

Avant-propos

Entre le 21 juillet et le 18 août 2002, Paris-Plages occupait la berge de la Seine rive droite pendant quatre semaines, offrant aux Parisiens un accès quotidien à « leur » fleuve. Cette occupation dépassait, en temps et en moyens, l'autorisation précaire tolérée depuis 1995... Elle était l'aboutissement, somme toute naturel, d'une restitution jusque-là parcimonieusement consentie le dimanche, entre 9 et 17 heures, d'un espace d'ordinaire dédié à la voiture. Encore fallait-il l'assumer et avoir la conviction que les inconvénients imposés aux automobilistes seraient compensés par les avantages offerts à l'ensemble des métropolitains.

Cet intérêt renouvelé pour le fleuve, d'autres l'ont ressenti ailleurs dans la métropole, le long de la Seine certes, mais aussi en bord de canal, en rive de Marne ou de l'Oise. Certaines communes ont éprouvé ce besoin de se tourner vers ces cours d'eau pour la qualité de leur environnement et non plus uniquement pour la simple ressource économique qu'ils représentent. La consultation internationale « Le Grand Pari[s] de l'agglomération parisienne » témoigne à sa manière de la pluralité des approches et des ressources que représentent ce fleuve, ces rivières et ces canaux qui traversent l'agglomération dense.

Au-delà des débats que l'opération Paris plage a pu soulever, on peut constater qu'elle a permis de modifier de manière sensible l'image mentale que

l'on a de la ville. Dès lors, dans nos représentations, la déambulation longitudinale au fleuve n'est plus exclusivement automobile. Au centre de Paris, la proximité physique au cours d'eau est désormais possible ailleurs que sur les îles.

De là découle un constat primordial : il n'est pas nécessaire de modifier l'espace par des aménagements lourds et coûteux pour permettre de nouveaux usages, pour transformer l'affectation des domaines, pour changer durablement la perception d'un lieu, d'un milieu. En termes d'urbanisme, cette expérience ouvre à une réflexion stimulante, notamment pour une ville très constituée et complexe comme l'est Paris, que l'on a parfois tendance à considérer comme « finie » : un aménagement significatif peut prendre une forme légère, réversible, un cycle d'évolution peut bénéficier d'une période d'expérimentation, d'évaluation et d'adaptation. C'est cette approche que l'Apur a souhaité proposer dans le cadre du projet d'aménagement des bords de Seine que la Ville de Paris a mis à l'étude, s'appuyant d'abord sur une méthode dont on souhaite qu'elle instaure un dialogue au long cours entre les utilisateurs, les concepteurs, les constructeurs et les gestionnaires qui en assureront la mise en place et l'entretien.

C'est ce projet, cette méthode, et l'histoire dans laquelle ils s'inscrivent que ce numéro de la revue

Paris Projet expose en trois grands chapitres. Les deux premiers abordent la Seine en long, le troisième le fait dans la profondeur, au travers des rapports qu'entretiennent – ou pourraient entretenir – avec le fleuve les territoires en mutation qui le bordent.

Afin d'aborder les relations complexes tressées entre la capitale et son fleuve aujourd'hui, il semblait naturel d'en retracer la généalogie à travers une évocation des rôles qu'a pu jouer la Seine à travers les siècles. La technicisation progressive des berges de Seine y apparaît, alors que l'on évoque la myriade d'usages aujourd'hui disparus.

Cette rétrospection est très utile à la compréhension de la situation contemporaine, qui semble pétrifiée dans une vocation essentiellement dédiée à la mobilité des personnes et des marchandises : voies sur berges pour le déplacement des véhicules ; voies ferrées pour le transport en commun ; voie fluviale pour l'acheminement des matériaux, des matériels et des touristes... L'exposé du projet et de la méthode qui visent à rééquilibrer ce partage au profit des usagers ordinaires de l'espace public occupe le deuxième chapitre.

Les limites prises en compte pour cet exposé « en long » sont principalement celles du bief de Paris, de l'écluse du pont de Charenton à celle du port à l'Anglais, à Suresnes. C'est entre ces deux bornes qu'ont

été retenues les principales opérations présentées dans la troisième partie de l'ouvrage. Ces « agrafes » sont au nombre de six. De la confluence avec la Marne – à la rencontre d'Alfortville, Charenton-le-Pont et Ivry-sur-Seine – aux berges du bois de Boulogne, en passant par les agrafes entre Bercy – Charenton-le-Pont et Masséna-Bruneseau-Ivry, mais aussi le quartier des gares de Lyon et d'Austerlitz, Beaugrenelle et la Maison de la Radio, Issy-les-Moulineaux et Sèvres, Meudon et Boulogne-Billancourt, elles font le point sur certaines des opérations majeures de la région parisienne qui, pour le dessin de leurs aménagements ont peu ou prou pris en compte le rapport à la berge du fleuve. Ces exposés montrent, si cela est nécessaire, les difficultés persistantes qui s'opposent parfois à cette rencontre et les volontés qui s'élèvent pour les transcender.

On le constate, les usages propres aux espaces publics évoluent, de même que les désirs et les attentes des habitants. Cette évolution est en général plus rapide que celle des procédures qui n'offrent pas la souplesse permettant d'accompagner ces évolutions. Aussi devons-nous nous interroger sur les procédés à mettre au point afin d'inscrire les adaptations attendues dans des durées plus souples et mieux maîtrisées. Ce numéro de Paris projet se veut une contribution à ce débat.