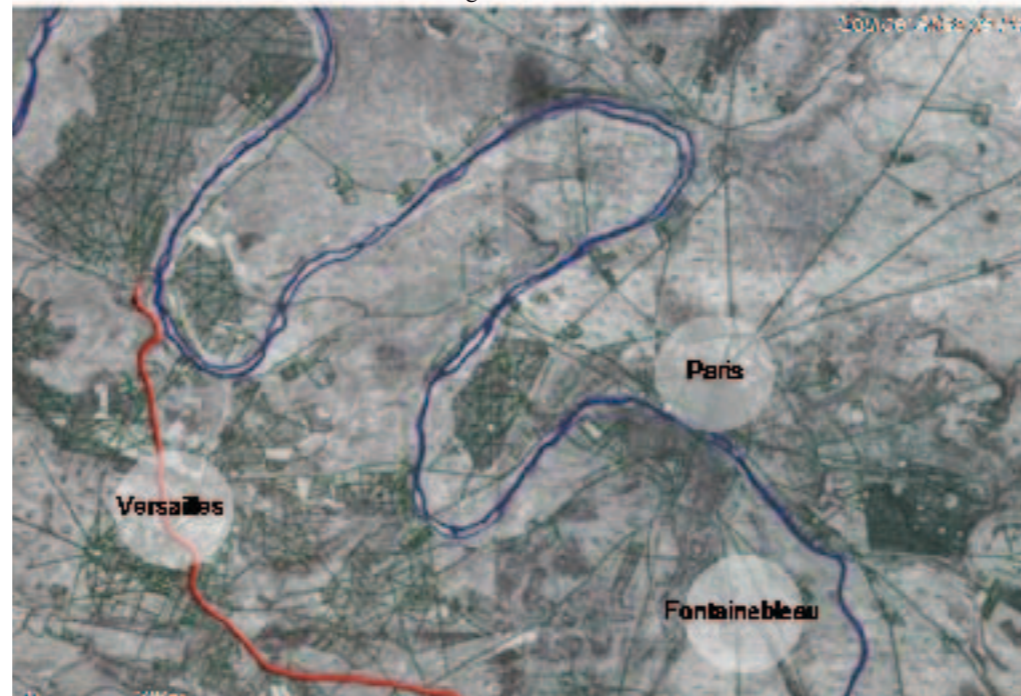
The radial symmetry of the urbanisation of Paris was mainly the result of service roads radiating out from central Paris towards all four compass points. Then in the 1930s urban renewal was stimulated by the construction of the first urban highways in Paris designed by Prost. However, the fact is that, beyond the limits of the "périphérique" ring-road, Paris neglected the potential of the Seine and Marne rivers downstream and upstream for creating a new relationship between the city's geography and its built environment. Indeed, the suburbs of Paris often turned their backs on the rivers.

ATELIERS INTERNATIONAUX | Dossier préparatoire atelier d'été 2009



Carte de la Région Epoque Romaine. Source l'Atlas de PARIS

Carte de la Région à la renaissance . Source l'Atlas de PARIS



C'est sur l'île de le Cité, que l'urbanisation s'est développée, la Seine fut à l'origine de l'implantation de la Capitale.

Les routes romaines furent tracées parallèlement au tracé de la Seine, le premier réseau de transport régional épousa quand à lui parfaitement les courbes naturelles de la région irriguée par la Seine, l'Oise, et la Marne.

L'Ouest de la région se développa véritablement avec le dessin de la route royale qui reliait la première ville nouvelle parisienne, Versailles, à Paris. Sur ce chemin on a implanté la forêt de Saint Germain en Laye sur la boucle de la Seine.

The Ile de le Cité, an island in the Seine river in the centre of Paris, is where the capital city was founded and where urbanisation began.

The Roman roads ran parallel to the river Seine. The first regional transport network perfectly followed the natural curves of the region irrigated by the Seine, Oise and Marne rivers.

The western part of the Paris region really began to develop in the wake of the construction of the royal road linking the first new town called "Versailles" with Paris. In between, the forest of Saint Germain-en-Laye was located in a loop of the river Seine.

Le fleuve enjeu et risques en Île-de-France

La Seine à toujours connu des crues importantes en Île-de-France. L'une des plus importantes à Paris a eu lieu en janvier 1910. Mais néanmoins plusieurs crues moins importantes furent recensées depuis 1876, année du début du comptage.



Challenges and risks around the River in Île-de-France

In the Ile-de-France region, the level of water in the Seine has always been prone to rise suddenly and significantly. One of the worst floods occurred in January 1910 and since flood records began in 1876 several less serious floods have occurred.



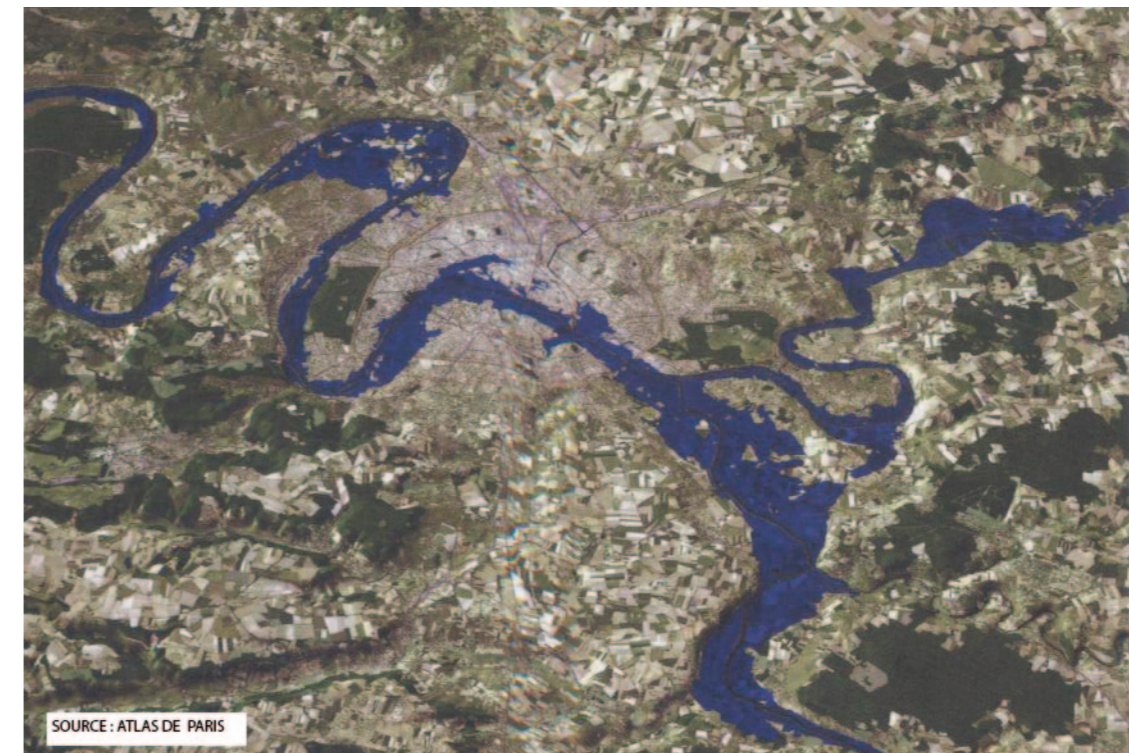
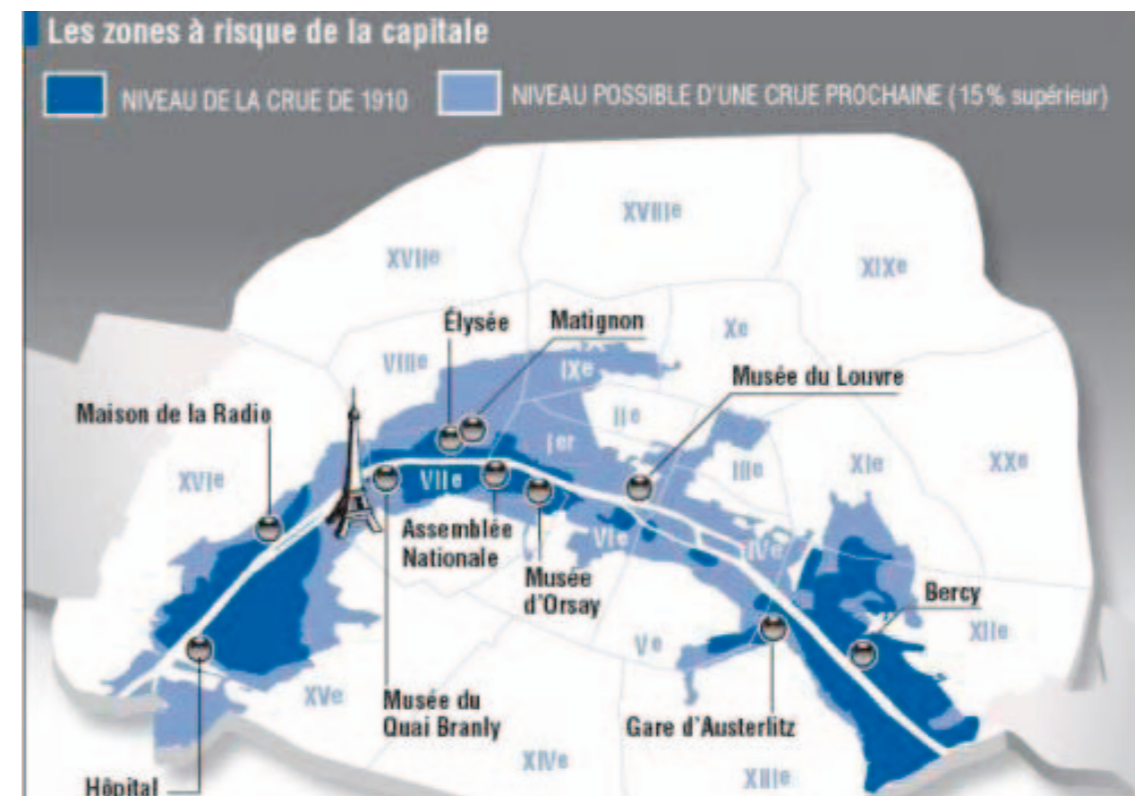
Malgré le fait que la région n'a pas connu de crues importante depuis 20 ans, et aucune crue aux conséquences majeures depuis 50 ans, le risque d'inondation est réel. Le bassin de la Seine par la diversité, la longueur et le nombre de ses affluents, provoque la propagation rapide des ondes de crues générées en amont, pour parvenir en Île-de-France lieu de toutes les confluences.

Aujourd'hui il est certain qu'une crue au moins aussi importante que celle de 1910 se reproduira, il est également certain qu'elle sera plus catastrophique, en vu des changements climatiques, urbains, et sociaux, modifiant fortement les aléas, les enjeux et la vulnérabilité de la société d'aujourd'hui. La protection contre les risques liés à une éventuelle inondation, comprend deux volets : la protection et la prévention ; en ce qui concerne la protection, elle n'est pas récente, car depuis 1824, on organisait des protections longitudinales. Alors que plus récemment des travaux ont été mis en œuvre pour limiter directement le volume des crues. Principale crue restée dans la mémoire collective pendant la première moitié du XXème siècle, la crue 1910 a été choisie comme crue de référence pour l'étude des dommages que subirait l'Île-de-France en cas de crue importante (circulaire inter-ministérielle du 24 avril 1996).

In the Ile-de-France region, the risk of flooding is real, in spite of the fact that no major flood has occurred for 20 years and that the last flood to cause serious damage occurred 50 years ago. Because of the diversity, length and number of tributaries, the waves of flood water originating upstream spread swiftly down to the Ile-de-France region's numerous river confluences.

There is no doubt that a flood as serious as the one in 1910 will occur again and that its repercussions will be even more catastrophic, given that climate change along with urban and social trends have increased the vulnerability of modern society and its exposure to new hazards and unprecedented challenges.

Protection from possible flood risks exists in two forms: protection as such and prevention. The former is not recent: since 1824, longitudinal protection has been in place, and, more recently, work has started on directly limiting the volume of floods. The main flood that everyone remembered in the first half of the 20th century was the one that occurred in 1910. It has therefore been chosen as the benchmark for assessing the damage the Ile-de-France region would incur if another large-scale flood occurred again (see the inter-ministerial circular dated 24th April 1996).



L'examen statistique des crues historiques a permis d'identifier les plus hautes eaux connues (PHEC) et de mettre en place des cartes d'aléas pour toute l'Île-de-France.

La vitesse de montée de cette crue met en évidence que les responsables ne disposeront que de 2 à 3 jours pour prendre les mesures de mise en alerte de leur entreprise ou service. Aujourd'hui, le délai de prévision de l'annonce de la montée des eaux est de 24h, avec une tendance annoncée pour les 2 jours suivants.

A statistical survey of historic floods has made it possible to identify the highest recorded water levels and to map the areas most exposed to flood risks in the Ile-de-France region.

The speed at which water levels rise are also known and indicate that the authorities will have only two to three days of warning during which to take emergency measures to preserve business or service continuity. Today, it is estimated that the advanced warning of any sudden rise in water levels will not exceed 24 hours, while in the two following days it will only be possible to announce trends.

2

LA PLANIFICATION EN IDF

LE SDRIF , ENJEUX ET ORIENTATIONS

Les orientations du SDRIF..... p 20

Les territoires prioritaires en IDF (OIN) p 23

Le contexte de la planification en Île-de-France

Face aux enjeux de développement de la région d'Île-de-France et pour définir ses orientations, le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris (SDAURP) a été rédigé en 1965. Ce document de planification et d'aménagement de la région a été suivi du schéma Directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Île de France SDAURIF en 1976, et par le schéma directeur de la région Île de France en SDRIF en 1994 actuellement en vigueur. Par ailleurs, un nouveau projet de SDRIF a été adopté par la région en 2008.

En effet depuis 1965, le SDAURP devait réorganiser et relancer le développement de la région parisienne, par un système de polycentrisme autour de Paris.

Puis dans les schémas directeurs successifs, de nombreuses mesures ont été prises pour permettre la mise en œuvre de ce polycentrisme, parmi lesquelles :

- Création de 5 villes nouvelles : Cergy Pontoise, Evry, Marne la vallée, Melun-Sénart et Saint Quentin en Yvelines.
- Le développement et la restructuration de pôles dans la proche couronne.
- l'identification et le développement de zones ayant un potentiel d'élément structurant du territoire: Centres d'envergure européenne (Paris, Nanterre, la Défense, Roissy, Orly.....), secteurs de développement économique en proche couronne (Plaine de Saint Denis, le Bourget , Boucle nord des Hauts-de-Seine....)
- Le développement et le renforcement du réseau de transport rayonnant à partir de Paris et tangentiels entre les pôles périphériques.
- l'identification de zones constructibles, selon certaines conditions.
- La sauvegarde de zones naturelles.

Par la suite le SDRIF de 1994 a eu pour ambition de participer à une véritable politique d'aménagement du territoire, de faire de l'agglomération parisienne une capitale européenne capable de viser l'excellence mondiale et de renforcer sa place dans le réseau des grands échanges européens ; le Schéma directeur devait permettre l'harmonie et l'équilibre entre des espaces naturels de grandes qualités, de pôles urbains et un réseau de transport de plus en plus dense.

SPATIAL PLANNING IN ÎLE-DE-FRANCE (IDF)

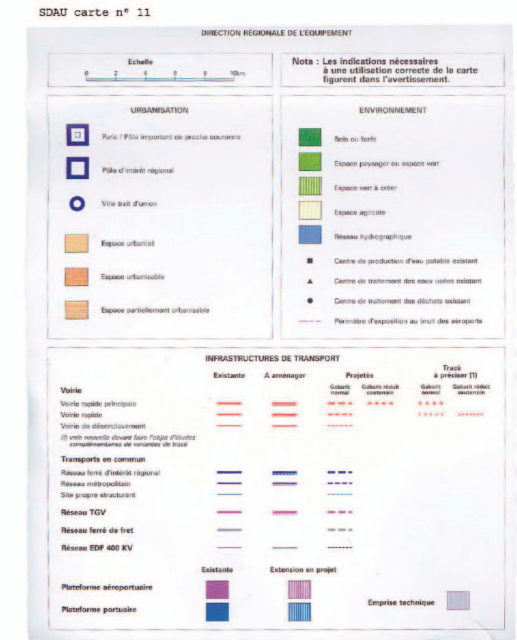
Faced with the need to set urban development goals in order to meet the challenges of spatial planning in the Île-de-France region, the first urban planning and development master plan for the region of Paris (SDAURP) was drafted in 1965. This document was followed by a second master plan for the Île-de-France region (SDAURIF) in 1976 and a third one (called the SDRIF) in 1994, which is currently still in force. However, the draft of a new SDRIF was adopted by the regional government authority in 2008.

From 1965 onwards, the purpose of the SDAURP master plan was to reorganise and revive the the development of the Paris region by establishing a polycentric system around Paris.

Thus, the successive master plans since 1965 have included numerous measures aimed at implementing this polycentric model. Here are some examples:

- the creation of five new towns: Cergy-Pontoise, Evry, Marne-la-Vallée, Melun-Sénart and Saint Quentin-en-Yvelines;
- the development and restructuring of urban centres in the inner suburbs;
- the identification and development of zones with potential structuring features: centres on a European scale (Paris, Nanterre, la Défense, Roissy, Orly, etc.), economic development areas in the inner suburbs (Plaine de Saint Denis, le Bourget, northern loop of the upper reaches of the Seine, etc.);
- the development and enhancement of the transport network radiating outwards from Paris with tangential links between urban centres outside the city of Paris;
- the identification of areas or zones approved for development under certain terms and conditions;
- the protection of local nature reserves.

Subsequently, the 1994 master plan (SDRIF) aimed to foster a true spatial planning policy with a view to turning the Paris metropolitan area into a European capital capable of achieving world-class excellence and of strengthening its position within the network of major communication flows in Europe. This master plan was also designed to strike a harmonious balance between high quality natural spaces, urban centres and an increasingly dense transport network.



Un territoire avec des enjeux multiples et variés :

Le territoire Ouest de la région est déjà identifié par le schéma de 1994 comme un lieu de croisement au cœur de quatre grands pôles (La défense, Cergy Pontoise, Mantes la jolie et Saint Quentin en Yvelines), le site de la confluence en lui même déjà présenté comme un secteur de développement économique et urbain, avec le souci de préserver la qualité de l'espace naturel dès lors classé.

An area facing numerous and very diverse challenges :

The 1994 master plan already identified the western part of the Ile-de-France region as a crossroads at the heart of four major centres (La Défense, Cergy-Pontoise, Mantes-la-Jolie and Saint Quentin-en-Yvelines). It also described the site of the Seine and Oise river confluence as an economic and urban development area, showing a concern about preserving the quality of the natural space, on which it put a preservation order.

Projet du SDRIF 2006:

Le Conseil Régional a souhaité un nouveau document de planification non seulement du fait des évolutions juridiques et institutionnelles depuis 1994, mais surtout en raison des écarts massifs constatés entre les objectifs initiaux et la réalité en 2004, par exemple la difficulté à maîtriser l'étalement urbain, la croissance des pollutions, la déprise agricole.

La stratégie d'aménagement à long terme de la région a pour vocation d'articuler développement économique, développement social, préservation de l'environnement et prévention des risques.

Il met en perspective les défis et ambitions majeures que se donne la collectivité régionale pour y répondre :

1/ Construire une éco région dynamique (maintenir son rayonnement mondial), soutenable (faire face au changement climatique) et solidaire (égalité sociale et territoriale) :

- * offrir un logement à tous les franciliens (60000 logements nouveaux par an),
- * doter la métropole d'équipements et services de qualité,
- * favoriser une mobilité raisonnée des personnes et des biens, en privilégiant les transports collectifs sur l'usage de l'automobile,
- * préserver, restaurer et valoriser les ressources naturelles,
- * accueillir et stimuler l'emploi et l'activité économique.

2/ Mieux structurer la métropole régionale en favorisant une ville de la proximité, au travers d'une densification de qualité acceptable.

3/ Faire de la Seine et des rivières un site stratégique d'aménagement en intégrant enjeux économiques, logistiques, environnementaux mais aussi les risques et contraintes qui les accompagnent.

La logique du cadran et du découpage en faisceaux du territoire régional entend ouvrir ouvre la voie d'un dialogue et d'une coopération forte avec les régions voisines

2006 draft regional master plan (SDRIF)

The Ile-de-France Regional Council wanted a new planning document for two reasons: first, to catch up with legal and institutional changes since 1994; and second, above all, because of the enormous gaps between the master plan's initial objectives and reality in 2004 in terms of urban sprawl, increased pollution and the decline of agriculture. The region's long-term spatial planning strategy aims to link socio-economic development, protection of the environment and risk prevention.

It offers a new perspective on the challenges and major aims the Regional Council has set itself in order to implement its long-term strategy. These challenges and aims are:

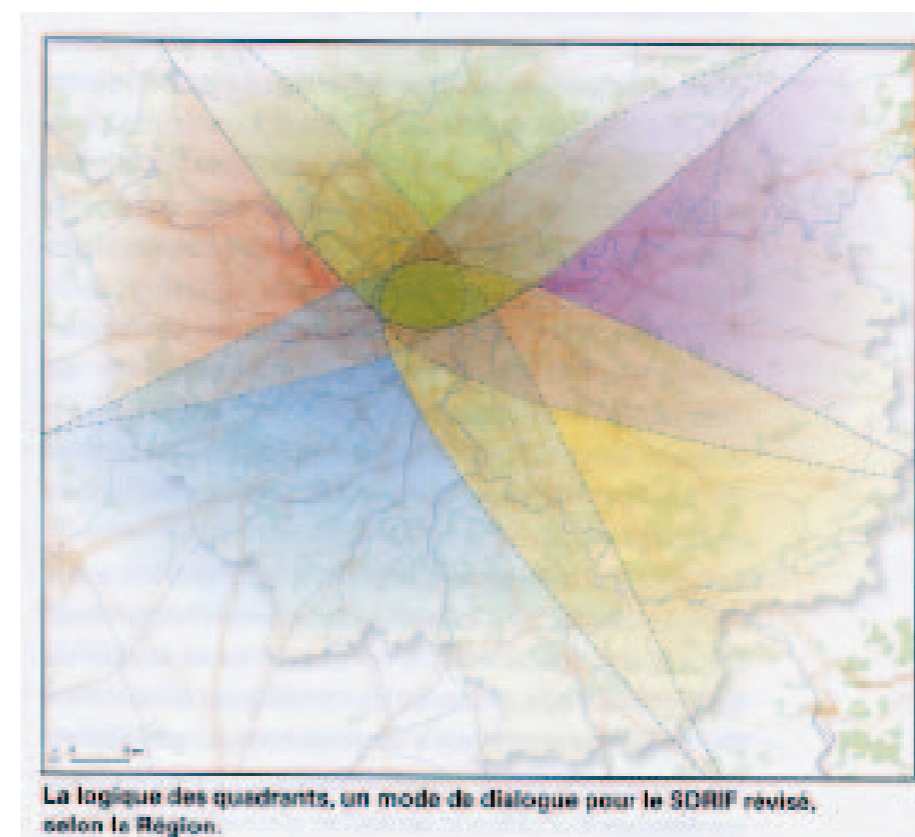
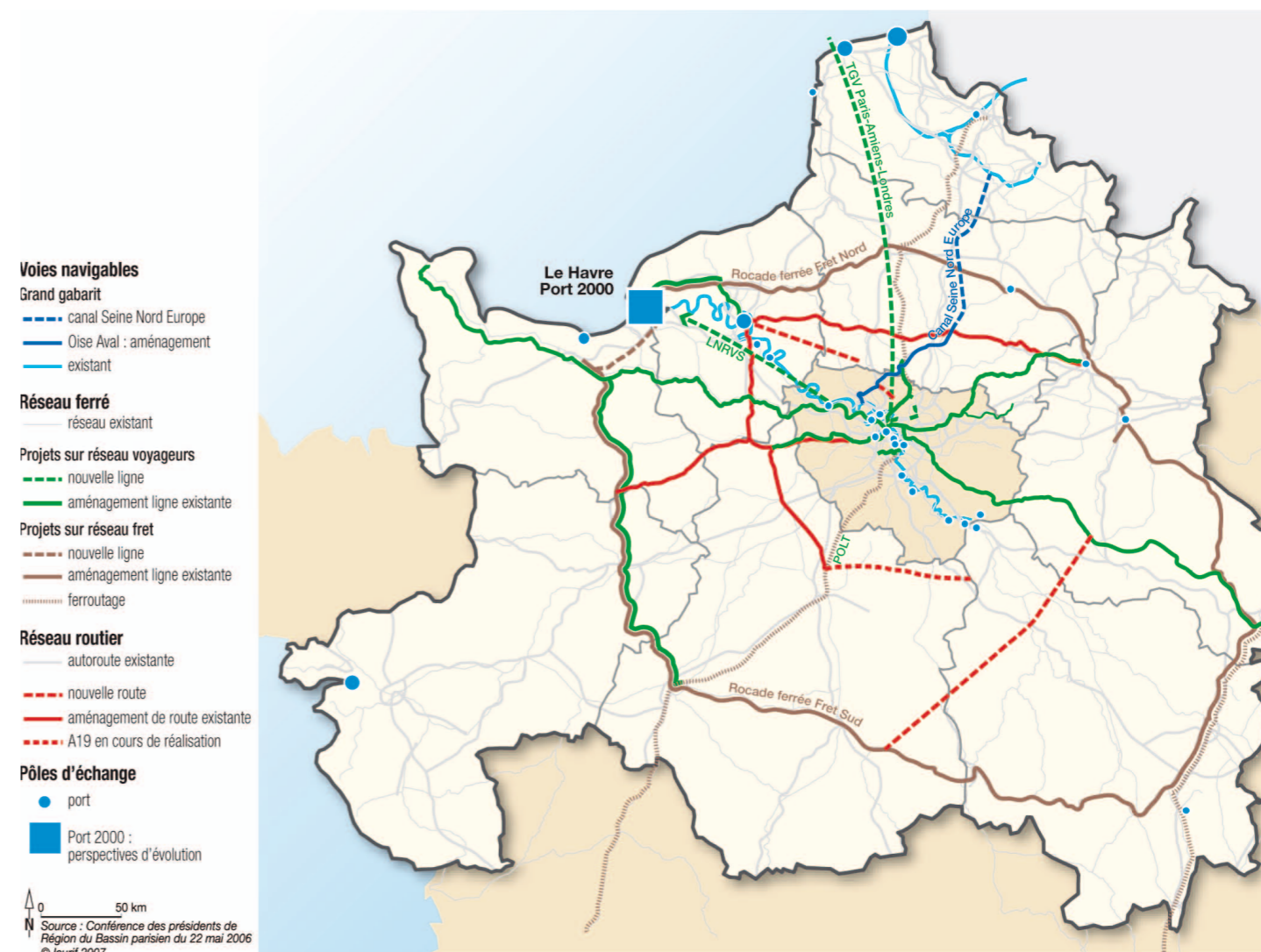
1/ To build a dynamic region that is eco-friendly (preserving its worldwide appeal), sustainable (facing up to climate change) and solidarity-based (social and geographical equality):

- * by providing all the region's inhabitants with homes (60,000 new homes to be built every year);
- * by equipping the Paris metropolis with high quality facilities and services;
- * by fostering the sustainable mobility of people and goods through public transport instead of the private cars;
- * by preserving, restoring and recycling natural resources;
- * by supporting and stimulating employment and economic activity.

2/ To improve the structure of the regional metropolis by favouring a city on a human scale thanks to good quality urban densification.

3/ To treat the river Seine and its tributaries as a strategic spatial planning location by adopting an integrated approach that covers the economic, logistical and environmental challenges, but also the related risks and constraints.

By dividing the region up on the basis of radiating graduations and waves, the Ile-de-France region intends to engage neighbouring regions in an intense dialogue and close cooperation.




Dans l'idée de multiplier les pôles de compétitivité régionale, une nouvelle politique d'aménagement en faisceaux proposée dans le projet de SDRIF de 2006, fait apparaître le site de la confluence au croisement de deux faisceaux, Nord et Ouest, faisant du territoire un lieu de convergence d'enjeux.

With a view to multiplying the number of regional competitiveness hubs, the new spatial planning policy in the draft SDRIF 2006 master plan singled out the river Seine confluence as being located where two North and West development zones meet, thereby designating this confluence area as a location where many of the region's planning challenges are concentrated.

CARTE THÉMATIQUE

**Associer le fleuve
au développement économique
et à la politique énergétique**

**Promouvoir et valoriser les sites
d'activités majeurs riverains**


 maintenir les espaces d'activités associées au fleuve, favoriser leur insertion et permettre leur évolution (approvisionnement énergétique, transfert de matériaux et déchets...)


 site d'opérations d'intérêt national en Seine Aval et Seine Amont

Encourager le transport par voie d'eau

 s'inscrire dans le grand réseau navigable européen "canal Seine Nord Europe", le "Havre Port 2000"

 s'appuyer sur l'intermodalité "eau-fer-route" :

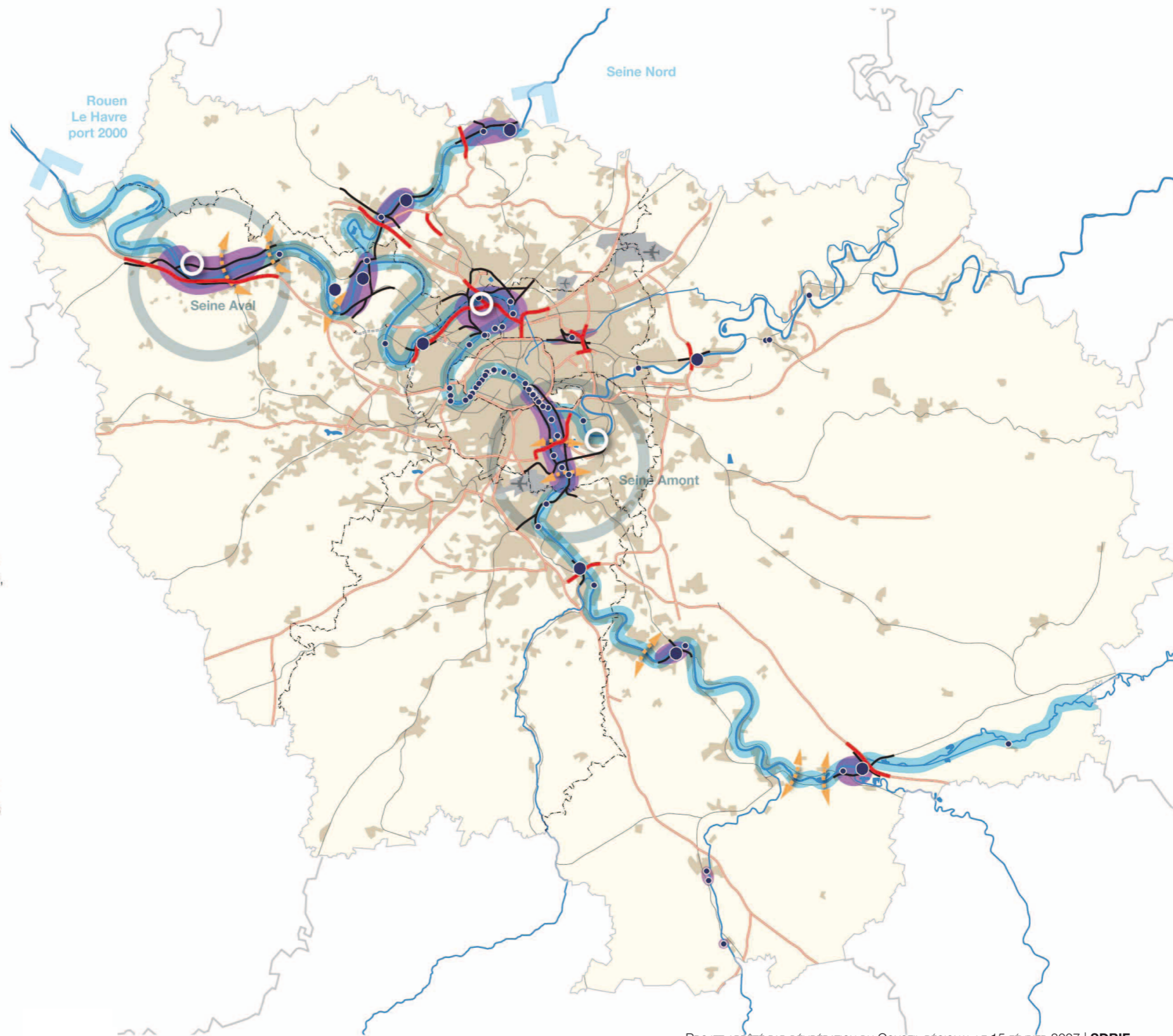
 plates-formes multimodales majeures (à conforter)

 autres plates-formes multimodales (à conforter ou à créer)

 ports en milieu urbain (à conforter ou à créer)

 nouveaux franchissements sur le fleuve liés aux projets de réseaux routiers


0 10 km
Source : Laurif
© Laurif 2007



PROJET ARRÊTÉ PAR DÉLIBÉRATION DU CONSEIL RÉGIONAL LE 15 FÉVRIER 2007 | SDRIF

LES OPERATIONS D'INTERETS NATIONAL :

Une opération d'intérêt national (OIN) est, en France, une opération d'urbanisme à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur. L'État conserve dans ces zones la maîtrise de la politique d'urbanisme.

Les opérations d'intérêt national sont soumises à l'article L121-2 du code de l'urbanisme [1]. Un décret en Conseil d'État peut créer ou supprimer une OIN.

Dans une opération d'intérêt national, c'est l'État et non la commune qui délivre les autorisations d'occupation des sols et en particulier les permis de construire. De même, c'est le préfet et non la commune qui décide de la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) à l'intérieur d'une OIN.

Le projet de loi Borloo portant engagement national pour le logement, en discussion au Parlement en novembre 2005, vise à conférer le caractère d'« intérêt national » à des opérations de logements sociaux sur des terrains appartenant à l'État ou à ses établissements publics.

Parmi ces opérations celle de " Seine-Aval" dans le département des Yvelines, OIN intéressant les communes riveraines de la Seine entre Conflans-Sainte-Honorine et Bonnières-sur-Seine.

PROJECTS ESSENTIAL TO THE NATIONAL INTEREST (OIN)

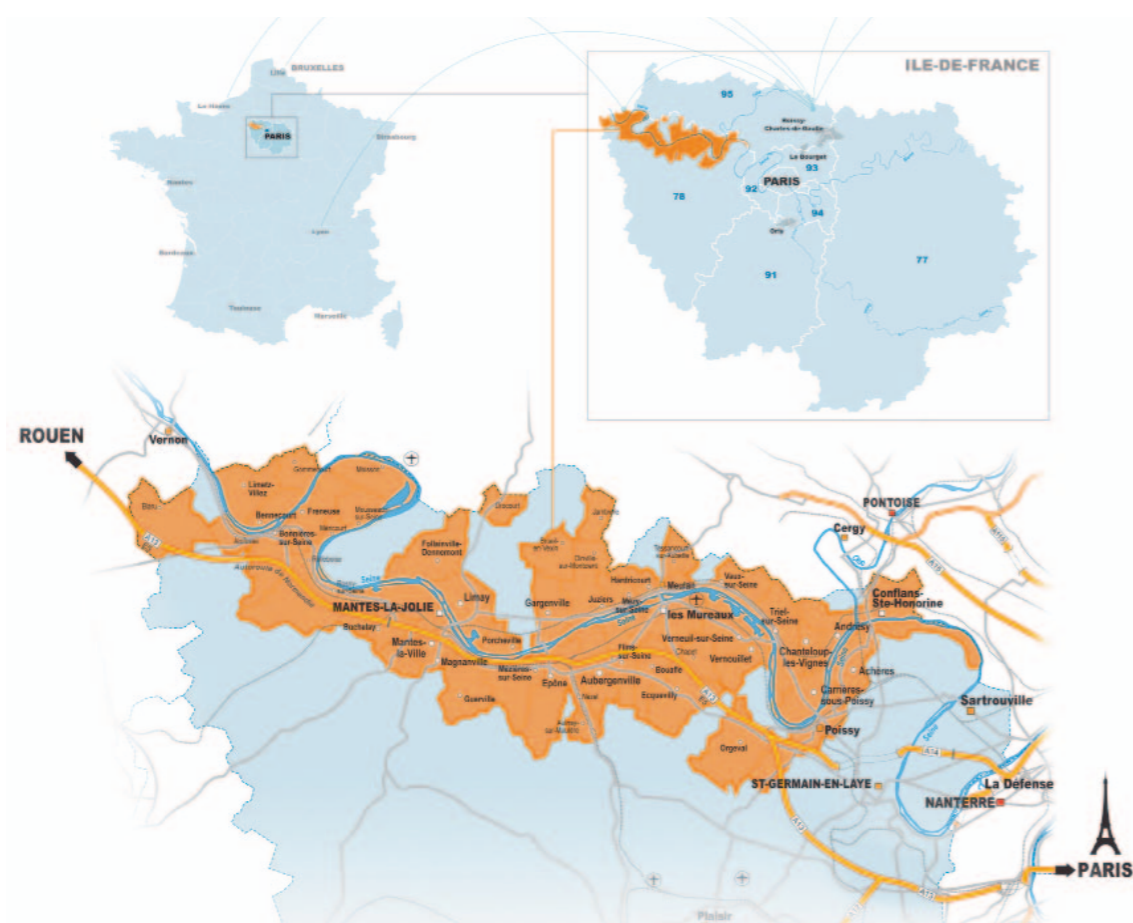
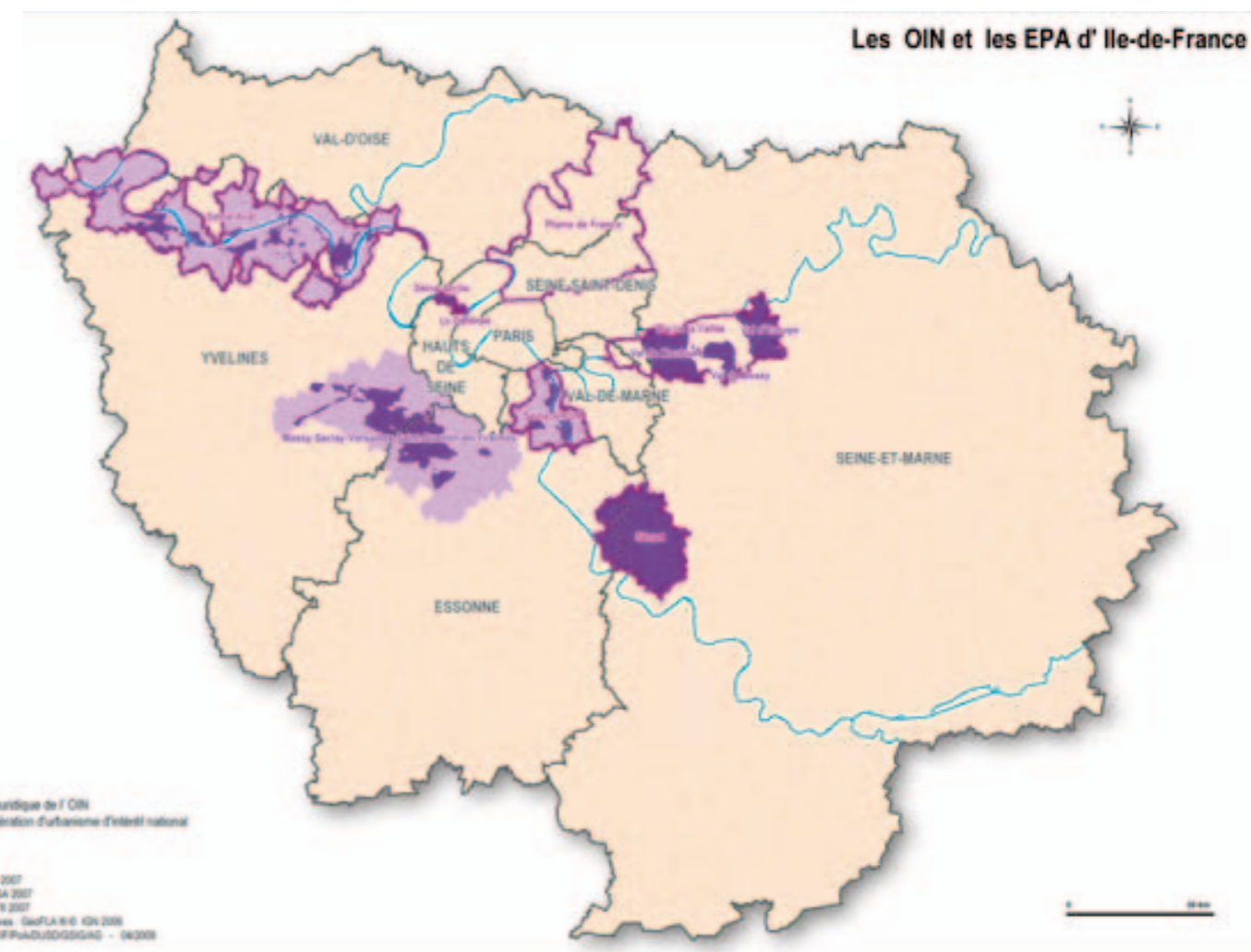
In France, an "opération d'intérêt national" (OIN or project essential to the national interest) is an urban development project that benefits from the special legal status granted to projects deemed to be very much in the national interest. This enables the national government to keep control over urban planning policy.

Projects essential to the national interest (OINs) are subject to the provisions of article L121-2 of the French Code of Urban Planning and Development (Code de l'Urbanisme). OINs are established and wound up by a decree issued by the Council of State (Conseil d'Etat).

Under projects essential to the national interest (OINs), it is the central government (i.e. the state) and not the municipality that grants land use authorisations, notably building permits. Similarly, under OINs, it is the Prefect representing the central government and not the municipality that has the power to establish a comprehensive development zone (ZAC).

The Borloo law on national housing policy passed by parliament in 2006 lays down that social housing construction programmes on land owned by the state or state-owned corporations are to be considered as projects essential to the national interest.

A good example of this is the "Seine-Aval" OIN in the county of Yvelines, south-west of Paris, a housing project involving municipalities located on the river Seine between Conflans-Sainte-Honorine and Bonnières-sur-Seine.



OPERATION D'INTERET NATIONAL SEINE AVAL

L'origine de l'opération en 2005

- Le projet départemental
- L'accord politique de la Région et le projet de SDRIF
- L'opportunité de la préexistence de l'EPAMSA

La mise en place de l'OIN 2007

- Le cadre juridique: décrets du 10 mai 2007
- Le cadre politique : Etat, Région, Département, 5 -intercommunalités, 51 communes
- Le cadre financier : 200 M€
- Le cadre technique : EPAMSA, EPFY, AUDAS

Les grandes orientations

- Le développement économique : augmenter le taux d'emploi
- 2 500 logements neufs par an en 2010
- Valoriser environnement et paysages
- Transports : un service cadencé à court terme, une vision d'ensemble

THE "SEINE AVAL" OIN

The OIN began in 2005:

- as an Yvelines county project;
- with the support of the Ile-de-France Région and in line with the SDRIF master plan;
- and benefited from the leadership of a pre-existing urban development corporation, EPAMSA.

The OIN was established in 2007:

- by law: the decrees dated 10th May 2007;
- political partners: the state, the Ile-de-France region, Yvelines county, five intermunicipal local authorities, 51 municipalities;
- financial support: 200 million euros;
- technical support: EPAMSA, EPFY, AUDAS.

Priority aims:

- economic development to increase the employment rate;
- the construction of 2,500 homes per year by 2010;
- preservation and enhancement of the environment and landscape;
- the provision of regular public transport services as part of a comprehensive mobility policy.



A l'ouest de Paris, sur 2 départements, et un établissement public, le territoire de l'EPAMSA permet la mise en place d'un projet global le long de la Seine à l'ouest de Paris, et autour de la confluence avec l'Oise, à travers différents projets.

The existence and leadership of the EPAMSA urban development corporation has ensured a planned and orderly implementation of the Seine Aval OIN across two counties west of Paris along the banks of the river Seine and around the area of the Oise and Seine confluence. This has resulted in the achievement of various projects that form part of a coherent integrated vision of the area's spatial development.



LES STRATEGIES D'ENSEMBLE :

Le développement économique :

- Développer le tertiaire, déjà puissant à Poissy
- Conforter les filières automobiles et mécanique
- Promouvoir les éco-industries
- Constituer une nouvelle filière autour de l'éco-construction
- Créer de nouvelles plateformes portuaires
- Accompagner l'économie résidentielle (santé, tourisme...)
- La formation comme priorité.
- Restructurer le commerce de périphérie, en augmentant la qualité des enseignes et en maîtrisant le nombre de m².

Les transports :

- A partir de 2009, services cadencés sur Paris
- Mantes par Poissy et Paris-Mantes par Conflans
- 2009 : liaison TGV Normandie – Roissy Est par Mantes et Conflans
- Grande Ceinture Ouest : 200 M€
- Prolongement d'Eole à l'Ouest
- Une étude transports collectifs avec le STIF

COMPREHENSIVE STRATEGIES

Economic development:

- to develop the services sector, which is already well established in Poissy;
- to strengthen the automotive, mechanical and electronics engineering sectors;
- to promote ecologically friendly industries;
- to create a new environment-friendly construction sector;
- to build powerful new river port platforms;
- to support the development of an agglomeration economy (healthcare, tourism, etc.);
- to set education as a high priority.

Transport:

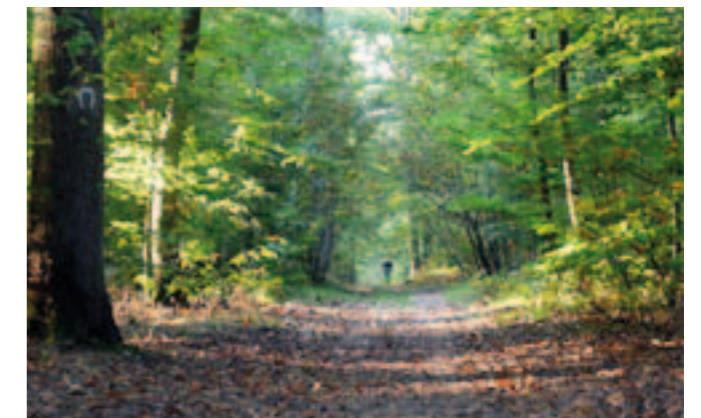
- From 2009, regular transport services to and from Paris
- Links with Mantes via Poissy and between Paris and Mantes via Conflans
- 2009: high-speed (TGV) railway link between Normandy – Roissy East via Mantes and Conflans
- Outer circular railway line: a 200 million euro project
- Westward extension of the East-West RER rapid transit railway line (also known as EOLE)
- A survey of public transport to be conducted in cooperation with the STIF (the organising authority for transport in the Ile-de-France region)



Mantes la jolie

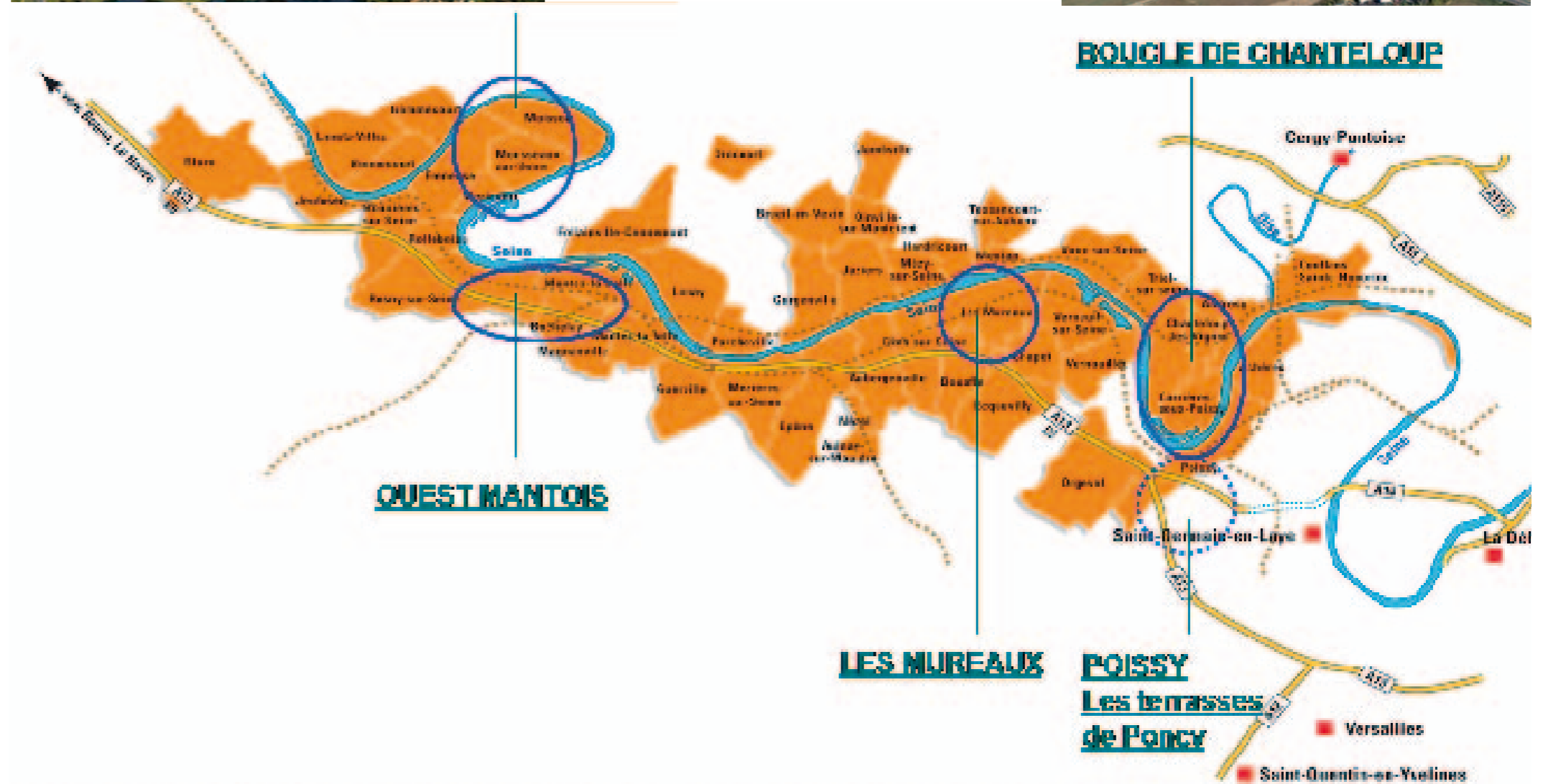
est une commune française du département des Yvelines et de la région Île-de-France, chef-lieu de l'arrondissement éponyme. C'est une ville moyenne industrielle, située sur la rive gauche de la Seine, à 53 km à l'ouest de Paris

La forêt de Saint Germain en Laye



Boucles de chateloup

Chanteloup-les-Vignes est une ville de 9 544 habitants située dans une boucle de Seine du nord-est des Yvelines, entre Poissy et Cergy-Pontoise. Elle comprend un ensemble de 1 829 logements sociaux, la ZAC de la Noé, qui totalise près de 60 % des logements de la commune et sont, pour l'essentiel, propriété de l'OPAC Interdépartemental de l'Essonne, du Val d'Oise et des Yvelines (OPIEVOY).

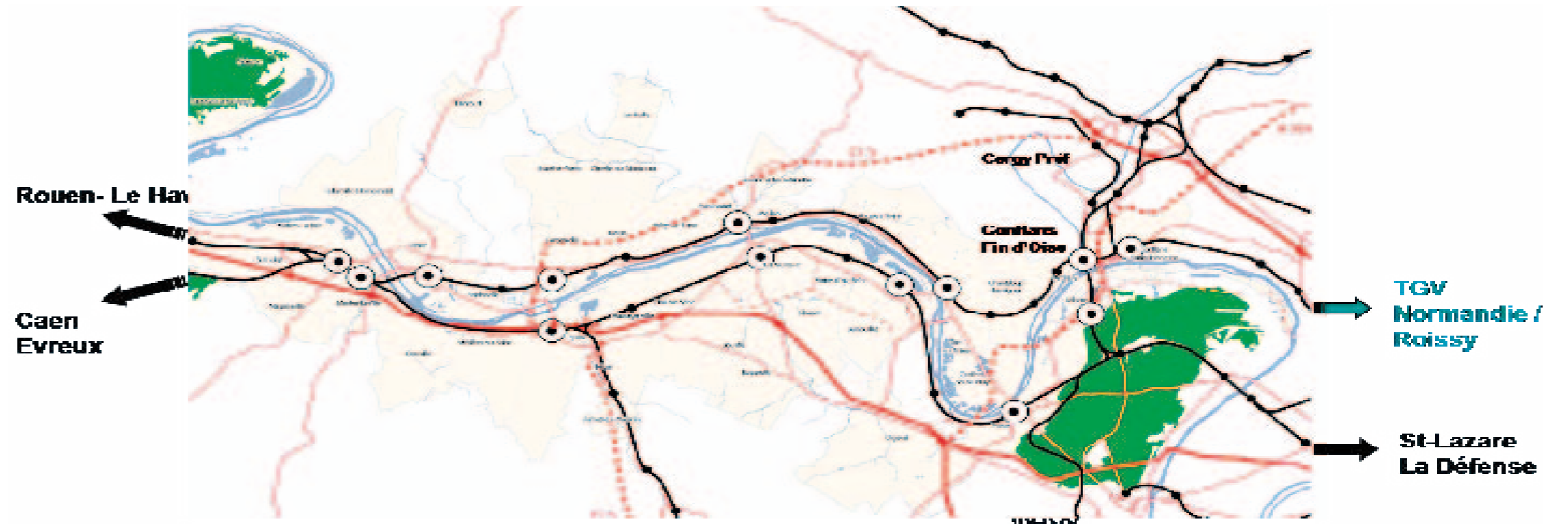
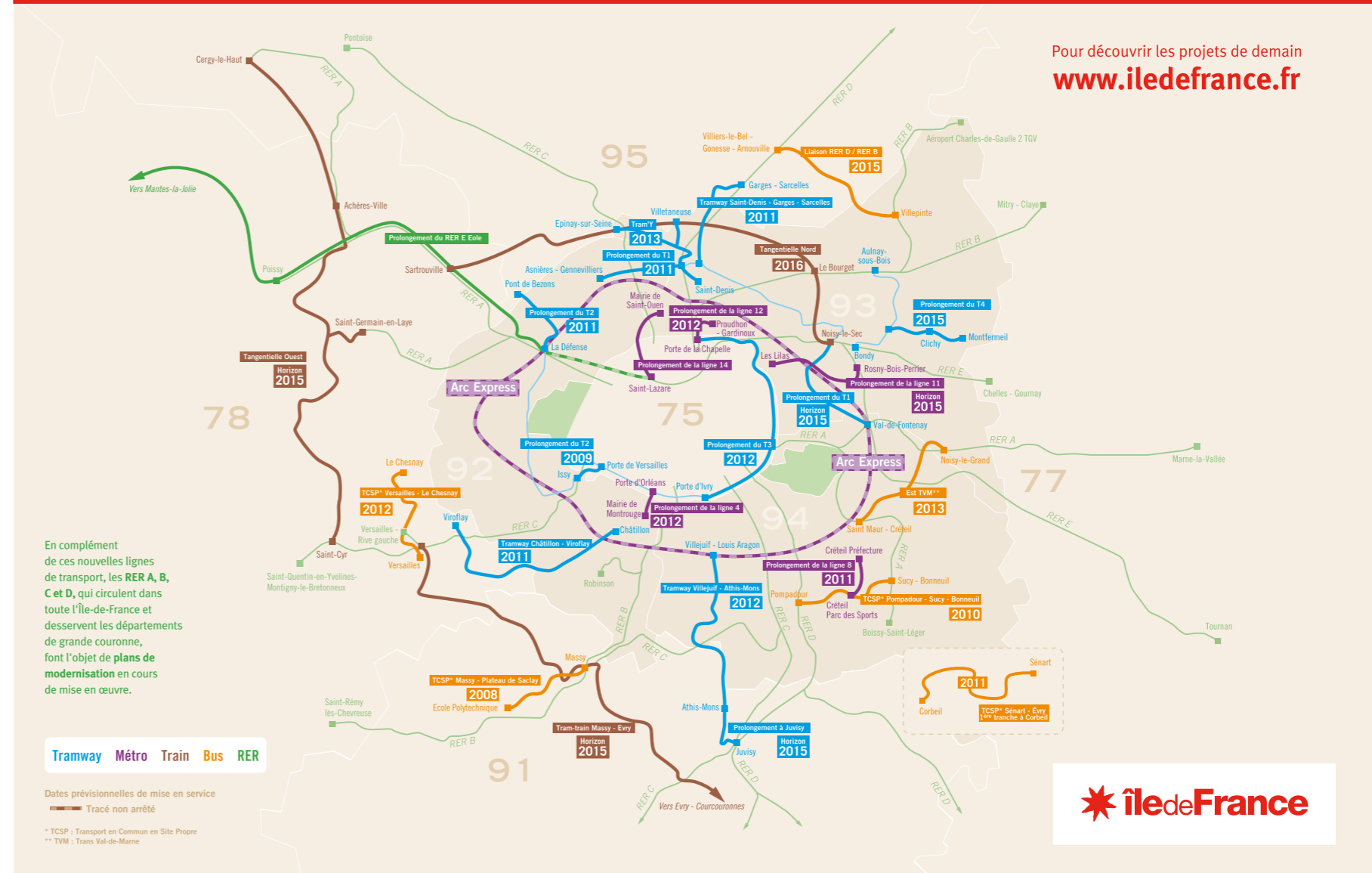


Des grands secteurs d'études

LES PROJETS: de transport



PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN D'ÎLE-DE-FRANCE



LES PROJETS: d'aménagement

Projet Boucles de chanteloup:

Un contexte socio-économique dégradé et une situation d'extrême difficulté sociale ont conduit l'Etat à décider lors du comité interministériel à la Ville du 2 décembre 1998 la mise en œuvre d'un grand projet urbain (GPU) sur le territoire de la commune, devenu par la suite Grand Projet de Ville, traitant autant des questions de renouvellement urbain que de restructuration sociale et de développement économique et territorial.

Etat, Région Île-de-France, Département des Yvelines, CDC, commune de Chanteloup-les-Vignes et Opievoy, assurent le financement du projet. En juillet 2005, le projet de renouvellement urbain de la commune fait l'objet d'une convention avec l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU). L'ANRU crée un effet levier supplémentaire et permet de poursuivre un projet d'envergure jusqu'en 2010.

Le quartier de la Noé a été conçu dans les années 70 par Emile Aillaud. Sa conception particulière n'offre pas une densité problématique. Cependant, composée majoritairement de logements sociaux, le quartier de la Noé tourne le dos à son environnement immédiat, n'assure aucune connexion avec le centre ancien du village et se détourne du paysage. Il conserve un aspect très minéral. La voiture est renvoyée à l'extérieur. On ne pénètre pas dans le quartier, on ne circule pas d'est en ouest, on le traverse en son centre. Des nappes de parking s'adosent aux résidences. Les cheminements sont piétonniers, des places et des espaces alambiqués ont été conçus comme autant de forums et lieux de rencontres et étaient devenus ce qu'il est communément appelé des zones de "non droit".

Trois axes stratégiques :

- * Créer les conditions d'un redéveloppement urbain et économique centré sur la Commune de Chanteloup-les-Vignes ;

- * Adapter la réponse publique à la situation et à la demande sociale en provenance des familles résidentes dans le grand ensemble ;

- * Inscrire le projet de ville dans le cadre d'un projet de territoire

URBAN DEVELOPMENT PROJECTS

Chanteloup

Faced with difficult and deteriorating social and economic conditions in Chanteloup-les-Vignes (a town located 30kms west of Paris in a loop of the river Seine), the French government decided on 2nd December 1998 to implement a large urban development project (GPU, later known as a GPV) in this town. In France, such projects deal not only with urban regeneration issues, but also with social, economic and spatial planning issues.

The state, the Ile-de-France region, Yvelines county, the CDC (a state-owned financial institution), the municipality of Chanteloup-les-Vignes and OPIE-VOY (a registered social landlord or public housing association) jointly financed this large project. In July 2005, the municipality's ambitious urban regeneration project was the subject of an agreement with the state's National Urban Renovation Agency (ANRU), which gave this large project extra financial leverage and the capacity to sustain itself until 2010.

The most deteriorated neighbourhood in Chanteloup, called « le quartier de la Noé » (Noé neighbourhood), was designed by Emile Aillaud in the 1970s. The deterioration was not caused by urban density, but rather by the high concentration of social housing, which accounted for a majority of the dwellings. In addition, the Noé neighbourhood turned its back on its immediate environment: there was no connection with what used to be the town centre when Chanteloup was just a village (up to the mid 1960s) and its very mineral aspect was in stark contrast with the surrounding natural landscape. Private cars were almost banned from the neighbourhood, which made it almost inaccessible: people found it difficult to enter the neighbourhood, which they could not cross from east to west, except via its centre. Large parking lots were built right up against the apartment blocks. Finally, the convoluted footpaths, squares and public spaces, which had been designed to become meeting points for socialising, turned into areas where the rule of law no longer prevailed.

To solve these problems, three strategic aims were set:

- * to create the right conditions for urban and economic redevelopment centred on the municipality of Chanteloup-les-Vignes;

- * to adapt the response of the public authorities to the demand of the residents for solutions to their social problems;

- * to integrate the large urban development project into a comprehensive spatial planning scheme.

Projet Mantes en Yvelines:

Depuis 1996, l'Établissement Public d'aménagement du Mantois Seine Aval (EPAMSA) pilote le Grand Projet de Ville (GPV) de l'agglomération de Mantes en Yvelines. L'EPAMSA est chargé d'élaborer la stratégie et les programmes d'actions arrêtés par les élus.

Il coordonne et pilote la mise en œuvre des projets et leur programmation financière. Il assure pour le compte des communes la maîtrise d'ouvrage déléguée d'opérations complexes. Enfin, doté de fonds propres, il achète, rénove et revend des biens immobiliers, concourant au développement du territoire.

En 1995, le rejet des quartiers du Mantois était tel que de nombreux logements étaient vacants. Engagé avant la crise du logement à laquelle nous sommes aujourd'hui confrontés, le projet de rénovation urbaine a commencé par une phase active de démolitions. De 1995 à 2010, près de 1 500 logements auront ainsi été démolis. Sous l'égide de la communauté d'agglomération, les bailleurs sociaux ont coopéré pour réussir, dans de bonnes conditions, le relogement des familles.

Parallèlement plus de 3 900 logements sociaux auront été réhabilités. Un important travail a également été mené pour l'amélioration des copropriétés dégradées.

Redevenu attractif, le Mantois est aujourd'hui en mesure de proposer une offre nouvelle de logements sociaux. Dans un souci de mixité sociale, ces logements sont implantés en priorité en dehors des quartiers sensibles, dans l'ensemble de l'agglomération. Ainsi, les nouveaux quartiers Mantes-Université et Bords de Seine accueilleront 20 % de logements sociaux.

L'amélioration de l'offre de services constitue un levier essentiel de la transformation du quartier.

La dalle centrale du Val Fourré constituait en 1995 la marque éclatant de son échec. Une partie du centre, désaffectée, a été rachetée par l'EPAMSA pour y implanter une mairie annexe, un poste de police, des commerces et autres activités économiques. Dans le quartier des Merisiers-Plaisances, le centre commercial a été restructuré. L'ensemble des services dépendant du ministère des Finances présents dans l'agglomération seront regroupés dans un nouveau centre des impôts. Dans chaque quartier, des centres de vie sociale sont créés.

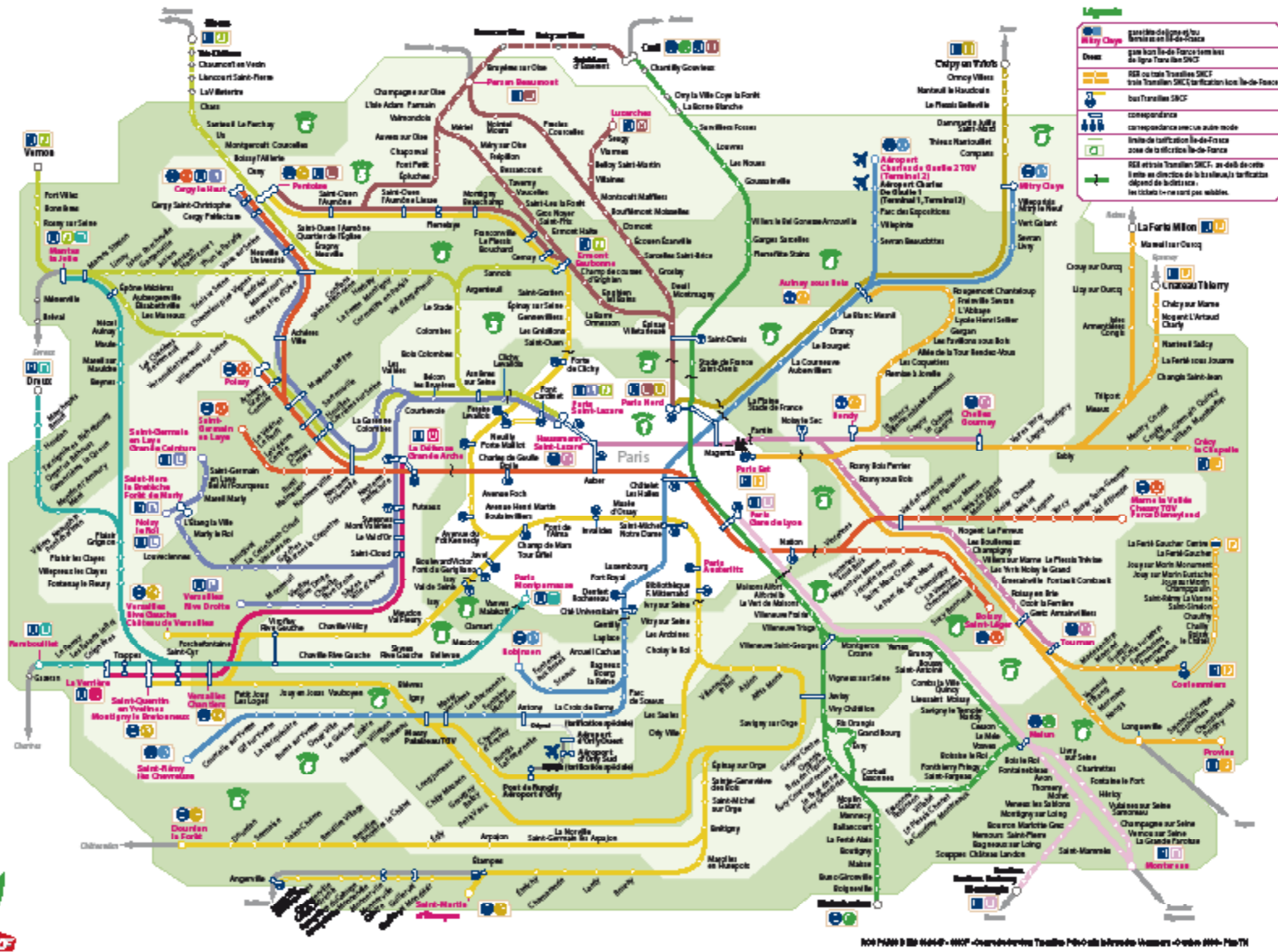
Mantes en Yvelines:

Since 1996, the Mantois Seine Aval Urban Development Corporation (EPAMSA) has been managing the Large Urban Development project (GPV) of the Mantes-en-Yvelines agglomeration. The EPAMSA has been responsible for drawing up the strategy and action programmes to be approved by the elected officials. It is also responsible for coordinating and managing the implementation and financing of the projects approved by the elected officials. It acts on behalf of the municipalities concerned, which have delegated to EPAMSA their responsibilities as the owners of complex urban development projects. Finally, as the EPAMSA urban development corporation is well capitalised, it contributes to the spatial development of the agglomeration by purchasing, renovating and reselling property (real estate) assets.

In 1995, the Mantois neighbourhoods were so disreputable that numerous dwellings located in them were vacant. The urban renewal project, which was launched before the housing crisis we are experiencing today, began with an active demolition phase. From 1995 to 2010, some 1,500 dwellings were demolished. Under the aegis of the local government authority in charge of the agglomeration (known as "la communauté d'agglomération"), the social housing landlords cooperated with each other in rehousing the families concerned. At the same time, over 3,900 social housing units were renovated and a lot of work was done to improve mutually owned affordable apartment blocks.

Today, the Mantois neighbourhoods are attractive again and capable of offering a new range of social housing units. In order to foster greater social integration, these housing units have been located across the whole of the agglomeration mainly outside socially sensitive neighbourhoods. As a result, 20% of the social housing units will be located in the new neighbourhoods of "Mantes-Université" and "Bords de Seine". One of the key levers for upgrading neighbourhoods is to improve the availability of services. Thus, when in 1995 it became apparent that the Val Fourré slab development had been a total failure, the EPAMSA urban development corporation purchased part of the disused shopping centre in order to locate an annexe to the town hall, a police station, retail outlets and other economic activities in the spaces thus vacated. In the Merisiers-Plaisances neighbourhood, the shopping centre was restructured. In the next phase, all ministry of finance offices located in the agglomeration will be brought together in a single new tax centre. At the same time, in each neighbourhood, community centres are being set up.

Le réseau régional Île-de-France



Carte Réseau Francilien de transport en commun

3

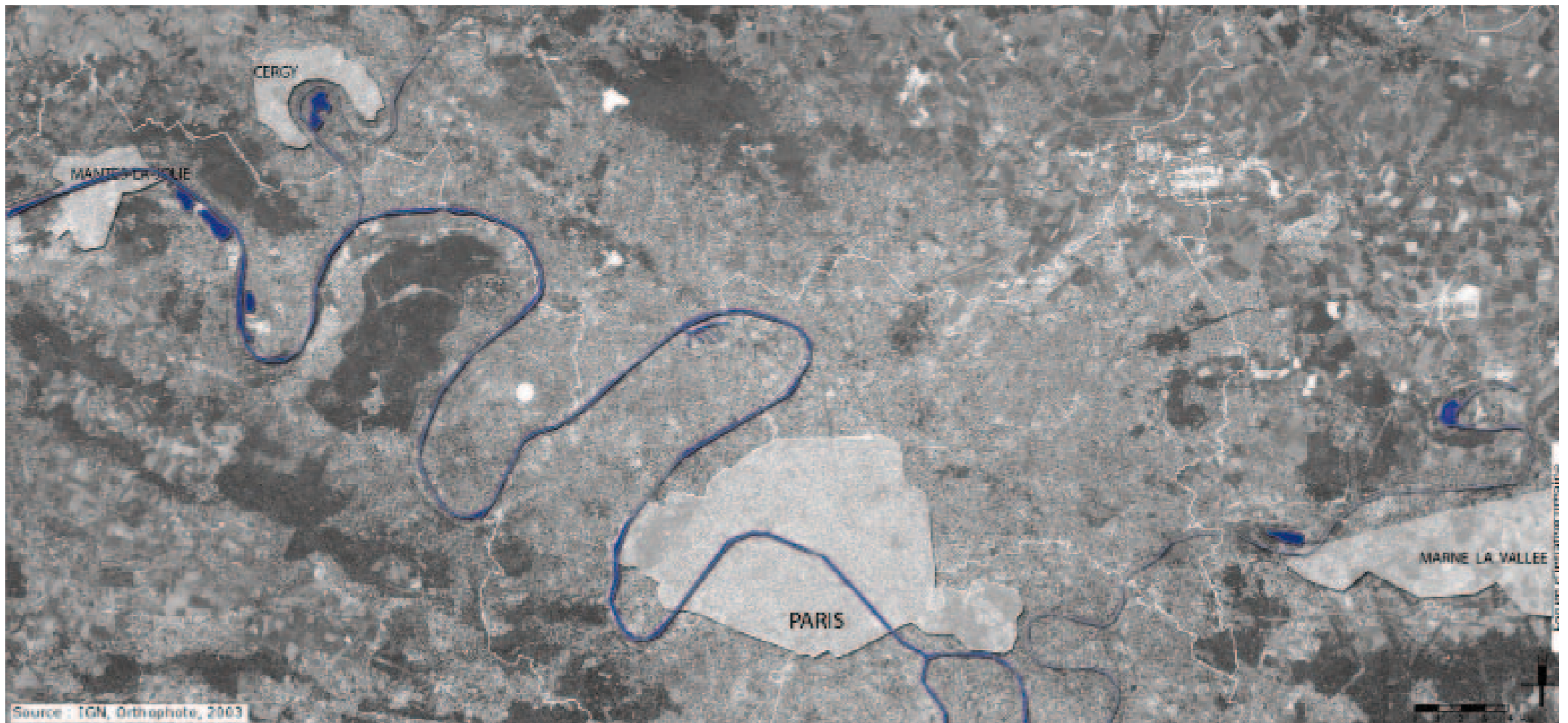
LE TERRITOIRE

LA GEOGRAPHIE

UN TERRITOIRE D'ARTICULATION
Développement de l'intercommunalité

UN TERRITOIRE DE PROJETS

RISQUE D'INONDATION



L'Oise et la Seine se rejoignent formant un des territoires les plus uniques de la région d'Île-de-France, un site lié à l'histoire de la batellerie. Géographiquement la confluence est un site stratégique entre la capitale et les grandes villes de l'Ouest, Le Havre et Rouen. Ce territoire fut tenu longtemps pour une annexe d'espaces de services du territoire parisien (champs d'épandage) entre Paris, Cergy et Mantes, semble aujourd'hui au centre de la politique d'aménagement de la région. Son importance croissante, se lit à travers les grands projets de territoires dont le site est une articulation à différentes échelles dont l'échelle européenne, pour un tronçon majeur dans le projet "canal Seine-Nord".



Le projet soumis qui consiste en un canal de 106 km de long entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac (59) comprenant :

- 8 biefs connectés par 7 écluses ;
- 2 bassins réservoirs ;
- 3 ponts-canaux ;

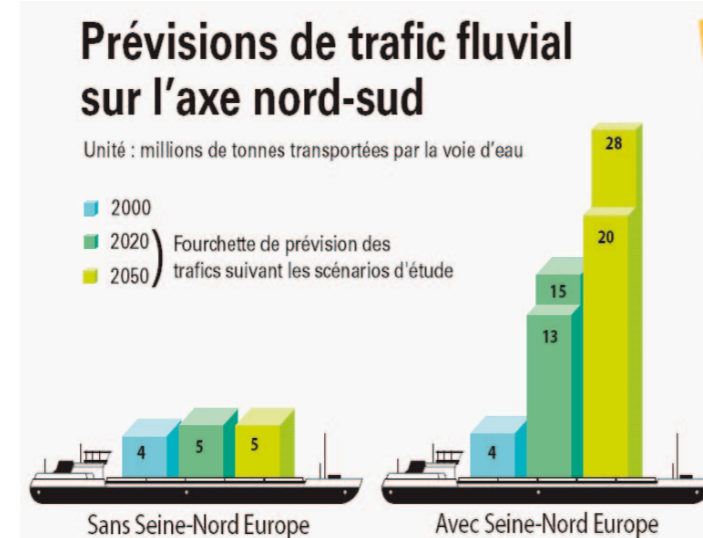
- 4 plates-formes multimodales
- 7 quais de transbordement ;
- 5 équipements d'accueil pour la plaisance collective et individuelle.

The place where the Oise and Seine rivers meet is absolutely unique in the Ile-de-France region, particularly because of its historical links with inland water transport. Geographically, this river confluence is strategically located between Paris, the capital, and the two great port cities to the north-west: Le Havre and Rouen. For a long time, people considered this location between Paris, Cergy and Mantes as a space dedicated to providing the Paris area with ancillary services (such as sewage works). Today, however, this area seems to have become a key to the regional urban planning and development policy. Its growing importance is reflected in the large-scale spatial planning projects under way within its borders, linking planning scales ranging from the micro to the macro levels, such as the high capacity Seine-Nord Europe Canal water transport project, a major section of which is currently in development in the area.

The project in development consists of a 106 km long canal from Compiègne (Oise county) to Aubencheul-au-Bac (Nord county), featuring:

- 8 reaches connected by 7 locks;
- 2 reservoirs;
- 3 canal bridges;

- 4 multimodal platforms;
- 7 transfer docks;
- 5 marinas for yachting and sailing.

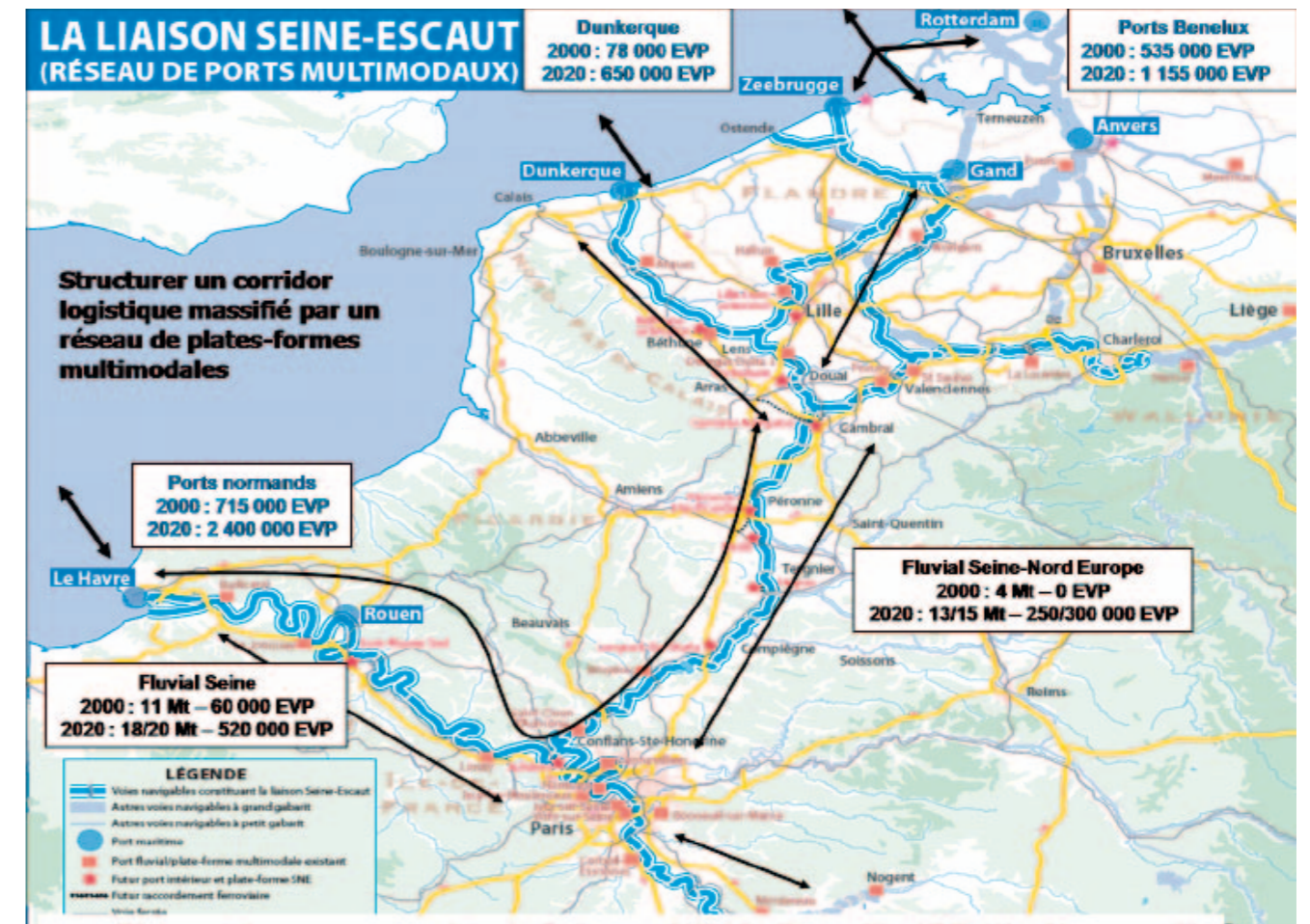
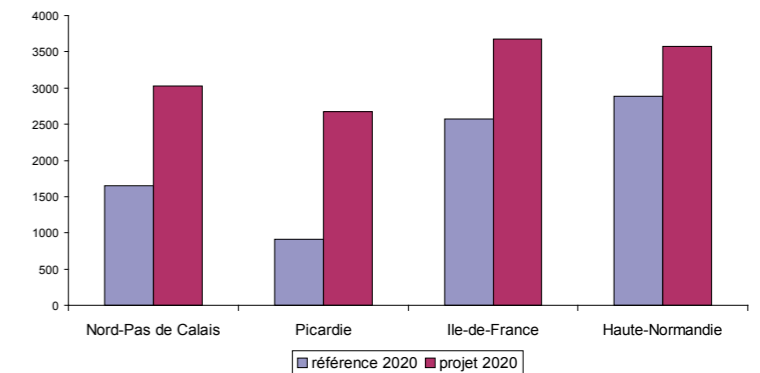


Quelques chiffres:

Prévisions de trafic fluvial en Ile-de-France
Fourchettes de trafic suivant les scénarios d'études

Ile-de-France	2020	2050
Référence (sans SNE) Trafic fluvial (Mds t-km)	entre 2,4 et 2,6	entre 3,3 et 3,6
Part de marché	entre 9,5 et 9,8 %	entre 8 % et 8,6 %
Projet (avec SNE) Trafic fluvial (Mds t-km)	entre 3,3 et 3,6	entre 3,9 et 5,6
Part de marché	entre 12,7 % et 13,3 %	entre 11,6 % et 15,5 %

Quelques chiffres:



A une autre échelle, le territoire est un site aux enjeux inter-régional avec le projet Seine aval (précédemment exposé).

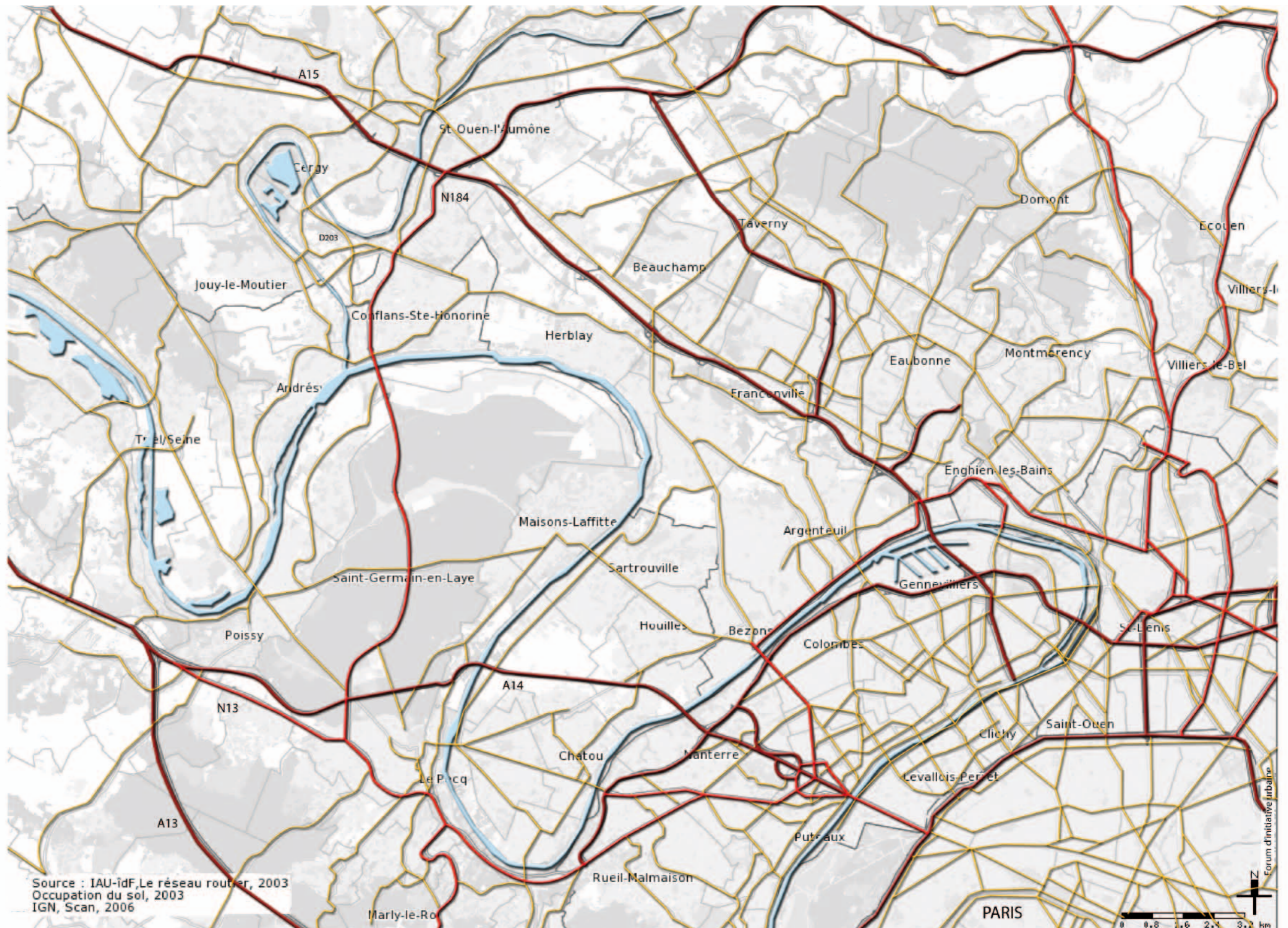
Mais aussi des enjeux régionaux d'articulation entre Paris et Cergy, il semble un des points sensibles de la politique nouvelle voulu pour le Grand Paris.

On a different scale, the area is important to inter-regional planning and development because of the "Seine Aval" large development project (see above).

In addition, the area is important to the region as a linkage space between Paris and Cergy. This was recently highlighted in the government's new policy in favour of the Greater Paris concept.

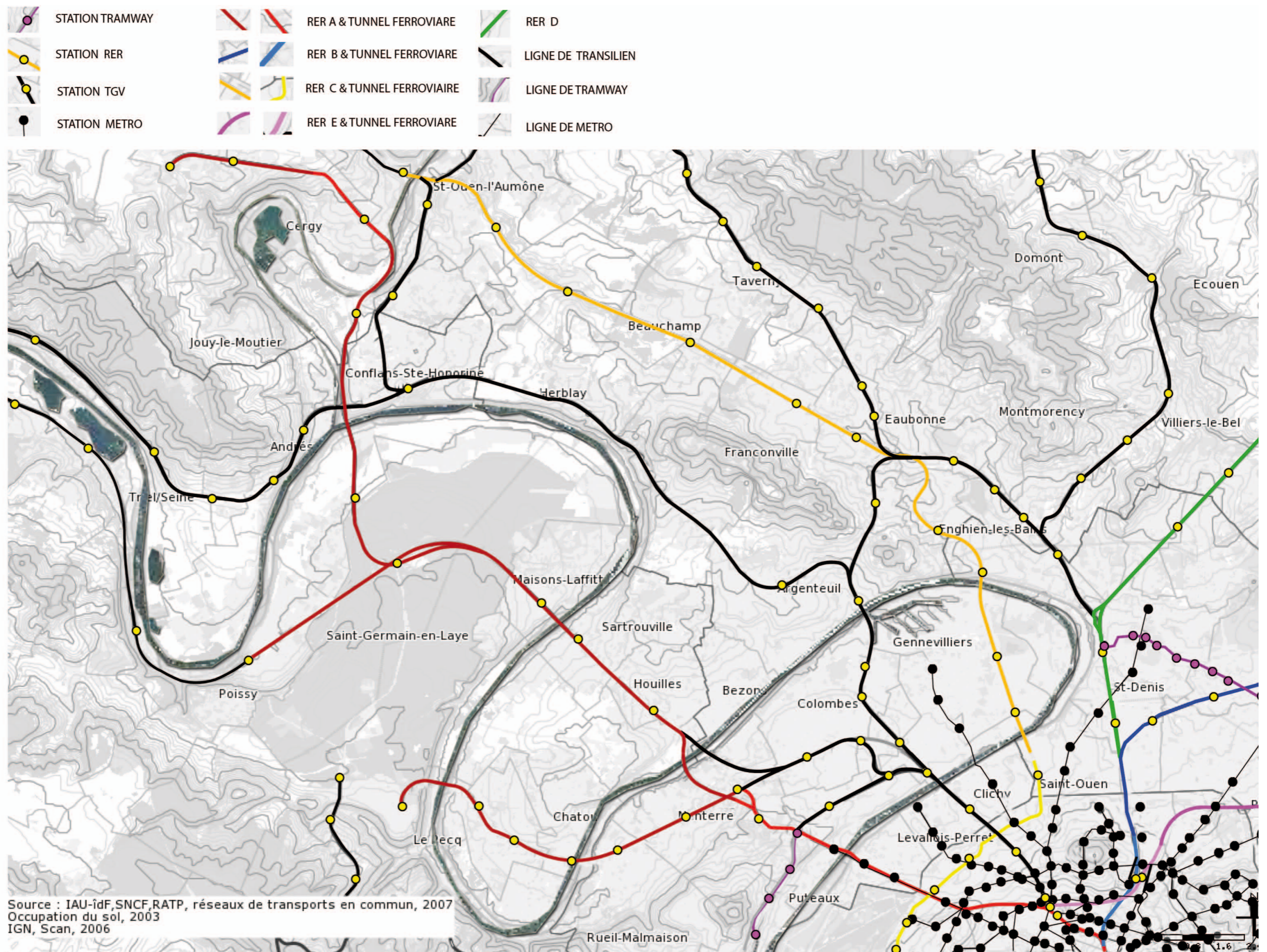
Le maillage Routier de deserte principale semble contourner le territoire de la confluence , qui est principalement desservie par des départementales, L'autoroute A15 et la N184 avec la N13 beaucoup plus au sud délimitent un secteur qui intègre notre territoire et qui est faiblement maillé. D'autre part les ponts de connexion avec la A15 sont rares.

The network of major roads seems to bypass the confluence area, which is mainly serviced by secondary roads. The A15 highway and the N184 and N13 main roads much further to the south mark the limits of a sector that includes our area and which does not have a dense road network. In addition, there are few bridges that provide links with the A15 highway.



En ce qui concerne le réseau de transport en commun Francilien qui dessert le territoire, seule la ligne de RER A avec deux stations dessert le site, même si il n'y a actuellement pas réellement de station au niveau de la confluence en elle même qui semble être aussi le croisement du RER avec la ligne de TGV et ainsi donner une importance stratégique au site de la confluence.

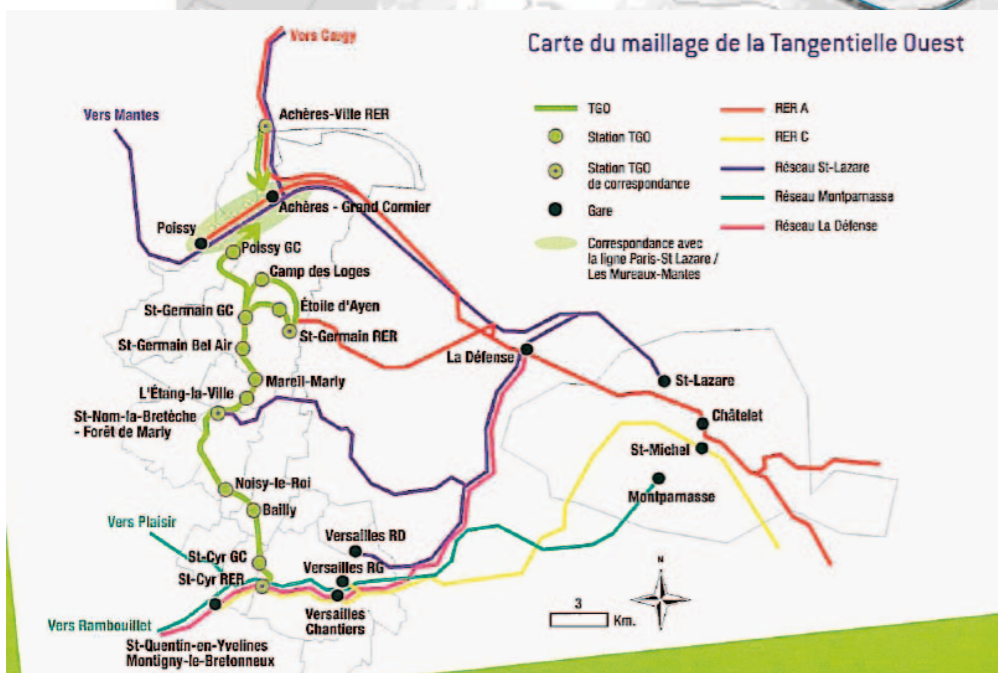
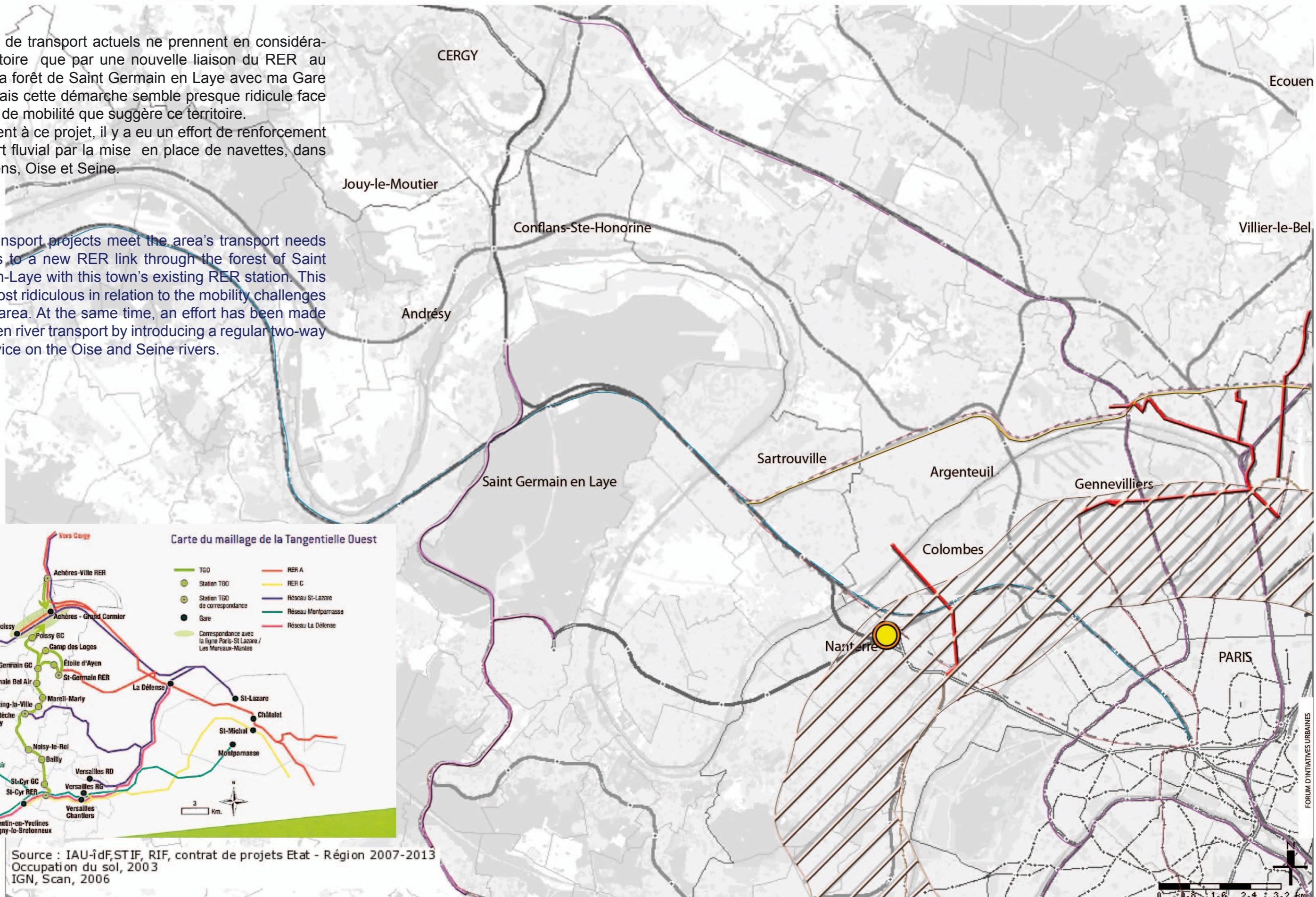
As regards the public transport network in the Ile-de-France region, the location is serviced only by line A of the RER rapid transit railway system, with two stations on the site. However, the river confluence area itself is not currently serviced by a railway station, but there seems to be a plan for the RER line to meet the high-speed TGV railway line in the confluence area, thereby enhancing its strategic importance.





Les projets de transport actuels ne prennent en considération le territoire que par une nouvelle liaison du RER au niveau de la forêt de Saint Germain en Laye avec ma Gare de RER, mais cette démarche semble presque ridicule face aux enjeux de mobilité que suggère ce territoire. Parallèlement à ce projet, il y a eu un effort de renforcement du transport fluvial par la mise en place de navettes, dans les deux sens, Oise et Seine.

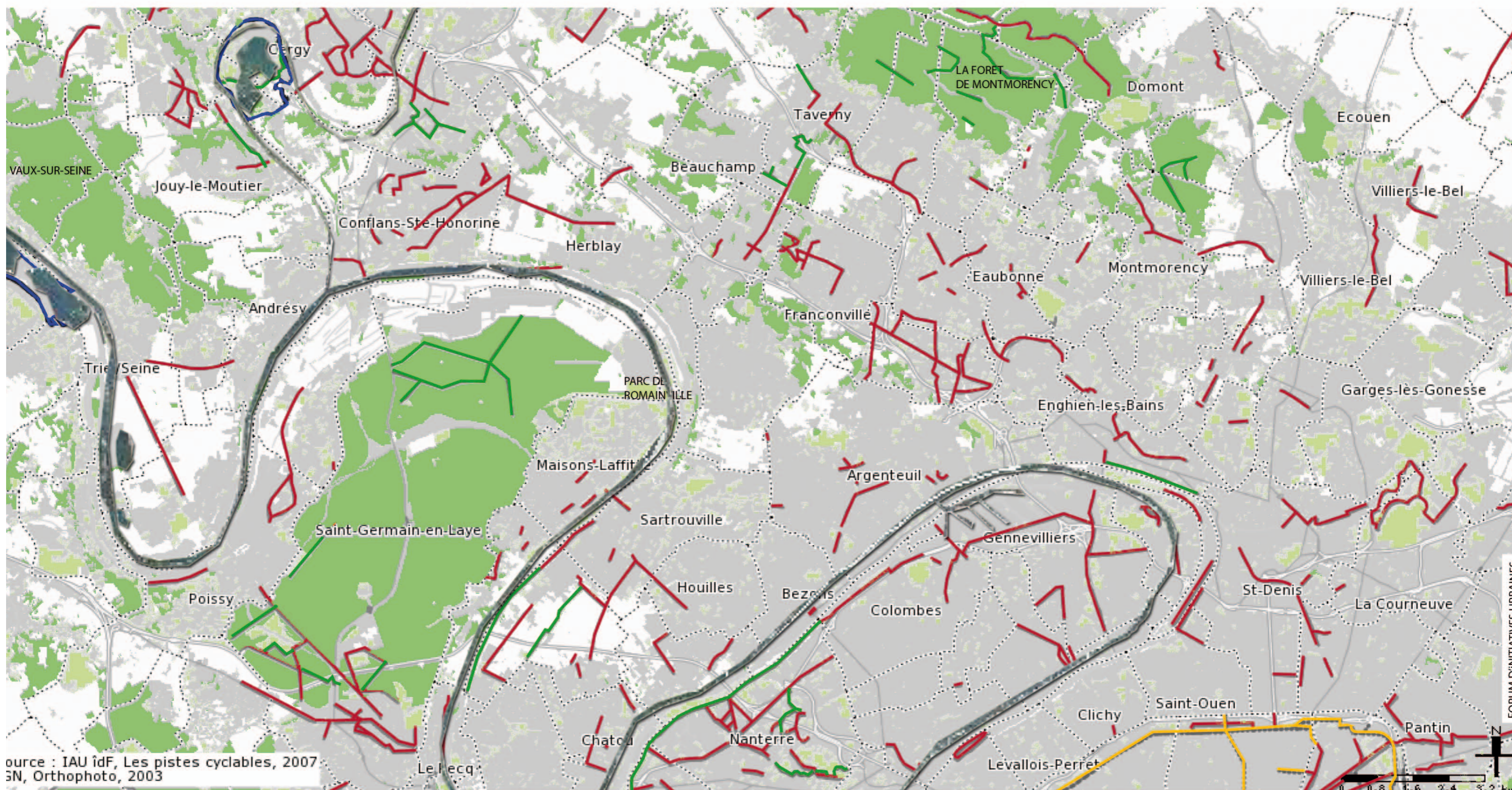
Existing transport projects meet the area's transport needs only thanks to a new RER link through the forest of Saint Germain-en-Laye with this town's existing RER station. This seems almost ridiculous in relation to the mobility challenges facing this area. At the same time, an effort has been made to strengthen river transport by introducing a regular two-way shuttle service on the Oise and Seine rivers.



Source : IAU-idF, STIF, RIF, contrat de projets Etat - Région 2007-2013
Occupation du sol, 2003
IGN, Scan, 2006

Dans le grand paysage francilien la confluence est un moment fort, un brassage de couleur entre le bleu et le vert. En effet le territoire semble encerclé d'espaces vert entre lesquels et le long des cours d'eau s'infiltré l'urbain. Au Nord, les forêts de Montmorency et de Vaux-sur-Seine délimitent le périmètre, tout en créant des liaisons avec le territoire de la Plaine-de-France à l'Est et celui de Mantes jusqu'au Havre à l'Ouest. Au Sud la forêt de Saint-Germain-en-Laye est traversée par un réseau de pistes cyclables en relation avec la base de loisir de Cergy Pontoise mais aussi avec les communes du Sud jusqu'à Gennevilliers, à proximité de la zone dense.

In the context of the Ile-de-France region's grandiose landscape, the Seine-Oise river confluence is a landmark that blends the blue with the green. The area seems to be surrounded by green spaces between which urban spaces seep through to the north along the waterways bordered by the forests of Montmorency and Vaux-sur-Seine. At the same time, this creates links with the Plaine de France area to the east and the Mantes and Le Havre areas to the west. The south of the forest of Saint Germain-en-Laye is crossed by a network of bicycle paths connected with the leisure facility in Cergy Pontoise, but also with the municipalities to the south as far as Gennevilliers close to the densely urbanised area.



Source : IAU IdF, Les pistes cyclables, 2007
 IGN, Orthophoto, 2003

LA GEOGRAPHIE DU TERRITOIRE DE LA CONFLUENCE:

Territoire physique et naturel:

Un territoire de Méandre:

La Seine effectue une Boucle de 30 Km, divisant le territoire en deux parties, de part et d'autre de la boucle.

Le méandre se singularise par sa forme et son orientation, il se déverse largement vers le Nord-est, donc dans le sens contraire de l'écoulement des eaux. Mais sa large base lui donne un lobe plus ventru. Cette sinuosité ne s'inscrit dans aucun tracé identique de la vallée. En effet, dans ce secteur, pour une pente relativement faible l'eau transporte une forte charge en suspension ; dans ces conditions toute perturbation locale devient un facteur de formation et d'accentuation de la courbure. Or la confluence avec l'Oise provoque un ralentissement de la vitesse d'écoulement des eaux de la Seine, vers la fin de l'Oise les alluvions modérés forment encore une plaine de 4 à 5m au dessus de l'étiage. En amont pour la courbure voisine de Saint-Denis-Gennevilliers, la Seine coule sur des terrains épais et tendres qui fournissent d'abondants matériaux grossiers.

Deux structures de paysage différentes sur un même territoire:

Les modes d'occupation des espaces ont transformé les structures de paysage de manière diamétralement opposée entre le nord et le sud de la boucle de la Seine. En effet sur une des rives s'est développé un tissu plus ou moins continu autour de noyaux villageois.

Les paysages sont fermés, il y a peu de communication entre le paysage urbain et celui des fleuves surtout au niveau des nouvelles extensions des villes de Conflans et d'Andrésey, il y a une forme de discontinuité entre le long des rives fluviales entre des zones ouvertes et d'autres fermés où la ville tourne presque totalement le dos au fleuve, ce qui crée une frontière paysagère marquée. Les grandes voies de circulation constituent un élément structurant du paysage.

GEOGRAPHY OF THE CONFLUENCE AREA

Physical and natural features

A meandering area

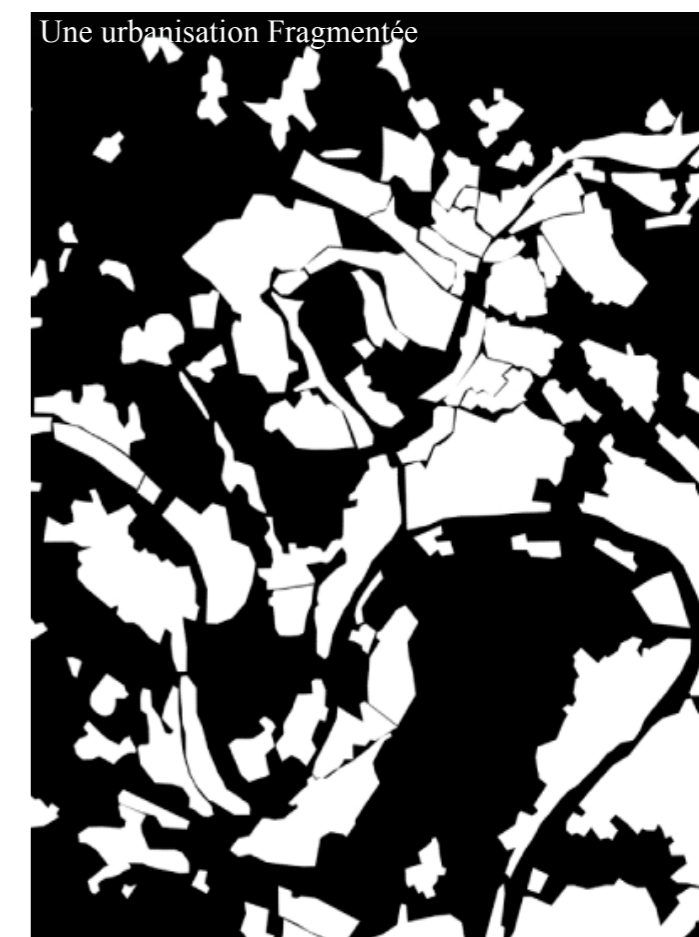
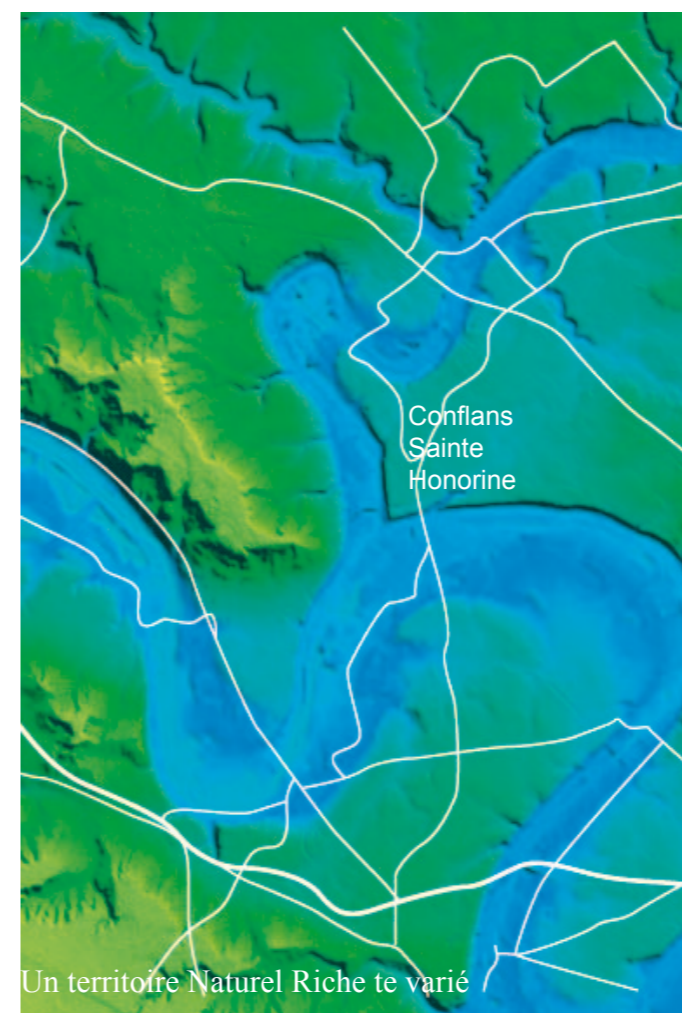
For 30 kilometres, the river Seine meanders through the area, dividing it into two distinct parts on either side of the river's loop.

This meandering is distinctive in terms of shape and direction: to a great extent, it heads mainly towards the north-east, i.e. in the opposite direction of the flow of water. However, the wide base of the curve gives it a more bulbous ear lobe shape. This sinuous form does not follow some identical course set by a valley. In this sector, although the slope is relatively gradual, the water can transport a heavy load in suspension. In these conditions, any local obstacle accentuates the curve of the river. The Seine-Oise confluence slows the flow-rate of the waters of the Seine. Towards the end of the Oise river, moderate deposits of alluvion have formed a plain some four to five metres higher than the low-water level. Upstream from the neighbouring curve in Saint Denis-Gennevilliers, the Seine flows over thick and tender terrain, which supplies an abundance of gross matter.

Two different landscape structures in one area

The landscape structures are very different on the north and south sides of the loop of the Seine due to different types of land use. On one bank of the river, the urban fabric has developed more or less continuously around core villages.

The landscapes are closed, with little communication between the urban landscape and the river landscape, especially in the recent extensions to the towns of Conflans and Andrésey. There is some kind of discontinuity along the river banks between open and closed areas where the town turns its back almost completely on the river. This has created a quite distinct landscape border. The major transport links also play their part in structuring the landscape.



FORMATION DU TERRITOIRE:

Dans les temps les plus reculés le lobe du méandre constitue une large zone marécageuse avec un nombre incalculable d'îles de tailles diverses, au fur et à mesure l'eau reculait et les îlots disparaissaient, la grande ordonnance de 1669 dénombrait alors 10 îles entre Herblay et Andrésy.

De 1850 à 1950, le même mode d'urbanisation

Jusqu' alors le développement urbain s'est effectué de manière assez traditionnelle. On observe de vastes espaces agricoles et boisés et un tissu rural éclaté. Les villages se sont primitivement implantés le long de la Seine et ont longtemps vécu en approvisionnant Paris et Versailles en produits agricoles.

A la présence des villages ruraux s'est ajoutée une urbanisation de villégiature parisienne le long des lignes de chemin de fer. Le territoire de Seine Aval est marqué par l'industrialisation notamment sur les abords du fleuve. En conséquence le logement de masse pour loger cette nouvelle population ouvrière est développé sur les différentes communes comme Mantes, Poissy, Chanteloup.

Des années 1950 à nos jours

Création de la ville nouvelle de Cergy Pontoise, double influence et continuation de l'urbanisation autour des noyaux villageois: Conflans Sainte Honorine/ Achères/Andrésy :

- D'une part, une vague de constructions en masse de logements collectifs crée de nouvelles centralités parallèlement aux centres existants villageois, d'autre part vers la fin des années 60 le phénomène maison individuelle induit la création de cités jardins, ces nouveaux tissus de jonction avec les noyaux historiques ont fini par créer un tissu continu compact linéaire le long de la Seine sur sa rive Nord.

Le futur du territoire:

Les nouveaux projets d'aménagement surtout autour de la plateforme multimodale d'Achères, introduisent un avenir fleurissant pour la région, on parle aujourd'hui de cohésion entre les deux rives mais aussi entre les deux fleuves, l'avenir du site dépend aujourd'hui des efforts d'intercommunalité, et d'unification des politiques d'aménagement.

HOW THE SITE WAS FORMED

In the most distant past, the ear lobe part of the river's meander was made up of a large piece of marshland with innumerable islands of various sizes, which emerged as the water receded: in 1669, maps still showed ten remaining islands between Herblay and Andrésy.

From 1850 to 1950

The same type of urbanisation

Urban development followed a relatively traditional course. There were vast areas of agricultural and wooded land interspersed with a fragmented rural fabric. Initially, the villages located along the banks of the Seine and for a long time earned their living by supplying Paris and Versailles with agricultural produce.

Then the rural villages were supplemented by another form of urbanisation: the construction of holiday homes for people from Paris along the railway lines. The area covered by the current Seine Aval project (see above) also featured industrialization, notably close to the river banks. As a result, large-scale projects to house the new working-class population developed in municipalities such as Mantes, Poissy and Chanteloup.

From the 1950s until today

The milestones during this period have been the creation of the new town of Cergy Pontoise and the continuation of urbanisation around the core villages of Conflans Sainte Honorine, Achères and Andrésy. The post-World War 2 construction of mass housing apartment blocks created new town centres alongside existing village centres. In addition, from the late 1960s, the trend in favour of single-family detached or semi-detached homes resulted in the creation of garden cities. These connections with the historic core villages resulted in a continuous linear urban fabric along the north bank of the river Seine.

The future of this area

New urban development projects, particularly around the planned multimodal platform in Achères, hold out good prospects for the future of the region. Today, the planning priorities relate to greater integration and cohesion not only of both sides of the river, but also of the two rivers (the Seine and the Oise) themselves. The future of the area now depends on efforts to develop intermunicipal governance and to harmonise urban planning and development policies.

UN TERRITOIRE D'ARTICULATION:

Un territoire Prioritaire , un EPA : Un niveau pertinent pour la mise en oeuvre de politiques d'un grand nombre d'échelons institutionnels :

A LINKAGE AREA

The ingredients for success are the existence of a priority development area, the active involvement of an urban development corporation (EPA) and a relevant scale for the implementation of the policies of numerous levels of institutional power:

Echelle régionale	Ile-de-France	
Echelle départementale	Yvelines	Val d'Oise
Echelle Intercommunale	EPAMSA	Communauté d'Agglomération de Cergy Pontoise
Echelle Communale	10 Communes	12 Communes

Deux territoires proches physiquement mais séparés institutionnellement:

Bien que l'échelle de réflexion pour la planification dépasse les frontières administratives locales, la réalité est toute autre. Nous pouvons distinguer pour le territoire de la confluence, quatre niveaux d'emboîtement d'échelle.

Les deux agglomérations se situent sur deux départements différents, cette complexité administrative peut expliquer, par exemple le faible réseau de transport les reliant.

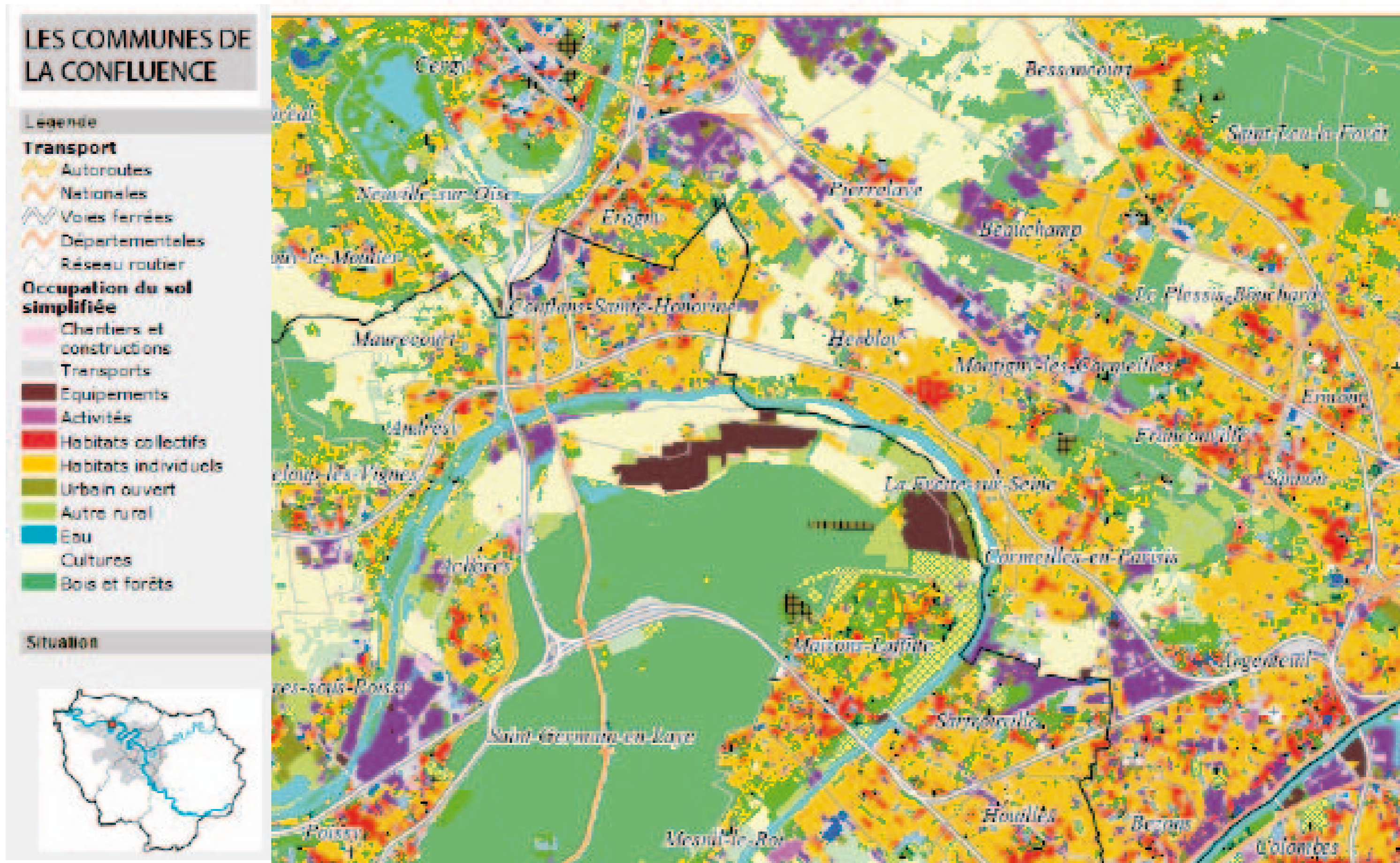
Two areas that are physically similar but institutionally different :

Although for planning purposes the scale of thinking exceeds the confines of local administrative borders, for practical purposes the reality in the field is quite different. Regarding the river confluence area, we can distinguish four interconnected scales or level of thinking.

The two agglomerations (Paris and Cergy) are located in two different counties, which explains quite a few things, such as, for example, the inadequate transport links between them.



LE MOS 2006 Source : IAURIF



LES RISQUES MAJEURS :

Risque d'inondations :

La prévention, les PPRI : Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI).

Les crues de la Seine soumettent une partie importante de la population riveraine à des inondations de fréquence et d'importance variables. L'inondation centennale de 1910, les crues décennales de 1995 ou encore de 1985 ont provoqué des dégâts aux conséquences économiques considérables. Les événements récents montrent que le risque de crue est toujours d'actualité.

Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) est un outil de l'Etat qui vise à préserver les vies humaines et à réduire le coût des dommages qu'entraînerait une inondation.

Le PPRI a pour objectifs : d'interdire les implantations humaines dans les zones les plus dangereuses, de réduire la vulnérabilité des installations existantes et, pour cela, de préserver les capacités d'écoulement et d'expansion des crues.

Le PPRI contient le plan de zonage et le règlement précisant les mesures de prévention, de protection et de sauvegarde.

Pour les inondations, un service d'annonce des crues de la Seine et de l'Oise existe à Chatou (pour la Seine) et à Pontoise (pour l'Oise). Lorsque la côte d'alerte est atteinte, la préfecture informe tous les services concernés ainsi que le maire qui a à sa disposition un serveur vocal en préfecture. Les services municipaux sont immédiatement mis en alerte (ce sont eux qui installent planches et parpaings le cas échéant).

Le PPRI en application (carte des zonages)

57 communes des Yvelines concernées par les risques d'inondation

Même si d'importantes dispositions existent comme les barrages réservoirs construits sur les affluents de la Seine, l'urbanisation a entraîné des modifications de la structure du sous-sol, créant notamment l'imperméabilisation des terrains, et donc des crues plus fréquentes.

Des mesures de sauvegarde

Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) est un outil créé par l'Etat pour prévenir des risques d'inondation. Il a pour objectif d'interdire les implantations humaines dans les zones les plus dangereuses, de protéger les installations existantes et de préserver les capacités d'écoulement et d'expansion des crues.

MAJOR HAZARDS

Flooding risk

Prevention thanks to the PPRI: flood risk prevention plan.

Rises in the Seine's water level subject a large section of the local population to floods of varying frequency and gravity. The great centennial flood in Paris in 1910 and the decennial floods that occurred in 1985 and 1995 caused a lot of damage and had considerable economic consequences. Recent events have shown that the risk of flooding is still a major concern.

The PPRI is a tool the state uses to protect human lives and reduce the cost of damage caused by flooding.

The PPRI has four objectives: to forbid human settlements in the most exposed areas; to reduce the vulnerability of existing amenities and facilities; to keep control over the flow and spread of flood water; to plan zoning and regulations governing flood prevention and the protection of people and physical assets.

A flood alert service that gives early warnings of any rises in the water levels of the Seine and Oise rivers exists in Chatou (for the Seine) and Pontpoise (for the Oise). When the flood level has been reached, the Prefecture (representing the central government) informs all the emergency services concerned as well as the mayor, who is connected to the Prefecture by an answering service. The municipal services are immediately put in a state of alert: if necessary, they are responsible for putting in place planks and perpendicular concrete blocks.

Application of PPRI (zoning map)

57 municipalities in Yvelines county are exposed to flood risks.

In spite of the existence of major infrastructures such as reservoir dams built on the Seine's tributaries, urbanisation has changed the structure of the underground soil. This has made a lot of land waterproof, resulting in more frequent floods.

Safety measures

The Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) est un outil créé par l'Etat pour prévenir des risques d'inondation. Il a pour objectif d'interdire les implantations humaines dans les zones les plus dangereuses, de protéger les installations existantes et de préserver les capacités d'écoulement et d'expansion des crues.

The PPRI is a tool created by the state to prevent the risk of flooding. Its objectives are to forbid human settlements in the most hazardous areas, to protect existing amenities and facilities, and to keep control over the flow and spread of flood water.

Il vise donc à protéger les vies humaines et à réduire les dommages d'une éventuelle catastrophe.

Des zonages à établir

L'élaboration du PPRI comporte d'abord une étude qui analyse les hauteurs d'eau possibles dans chaque partie de la ville, en prenant comme référence la crue exceptionnelle de 1910.

Cinq zones déterminées pour Conflans-Sainte-Honorine, dotées de restrictions spécifiques au droit à construire (voir légendes ci-après).

Carte de zonage

Zone verte : Il s'agit des terrains libres ou presque libres de toute urbanisation sur lesquels les prescriptions visent à préserver les conditions d'écoulement et d'expansion des crues, ce qui conduit notamment à y interdire toute urbanisation nouvelle. A l'exception de certains équipements publics et aménagements d'intérêt général indispensables.

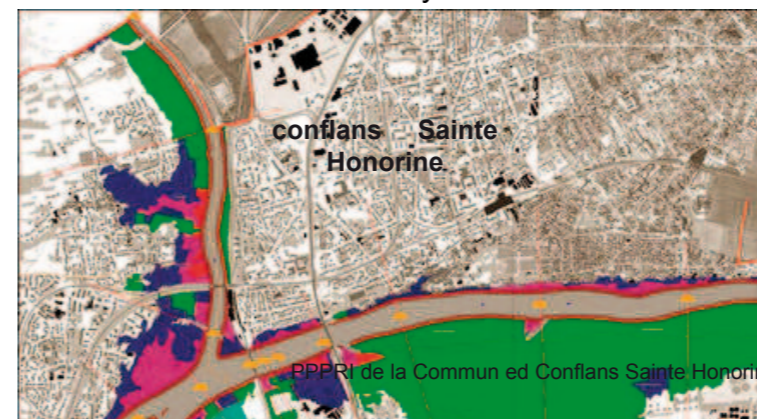
Zone bleue

Il s'agit des secteurs actuellement urbanisés qui ne sont pas les plus exposés aux risques d'inondation. Des constructions nouvelles peuvent y être implantées sous réserve du respect d'un ensemble de prescriptions.

Zone rouge clair : Elle recouvre les zones urbanisées exposées à un risque d'inondation d'une hauteur d'eau comprise entre 1 et 2 m. Il s'agit d'arrêter l'urbanisation nouvelle mais de permettre le renouvellement urbain. Y sont autorisées constructions et extensions sous condition.

Zone rouge sombre : Elle recouvre les zones urbanisées exposées à un risque d'inondation d'une hauteur d'eau supérieure à 2 m. A part quelques cas particuliers, les nouvelles constructions y sont interdites.

Zone marron : Cette bande d'environ 25 m de long se situe le long des berges du fleuve et doit préserver les zones de grands écoulements de la Seine et de l'Oise. Toute construction y est interdite.



It therefore aims to protect human lives and to reduce the damage caused by possible flood disasters.

Zoning

The first stage in the process of drawing up a PPRI is a study of the possible high water levels in each part of a town. The benchmark is the high water mark level reached in the great flood that occurred in 1910.

Thus, in the town of Conflans-Sainte-Honorine five zones have been identified, in each of which there are restrictions on the right to build (see the captions below).

Zoning map

Green zone: this is open land devoid or nearly devoid of urbanisation, governed by provisions that aim to preserve the conditions in which flood water flows and expands, resulting notably in a ban on any further urbanisation, except in the form of certain indispensable public amenities and facilities deemed to be in the general interest.

Blue zone: these are parts of the town that are urbanised but not considered as the most exposed to flood risk. New buildings may be erected in these parts subject to compliance with a set of provisions.

Light red zone: this covers urbanised areas exposed to flood risk when the water level rises by between one and two metres. In these areas, new buildings are forbidden, but urban regeneration is authorised subject to compliance with certain terms and conditions.

Dark red zone: this corresponds to urbanised areas exposed to flood risk when the water level rises by more than two metres. New buildings are forbidden in these areas, except in certain special cases.

Brown zone: this is a 25 metre long strip along the banks of the river designated to preserve the free flow of water in certain areas where the flow-rates of the rivers Seine and Oise can be high.

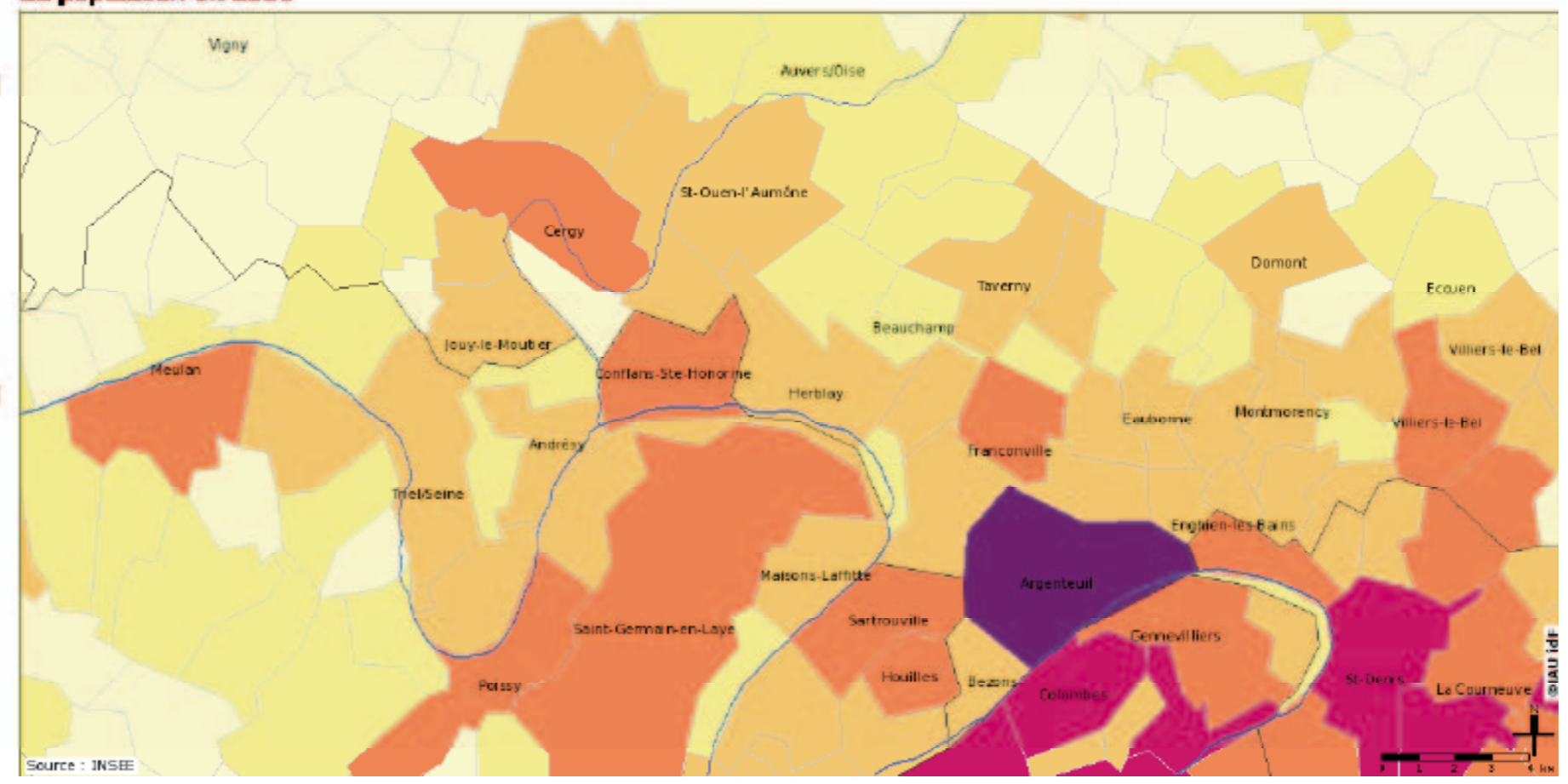
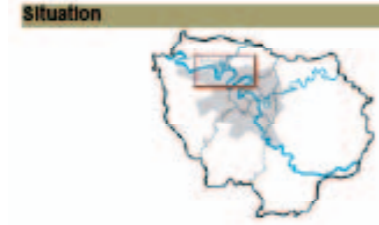
4

POPULATION, ECONOMIE ET EMPLOI

Population
Dynamique économique

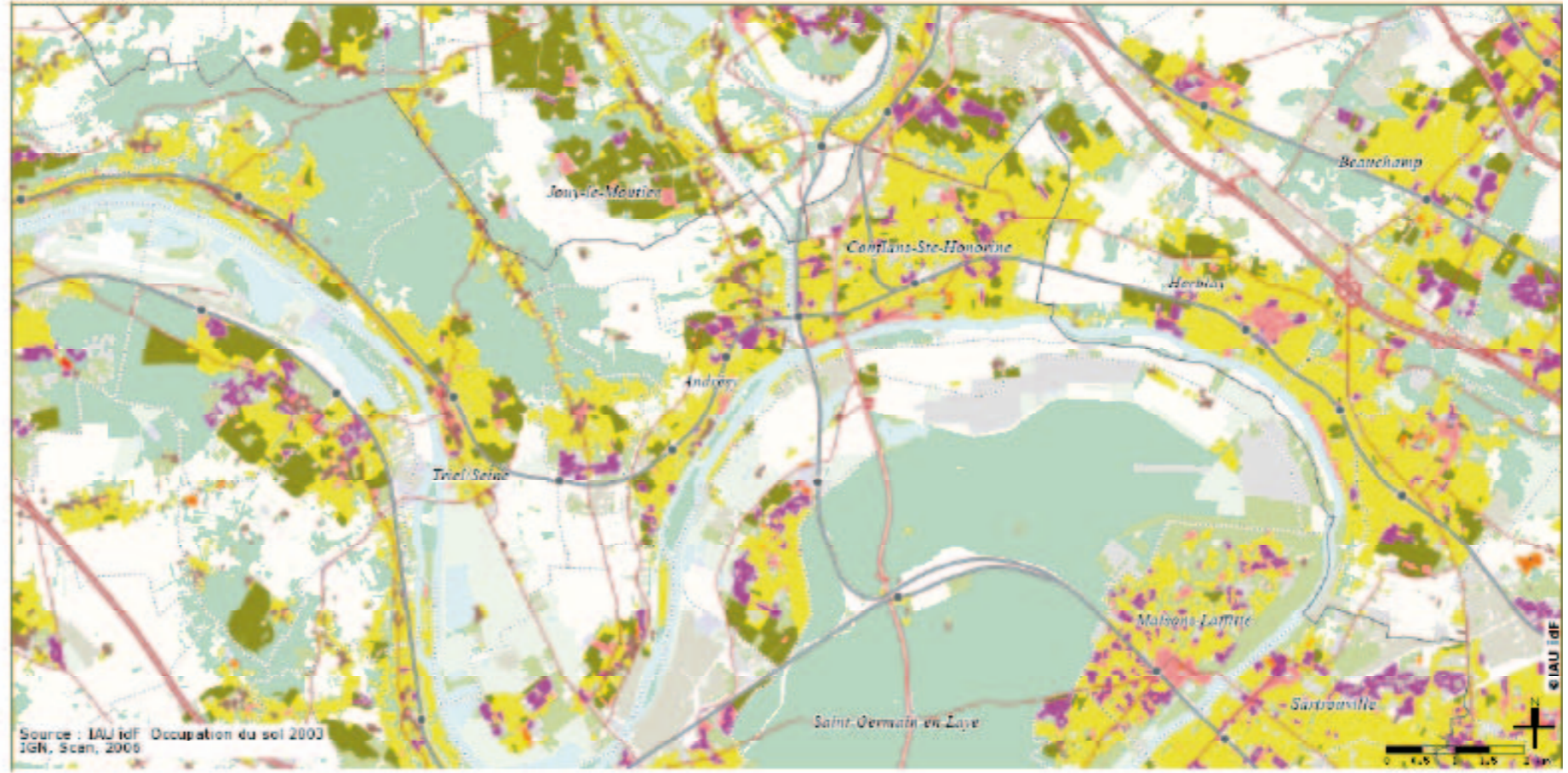
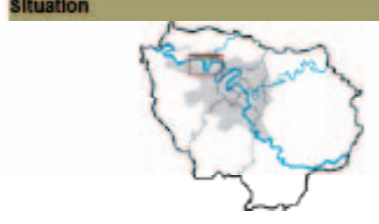
La population en 2006

- Légende**
- Réseau hydrographique**
- La Seine - Riv. Princ.
 - Une ligne administrative
 - Département
 - Commune
- Population 2006**
- moins de 2 000 habitants
 - de 2 001 à 10 000 habitants
 - de 10 001 à 30 000 habitants
 - de 30 001 à 60 000 habitants
 - de 60 001 à 100 000 habitants
 - plus de 100 001 à 225 000 habitants



L'habitat (MOS 2003)

- Légende**
- Réseau Vert**
- RIER & Trans. / TER & gdt ligne
 - Réseau routier
 - Auto - V. capitale / nationale
 - Départementale
 - Une ligne administrative
 - Département
 - Communes
- Les postes Habitat de MOS**
- Habitat individuel
 - Ensemble d'habitat individuel identique
 - Habitat rural
 - Habitat collectif bas
 - Habitat collectif haut
 - Habitat collectif disséminé
 - Piscine
 - Habitat autre
- Occupation du sol**
- Bois
 - Culture
 - Eau
 - Autre rural
 - Urban couvert
 - Activité
 - Equipement
 - Transport
 - Chantier



STRATEGIES ECONOMIQUES:

La question du développement du territoire est étroitement liée à celle du projet ambitieux de la Seine aval, comme enjeu au sein de la région Francilienne.

Quel rôle tenir dans la dynamique de la région Parisienne, en tant que site qui n'est ni le lieu des grandes fonctions de « commandement », du fait de son éloignement des aéroports, notamment, ni le lieu des grandes concentrations de l'innovation ? Il serait vain de chercher à jouer un rôle pour lequel le territoire ne dispose pas d'atouts.

En revanche, le projet Seine aval est à même de répondre à quatre défis de l'Île-de-France :

- Comment réinventer au XXI^{ème} siècle une production « industrielle » au sens de la fabrication, dans un contexte où la question environnementale devient prégnante ?
- Comment valoriser l'axe Paris-Rouen-Le Havre en faisant du port du Havre la porte d'entrée de l'Île-de-France, sachant qu'aucune ville-monde ne fonctionne sans grand port ?
- Comment conforter la cité d'affaires parisienne, en la plaçant dans un contexte métropolitain ?
- Comment accueillir les entreprises moyennes performantes qui aujourd'hui font défaut à la France, en comparaison, par exemple, avec l'Allemagne ?

Nous avons abordé la question à travers une lecture géographique, en distinguant la place de Seine Aval le long de l'axe Paris-Le Havre et sa place en Île-de-France, *stricto sensu*.

1 – Une tradition industrielle

Un territoire « industry friendly »

La présence d'une tradition industrielle est en tant que tel un atout majeur. En effet, la nécessité de préserver des activités « dures » est aujourd'hui une évidence qui n'apparaît plus comme contradictoire avec la qualité de vie.

Sans préjuger du résultat, l'épisode récent de la candidature des Yvelines pour l'accueil du Grand Prix de Formule 1 témoigne d'une mentalité collective. En une semaine, l'ensemble des acteurs se sont mobilisés, sans susciter de réaction hostile, tant le territoire est attaché à la production. De plus, Seine Aval est l'un des rares territoires à offrir de très grandes emprises à des projets.

ECONOMIC STRATEGIES:

Considering the development of the territory leads necessarily to take into account the ambitious project of "Seine aval", as a strategic region in the parisian region.

Which role can be given to a region, which is neither a place dedicated to important functions of leadership (the airports are too far away), nor a place where innovation is concentrated ? We should not look into these directions, since the territory does not have the necessary assets to bear such functions.

On the contrary, Seine Aval is able to face four important challenges in Île-de-France :

- Reinventing an "industrial" production, in terms of fabrication, whereas the environmental question is always at stake.
- Valuing the Paris-Rouen-Le Havre axis, using the city of Le Havre as a portal for the whole Île-de-France region. Can a world-scale city develop itself without a big port ?
- Comforting the development of the business-oriented capital city, working to a bigger scale and replacing it in the context of the "Great Paris".
- Welcoming middle-sized competitive companies, which are too few in France in comparison with countries such as Germany or Italy.

A geographic approach of Seine Aval, first as a part of the Paris-Le Havre axis, and then *stricto sensu* as a part of the Île-de-France region, can explain the assets of the territory toward these challenges

1 – An Industrial tradition

An « industry friendly » territory

The presence of an industrial tradition is in itself an major asset: indeed the necessity of preserving such "hardware" activities is now an evidence, and it is not anymore a dull for the quality of life.

The fact that the département des Yvelines recently offered to welcome a new French "Grand Prix" of Formula 1 showed a collective will to make things happen : in a week, all local stakeholders expressed themselves in favor of the idea, without any hostile reaction, a proof of how the territory is attached to production.

Moreover, Seine Aval is one a the few territory offering such space to develop new projects.

L'automobile

La crise annoncée de l'automobile peut donner lieu à différents scénarios, du terrible (délocalisation massive de la fabrication des outils de mobilité) à l'épouvantable (baisse effective de la mobilité entraînant de facto une baisse économique).

Ces scénarios, possibles, ne sont pas certains.

En effet, de nouvelles tendances se dessinent :

- multiplication des nouveaux outils de mobilité (nouvelles bicyclettes, véhicules électriques,...)
- invention de nouveaux modes de déplacements : « collectiviser le transport privé ; privatiser le transport collectif » (autoroute infrastructure de TC et, inversement, transport à la demande,...)
- plus grand lien entre le territoire, la construction et les déplacements
- économie circulaire et recyclage

Ces éléments permettent d'envisager un nouvel avenir pour la construction et l'expérimentation des nouveaux modes de mobilité.

La présence de lieux de production des deux grands constructeurs français désigne naturellement Seine Aval comme le lieu où peuvent être développées ces filières industrielles. Le projet que vient d'annoncer Renault de construire à Flins ses véhicules électriques va dans ce sens. La piste d'une filière industrielle autour de la batterie mérite à ce titre d'être approfondie.

De plus, la présence d'une activité universitaire de mécatronique et robotique à Mantes est un point d'appui important.

L'accueil en Seine Aval du Grand Prix de France de Formule 1, trouverait tout son sens, à la fois en termes d'image et comme levier d'innovation. Ce projet est un moyen de changer d'échelle et de repositionner le territoire en phase de conquête.

Les éco-industries

Le bouleversement des mentalités en matière de développement durable marque la fin d'une période d'un siècle et demi marquée par la tradition hygiéniste. Les éco-industries, c'est-à-dire, concrètement, le traitement et le recyclage des déchets, ne se cachent plus ; au contraire, en Europe comme en Amérique du Nord, la mise en scène de ces fonctions participent des projets urbains.

Cars

The crisis in the car sector could lead to catastrophic scenarios, either bad (lower mobility leading to a slower economy) or even worse (massive delocalisations of the construction industry).

These scenarios, thus possible, are not unavoidable. New trends are arousing :

- Multiplication of new means of individual transportation (new types of bicycles, electric vehicles,...)
- Invention of a new mobility : « collectivisation of private transportation, privatisation of public transportation » (highways used as infrastructure for PT, and "transport on demande")
- More cohesion between territory, construction and mobility
- Circular economy, recycling

These elements make it possible to believe in a different future for constructing and experimenting new models of mobility.

The fact that the two biggest French carmakers are currently settled in the area designates "Seine Aval" as a place where such an industrial branch can be developed. Renault recently released its intention to build in Flins its electric vehicles : there is a possibility to develop an industrial branch around the construction of the battery. Moreover, the presence in the university of Mantes of a mecatronic and robotic research activity is an additional asset.

The Grand Prix de France of Formule 1 would perfectly fit in, be it in terms of image, or as a lever for innovation. It is an opportunity to change the scale of the territory's project and to replace Seine Aval in a winning position.

Eco-industries

As far as sustainable development is concerned, the change that started in mentalities is putting an end to 150 years dominated by hygienist ideas. Eco-industry, that is to say, waste recycling and treatment, is not anymore to be hidden. on the contrary, in Europe as well as in North America, these functions are now integrated to urban projects.

Les éco-industries sont très présentes en Seine Aval, à la fois par de grandes installations (station d'Achères, sites de Triel et Limay), par la recherche (CREED,...) et par la formation universitaire à Mantes. Seine-Aval peut légitimement chercher à construire un « cluster » des éco-industries avec une gestion innovante des services urbains

Eco-construction

Seine Aval ambitionne de se positionner comme un lieu de production et de développement des nouvelles techniques de construction. La prise en compte du développement durable, au-delà d'une normalisation stérile, invite à développer de nouveaux modes de construction faisant appel très largement à la préfabrication. Ces lieux devront être positionnés proches des grands bassins de construction et à proximité d'axes fluviaux.

Sans disposer d'un avantage comparatif décisif, Seine Aval dispose, en la matière, outre son positionnement géographique et la volonté politique, de premiers éléments substantiels (Eternit, Global Award, carriers,...)

2 – Le port de Paris-Le Havre

Dans les dernières années, la logistique s'est profondément transformée ; on parle aujourd'hui de « supply chain », activité valorisée et reconnue comme décisive par les entreprises.

Aucune ville monde ne s'est développée sans la présence d'un grand port. Faire du Havre une véritable porte d'entrée de l'Europe, est incontestablement un enjeu d'intérêt national, engagé avec Port 2000 qui n'a pas, aujourd'hui, porté ses fruits. Il paraît évident qu'un tel projet doit être pensé à l'échelle de l'axe Paris Rouen Le Havre. Avec, aujourd'hui, le port de Limay, demain ceux de Triel et d'Achères, Seine Aval est un lieu stratégique pour l'organisation de cette activité essentielle à deux titres :

- l'activité logistique liée à l'activité industrielle, qui conduit à renforcer les plates-formes industrielles présentes sur les ports et à assurer aux entreprises du territoire des dessertes efficaces,
- l'activité logistique de flux ou de transit, pour laquelle la question stratégique est celle des lieux d'échanges multimodaux avec pour objectif d'assurer des fonctions de transformations en apportant de la valeur ajoutée aux flux entrants. Achères peut devenir une plate-forme stratégique.

These eco-industries are very well represented in Seine Aval, not only through big settlements (Achères, Triel, Limay), but also through research (CREED, etc.), and in universities programs of formation. Seine-Aval could develop a "cluster" in the realm of eco-industries, including an innovative management of urban services.

Eco-construction

Seine Aval's ambition is to appear as a place for production and development of new construction technics. Taking sustainability into account means more than taking administrative measures and applying norms : It appeals to new construction modes, mainly through "prefab" methods. These places will have to be located nearby dense construction areas, and close to river transportation facilities.

Though it is not especially competitive compare to others, the territory of Seine Aval has got - beyond a good geographical situation, and the desire of politicians to go further - some substantial assets (Eternit, Global Award, carriers,...)

2 – The Paris-Le Havre port

In the last few years, logistic has deeply changed: now we talk about "supply chain" as an activity well-recognized and considered as crucial in most firms.

No world-scale city has developed itself without the proximity of a great port. Using Le Havre as a gateway into Europe was a challenge of national interest, which has not been carried out despite the project "Port 2000". It is obvious that such a project must be carried out on a larger scale, using the axis Paris-Rouen-Le Havre. Seine Aval is a strategic territory from this point of view, thanks to the port of Limay, and soon those of Triel and Achères. Two elements can confort this idea :

- The industrial activity (characteristical of Seine Aval) is a great user of the logistic function, which contributes to reinforcing industrial platforms in the ports, and to ensure a more efficient distribution network for local companies,
- The logistic activity of fluxes or transit, for which multi modal platforms are strategic. There can be ensured functions of transformation, contributing to add value to these entering fluxes.

Achères could become one of these strategic platform.

5

PERCEPTIONS

